



70

**ЛЕТ ВЕЛИКОМУ
ОКТЯБРЮ**



**АВИАЦИЯ
И
КОСМОНАВТИКА**

11

1 9 8 7



ОКТАБРЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ В НАШИХ ДЕЛАХ

инерал-полковник авиации Л. БАТЕХИН, член Военного совета —
начальник политуправления Военно-Воздушных Сил

величайшей любовью и гордостью, неиссякаемой верой в торжество коммунистических идеалов отмечают советский народ, все прогрессивное человечество 70-летие Великой Октябрьской социалистической революции.

Неразрывна, нерасторжима живая, органическая связь между нашими вчерашними и сегодняшними днями, между свершениями Великого Октября и происходящими ныне переменами во всех сферах советского общества. «По глубинной революционной сути, по большевистской дерзости планов, по гуманистической социальной направленности проводимая ныне работа, — подчеркивалось на январском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС, — является прямым продолжением великих свершений, начатых нашей ленинской партией в Октябрьские дни 1917 года».

Вместе со всеми трудящимися, воинами других видов Вооруженных Сил над решением сложных и ответственных задач перестройки и обновления, надежной защиты мирного созидательного труда советского народа, наших друзей и союзников настойчиво трудится личный состав ВВС. Достоинство продолжать дело Октября — значит, в понимании летчиков, инженеров и техников, механиков, специалистов связи и авиационного тыла неуклонно в своей жизни, службе руководствоваться ленинским учением о защите социалистического Отечества, учиться военному делу настоящим образом, беречь и приумножать замечательные революционные, боевые и трудовые традиции партии и народа, Вооруженных Сил, ВВС, решительно повышать уровень боевой готовности авиационных соединений, частей и подразделений, обеспечивать их посто-

янную способность к пресечению любых посягательств на суверенитет Советского государства.

Стремление воинов-авиаторов идти в ногу с жизнью нашло реальное воплощение в юбилейном социалистическом соревновании под девизом «Решения XXVII съезда КПСС выполним, самоотверженным ратным трудом ознаменуем 70-летие Великого Октября!»

Принимая и выполняя напряженные обязательства, воины, ученые, инженерно-технические работники, сотрудники вузов и учреждений, авиаремонтных предприятий ВВС видели в этом

За нашу Советскую Родину!



**АВИАЦИЯ
И
КОСМОНАВТИКА**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ИЗДАЕТСЯ
С 1918 ГОДА

НОЯБРЬ
1987 **11**

возможность практически делами доказать верность стратегическому курсу партии на ускорение и перестройку, лично участвовать в превращении энергии планов и замыслов в энергию действий. Пример вдумчивого, творческого подхода командиров и начальников, политорганов, партийных комитетов и бюро к организации соревнования показывали авиационные коллективы, где служат коммунисты П. Дейнекин и А. Кудрявцев, А. Дроздов и В. Бузаров, Н. Малин и В. Такки, В. Черный и В. Марьясов, а также Барнаульское высшее военное авиационное училище летчиков имени главного маршала авиации К. А. Вершинина, Киевское высшее военное авиационное инженерное училище, Васильковское военное авиационно-техническое училище имени 50-летия Ленинского комсомола Украины, авиаремонтные предприятия, которыми руководят офицеры В. Васильченко, П. Воронко, В. Купч, В. Миرون, А. Чеботников. В условиях возросших требований к качеству решаемых учебно-боевых задач, ко всем видам обеспечения боевой подготовки и жизнедеятельности войск, более жестких, нежели год-два тому назад, критериев сравнительной оценки результатов социалистического соревнования эти авиационные коллективы лучше других справились со взятыми в честь знаменательного юбилея обязательствами.

Хотелось бы напомнить, что в последние годы нашей партией приняты и осуществляются конструктивные меры, направленные на всемерное развитие творчества и инициативы масс, трудовой состоятельности в коллективах. Это нашло отражение в ряде постановлений ЦК КПСС — документах общепартийного, методологического значения, определяющих главные направления в работе по совершенствованию организации и руководства соревнованием. Их требования в полной мере относятся к деятельности всех командиров, политорганов, штабов, партийных и комсомольских организаций ВВС.

Установки XXVII съезда партии, последующих Пленумов ЦК КПСС на всемерную активизацию творчества широких народных масс, повышение роли человеческого фактора как одного из важнейших условий нашего продвижения вперед и достижения все более высоких конечных результатов в труде легли в основу новых руководящих документов по организации и проведению социалистического соревнования в армии и на флоте. В связи с этим видится необходимость на примере, скажем, нескольких частей и вузов ВВС Прикарпатского, Приволжского и некоторых других военных округов, где недавно работали генералы и офицеры политуправления Военно-Воздушных Сил, проанализировать, как идет перестройка соревнования в войсках в свете современных требований.

Безусловно, в организации социалистического соревнования, в руководстве им со стороны Военных советов и политотделов ВВС округов есть заслуживающий внимания и распространения опыт. Так, в авиационных подразделениях и частях Прикарпатского военного округа заметно повысилась гласность соревнования, лучше осуществляется показ, пропаганда опыта и достижений лучших авиаторов, передовых воинских коллективов. В полку, где служат офицеры Ю. Браташов, А. Крыжановский, продуманно и по-деловому организуют соревнование по задачам и нормативам ЛТУ и плановых полетов с использованием средств объективного контроля. Во второй эскадрилье этого полка особенно хорошо, действительно на современном уровне, налажены организация социалистического соревнования и подведение его итогов.

Командно-политическим составом части, партийными и комсомольскими организациями активно используются разнообразные формы морального стимулирования. Среди летных экипажей широко распространено соревнование за право записать вылет в летную книжку воспитанника полка Героя Советского Союза капитана В. Ширяева. В эскадрильях лучшим экипажам и специалистам по итогам очередного месяца вручаются переходящие вымпелы. В честь лучшей эскадрильи на флагштоке поднимается специальный вымпел.

Гласность соревнования, показ и пропаганда опыта и достижений передовиков заметно улучшились и в вузах, частях ВВС Приволжского военного округа. Как положительное, следует отметить, что взятые коллективные и индивидуальные обязательства, ход их выполнения стали более оперативно и наглядно отражаться на старте, в штабах, ленинских комнатах. Так, в учебном полку Балашовского высшего военного авиационного училища летчиков, где служит офицер В. Тоцкий, на специально оборудованном стенде наглядно отражаются результаты соревнования по боевому применению. Очень инте-

ресно, празднично проводят здесь вечера чествования передовиков. В эскадрильях этого полка наиболее эффективно проводится соревнование на полетах среди курсантов.

В части, где служит офицер Б. Сибиряков, пошли еще дальше: опробуют на практике свою методику и критерии сравнительной оценки результатов соревнования, исключающие по мнению командиров и политработников, субъективизм в определении победителей. За идеал, думается, признавать предложенный ими вариант рановато, но рациональное зерно в нем, несомненно, есть.

Однако даже в дни праздников и юбилеев, учил В. И. Ленин не стоит поддаваться шумихе и словословию, забывать о том главном, ради чего свершалась пролетарская революция. Полезнее сосредоточить внимание на нерешенных вопросах. Поэтому, полагаю, будет уместно поговорить сегодня не только о положительном опыте, но и о недостатках, наглядно проявившихся в ходе соревнования.

Несмотря на накопленный опыт, заметные сдвиги в лучшую сторону в организации соревнования, его мобилизующие воспитательные возможности реализованы, к сожалению, далеко не в полной мере. Мало того, в деятельности некоторых командиров, политорганов, штабов, партийных и комсомольских организаций по руководству социалистическим соревнованием по-прежнему немало заорганизованности и формализма, который Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев назвал «заклятым врагом соревнования». Эффективность же влияния штабов, политорганов, управленческих партийных организаций на положение дел в этом вопросе в подчиненных частях и вузах оказалась, мягко говоря, невысокой.

Чего же прежде всего не хватало? Думается, повседневного руководства, стремления сделать его неотъемлемой частью всего процесса боевой и политической подготовки пронизать духом состязательности каждый учебный день, каждую летную смену. Проверка показала, что многие коммунисты-руководители пытаются и в новых условиях организовать соревнование старыми методами.

Весьма характерно, что наибольшая активность участников соревнования проявляется в период принятия обязательств и подведения итогов. А в повседневной жизни, когда решающие стоящие перед частями и подразделениями конкретные задачи, эта активность явно снижается. Не реализуются должным образом требования руководящих документов о том, чтобы обязательства были напряженными и одновременно реальными. Анализ принимаемых социалистических обязательств за последние три года в некоторых частях ВВС ПриВО, к примеру, показывает: их напряженность снижается и они, как правило, не превышают поставленных перед авиационными коллективами плановых задач.

Никак нельзя согласиться с позицией отдельных командиров, политработников, офицеров штабов, объясняющих это только ужесточением требований «сверху» и оценочных критериев. А как же быть тогда с двойками и тройками за недо выполнение учебных планов, низкие результаты боевого применения, недостатки в обеспечении безопасности полетов? Кто в них виноват? Невольно вспоминается мудрый совет и басня: чем кумушек считать трудиться, не лучше ль на себя кума, оборотиться?

Бывает и так, что коллективные и индивидуальные обязательства принимаются столь «хитро», что и выполнять-то нечего, и соревноваться незачем, поскольку в обязательствах отражен уже достигнутый уровень. Скажем, в учебном полку Балашовского ВВАУЛ — инициаторе соревнования в ВВС округа — на второй период обучения контрольные рубежи намечались ниже, чем были достигнуты в первом полугодии. Обязательство стать отличниками взяли меньше, например, офицеры на 5 процентов, сержанты на 17, летчики на 6 процентов, летные экипажи на 3 и т. д. Что же это за соревнование, и кому оно нужно?

Многие части годами не выходят на уровень отличных. И в нынешнем году не выполнили своих обязательств многие инициаторы социалистического соревнования.

Среди них бомбардировочный полк, которым командует гвардии полковник А. Лабковский. Здесь за призывами не видно подлинного соперничества авиаторов, дух инициаторства не захватил весь личный состав, нет реальной борьбы за безопасность полетов и высокие конечные результаты в летной подготовке.

В авиационных коллективах немало достойных примеров

отверженного труда военнослужащих, подразделений и зв по выполнению стоящих задач. Но зачастую об этом не никто не знает. А потому рядом, в одних условиях, действуют и отличники, и середняки, и отстающие.

Резкими недостатками страдает практика подведения итогов. Чем объяснить, например, что в авиационном полку, служат офицеры В. Пушмин, Е. Ремизов, анализ хода и результатов социалистического соревнования на подведениях итогов делают, как правило, не командиры, а политработники? В целом, надо заметить, основная нагрузка в организации массового соперничества лежит на них. Еще одно тому свидетельство, что даже учет и контроль за ходом соревнования осуществляет не штаб части, а помощник начальника отдела по комсомольской работе. Нашли, как говорится, него.

Возможно не беспокоить и тот факт, что зачастую индивидуальные и коллективные обязательства не направлены достижение конкретных высоких показателей в боевой подготовке и носят общий характер. Явно недостаточны усилия в работе по поддержанию точностных характеристик авиационных комплексов в заданных пределах, что требует участия большого числа специалистов различных служб. Некоторые из них под всякими предлогами не берут обязательства по достижению высоких результатов в боевом применении, ограничиваясь достигнутым средним уровнем. Существенные ошибки допускались и в организации социалистического соревнования специалистов инженерно-авиационной службы связи, тыла. И здесь элементы формализма, неконкретность обязательств, уход от приоритетных направлений в работе за дальнейшее повышение боевой готовности, выучки его состава, безопасности полетов, дисциплины и организованности.

Одна из основных причин этих и других недостатков та, руководящие командно-политические кадры, парторганы и ВВС округов (и не только тех, о которых шла речь выше) не проявили должной настойчивости и инициативы в реализации указаний ЦК КПСС, Министра обороны СССР и Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота, главнокомандующего Военно-воздушными Силами по перестройке социалистического соревнования. Углубленное изучение новых руководящих документов и разъяснение их личному составу не отличалось оперативностью и деловитостью. Многие авиаторы так и не осознали полной мере сути новых требований. А соответствующие органы, парторганы не смогли задать подчиненным программы конкретной деятельности в этом направлении. Низка и недостаточная эффективность идеологического сопровождения процесса организации социалистического соревнования. Положительный опыт, накопленный в частях и подразделениях, обобщается и распространяется недостаточно полно. Только один факт для размышления: лучший преподаватель кафедры аэродинамики Балашовского ВВАУЛ капитан В. Климов служит в училище более 25 лет, внес более 100 рационализаторских предложений. И никто до сих пор не догадался сделать общим достоянием опыт передового офицера — человека пылливой мысли и творческого энтузиазма. Зато сетуют, что у Климова мало последователей. Главная пропаганда требований руководящих документов, основополагающих принципов организации соревнования ведется в культурно-просветительских учреждениях фактически не участвуют в важной работе. Просматривается и небрежное отношение некоторых командиров, политработников, партийных и комсомольских активистов к наглядному отражению хода и результатов товарищеского соперничества.

Некоторые желают большей активности позиции парткомов, партийных бюро, комитетов и бюро ВЛКСМ, профсоюзных комитетов.

В соревновании не всегда обеспечивается примерность коммунистов и комсомольцев. Многие из них равнодушно относятся к состязательности, некоторые не умеют, а иногда и не хотят определять для себя высокие рубежи.

В целом, организация социалистического соревнования и сейчас продолжает оставаться одной из проблем, требующих большего внимания, и лучшего решения. Возможности, использованные резервы для этого есть.

Нужно ставить вопрос так: соревноваться — значит делать лучше, быстрее и надежнее, с меньшими затратами, добиваться быстрого продвижения вперед. А это не получится, если не

очистить весь механизм его организации от ржавчины формализма, не придать ему подлинную состязательность, не создать условий для всемерной активизации человеческого фактора.

Среди назревших «рабочих» проблем перестройки соревнования руководящему составу соединений и частей, предприятий, вузов и учреждений следует обратить внимание на настоятельную необходимость переноса центра тяжести организаторской, воспитательной деятельности непосредственно в подразделения, на живую работу с конкретными людьми. Вместе с тем нужно подумать и над тем, как повысить эффективность контрольно-проверочной работы.

Очень многое зависит от роли и места штабов, политорганов соединений и частей, отделов и служб в организации социалистического соревнования. Необходимо добиваться, чтобы они проявляли постоянную заботу о состязательности в ходе учебного процесса. А парткомам, партийным организациям управлений и штабов, отделов и служб следует повысить спрос с коммунистов за перестройку соревнования в подчиненных им авиационных коллективах.

Сегодня, отмечал в своем докладе на собрании партийного актива Министерства обороны СССР кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР генерал армии Д. Т. Язов, нужны новые подходы, чтобы резко улучшить состояние воинской дисциплины.

Один из действенных путей решения этой первоочередной и для ВВС задачи — повышение воспитательной роли, нравственного аспекта социалистического соревнования. Идти вперед, добиваться большего — непереносное условие товарищеского соперничества. Но разве состязательность противоречит стремлению разделить радость успеха сослуживцев, оказать помощь нуждающимся в своем участии, проявить заботу и внимание к молодым воинам? Именно атмосфера дружной работы и творческого поиска, взаимного уважения и требовательности, создаваемая и крепнущая в ходе соревнования, призвана стать мощным морально-психологическим фактором в борьбе с негативными явлениями в армейской среде, всемерно способствовать укреплению дисциплины и организованности во всех звеньях авиационных коллективов.

Важнейшая сфера соревнования — повышение безопасности полетов. На основе безупречного выполнения законов летной службы необходимо присущими социалистическому соревнованию творческими методами за счет активизации сознания и инициативы широких масс авиаторов обеспечить высокую организацию и четкий ритм полетов, их гарантированную безопасность. Дух состязательности должен буквально пронизывать все направления, все участки работы по глубокому изучению и качественному овладению авиационной техникой и вооружением, способами их боевого применения, повышению летно-методического мастерства командиров и инструкторов, эффективному использованию тренажных комплексов, средствам объективного контроля, каждой минуты учебного и стартового времени. Любым послаблениям и упрощениям, способным отрицательно повлиять на безопасность полетов, в ходе соревнования нужно поставить надежный заслон.

Конечно, в праздничные дни хотелось бы говорить только о хорошем. Тем более, что в ходе октябрьского социалистического соревнования многие авиаторы славно потрудились, и мы искренне радуемся и гордимся новыми достижениями правополетных крылатого строя. Но не стоит забывать: за праздниками придут будни, и наши проблемы никто за нас решать не будет. Работы же впереди очень много.

Скоро начало нового учебного года. Мы на очередном этапе социалистического соревнования воинов — за достойную встречу 70-летия Вооруженных Сил СССР. Поэтому важно с учетом накопленного опыта как следует подготовиться и организованно начать зимнюю боевую учебу, приложить все силы для успешного завершения юбилейных обязательств. Это ближайшая задача, решение которой будет во многом предопределять темпы и качество развития ВВС в будущем году.

Дело Октября живет и торжествует. Все, что намечено в решениях XXVII съезда КПСС, последующих пленумов ЦК, все сегодняшние трудовые и ратные свершения советских людей, воинов, их борьба за осуществление подлинно революционных перемен в нашем обществе, дальнейшее укрепление оборонного потенциала первого в мире государства рабочих и крестьян — это частица Великого Октября, его продолжение. И долг каждого авиатора внести в ускорение и перестройку свой весомый вклад.



Предлагаем читателям три письма, поступившие в редакцию, которые отражают наиболее характерные взгляды авиаторов на поднятую проблему.



Photo A. P85)

ОСНОВА УСПЕХА В БОЮ

Второй вывод предельно прост: ближний воздушный бой — это на девяносто процентов искусство высшего пилота. Но и в дальнейшем поединке пилотаж — это и средство обороны, и путь к захвату инициативы. Суть в том, что реализуются основные тактические принципы, таковы: внезапность, инициатива, решительность, наступательность, немыслимость серьезного пилотажного обескураживания.

Сложный и высший пилотаж не исчерывается только требованиями боя. И если веду речь о нем только в связи с закономерностями борьбы в воздухе, то лишь потому, что это такая сфера аргументов, которая не просто высказывает желания, а бескомпромиссно диктует законы боевой подготовки.

Успех в бою зависит от мастерства маневрирования. Маневрирование — производное от искусства пилотажа. Пилотаж — независимый аргумент, который определяет все остальные функции боя и воздушного бойца. Таков мой взгляд, такова и программа профессионального совершенствования.

убеждением, а затем и «антипилотажной политикой», уверенно и настойчиво проводимой в подчиненном коллективе.

Думают ли такие командиры о том, что произойдет в реальном бою? Вполне возможно, думают, но примерно так: бой — это только потенциальная ситуация будущего, а сложность полетов, безопасность летной работы, командирская ответственность — это и сегодня, и завтра, и каждый день.

Когда пилотажем занимаются не от случая к случаю, а постоянно, конкретно, то выявляется ряд интересных подробностей. Например, оказывается, что одни летчики лучше приспособлены к выдерживанию левого пеленга в групповом полете, а другие — правого. Одним легче держаться в остром пеленге, а другим проще во «фронте». Некоторые прекрасные индивидуальные пилотажники не очень преуспевают в групповом маневре. Но есть и такие, которые именно в качестве ведомого чувствуют себя как рыба в воде.

О чем это говорит? На мой взгляд, только о том, что небо требует разных талантов, что всякая одаренность в умелых командирских руках найдет себе достойное применение. Дело за немногим. Надо досконально знать летчиков, все их профессиональные особенности.

Поэтому я не считаю, что есть авиаторы, которые не могут служить в маневренной авиации. Но надо точно определить пределы возможностей каждого, найти индивидуальную методику формирования необходимых профессиональных качеств, те боевые роли, в которых летчик лично максимально эффективен.

Каждый из нас в чем-то неповторим, уникален. Но все это может быть выявлено только через всестороннюю школу боевой подготовки, где властвует единственный непререкаемый авторитет — современный бой, его законы, принципы, требования и аргументы.

Другой подход ограничивает таланты, создает иллюзии, оставляет место амбициям и предвзятости. Иначе говоря, не содействует победе в бою.

ОТКУДА НЕДОВЕРИЕ?

Лейтенант А. АРЕСТОВ,
военный летчик первого класса

Читаю, что в летной службе мне повезло: с лейтенантской поры очень много занимаюсь сложным и высшим пилотажем. Именно личный опыт заставил однажды задуматься: неужели у пилотажа могут быть противники?

На первый взгляд, такого быть не может. Однако вспомнил, что и мне встречались «отрицатели» этого вида летной и боевой подготовки. Откуда же рождается такое странное отношение к очевидному? На этот вопрос ответ пришел не сразу. Сейчас кое-что понял, кое в чем разобрался.

Многое лежит в глубоких истоках. Не секрет, что из всех желающих стать военными авиаторами некоторые не проходят через сито профессионального отбора. Но и среди тех, кто этот психологический лабиринт прошел благополучно, немало таких (уже курсантов, имеющих известную подготовку к полетам), которых отчисляют из училищ по летной неупеваемости. И в основном из-за того, что не осилили посадку.

Но если посадка освоена, отчисления по летной неупеваемости случаются крайне редко. Старательные и опытные инструкторы-инструкторы «вытягивают» почти безнадёжных курсантов в истребители, истребители-бомбардировщики. Здесь возникает вопрос: доступен ли высший пилотаж каждому, кто освоил взлет и посадку?

Думаю, что пилотаж — это не просто один из видов полетов, а самый трудный из них. Мы знаем, что в основе успешного освоения нашей профессией лежит «летное чувство». Прежде всего — это способность формировать внутренние зрительные образы полета, опираясь на которые, мышление летчика приучается работать так, как того требует профессия. Но ведь и сама летная специальность весьма многопланова. Можно предположить, что для высшего пилотажа необходима не только способность к образному мышлению, но и умение быстро манипулировать этими образами. При этом темп смены «кадров» труден не только высокой скоростью, но и притупленным, непостоянным, дифференцированным ритмом, диктуемым летчику динамикой самолета. Чем маневренней самолет, тем более развитой должна быть способность летчика к манипулированию образами полета.

Следовательно, не всякий летчик, освоивший посадку, может выполнить любой комплекс высшего пилотажа. А если добавить сюда воздействие больших

перегрузок, которые (и от этого не уйти) снижают все, в том числе и интеллектуальные возможности человека, то трудности неизмеримо возрастут.

А теперь представим, что известные свойства психики, необходимые для выполнения высшего пилотажа, ограничены. Скажем, у командира авиационного коллектива. Мерилом для него будет конечно же собственный уровень подготовки. И, зная, что для него (многоопытного!) пилотаж труден, что, осваивая его, он не раз допускал ошибки, и порой очень опасные, вряд ли он будет союзником пилотажной подготовки, тем более, когда это касается молодых авиаторов — его подчиненных, за которых он несет ответственность. Сомнений нет: такой командир будет противником сложных полетов. А рядом — «убедительные» аргументы, укрепляющие позицию: и дальнобойные ракеты, и односторонне трактуемый опыт некоторых локальных войн, и информация по безопасности полетов, а также определенная моральная поддержка отдельных подчиненных и вышестоящих начальников. Человек — большой мастер в обосновании желаемого. И этот самообман становится сначала

Гвардии лейтенант С. Мельников прибыл в часть сравнительно недавно, но за это время успешно освоил сложный авиационный комплекс, заслужил авторитет у сослуживцев. Молодой коммунист избран секретарем партийной организации эскадрильи.

Фото С. БАЛУЕВА.



НИ ДНЯ БЕЗ ПИЛОТАЖА

Капитан В. ЩЕРБИНА,
военный летчик первого класса

Не доводилось слышать, чтобы кто-то открыто заявил: я против пилотажа. Может быть, потому что вся моя летная жизнь проходит в истребительной авиации, где, на мой взгляд, наиболее надежно «прописан» маневр.

Но, будучи на словах «за», многие находят пути так строить боевую подготовку, что сотни «против» перекрывают десятки этих самых «за».

«За» — это истина, утверждающая, что пилотаж истребителю необходим как воздух.

«Против» — это и насыщенность плана летной подготовки всевозможными видами полетов, и капризы погоды, и особенности базирования, и наличие ошибок в полетах на пилотаж, и предпосылки к летным происшествиям, и временные ограничения, которые не отменяются иногда годами, и напряженные режимы силовых установок, и перерывы в полетах, и недостаточная натренированность...

Было бы не профессионально просто отвергнуть эти «против». Все названное не из области фантазии, а те реальные, во многом объективные трудности, которые действительно встают на пути к пилотажному мастерству.

Однако задача освоения сложного и высшего пилотажа, если иметь в виду боевое предназначение летчиков-истреби-

телей, требует поиска решения, а не доводов, что это дело может повременить, быть второстепенным или даже хотя бы непервоочередным.

Мы с товарищами не раз обсуждали, как интенсифицировать маневренную выучку. Многое нам кажется не таким уж и сложным.

Прежде всего, думается, необходимо, чтобы нормативное количество полетов на пилотаж, определенное документами, стало законом. Не показателем, который в конце концов летчик с трудом набирает в течение года, а систематическим видом тренировки. Надо установить незыблемое правило: план каждого первого летного дня месяца в метеоусловиях, позволяющих выполнять сложный пилотаж (в том числе и за облаками), должен включать соответствующие упражнения. Только после такого полета планировать летчику другие виды летной подготовки.

Второе соображение. Тот минимум, который предусматривается планом, не может быть расценен как достаточный для летчика-истребителя. Минимум всегда только минимум. И сто процентов выполнения — не повод для ликования. Это только такое состояние, за которое в истребительной авиации не снимают с должности. Но за этот минимум в пилотажной подготовке должен быть серьез-

ный спрос. И не в конце года, а на подведении итогов каждого месяца. Задания же на полеты из программного минимума должны быть целенаправленными, насыщенными большим объемом пилотажной работы. Только после выполнения такого полета не следует считать, что задача пилотажной подготовки исчерпана на месяц вперед, до следующего возвращения к планам и графикам учета. Думается, что целевые полеты на пилотаж должны непременно связываться с отработкой новых, все более сложных фигур (как по форме, так и по значению динамических параметров) и их взаимопереходов.

В ходе же выполнения месячного плана летной подготовки целесообразно постоянно поддерживать и наращивать натренированность в маневрировании за счет комплексирования упражнений. Наверное, вполне реально летчику-истребителю, если позволяет погода, включать в полетное задание несколько фигур или какой-то элемент из освоенного пилотажного комплекса.

Хочется привести один аргумент за пилотаж. Мне ни разу не доводилось видеть, чтобы отличный пилотажник плохо осваивал другие виды полетов. Противоположные же ситуации не так редки. Это говорит о том, что пилотажные полеты обладают свойством комплексного воздействия на качества летчика, а натренированность в маневрировании служит незаменимой базой для формирования других способностей.

Я не ставил перед собой цель покázat все пути совершенствования главного умения летчиков маневренных самолетов. Речь вел только о подходе к пилотажу, как к совершенно безальтернативному делу.

Боем живет истребитель в небе войны, а бой — это прежде всего маневр, поэтому можно уверенно сказать, что маневром живет воздушный боец.

Фото А. МАКСИМОВ





КУРСОМ УСКОРЕНИЯ

Майор А. АЖЕГОВ

«Ускорение социально-экономического развития страны» — так названа выставка, открывшая на ВДНХ СССР цикл мероприятий, посвященных 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Ее девиз — «Великий Октябрь продолжается в наших делах сегодня». Эти слова из Обращения ЦК КПСС к советскому народу в связи со знаменательной годовщиной стали стержнем всей экспозиции. С первых стендов она шаг за шагом наглядно раскрывает революционный характер сегодняшних преобразований в нашей стране.

В одном из разделов представлены работы В. И. Ленина: «Странички из дневника», «Великий почин», «О нашей революции», «Как нам реорганизовать Рабкрин», «О кооперации», «Лучше меньше да лучше». Эти труды и сегодня служат верным компасом в поисках дальнейших путей совершенствования общества, методов ускорения социально-экономического развития страны. Рядом с ленинскими работами — важнейшие документы наших дней: материалы XXVII съезда партии, последующих Пленумов ЦК КПСС.

От планов — к свершениям. По этому принципу построена экспозиция юбилейной выставки. Многочисленные фотоматериалы, статистические данные, диаграммы ярко и убедительно раскрывают перед посетителями достижения первого в мире социалистического государства за 70 лет Советской власти и показывают: перестройка в нашем обществе зиждется на прочном фундаменте социализма.

Выставка наглядно знакомит с планами, намеченными XXVII съездом КПСС на период до 2000 года, с приоритетными направлениями перестройки, отражает первый опыт работы по ускорению социально-экономического развития страны, рассказывает о научных и технических достижениях последних лет. Здесь представлены макеты ротора турбины мощностью 1 млн. киловатт (разработка специалистов Ленинградского металлического завода), роботизированного комплекса Ивановского станкостроительного объединения, крупнейшего в мире транспортного самолета Ан-124 «Руслан», орбитального комплекса «Мир» с модулем «Квант».

Логичным завершением этого раздела являются приведенные в экспозиции слова: «Лучший способ отметить 70-летие Великого Октября — активизировать преобразовательную работу, добиться новых успехов в борьбе за ускорение социально-экономического развития страны». И здесь важны каждая крупница опыта, накопленного в этой работе, каждый пример успешно решенных задач.

Привлекает внимание посетителей представленная в павильоне территориально-отраслевая программа «Интенсификация-90», ставшая основой значительного роста экономики Ленинградской области. Особый упор сделан на внедрение новой техники и передовой технологии, промышленных роботов, расширение парка машин и механизмов с числовым программным управлением. Большое значение придается перевооружению производства с учетом высоких современных требований. И это уже сказывается в снижении доли ручного труда и улучшении качества изделий. Ленинградский опыт свидетельствует, как важно сосредоточивать усилия на приоритетных направлениях развития советского общества на современном этапе.

В двенадцатой пятилетке начался переход от экстенсивного развития народного хозяйства к интенсивному. Курс на обновление производственных фондов (вместо расширения), реконструкцию оборудования и повышение эффективности его использования, сокращение сроков строительства должен гарантировать эффективное развитие промышленности и агропромышленного комплекса, заложить основу для уверенного роста темпов социально-экономического развития страны в последующие десятилетия.

Уже в 1986 году, рассказывают материалы экспозиции, в стране был создан хороший задел в работе на этом направлении. Выпуск промышленных роботов, например, увеличился на 14 процентов, производство гибких автоматизированных производственных систем, производственных модулей возросло в 2,2 раза, обрабатывающих центров — в 1,5 раза, создано 3,5 тысячи образцов машин, оборудования, аппаратов, приборов и средств автоматизации.

Детищем перестройки называют межотраслевые научно-технические комплексы. Они должны помочь осуществить научно-технический прорыв на магистральных направлениях развития экономики, снять межведомственные барьеры, объединить усилия многих ученых, конструкторов и производственников.

Немногом более года назад в числе других межотраслевых научно-технических комплексов создан и комплекс «Технологические лазеры». В его составе научные учреждения Академии наук СССР, научно-исследовательские, проектно-конструкторские организации и промышленные предприятия. В задачи комплекса входит и создание технологических лазеров, организация производства и широкомасштабного внедрения лазерной техники в народное хозяйство страны.

Особое внимание в экспозиции уделено показу принципиально новых технологий, о значении скорейшего внедрения которых говорилось на XXVII съезде КПСС. Здесь же представлены макеты и экспонаты: роторный пресс-автомат, робот «Сфера-5», система проектирования печатных плат с речевым управлением, автоматизированный комплекс для литья под низким давлением и другие разработки, уже применяющиеся на предприятиях.

Каждый раздел юбилейной выставки интересен по-своему. Ее организаторы стремились подчеркнуть самые главные направления в ускорении социально-экономического развития страны. Сверхзадачей экономики и науки называют проблему, которую решают молодые ученые, работающие в одном из приоритетных направлений развития народного хозяйства — в области электронизации. Экспозиция рассказывает о создании суперЭВМ с огромным быстродействием — миллиард и более операций в секунду. Первый успех уже есть: созданы и освоены в серийном производстве ЭВМ, выполняющие 125 млн. операций в секунду.

На стендах, посвященных самодеятельному техническому творчеству, помещены материалы, рассказывающие о деятельности многомиллионного отряда изобретателей и рационализаторов. В стране ежегодно внедряются свыше 5000 изобретений с экономическим эффектом не менее 100 тыс. рублей и более 100 — с эффектом в миллион рублей и выше. В экспозиции — портреты новаторов, сведения об их разработках.

На выставке представлен макет центра научно-технического творчества трудящихся. Возможно, именно таким учреждениям суждено стать настоящими очагами научно-технической пропаганды.

Большое внимание в экспозиции уделено развитию гласности и критики — испытанным средствам социалистической демократии, движущим силам обновления. Здесь представлены интересные материалы, которые показывают, как в соответствии с демократическими принципами избирался директор рижского завода микроавтобусов «РАФ».

Экспонаты юбилейной выставки наглядно демонстрируют революционный характер сегодняшних преобразований, рассказывают посетителям ВДНХ СССР о том, как воплощаются в жизнь ленинские заветы, реализуются решения XXVII съезда партии, последующих Пленумов ЦК КПСС и активизируется борьба за ускорение социально-экономического развития нашей великой страны.

В. И. Ленин в рабочем кабинете в Кремле.
Фото из архива Центрального Дома
авиации и космонавтики имени
М. В. Фрунзе.



ВЕЛИКИЙ ОКТЯБРЬ И В.И.ЛЕНИН

Полковник Е. СЕРГЕЕВ,
кандидат исторических наук

В истории было немало событий, которые меняли судьбы целых народов, классов, поколений людей. Однако мир не знает события более грандиозного, оказавшего столь глубокое влияние на все стороны развития общества, чем пролетарская революция в России. «Великая Октябрьская социалистическая революция, — подчеркивается в Программе КПСС, — стала переломным событием всемирной истории, определила генеральное направление и основные тенденции мирового развития, положила начало необратимому процессу — смене капитализма новой, коммунистической общественно-экономической формацией».

Победа социалистической революции в России закономерна. В. И. Ленин, глубоко изучив теоретические выводы основоположника научного коммунизма К. Маркса, пришел к всемирно-историческому выводу о возможности победы социалистической революции в эпоху империализма первоначально в нескольких или в одной, отдельно взятой, стране, причем в наиболее слабом звене империализма.

Жизнь подтвердила правоту великого вождя. Быть революционным первопроходцем выпало на долю нашей Родины.

Великий Октябрь и В. И. Ленин. Они неразделимы. «Во главе партии большевиков, поднявшей рабочий класс, трудящихся России на революционный подвиг, — отмечается в Обращении ЦК КПСС к советскому народу в связи с 70-летием Великого Октября, — стоял Владимир Ильич Ленин. Его теоретическая мысль, его нравственный пример, плоды его титанической деятельности будут жить в веках».

Жизнь великого Ленина предстает перед нами как вершина человеческого подвига. Вся она до конца была отдана борьбе за счастье и свободу трудового народа.

В. И. Ленин обобщил опыт мирового революционного движения, воплотил теорию социализма в жизнь, привел рабочий класс к власти и основал рабоче-крестьянское государство, оставил в наследство трудящимся страну социализма и науку о его построении. Он обосновал объективную необходимость и жизненную важность прочного союза рабочего класса и крестьянства при руководящей роли рабочего класса, дал научное решение национального вопроса, разработал развернутый план строительства социализма, суть которого видел в создании высоко-развитой промышленности, кооперировании сельского хозяйства, культурной революции, всестороннем развитии творческих сил народа. Ленин создал пролетарскую партию нового типа — вдохновителя, вождя социалистической революции и строительства нового общества.

С именем Владимира Ильича связано рождение и развитие советской военной науки. Он дал научный анализ характера и основных закономерностей современных войн, сформулировал положения о факторах, решающих судьбы военных столкновений, показал зависимость военного искусства от общественного строя, уровня его производственных возможностей, духовных сил народа и армии. Крупный вклад Ленин внес в разработку основ советской военной стратегии, оперативного искусства и тактики.

Говоря о многогранности ленинского гения — народный вождь, политический

деятель, пламенный революционер, великий философ, экономист, блестящий публицист и полемист, человек, охвативший все области науки и культуры и не всем оставивший неповторимый отпечаток своей яркой личности, — нельзя особенно сказать о нем и как о создателе учения о защите социалистического Отечества. Оно органически вытекает из ленинской теории социалистической революции и отражает объективную закономерность вооруженной защиты социализма в условиях борьбы двух противоположных мировых общественных систем.

Еще до Великого Октября В. И. Ленин в работе «Военная программа пролетарской революции» доказал, что вооруженная защита социалистического Отечества является объективной исторической необходимостью. Он исходил из того, что победа социалистической революции обязательно вызовет «не только трения, но прямое стремление буржуазии других стран к разгрому победоносного пролетариата социалистического государства». Эти пророческие слова всегда служили

Правильность ленинского предвидения подтверждена всем ходом исторического развития нашей страны. Советскому народу пришлось создавать новое общество на развалинах старого и одновременно защищать его в смертельных схватках с империализмом, пытавшимся силой задушить первое в мире социалистическое государство.

В. И. Ленин был первым из марксистов

...не только теоретически разработавшим основы и принципы военной организации победившего пролетариата, но и практически руководившим деятельностью партии и государства по претворению их в жизнь. Он исходил при этом из того, что пролетариат должен доказать на деле способность не просто свергнуть эксплуататоров, но и организоваться для самозащиты, создать свою, более высокого типа военную организацию.

Решение этой задачи было делом чрезвычайно сложным. Вопрос о построении рабоче-крестьянской Красной Армии был совершенно новым, он не ставился раньше даже теоретически. Партия и лично Ленин с самого начала взяли в свои руки все вопросы создания регулярной армии Советского государства, четко определили ее принципы, задачи, историческое назначение.

Создание Красной Армии и организация ее побед над интервентами и белогвардейцами — ярчайшая страница в деятельности Коммунистической партии и ее гениального вождя Владимира Ильича Ленина. В те суровые годы под его непосредственным руководством создаются и развиваются Воздушный Флот Страны Советов и Военно-Воздушные Силы. Это был период становления передовой советской авиационной науки и организации авиационной промышленности, приобретения опыта боевых действий, партийно-политической работы в авиационных частях и подготовки преданного делу революции летного и инженерно-технического состава.

Важное значение в обеспечении победы Красной Армии над силами внутренней контрреволюции и военной интервенции на фронтах гражданской войны имела личная военная подготовка Владимира Ильича. Старый революционер и большевик П. Н. Лепешинский писал в 1925 году: «Никто не думал, что он, не получивший военного образования, сможет не

без успеха взять на себя командную роль в развернувшейся гражданской борьбе. Никто не предполагал, что за ним водятся такие стратегические таланты. А между тем подлинным стратегом и военным вождем в горячие дни Октябрьского восстания оказался не кто иной, как Ильич».

Познания Ленина в военной области были глубокими и всесторонними. Он хорошо знал военную историю, особенно историю войн России и французской революции, внимательно изучал образцы войны эпохи империализма и все то, что написано по вопросам вооруженной борьбы, проявлял интерес к военной литературе, в том числе и к литературе, освещающей проблемы строительства и развития авиации.

В трудные годы гражданской войны во всей полноте раскрылись выдающиеся качества Ленина как блестящего стратега и тактика. Достаточно сказать, что в то время Владимир Ильич написал около 400 работ (статей, книг, брошюр), более 200 раз выступал с речами перед рабочими и красноармейцами, отправлявшимися на фронт, провел 375 заседаний Совета Народных Комиссаров и 143 заседания Совета Обороны, на которых было рассмотрено около двух с половиной тысяч вопросов, касающихся укрепления Красной Армии и организации военной защиты Республики. Около 170 указаний, резолюций, подписей и пометок сделано им по вопросам развития и применения авиации.

В. И. Ленин вошел в историю как крупнейший военный теоретик, основоположник советской военной науки, величайший полководец.

В дни празднования 70-летия Великой Октябрьской социалистической революции мы по особому определяем свое отношение к Великому Октябрю, личности Владимира Ильича Ленина, его деятельности и наследию. Лучший способ выразить наши чувства — дела и поступки,

Память нетленна, нацелена в будущее. Именно поэтому сегодня острее ощущается неразрывная внутренняя связь между торжеством идей Великого Октября, ленинских идей и историческими решениями XXVII съезда КПСС, последующих Пленумов ЦК партии. Став лучшим продолжением революционных традиций, XXVII съезд КПСС проявил верность марксизму-ленинизму во всех его компонентах. Главные из них — масштабная постановка смелых, революционных задач и новаторская стратегия их практического решения.

Верностью идеям Великого Октября и наследию В. И. Ленина пронизана забота Коммунистической партии об укреплении обороноспособности Советского государства. Дальнейшее укрепление Вооруженных Сил и их неотъемлемой составной части — ВВС в настоящее время обусловлено исключительно интересами надежного обеспечения безопасности нашей Родины, ее союзников и друзей. Страна Советов на путь агрессии никогда не становилась и не встанет. Сугубо оборонительный характер носит и наша военная доктрина. «Однако, пока существует опасность развязывания империализмом агрессивных войн и военных конфликтов, — отмечается в Программе КПСС, — партия будет уделять неослабное внимание усилению оборонного могущества СССР, укреплению его безопасности, готовности Вооруженных Сил к разгрому любого агрессора».

В частях и подразделениях ВВС не прекращается напряженная боевая учеба. В ходе ее личный состав показывает возрастную оперативно-тактическую и огневую подготовку, способностью успешно выполнять стоящие задачи. Растет число высококлассных специалистов, отличников боевой и политической подготовки. Военно-авиаторы, сплоченные вокруг Коммунистической партии, бдительно стоят на страже завоеваний Великого Октября.

К 70-ЛЕТИЮ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СССР

ВЕРНОСТЬ АРМЕЙСКОЙ ТЕМЕ

В мастерской художника Сергея Федоровича Бабкова — много портретов, пейзажей, зарисовок. Основная тема произведений художника — подвиги советских воинов в гражданской и Великой Отечественной войнах, ратные будни современной армии.

С. Бабков — участник Великой Отечественной войны, прошел с боями от Сталинграда до Берлина. А в затишьях между боями брался за карандаш, делал зарисовки для своих будущих картин, стремясь запечатлеть в них память о боевых друзьях.

После войны Сергей Федорович много работал, учился в Студии имени М. Б. Грекова. Общаясь с мастерами военной живописи, опытными преподавателями, заметно повысил свое мастерство.

Художник часто бывает в воинских частях, на пограничных заставах, выходит на боевых кораблях в море. Немало создано им картин о жизни авиаторов Военно-Воздушных Сил, портретов известных летчиков. На счету мастера — не одна персональная выставка, его работы экспонируются в городах нашей страны и за рубежом. Он — в постоянном творческом поиске.

На снимке: курсанты-авиаторы в гостях у художника.

Фото А. МАКСИМОВА.





ЭКЗАМЕН НАД МОРЕМ

Полковник А. ТАРЕЕВ,
военный летчик первого класса

Боевое распоряжение, поступившее из вышестоящего штаба, было лаконичным: нанести удар по кораблям «противника» в заданном районе. Задача, прямо скажем, была несколько необычной для бомбардировочного подразделения с учетом его базирования. Но приказ есть приказ...

В выработке решения участвовал весь штаб. С самого начала постарались как можно точнее оценить обстановку. Главный вопрос заключался в том, каким временем на подготовку к вылету мы располагаем. Из вышестоящего штаба получили ответ: время подготовки «противника» к десантной операции и ее проведения — согласно существующим нормативам.

Еще раз проанализировав ситуацию, приняли предварительное решение. Исходя из имеющихся данных, пришли к выводу, что для выполнения поставленной задачи необходимо часть сил перебазировать на запасной аэродром, с которого можно эффективнее нанести удар по заданным объектам. Предстояло также выполнить необходимые расчеты для выбора средств поражения, проверить готовность летного состава к перелету на незнакомую базу.

Основная нагрузка в этот период легла на офицеров штаба. От четкости их организаторской работы во многом зависел конечный результат действий всего воинского коллектива. Поэтому, отдав распоряжение на подготовку и перебазирование, штаб без промедления приступил к непосредственной разработке плана боевых действий. К установленному времени все приготовления были закончены. Наступил этап

выполнения поставленной задачи. Ее решение возложили на эскадрилью мастеров боевого применения, которую возглавляет военный летчик первого класса майор А. Сенченков.

Перебазировав подразделение на указанный аэродром, комэск и штаб эскадрильи приступили к непосредственной подготовке к выполнению задания. В этот период важно было получить наиболее полные разведданные о «противнике» и с их учетом выбрать средства поражения. Штурман эскадрильи офицер И. Сурайкин предложил свой вариант боевой зарядки, но посредник его не утвердил, указав, что предлагаемый вариант эффективен только для хороших погодных условий. Между тем действовать предстояло по морским целям вдали от береговой черты, где погода коварна и изменчива. Требовалось нестандартное решение. После дополнительных расчетов был определен новый вариант зарядки. При разработке его разумную инициативу и дальновидность проявил специалист по авиационному вооружению офицер В. Булавинцев. Он аргументированно доказал целесообразность применения выбранных средств поражения с учетом их наличия на новом аэродроме. Он же предложил предусмотреть своевременную подготовку резервного боекомплекта.

...Солнце лишь на мгновение осветило вершины гор и тут же скрылось в облаках. Майор А. Сенченков с некоторой тревогой посмотрел в небо. Его беспокойство понятно. Мало того, что многим авиаторам впервые предстояло выполнять подобное задание, так еще и погода

готовила коварные вводные. Видимость была минимальной. Тем не менее экипажи, уточнив задачу по конкретным условиям, заняли свои места в кабинах.

Командир эскадрильи был уверен в своих подчиненных, однако волнение все же давало о себе знать. Возникло оно, нужно сказать, не на пустом месте. В памяти еще свежи были события прошлого летно-тактического учения. Тогда перед его эскадрилей стояла в общем-то не очень сложная задача: нанести удар по целям на знакомом полигоне. Однако экипажи отработали только на удовлетворительно, задание было выполнено не полностью, поскольку некоторые авиаторы не смогли опознать свои цели.

Разбор показал, что неудача стала следствием недостаточного анализа и учета метеоусловий. К тому же некоторые бомбардировщики были «сбиты» средствами ПВО «противника». Много пришлось поработать в подразделении после того горького урока, чтобы вскрыть и устранить просчеты в учебном процессе. Насколько это удалось, должен был дать ответ сегодняшний вылет.

С КП поступил сигнал на взлет. Один за другим ракетноносцы стартовали в хмурое небо. Вскоре разведчик погоды передал, что в районе целей низкий туман. Сенченков с благодарностью вспомнил тех, кто настоял на выборе находящегося сейчас на борту боекомплекта, позволяющего выполнять поставленную задачу в данных метеоусловиях, которые теперь стали союзниками авиаторов в преодолении средств ПВО.

На КП тоже полным ходом шла работа

Офицер боевого управления доложил, что отметки от самолетов пропали. Однако эта информация не встревожила находящегося здесь посредника. Взглянув на часы, он понял, что группа вышла в зону действия средств противовоздушной обороны, начала маневрирование, используя для прикрытия рельеф береговой черты.

На командный пункт поступили данные, что самолеты на подходе к целям, но докладов о работе не было. До удара оставались считанные секунды. Что случилось? Волнение группы руководства оказалось напрасным. Уже в следующий момент тишину в эфире разорвала команда: — 206-й, цели маневрируют, находятся в районе, прицел... Отрабатал!

Тут же пришло подтверждение:

— 206-й отрабатал отлично!

Уверенность ведущего, точное определение местонахождения объектов удара и режима работы прицела помогли и ведомым нанести прицельный удар. Многократно на опыте учений и повседневных полетов убеждался, насколько благоприятно влияют на подчиненных уверенность и личный пример командира. Безусловно, это один из важных психологических факторов, способствующих достижению победы в бою.

Зарулив на стоянку, экипажи доложили о выполнении задания. Старший начальник высоко оценил грамотные действия летчиков и штурманов офицеров В. Кулаженка, Г. Бухарина, А. Иголкина. Вместе с тем отметил, что экипаж в составе майора Н. Горохова и старшего лейтенанта С. Белинского не показал должных результатов в бомбометании, да к тому же был условно поражен средствами ПВО «противника».

В чем причина? Ведь офицеры Горохов и Белинский имеют высокую классную квалификацию, не раз добивались хороших показателей в боевой учебе. Анализируя их действия совместно с командиром эскадрильи, мы пришли к выводу, что летчик и штурман недоверились в полете показаниям основной прицельной системы, не использовали дублирующие. В результате они не сумели точно определить место начала маневра при входе в зону поражения средств ПВО «противника». Еще раз подтвердилась старая авиационная истина: прежде чем подняться в воздух, экипаж должен на земле предусмотреть все нюансы, уметь использовать оборудование самолета в комплексе. Ошибку Горохова и Белинского подробно разобрали со всем летным составом.

От посредника поступила еще одна водная: «противник» начал подготовку к высадке десанта на рубеже. Значит, бомбардировщикам необходимо нанести удар по цели уже вблизи береговой черты. С одной стороны, это легче, чем штурмовать корабли в открытом море, с другой, задача усложнялась тем, что облачность в районе цели продолжала сгущаться и опускаться все ниже. Видимость ухудшилась.

Взвесив возможности подчиненных, проумав порядок подготовки к вылету, майор Сенченков принял решение нанести удар по цели, подойти к целям со стороны береговой черты на предельно малой высоте, то есть выполнить бомбометание «топмачтовым» способом. Задание было поручено группе майора А. Федорова, в состав которой входили экипажи офице-

ров В. Рыбникова, А. Коновалова, Г. Падальки, Н. Литвякова, А. Севастьянова. Этот способ бомбометания авиаторы не осваивали. Возникает вопрос: чем же руководствовался командир эскадрильи, принимая такое решение? Оказалось, комэск много читал об этом способе, применяемом летчиками в годы Великой Отечественной войны. Он взял опыт фронтовиков на заметку, выполнил соответствующие расчеты, а самое главное — заранее, в ходе плановых полетов, готовил звено майора Федорова именно к поражению целей с предельно малых высот.

Старший начальник одобрил решение. Для его осуществления потребовалось изменить боевую зарядку. Вот здесь-то и пригодился тот резервный боекомплект, о котором заранее побеспокоился майор В. Булавинцев. Пока экипажи уточняли задачи, офицеры инженерно-технического состава, возглавляемые капитаном А. Филатовым, подготовили самолеты к вылету, значительно перекрыв временной норматив. Благодаря этому крылатые машины ушли на задание в срок. Вскоре поступила информация с полигона, убедительно подтверждавшая правильность принятого майором Сенченковым решения.

...День клонился к закату, а напряжение ЛТУ нарастало. С наступлением сумерек пришло сообщение, что «противник» высадился на берег. Требовалось немедленно нанести удар с воздуха по его передовым подразделениям. Работать предстояло истребителям-бомбардировщикам, а экипажи бомбардировщиков должны были обеспечить освещение целей. Задача, прямо скажем, не из простых. К тому же, поскольку над районом боевых действий висела низкая облачность, сбрасывать светящиеся бомбы предстояло из-за облаков, рассчитав траекторию их полета так, чтобы факел разгорался под облаками.

Это задание поручили экипажу в составе летчика капитана В. Кулаженка и штурмана старшего лейтенанта В. Бухарина. Отметим, что и на сей раз выбор комэска не был случайным. Этот экипаж специализировался на решении аналогичных задач в ходе учебы и по итогам определенного периода обучения имел высший балл по боевому применению. Отменно он отрабатал и в этот раз.

Все задачи ЛТУ были решены с хорошим качеством. Но всегда ли результаты у нас бывают такими высокими? К сожалению, нет. Анализируя уроки прошлых летно-тактических учений, убеждаешься, что нам порой не хватает стабильности. Взять хотя бы приведенный пример с изменением обстановки на полигоне. Что породило оплошности? Прежде всего то, что мы поверхностно проанализировали условия выполнения задания, ограничились общей оценкой обстановки. В результате не учли того важного факта, что аэродром базирования находится в климатической зоне, где условия соответствовали зиме, а удар по целям наносился на полигоне, расположенном на местности с жарким климатом. Для экипажей это оказалось серьезной неожиданностью, отсюда растерянность и неуверенность.

Кроме того, авиаторы готовились нанести удар с помощью прицельного устройства, которое было эффективным для работ по контрастно видимым целям, а

комплексному использованию всей прицельной системы внимания не уделили. Однообразными были и средства поражения, что не позволило в полете (по соображениям безопасности применения боеприпасов) изменить режим по высоте и скорости для опознавания целей. Недостаточно внимания уделил штаб и изменению тактической обстановки. Отсюда неэффективное маневрирование при преодолении системы ПВО.

Подготовка к ударам по различным объектам требует постоянного и пристального внимания в ходе повседневной учебы и особенно при проведении ЛТУ. Чтобы качественно решать боевые задачи, к учениям нужно готовиться заблаговременно.

На своем опыте мы убедились, что необходимо специализировать подготовку пар, звеньев, то есть готовить экипажи и подразделения для решения конкретной специфичной задачи. Для этого в каждой эскадрилье целесообразно иметь группы тактического назначения, способные выполнять, так сказать, неординарные задания. Достигнув отличных результатов в одном конкретном виде боевого применения, следует переходить к освоению следующего. Поточный метод подготовки экипажей, когда летный состав, образно говоря, на форсаже проходит программу боевой подготовки, не может дать, на мой взгляд, стабильных показателей в совершенствовании авиаторами своего мастерства.

Следует затронуть и такую проблему. Давно доказано, что немаловажное значение в подготовке и выполнении плана ЛТУ имеет такой фактор, как вживание в обстановку не по «оперативному времени», а фактически. Другими словами, действовать нужно не по бумажке, а так, как того требует конкретная ситуация, поскольку любые условности — тормоз в повышении боевого мастерства. Однако, если говорить откровенно, так бывает не всегда.

Часто на ЛТУ можно наблюдать следующую картину. Поставлена задача, авиаторы вникли в обстановку теоретически. Затем делается скачок в оперативном времени и начинается практическая работа. Между тем опыт убеждает, что никаких искусственных скачков делать не нужно. Образно говоря, надо жить напряженной работой как при подготовке, так и в ходе учения. Это дает возможность каждому авиатору пройти, прочувствовать все этапы высокого ритма деятельности, вырабатывает у личного состава моральную и физическую стойкость к тяжелым условиям, которые в реальном бою неизбежны.

Летно-тактическое учение — венец работы всего воинского коллектива за определенный период. Чтобы ЛТУ стало настоящим экзаменом на боевую зрелость, к его организации и проведению нужно относиться самым серьезным образом. Понимая это, мы стараемся избавляться от формализма и упрощений в учебе, извлекать уроки из неудач. Перестраиваться на марше, откровенно говоря, трудно. Но делать это нужно, поскольку предела в совершенствовании ратного мастерства нет. Поднять процесс боевой учебы на новый качественный уровень — веление времени. Значит, останавливаться на полпути мы не имеем права.



КРЫЛАТЫЙ КОМАНДАРМ

Полковник О. НАЗАРОВ
полковник в отставке В. СОКОЛОВ

В. А. Судец был, пожалуй, самым непоседливым человеком. «Оседлав» свой По-2 (благодаря ему, сам летчик), он целыми днями носился из полка в полк, поспевал побывать и у истребителей, и у штурмовиков, и у бомбардировщиков, частенько наведывался к общевойсковым начальникам. «По окончании войны, — шутил Толбухин, — этому летучему командире нужно поставить золотой памятник и обязательно в комбинации с его «кукурузником».

Из воспоминаний Маршала Советского Союза С. С. Бирюзова.

Да. Так было. В годы Великой Отечественной войны командующий 17-й воздушной армией Владимир Александрович Судец почти не расставался со своим По-2, летал на нем в полки и дивизии, даже на передний край, если там создавалась критическая обстановка.

В начале 1945 года под Будапештом в трудную ситуацию попал один из полков 295-й истребительной авиационной дивизии. Боевая работа в разгаре, а в район аэродрома проникла большая группа фашистов и открыла минометный огонь. На взлетной полосе образовались воронки, были повреждены несколько самолетов, столовая и дом, где отдыхали летчики. Пришлось командиру полка Г. Онуфриенко звонить командарму. Ответ ободряющий, но не совсем ясный:

— Не паникуй, Онуфриенко! Прилечу — разберемся.

Полк продолжал боевую работу. А вскоре над аэродромом появился По-2 командарма. Несмотря на огонь противника, Владимир Александрович мастерски произвел посадку. Ознакомившись с ситуацией, приказал перебазировать полк на другой аэродром, а начальнику тыла дал распоряжение обеспечить летчиков всем необходимым. Все это было сделано быстро и четко.

Перед началом Белградской операции было очень трудно подобрать удобные для полетов полевые аэродромы. Судец облетал весь район предстоящих боевых действий, острова на Дунае и нашел, что искал. Полки перебазировались на исходные позиции, а Владимир Александрович продолжал свои полеты к командирам наземных войск для организации взаимодействия, в штаб фронта за получением новых указаний.

Но когда требовалась обстановка, он пересаживался с По-2 на боевой самолет и водил в бой авиационные дивизии. Так было и во время контрудара фашистских войск под Балатоном. Командование фронта приняло экстренные меры. Одной из них явился массированный налет на передний край противника 244-й бомбардировочной дивизии, завершившийся эффективным бомбовым ударом. Вел дивизию в бой сам командарм — генерал-полковник авиации В. Судец.

Он буквально рвался в бой, хотя служебное положение и не обязывало его совершать боевые вылеты. Некоторые старшие авиационные начальники пытались ограничивать полеты Судца. «Так и тянет его в воздух, — говорил кое-кто. — К чему это? Такие полеты ставят командующего в положение рядового воздушного бойца». Но Владимир Александрович стремился на боевые задания неспроста. Он был твердо убежден, что руководство боевыми действиями — высокое командирское искусство — основано на глубоком знании военной науки, науки побеждать, которая познается только в сражении с врагом. Летная же профессия требует постоянной натренированности в полетах вообще и на боевое применение в особенности. Поэтому Судец, что называется, жил небом, постоянно совершенствовал личное мастерство, сверяя по соб-

ственному опыту, какими боевыми качествами должен обладать летчик. Самым же опасным для дела он считал пассивность командира, нежелание летать на боевые задания.

Стремление к небу родилось у Владимира Судца еще в юности. Закончив в Запорожье среднюю школу, он работал токарем вначале на заводе сельскохозяйственных машин «Коммунар», а затем в моторостроительном авиазаводе «Большевик». В начале 20-х годов молодая советская держава приступила к строительству своего воздушного флота. Вступивший в партию по ленинскому призыву, Владимир Судец тотчас откликнулся на зов Родины: «Трудовой народ — строй Воздушный Флот!», «Пролетарий — к самолету!». Он стал моторостроителем, потом авиамехаником, наконец летчиком. Путь в большую авиацию начался для него в 1931 году, когда он был зачислен курсантом в Качинскую военную школу летчиков.

Для Владимира Александровича первая половина 30-х годов характерна бурным ростом его профессиональных навыков, быстрым продвижением по служебной лестнице. В 1932 году он был назначен командиром и комиссаром 73-го отдельного истребительного авиаотряда, окончил курсы усовершенствования командного состава при Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. Наряду с боевой подготовкой молодого авиаотряда захватывает работа летчика-испытателя. Только здесь, по его мнению, можно по-настоящему познакомиться с новыми конструкциями самолетов, познать себя в трудных и опасных полетах, испытать волю и мужество. Через руки Судца прошли первые модели новых советских истребителей и бомбардировщиков. А сколько облетал легкомоторных самолетов — трудно перечислить. Всего годы довоенной службы он освоил отечественные самолеты 12 типов, налетав на них 2600 часов.

Впервые испытать себя в бою Владимиру Александровичу довелось в небе Монголии. Осенью 1933 года он был назначен старшим инструктором-советником командира авиабригады Монгольской народной армии. Несколько позже Владимиру Александровичу поручили командовать и авиагруппой советских ВВС, посланной в Монголию по просьбе правительства МНР.

Необходимость усиления советско-монгольского сотрудничества в деле охраны государственных границ СССР и МНР была обусловлена в то время чрезвычайно напряженной обстановкой в мире и в частности на Дальнем Востоке. В 1932 году японские милитаристы создали на оккупированной ими территории Маньчжурии марионеточное государство Маньчжоу-го, превратив его в военный плацдарм, резко усиливший угрозу военного нападения японских милитаристов на Советский Союз и Монгольскую Народную Республику. Уже в начале 30-х годов на границах Маньчжурии участились вооруженные провокации со стороны японской вооруженной силы и остатков белогвардейских банд, в свое время изгнанных из России.

В. Судец участвовал во многих боевых операциях против врагов советского и монгольского народов, в подготовке и воспитании летных и технических кадров, организации первых авиационных частей Монгольской народной армии.

«Уж так устроен человек, — писал позже Владимир Александрович, — что события молодости, имевшие большое значение в его жизни, никогда не забываются. Они нередко высвечиваются сквозь призму пройденного и пережитого и приобретают особое звучание... Монголию, ее замечательных трудолюбивых людей, ее землю, суровую и величественную красоту природы, ее глубокое солнечное небо, Монголию — братскую нам страну, где я провел несколько лет на боевой службе в молодые годы, я люблю и память о ней храню в своем сердце как первую любовь».

Любовь советского и монгольского народов оказалась взаимной. В 30-е годы Страна Советов помогла Монгольской Народной Республике создать свои военно-воздушные силы. Когда началась Великая Отечественная война, сессия Малого Хурала МНР приняла решение о строительстве авиаэскадрильи «Монгольский врат» для передачи ее Военно-Воздушным Силам СССР. Такая эскадрилья была построена. Полк, в который она входила, сражался храбро. В воздушных боях его летчики сбили 207 вражеских самолетов. В полку выросло пять Героев Советского Союза.

После возвращения из Монголии Судец поступил в Военную академию имени М. В. Фрунзе. В аттестации командования академии за 1938 год Владимиру Александровичу характеризуется как отличный летчик, в совершенстве освоивший пилотажа, умеющий организовать летный состав на выполнение учебно-боевых задач. В его личном деле отмечалось, что он хорошо стреляет на земле и в воздухе, изучил и освоил все самолеты и моторы, энергичен, инициативен, настойчив, дисциплинирован, свой опыт умело передает подчиненным.

Эти слова как нельзя лучше свидетельствуют о достижении той цели, к которой Владимир Александрович стремился с первых дней овладения летным мастерством: летать на самолетах всех типов. Он уже овладел большинством из них. Это были истребители, разведчики, штурмовики. Об учебных и тренировочных и говорить нечего — они были давно подвластны летчику. Меньше пришлось летать на бомбардировщиках, но эту практику Судец приобрел во время советско-финляндского военного конфликта.

В тех боевых операциях Владимир Александрович приобретал навыки военачальника. Наиболее полно они проявились в годы Великой Отечественной войны.

В 1940 году В. Судец был назначен командиром 4-го дальнебомбардировочного авиакорпуса, штаб которого находился в его родном городе Запорожье. Это назначение не было простым введением офицера на вакантную должность. Предварительная беседа в Москве с Наркомом обороны Маршалом Советского Союза С. К. Тимошенко и начальником Генерального штаба генералом С. А. Мерешковым показала, что руководство наркомата подыскивало в 4-й дальнебомбардировочный авиакорпус опытного, волевого руководителя, способного сделать единым боевым организмом из той поры разрозненные части и соединения, к тому же разбросанные по всему югу Украины, Крыму и Северному Кавказу.

Владимир Александрович провел большую организаторскую работу. Летчики и штурманы осваивали новые боевые машины ДБ-3Ф. Командир корпуса тоже не упускал возможности принять участие в полетах. Он оставался верен своему девизу — командир обязан летать лучше своих подчиненных. Этот высокий боевой астрей позволил ему привести все полки и дивизии в высокую степень готовности.

Следуя своему прямому назначению, 4-й дальнебомбардировочный авиакорпус уже в первые месяцы войны участвовал в налетах на объекты противника, расположенные в его глубоком тылу. Летчики бомбили нефтяные промыслы Плоешти, порт Констанца. Однако с первых часов фашистского нападения большинство экипажей было нацелено на поддержку боевых действий войск приграничного сражения. Приходилось бомбить танковые колонны врага, прикрывать обороняющуюся пехоту, помогать войскам, опавшим в окружение, соединиться со своими частями.

По мере продвижения фашистских полчищ на восток перед войсками ставились все более трудные задачи: не допустить прорыва танковых и механизированных войск врага в Донбасс и задержать его продвижение до выхода войск Южного фронта на рубеж Днепра у Запорожья и Никополя. Нужно отметить четкую организацию Судцом совместно с руководством и трудящимися Киевоград эвакуации из города на восток многих предприятий, населения и раненых воинов. В условиях превосходства сил врага авиаторы и солдаты наземных войск сумели задержать его наступление и выиграть время для организации обороны на Днепре.

18 августа, доложив командующему Юго-Западным направлением Маршалу Советского Союза С. М. Буденному о выпол-

нении задачи, Владимир Александрович вылетел в Симферополь для принятия новой должности — командующего ВВС 51-й отдельной армии, созданной специально для обороны Крыма.

С самого начала войны Судцу пришлось использовать боевую мощь руководимых им полков и дивизий в интересах наземных войск, что обязывало обращать самое пристальное внимание на четкое взаимодействие авиации с наземными войсками. А при обороне Крыма задачей номер один стало и взаимодействие с ВВС Черноморского флота. Все проблемы, возникавшие в ходе подготовки к боям, он решал с командующим 51-й отдельной армией генерал-полковником Ф. Кузнецовым, его заместителем — генерал-лейтенантом П. Батовым, заместителем командующего ВВС Черноморского флота генерал-майором В. Ермаченковым. При их участии Владимиру Александровичу фактически пришлось заново формировать авиационные части, батальоны аэродромного обслуживания, развертывать аэродромную сеть и заниматься десятками других дел, от которых всецело зависело успешное выполнение поставленных боевых задач.

Характер действий советской авиации, участвовавшей в борьбе за удержание Крыма в августе и сентябре 1941 года, определился развитием обстановки под Перекопом. Фашистская группа армий «Юг» после форсирования Днепра продолжала наступление в восточном направлении. Основную силу советских войск здесь составляла 9-я армия, которая оказывала упорное сопротивление противнику. В результате активной обороны наземных войск и непрерывного воздействия ВВС 9-й армии, а затем и ВВС 51-й отдельной армии фашистские захватчики несли большие потери, замедлилось их продвижение в глубь страны. Только к 14 сентября они подошли к Перекопскому и Чонгарскому перешейкам. Попытка 11-й немецкой армии Манштейна и 3-й румынской армии с ходу ворваться в Крым не имела успеха, хотя на Перекопе и Сиваше Красная Армия не имела заблаговременно созданных инженерных сооружений.

Авиаторы в Крыму в этот период действовали с предельным напряжением сил, в условиях значительного количественного превосходства фашистской авиации. Несмотря на это Военно-Воздушные Силы 51-й отдельной армии и Черноморского флота оказывали большую помощь войскам армии в их борьбе за каждую позицию.

Владимиру Александровичу не пришлось довести до конца борьбу за Крымский полуостров — он был срочно отозван с фронта и назначен командующим ВВС Приволжского военного округа. Судец пытался протестовать, но главнокомандующий ВВС доказал необходимость перемещения: фронту требовались подготовленные летные и технические кадры, а у Судца на этот счет был хороший опыт, накопленный еще во время службы в Монголии, да и в Крыму. Жизнь показала правильность принятого решения.

Для массового и ускоренного переучивания летно-технического состава на самолеты новых типов и формирования маршевых авиачастей, подлежащих отправке на фронт, создавались запасные авиаполки. Пересматривалась методика летного обучения. Судец целиком отдался новой работе. Об этом свидетельствуют хотя бы такие цифры: в сжатые сроки им было сформировано, укомплектовано и подготовлено для отправки на фронт 104 авиаполка, 2 эскадрильи, 5 отдельных корректировочных звеньев, 174 экипажа.

А незадолго до 5 ноября 1941 года Владимира Александровича вызвали в штаб военного округа и сообщили:

— Советское правительство приняло решение 7 ноября в Куйбышеве провести парад войск, посвященный двадцать четвертой годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Вам поручается командовать авиационной частью парада.

С праздничным заданием Владимир Александрович справился успешно. 7 ноября в точно назначенное время над парадной площадью Куйбышева пронеслась авиационная армада более чем в 600 боевых самолетов. Ее уверенно провел на флагманском корабле ДБ-3 полковник В. Судец. Присутствовавшие на площади Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинин и представитель Ставки Верховного Главнокомандования Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов дали высокую оценку воздушному параду и объявили благодарность его организаторам и участникам.

Находясь в тыловом военном округе, Владимир Александрович продолжал повышать свои тактические и оперативно-стратегические знания, связанные с использованием авиации на поле боя. Все это очень пригодилось в руководстве 1-м бомбардировочным авиакорпусом (новой должности Судца), который поддерживал наземные войска на Калининском, Ленинградском и Северо-Западном фронтах зимой и весной 1943 года.

(Продолжение следует)

ВОЗВРАЩЕНИЕ В СТРОЙ

Подполковник В. БОЛОДУРИН



Подполковник А. Кресов.

Фото С. ТИТОВА.

Пушечной силы выстрел катапульты выбросил его из кабины. Система аварийного покидания самолета сработала безукоризненно. Через несколько мгновений над головой летчика распахнулся оранжевый купол парашюта. Боли, каких-либо неприятных ощущений Анатолий Николаевич не чувствовал. Приближаясь к земле, он привычно развернулся по ветру, сгруппировался. Но приземлился неудачно: освободившись от парашюта, встать не смог. Ноги были будто чужие. Несколько минут Кресов лежал неподвижно, пытаясь понять, что с ним произошло.

Подъехала запыленная «Волга». Местные жители, заметившие парашютиста, поспешили к нему на помощь. Офицера доставили в окружной военный госпиталь.

Вынужденная неподвижность и неизвестность усиливали горечь и досаду. Кресов прекрасно понимал, что если травма окажется серьезной, путь в небо для него будет закрыт навсегда.

Два дня Анатолий Николаевич не решался задать врачам мучавший его вопрос. На третий не выдержал, спросил. Начальник травматологического отделения ответил:

— Ходить будете. Это я вам обещаю. А летать? После таких разрывов связок...

Врач покачал головой и принялся внимательно осматривать его ноги, прощупывать цепкими, сильными пальцами суставы.

— Будем готовить вас к операции, — сказал он после осмотра. — А пока лежите, набирайтесь сил.

Кресо́ва навещали сослуживцы, не оставляли без внимания соседей по палате. Каждый старался его приободрить, отвлечь от тревожных мыслей. Он много читал. И все-таки свободного времени впервые, пожалуй, за годы службы оставалось слишком много, чтобы не думать о дальнейшей судьбе.

Жизни без авиации, полетов подполковник Кресов себе не представлял и не понимал тех, кто мог списаться с летной работы в расцвете творческих и физических сил.

Как ни тяжел и ответствен труд командира учебной эскадрильи, Анатолий Николаевич никогда даже мысли не допу-

скал, что можно разом бросить все эти бесконечные хлопоты и заботы о курсантах и инструкторах, безопасности полетов, совершенствовании учебно-воспитательного процесса. Нет, летчик по призванию не может не летать!..

Вспоминалось, с какой радостью, успешно выдержав вступительные экзамены в высшее военное авиационное училище летчиков, он писал о курсантских буднях и первых впечатлениях родителям в город Добруш Гомельской области. С каким восторженным чувством впервые сажился в кабину учебно-тренировочного самолета, когда приступил к практическому освоению летного дела. И позже, став офицером, Анатолий сохранил в душе первозданное чувство упоения полетом. Освоив сверхзвуковой истребитель, настойчиво совершенствовал свое боевое мастерство, учил курсантов, помогал в профессиональном, методическом росте молодым летчикам-инструкторам. Любовь к небу и авиации, преданность им он доказывал не словами, а делами.

На одном из летно-тактических учений его эскадрилья была поставлена задача прикрыть с воздуха наступавшие наземные войска. Ухудшение метеословой, снижение активности авиации «противника» в районе боевых действий заставили Кресо́ва отказаться от первоначального решения на патрулирование этого района силами всей эскадрильи и избрать с разрешения командования вариант действий по вызову командного пункта и авианаводчиков.

На перехват воздушной цели первой была поднята пара Кресо́ва. Самолет «противника» шел на большой высоте, видимо, без сопровождения. Хитрить не имело смысла, и Кресов, используя преимущество истребителя в скорости, атаковал вдогон.

На полпути к аэродрому с земли поступил внеочередной запрос: каков остаток топлива? Анатолий Николаевич доложил. Молчание в эфире могло означать одно: на КП советуются, наводить пару на новую цель или поднимать другую.

— 930-й, вам курс... высота... — послышался голос офицера боевого управления.

И на этот раз Кресов с ведомым отлич-

но справились с поставленной задачей. Анатолий Николаевич вскоре визуально обнаружил бомбардировщик и согласованным маневром пары отрезал ему путь в спасительные облака.

Экспресс-анализ данных средств объективного контроля подтвердил два результативных перехвата в одном вылете. Это была солидная заявка на успех в ЛТУ, и авиаторы подразделения в дальнейшем постарались закрепить его. Эскадрилья получила высокую оценку.

Ее Кресов возглавил несколько лет назад. Тогда ему едва исполнилось тридцать. Эскадрилья была отличной, имела добрые традиции. Правда, случались и недоработки. Анатолий Николаевич настойчиво добивался устранения тех недостатков в службе и учебе подчиненных, которые, по его мнению, могли отрицательно повлиять на конечные результаты ратного труда авиаторов. Молодой комзкс не спешил все перекраивать на свой лад, как это нередко делают иные командиры. Опора на людей, настойчивое внедрение положительного опыта в практику позволили ему мобилизовать подчиненных на достижение новых рубежей в боевой и политической подготовке. Умелое руководство воинским коллективом, большой личный вклад Кресо́ва в обучение и воспитание курсантов и летчиков-инструкторов были отмечены орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

Немало писем с поздравлениями получал в те дни Анатолий Николаевич. Его отец, Николай Сергеевич, фронтовик, орденоси́нец, писал, что, радуясь награде сына, хорошо понимает: просто так летчикам, тем более командирам, ордены не дают. И, коль заслужил такое отличие, будь достоин его.

Сознание личной ответственности за боевую готовность эскадрильи, летную выучку инструкторов и курсантов заставляло Кресо́ва много сил и времени уделять организаторской, методической и воспитательной работе. Он особенно ценил полеты, связанные с повышением личной летной подготовки. Здесь, в поднебесье, слитый воедино с послушным его воле истребителем, он чувствовал себя в своей стихии...

Лишиться всего этого из-за нелепой случайности? Нет уж! За свое право летать он будет бороться до последней возможности.

Операция, по мнению хирурга полковника медицинской службы Л. Анкина, прошла удачно. Но Кресову предстояло еще долго лежать в гипсе. За окном палаты отцветали буйные краски лета. Вот уже осень тронула желтизной листья деревьев.

Наконец-то гипсовые повязки с ног сняли. Во время утреннего обхода начальник отделения, выслушав доклад лечащего врача и осмотрев ноги летчика, сказал:

— Сегодня попробуем встать.

Анатолий Николаевич и ждал этой минуты, и боялся ее. Он попытался встать, но тут же грузно осел под тяжестью собственного тела. Его подхватили под руки, усадили на кровать. Лицо офицера полыхало жаром, сердце сильно билось. Мелькнула мысль: все, отлетелся... Между тем врач удовлетворенно заметил:

— Хорошо, молодцом! Будете ходить. Тренируйтесь.

— Спасибо, Лев Николаевич. Но я надеялся услышать другое: «Будете летать».

— Не торопите события. Поживем — увидим.

Лечение и настойчивые тренировки понемногу возвращали мышцам силу и упругость. Из госпиталя Кресов вышел с тростью. После предоставленного ему отпуска уже свободно бегал трусцой.

Подшел срок прохождения врачебно-летной комиссии. В окружном военном госпитале Анатолию Николаевичу прямо сказали: «О полетах не может быть и речи, переходите на нелетную работу». В училище тоже мало кто верил, что Кресов вернется в строй, и позаботились о нем: «придержали» освободившуюся должность в учебно-летном отделе.

Возвратившись с ВЛК, Кресов обратился к командиру полка:

— Разрешите съездить в Москву?..

К просьбе авиатора в коллективе отнеслись с пониманием. Человек не бежит с летной работы, напротив, стремится к ней. Дело благородное, пусть уж до конца борется за право летать.

В Центральном научно-исследовательском авиационном госпитале подполковник Кресов без труда «прошел» всех врачей. Лишь травматолог наотрез отказался дать положительное заключение. «Ну вот теперь, кажется, все», — с каким-то внутренним равнодушием подумал летчик.

Он вышел на улицу. От нерадостных дум отвлек еле слышный гул реактивных турбин. Нежно-голубую ткань неба шивал серебристой строчкой инверсии авиалайнер, вылетевший, видимо, с одного из московских аэропортов. Привычная картина полетов вернула Анатолию Николаевичу твердость духа и решимость.

По указанию главнокомандующего Военно-Воздушными Силами, которому подполковник Кресов в письме рассказал о случившемся с ним и которого просил помочь вернуться в боевой строй, в ЦНИАГ прибыл представитель Центральной врачебно-летной комиссии. Он долго беседовал с офицером, заверил:

— Не волнуйтесь, мы во всем разберемся.

Медицинские обследования заняли еще полтора месяца. Немало волнений пережил за это время Анатолий Николаевич. И вот ему объявили решение ВЛК о допуске его к летной работе. Единственное ограничение — пока никаких прыжков с парашютом.

— Трудно передать словами чувства, которые я испытывал в тот момент, — рассказывал мне подполковник Кресов. — Правду говорят: по-настоящему начинаешь ценить то, что теряешь. Мне повезло. И прежде всего потому, что ни один руководитель — от командира полка до главнокома ВВС — не остался равнодушным к моей летной судьбе.

— Какие планы на будущее? — переспросил Анатолий Николаевич. — Работать. Летать, конечно. Молодых учить так, чтобы со временем и летали лучше нас, и оставались такими же патриотами авиации, как фронтовики и большинство летчиков послевоенных и нынешнего поколений.



НОВЫЕ КНИГИ

«БАРЬЕРЫ ВОЗДУШНОЙ РАЗВЕДКИ»

Как развивалась тактика воздушной разведки в прошлом? Под влиянием каких факторов меняются сегодня способы и тактические приемы разведки, что сулит им будущее? Как влияет сама тактика на авиационную технику? Ответы на эти и подобные вопросы содержатся в вышедшей в Воениздат книге*.

В первой ее части изложены важнейшие проблемы тактики, или, как назвал их автор, барьеры воздушной разведки, которые противостоят разведчикам при преодолении ПВО противника и поиске замаскированных объектов, препятствуют полному использованию боевых возможностей новых самолетов-разведчиков и сокращению сроков добывания разведданных. Не случайно поэтому автор выделил главы «Противовоздушная оборона», «Враг-невидимка», «Новая техника», «Время», каждая из которых содержит свою проблематику.

О непростых вопросах рассказывается доходчиво, убедительно, с привлечением большого фактического материала из опыта минувших войн. Обилие фактов и цифр делает изложение более интересным и аргументированным. Автор пытается раскрыть самые сложные вопросы тактики, иногда фантазирует, приглашая читателя взглянуть на ее развитие под неожиданным углом, увидеть в непривычном ракурсе.

В самом деле, какой была бы тактика воздушных разведчиков в годы Великой Отечественной войны, если бы они располагали современными реактивными самолетами? Или наоборот, как бы действовали фронтовые разведчики Пе-2, если бы им противостояли современные ЗРК и сверхзвуковые истребители? И наконец, смогли бы мы, заглянув в XXI век, быстро переориентироваться и применить неведомые сегодня тактические

приемы? Раскрывая на таких примерах закономерности в развитии тактики, автор делает свои, не лишённые оригинальности выводы, необходимые для ее прогнозирования.

Особый интерес для военного читателя представляет вторая часть книги. В ней рассматриваются слагаемые тактического мастерства воздушных разведчиков начиная с подготовки к полету и кончая докладом о результатах разведки. Читатель найдет здесь немало примеров из опыта боевой подготовки и рекомендаций по моделированию разведывательного полета, применению военной хитрости, поиску малоразмерных объектов. В разделе определены место риска в воздушной разведке, роль творчества и инициативы в развитии тактики, значение психологической совместимости членов экипажей и высокой их ответственности за результаты разведки.

Автор хорошо знает предмет разговора. Он давно и увлеченно работает в этой области, имеет большой фронтовой и послевоенный опыт. Стиль изложения материала далек от менторства и назиданий, окрашен тонкой иронией, когда автор обращается к достойным ее фактам, стремится сделать читателя участником своих размышлений.

Однако в книге имеются и некоторые повторения. Наверное, от желания растолковать что-то лишний раз. По-видимому, это следовало бы учесть на будущее. Тем не менее при всей разноплановости отдельных глав книги в ней логично и убедительно говорится о том, что развитие тактики воздушной разведки — дело самих воздушных разведчиков. Постоянный поиск нового в тактике и недопустимость шаблона должны стать для них осознанной необходимостью.

*Краснов А. Б. Барьеры воздушной разведки. — М.: Воениздат, 1987. — 177 с. — 80 к.

Полковник Н. КОРЧЕВОЙ.

КАК ПРИСПОСОБИТЬСЯ К САМОЛЕТУ?

(Читатель поднимает проблему)

Подполковник Н. ЛИТВИНЧУК,
военный летчик-инструктор первого
класса, кандидат технических наук;
майор медицинской службы В. КОЗЛОВ,
кандидат медицинских наук

«Нужно овладевать теорией военного дела... Это необходимо, чтобы быстрее осваивать новые виды оружия и технику. ...Недостаточно подготовленный в общеобразовательном и военном отношении офицер может оказаться неспособным командовать, тормозом технического прогресса».

(Из выступления Министра обороны СССР генерала армии Д. Язова на встрече с курсантами и командно-преподавательским составом Московского высшего общевойскового командного училища имени Верховного Совета РСФСР)

Вспоминается такой случай. Курсант М. Самохвалов выполнял очередной самостоятельный полет. Находящийся на земле инструктор был спокоен. Его подопечный до этого пять раз поднимал крылатую машину в небо и каждый раз действовал грамотно. Однако спокойствие наставника оказалось не долгим. Когда Самохвалов посадил самолет, выяснилось, что он допустил ряд серьезных недочетов, связанных с пилотированием ракетно-носца. В чем же причина того, что после нескольких самостоятельных полетов, которым предшествовали вывозные, где курсант демонстрировал хорошую технику пилотирования, резко снижается качество его управления самолетом? Почему при отказе системы управления один курсант раскачивает самолет, а другой справляется с ним успешно?

Разобраться в поставленных летной практикой проблемах крайне необходимо. Этого требуют интересы достижения высокой эффективности профилактических мероприятий, направленных на повышение безопасности полетов.

Большой опыт летной работы и результаты психофизиологических исследований позволяют прийти к выводу, что в основе первичных явлений лежит процесс информационного взаимодействия летчика с самолетом. Рассмотрим его суть более подробно.

Динамические свойства самолета на протяжении каждого полета изменяются в довольно широком диапазоне. Это связано с тем, что они зависят от высоты и скорости полета, загрузки крылатой машины, остатка топлива, состояния системы управления и т. д. В результате летчику независимо от уровня его профессиональной подготовки приходится постоянно приспосабливаться к летательному аппарату. Исходя из этого, целесообразно рассмотреть, как летчик определяет изменение свойств самолета и как учитывает их в полете?

Управляя самолетом через рычаги, летчик преследует вполне определенную, сознательно поставленную цель. Поэтому после каждого управляющего движения он оценивает, достигнута она или нет, на основе инструментальной и неинструментальной информации, которая имеет пространственно-временную структуру. Пример управления самолетом в продольном канале показан на рис. 1.

Независимо от свойств летательного аппарата пространственная структура информации остается практически постоянной. Временная подвержена изменениям в зависимости от воздействующих факторов. Так, на рис. 2 приведена зависимость времени срабатывания самолета по углу атаки от скорости полета. Надо сказать, что предпринимались попытки при изменении свойств самолета сохранить управляющий эффект одним и тем же перемещением рычага управления за счет варьирования передаточными отношениями в системе управления. Однако такой подход из-за обеднения структуры поступающей инфор-

мации успеха не имел. Поэтому передаточные отношения в системе управления чаще несут информацию об изменении динамических свойств самолета.

Временная характеристика информации имеет исключительно важное значение для летчика в полете. Кроме того, она является той основой, на которой строится весь процесс адаптации к свойствам летательного аппарата. При заданном передаточном отношении в системе управления самолетом, определяемым его свойствами, при заданных характеристиках управляющих движений существует своя временная структура информации. Благодаря этому у летчика формируются связи между управляющими движениями и информацией, что способствует выработке эталонов управляющих действий. Основываясь на них, воздушный боец заранее знает, что выполнение управляющего движения какой-то известной величины при заданных свойствах самолета приведет к одному и тому же результату.

Интересно, что с изменением динамических свойств самолета нередко меняется и ведущий сигнал, на который опирается летчик при управлении. Так, например, если на малых скоростях полета приспособление экипажа к свойствам самолета в продольном движении осуществляется преимущественно по угловой скорости тангажа, то на больших скоростях — по перегрузке. В обоих случаях адаптация происходит по третьему контуру.

Итак, летчик определил, что свойства самолета изменились. Теперь важно приспособиться к ним, чтобы сохранить точность управления ракетно-носцем, обеспечить безопасность полета. С этой целью он выполняет несколько пробных, известных ему движений. Периодически смещая рычаг управления на небольшую величину, ожидая реакцию самолета, которая достигает заданной величины через строго определенное время.

Если сигнал достигает порога чувствительности летчика за меньшее время, то он смещает рычаг на меньшую величину и снова оценивает реакцию и т. д. Если же сигнал достигает порога чувствительности за большее время или вообще не воспринимается, то амплитуда движений возрастает до такого значения, при котором реакция самолета произойдет через время t . Следовательно, варьируя управляющими движениями, авиатор стремится подобрать оптимальную временную структуру поступающей информации и формирует новые эталоны управляющих движений для изменившихся динамических свойств машины.

Наиболее часто пробные движения можно обнаружить по записям СОК на посадке перед выравниванием, перед выполнением маневров и тому подобное. Причем, чем хуже навыки летчика, тем больше пробных движений он делает, и наоборот. К этому же приему прибегают и испытатели при облете нового самолета.

Таким образом, в условиях изменяющейся динамики самолета летчик стремится не сохранить какие-то оптимальные по харак-

теристикам управляющие движения, а добиться оптимальной, свойственной конкретно ему временной развертки поступающей информации, что сохраняет его манеру пилотирования.

Замечено, что постоянная времени t , определяющая манеру пилотирования летчика, зависит от его психологического состояния. С повышением степени напряженности t уменьшается, и для обеспечения нужной для летчика реакции самолета требуется большая амплитуда пробных движений, возрастает их частота. С понижением напряженности, наоборот, амплитуда и частота движений снижаются.

С точки зрения теории управления такое приспособливание представляет собой подбор коэффициента усиления звена управления. По сравнению с обычным полетным состоянием летчика стрессовой ситуации этот коэффициент может возрасти во много раз и вызвать нежелательные явления, в частности раскачку самолета.

Основными факторами, определяющими временную структуру информации, которой летчик стремится достичь, являются свойства его нервной системы. Если он с высоким темпераментом, то его движения при создании определенного управляющего эффекта отличаются большей амплитудой и скоростью, то есть малым временным отклонением рычага управления. При этом управляющий эффект достигается быстрее. У летчика с меньшим темпераментом достижение того же управляющего эффекта характеризуется меньшей амплитудой и скоростью, или большим временем отклонения рычага управления. В этом случае временная структура информации более растянута.

Учет этой особенности имеет важное значение при обучении курсантов. Инструктор, как правило, стремится добиться от каждого из них такого же «почерка» пилотирования, который свойственен ему самому. В результате, стараясь удовлетворить требования инструктора, курсант начинает осваивать управление самолетом такими же характерными движениями, какие присущи инструктору. При этом полностью игнорируются его личные индивидуальные особенности.

В дальнейшем, когда обучаемый приступает к самостоятельным полетам, он начинает перестраиваться и отрабатывать свой «почерк» пилотирования, основанный на своих впечатлениях. В результате после десяти — двенадцати самостоятельных полетов на спарке или четырех-пяти полетов на боевом самолете происходит резкое снижение качества техники пилотирования, что способствует появлению предпосылок к летным происшествиям, особенно на посадке, где требуется чрезвычайно тонкая регуляция рабочих движений.

В настоящее время для предотвращения этого негативного явления в училищах повышают требования к качеству самостоятельных полетов, то есть стремятся поддержать нужное качество в период приспособления летчика к самолету за счет его резервных психофизиологических возможностей, не вникая в суть проблемы. В этих случаях курсанту планируют дополнительные полеты с инструктором. Но толку в этом мало.

Очевидно, что существенным недостатком в обучении курсантов является «дедовский» подход, заключающийся в пресловутом натаскивании обучаемых по принципу «делай, как я». Между тем практика показывает, что в летном обучении летчику-инструктору больше внимания следует уделять самостоятельной отработке навыков курсантом при контроле и обеспечении безопасности полета. Опыт лучших наставников убеждает: обучающий должен оценивать процесс освоения самолета

подчиненным по качеству пилотирования, а не по структуре управляющих движений, тем более не заставлять его пилотировать движениями, свойственными инструктору. Нужно своевременно определять и развивать у него те приемы пилотирования, при которых процесс управления самолетом протекает более успешно.

Именно тем, что инструктор стремится оценить качество пилотирования по структуре управления курсанта, считая эталоном свое личное представление, можно объяснить различия в оценке действий курсанта разными проверяющими.

Не менее остро стоит вопрос приспособляемости пилота при неполадках в системе управления и быстром, скачкообразном изменении их характеристик. Как известно, энергичное вмешательство летчика и стремление быстро парировать последствия неисправности ведут к раскачке самолета. Главной причиной этого является желание летчика исправить положение на основе эталонов рабочих движений, свойственных нормальным характеристикам самолета. Естественно, что такие действия требуемого результата не дают.

Поскольку при отказе систем управления свойства самолета изменяются очень быстро, то и адаптация летчика должна протекать как можно быстрее. Особую роль в этом играет осознанность действий. Известны случаи, когда летчик, в естественных условиях допустивший продольную раскачку самолета, в другом полете при создании идентичных условий не смог это воспроизвести.

В инструкциях отмечается, что в случае раскачки самолета следует зафиксировать ручку управления на месте и после стабилизации машины продолжать дальнейший полет, изменив скорость. Это позволяет за малое время приспособиться к самолету, его новым, более строгим свойствам. В некоторых случаях при достижении своего критического значения раскачка может продолжаться за счет автоколебаний контура «летчик — система управления», тогда об адаптации говорить уже поздно. Следует кратковременно освободить ручку управления либо обеспечить ее механическую фиксацию нажатием соответствующего рычага.

Важной является проблема пилотирования самолетов с различными динамическими характеристиками, но одинаковыми свойствами систем управления. Допустим, летчик приобрел устойчивый навык пилотирования самолета (I) с одними динамическими свойствами, а затем выполняет полет на самолете (II) с другими динамическими характеристиками, приведенными на рис. 2. В таком случае второй самолет на посадке покажется более тяжелым и приземление на нем может произойти с недолетом и повышенной вертикальной скоростью. И наоборот. Аналогично обстоит дело и с влиянием посадочной массы самолета, сдвига ветра, а также других факторов. В основе всего этого лежит структура учета летчиком динамических свойств самолета и возможности адаптации в ограниченное время.

Отметим, что при длительном периоде полетов на самолете определенного типа у летчика вырабатывается прочный стереотип рабочих движений и приспособления к его динамическим свойствам, от которых, даже при осознанном подходе, очень сложно отойти. Так, например, летчику-инструктору сложно на посадке сознательно допустить отклонение, которое необходимо по заданию показывать курсантам. Как видим, проблемы, связанные с приспособлением летчика к летательному аппарату, достаточно сложны. Но разрешать их надо, поскольку от этого зависит как становление воздушных бойцов, так и безопасность полетов.

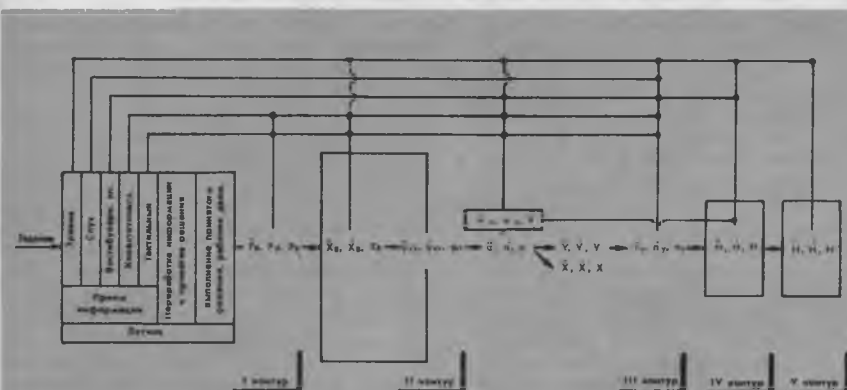


Рис. 1. Структура поступающей к летчику информации в продольном канале управления.

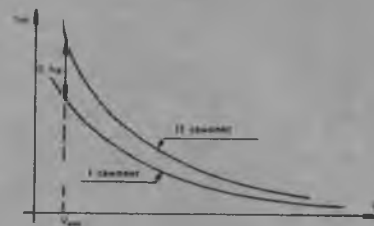


Рис. 2. Время срабатывания по углу атаки.



«Уважаемая редакция, — пишут офицеры Г. Ивовлев и В. Дегтярев. — В печати неоднократно встречалось упоминание о том, что капитан Г. Елисеев, преграждая путь самолету — нарушителю воздушного пространства СССР, применил воздушный таран на реактивном истребителе. Но когда и как это произошло, при каких обстоятельствах, читать не доводилось. Не могли бы вы подробнее рассказать о жизни, службе Елисеева, его подвиге!» С аналогичной просьбой в редакцию обратился и наш читатель Г. Притчин из города Кирова.

Публикуем очерк о Герое Советского Союза капитане Г. Елисееве.

Герой Советского Союза Г. Елисеев.

ТАРАН

Геннадия Елисеева

Полковник Е. БЕССЧЕТНОВ

С того ноябрьского дня 1973 года, когда коммунист заместитель командира эскадрильи капитан Г. Елисеев совершил свой беспримерный подвиг, прошло четырнадцать лет. Не только в прежних полках, где он служил, но и в последнем не осталось тех, кто знал его, — судьба разбросала их по разным местам. Но журналистский поиск привел меня ко многим из них. Я встретился с генерал-майором авиации Г. Бедновым, в эскадрилье которого Геннадий Николаевич начинал службу замкомэском, полковником А. Щетининым, сменившим его на этой должности, майором А. Щетиловым, который в момент наведения перехватчика на самолет-нарушитель дежурил на командном пункте ПВО. Воспоминаниями о капитане Г. Елисееве поделились со мной бывшие командир авиаполка А. Маласай, комэски Н. Куликов и Н. Филин, командир звена Р. Нафиков, друзья и сослуживцы — В. Филинов, В. Копица, В. Ровнягин и многие другие. Довелось прослушать и запись на магнитофонную ленту последнего радиопереговора Елисеева с землей.

Рассказы и воспоминания однополчан помогли полнее представить замечательный облик этого отважного воздушного бойца.

...В тот раз Геннадий Николаевич находился на боевом дежурстве. Ночь прошла спокойно. Наступило тихое утро. Облака, с вечера сеявшие мелкий дождь, поднялись, но по-прежнему плотно закрывали небо. На стоянку прибыли летчики, техники, механики — намечались плановые по-

леты в сложных метеоусловиях. Вот в небо стартовал один истребитель, другой... Никто не ожидал беды. Но она уже подкрадывалась.

По ту сторону границы в глубине выступ, клином отодвигавшего наш южный рубеж на север, появились два иностранных военных самолета. Долго кружились там. К границе была поднята пара истребителей ПВО. Через некоторое время один чужой самолет ушел восвояси, а другой свернул на запад, пересек Государственную границу СССР у основания левого склона выступа и стал углубляться в наше воздушное пространство. Пара истребителей не могла перехватить его — потребовалось бы слишком много времени, чтобы обогнуть выступ с правой стороны на левую.

Офицер боевого управления подал команду старшему дежурного звена капитану Г. Елисееву:

— Двести сороковой, вам взлет. Цель реальная!

Начальник штаба полка, руководивший в тот день полетами, вне очереди пропустил Елисеева на взлет. Пока МиГ-21 набирал высоту, штурман КП по телефону доложил командиру полка о нарушении воздушного пространства.

— Немедленно выезжаю к вам, — тотчас отозвался подполковник Ю. Мураховский и приказал занять готовность другому летчику дежурного звена капитану В. Спасскому.

С командиром на КП выехал его заместитель по политической части подпол-

ковник А. Однолько. Оба сразу включились в работу, контролируя наведение перехватчика на цель.

А капитан Елисеев, набрав высоту, держал курс к границе, идя на максимальной скорости. Кто-то сегодня, 28 ноября, нарушил воздушное пространство. И он, Елисеев, должен пресечь это нарушение!

Геннадий родился 26 декабря 1937 года в Сталинграде в семье служащего. Отца помнил смутно: ему было всего четыре года, когда Николай Андреевич ушел на фронт защищать Родину от немецко-фашистских захватчиков. Мать, Варвара Прокофьевна, каждый день ждала весточки от мужа, но письма приходили редко.

Фронт приближался к Сталинграду. Во время очередного налета фашистской авиации их дом был разрушен. Вырыли землянку, перебрались туда. В один из моментов затишья вынесли парализованного деда на свежий воздух подышать, набраться сил. Внуки играли рядом. И тут возобновился артобстрел. Деда убило осколком снаряда, получил тяжелую рану старший брат Геннадия — Николай. Ему рассекло голову, выбило глаз. Не описать, какие трудности пришлось перенести матери. А весной 45-го пришла похоронка: за три недели до безоговорочной капитуляции фашистской Германии кавалер ордена Отечественной войны II степени Елисеев Н. А. пал смертью храбрых...

Героическая земля Волгограда... Каждый ее квадратный метр обильно полит

кровью защитников Родины. Геннадий рос в атмосфере преклонения перед отвагой и мужеством фронтовиков, преградивших на волжском рубеже путь ненавистному врагу. Для него было само собой разумеющимся, что, когда вырастет, станет военным. Больше всего его привлекала авиация. Он решил стать летчиком. «В 1953 году, — писал Геннадий Николаевич в автобиографии, — я поступил в Сталинградский аэроклуб для обучения на спортсмена-планериста. По окончании курса получил свидетельство и был зачислен в 1954 году на курсы пилотов, а в сентябре 1955 года окончил аэроклуб и был направлен в Качинское авиационное училище для дальнейшего обучения».

Летное дело курсант Елисеев осваивал с огромным желанием. В полетах неизменно показывал отличные результаты. Была в этом определенная заслуга его наставника фронтовика Героя Советского Союза подполковника Г. Балашова, который внимательно следил за становлением своих питомцев. К концу второго года обучения он стал замечать, что Елисеева — одного из лучших его курсантов — все меньше удовлетворяют полеты на учебном самолете Як-11. Юноша не скрывал, что мечтает о реактивном истребителе. Но в Каче их курс тогда на них не летал. Не без влияния Балашова группу курсантов, в которую вошел и Елисеев, перед началом третьего курса перевели в другое училище, где обучение велось на МиГ-17. Здесь у Геннадия словно открылось второе дыхание. Летал он окрыленно, с особым подъемом — он и его товарищи надеялись, что по окончании училища они станут первыми летчиками-инженерами.

Приказом Министра обороны СССР от 28 октября 1959 года Г. Елисееву и другим выпускникам было присвоено офицерское звание лейтенант. Геннадий получил назначение в Белорусский военный округ.

В полку он одним из первых получил допуск к самостоятельным полетам на реактивном истребителе. Приступил к переучиванию и воздушным боям. А через полгода лейтенанта Елисеева в числе других молодых летчиков перевели в соседний истребительный полк. Тепло встретил новичков комзэк майор И. Солдатенко. Однако недолго довелось им работать вместе. Елисеева и еще несколько человек он передал в эскадрилью майора Л. Белых — им предстояло переучиваться на истребитель МиГ-21, начавший тогда поступать на вооружение.

Геннадий горячо взялся за дело. Ему потребовалось всего две недели, чтобы успешно сдать зачет по теоретическим вопросам, выполнить программу вывозных и приступить к самостоятельным полетам на новом для него истребителе.

Осенью 1964 года Елисеева перевели по замене в Группу советских войск в Германии, в гвардейский истребительный полк, имевший славные боевые традиции. По убеждению всех, кто поделился со мной воспоминаниями о том периоде его жизни, именно здесь Геннадий Николаевич по-настоящему сформировался как летчик, воздушный боец, как яркая незаурядная личность. Опираясь на поддержку и помощь командира эскадрильи майора Н. Филина, командира звена капитана Р. Нафикова, других опытных офицеров, он быстро освоился на новом месте, выдвинулся в ряды лучших авиаторов полка. Как один из наиболее сильных, подготовленных летчиков, Елисеев часто нес

боевое дежурство. В июне 1967 года он стал военным летчиком первого класса, через два года командиром звена.

Собственно, Геннадий Николаевич давно был подготовлен к этой роли. Сразу, без раскачки, он уверенно и четко повел дела в звене и скоро зарекомендовал себя умелым наставником летчиков. Хорошо проявил себя и как член партийного бюро эскадрильи. Человек беспокойного характера, всей душой болеющий за дела коллектива, он вносил заметный вклад в приумножение ратных достижений личного состава.

В октябре 1971 года капитана Г. Елисеева, по замене переведенного в приграничный военный округ, назначили заместителем командира эскадрильи. Служба здесь была не столько не легче, чем в ГСВГ, в непосредственном соприкосновении с агрессивным блоком НАТО. Те же напряженные полеты, так же интенсивно приходилось нести боевое дежурство. И обстановка была схожей: по ту сторону границы чуть ли не каждый день в опасной близости появлялись иностранные самолеты.

Хлопот у Елисеева заметно прибавилось. Однако он обладал достаточным командирским опытом и дружно, согласованно работал с комзэком майором Г. Бедновым, его заместителем по политической части капитаном В. Шелестовым, инженером эскадрильи капитаном А. Сагомоняном. Вместе решали вопросы обучения и воспитания личного состава, мобилизации авиаторов на достижение новых ратных успехов.

Как оценивались его ратный труд, отношение к делу? Вот несколько строк из последней аттестации Геннадия Николаевича: «Подготовлен к полетам днем и ночью при установленном минимуме погоды. Летает с хорошим качеством. К полетам готовится тщательно, добросовестно... За летную службу освоил самолеты одиннадцати типов и модификаций. Налетал 1700 часов, из них более 1000 часов на самолете МиГ-21. Является заместителем командира эскадрильи мастеров боевого применения. Спокоен, рассудителен, исключительно трудолюбив и честен. Неоднократно избирался членом партбюро, был заместителем секретаря партийной организации эскадрильи, последние два года является партгруппоргом. Морально устойчив, хороший семьянин. Много внимания уделяет воспитанию детей — двух сыновей...»

И здесь, на новом месте, Геннадий Николаевич часто нес боевое дежурство. Не раз срочно вылетал на перехват контрольной цели. Но чтобы его подняли на перехват реальной — это было впервые. Тем большую ответственность за исход выполнения боевого задания чувствовал он...

Кратчайшим путем летчик вел свой сверхзвуковой истребитель в облаках в заданный район.

— Двести сороковой, вам курс — семьдесят.

— Понял, выполняю. Высота, скорость цели?

— Семь. Девятьсот пятьдесят.

Вскоре наведение перехватчика приняла на себя другой КП, находившийся ближе остальных к границе. Дежурство здесь нес штурман наведения капитан В. Темный. Его в подразделении считали достаточно опытным, хорошо подготовленным специалистом, который уверенно работал в сложной тактической обстановке. Однако на этот раз капитан заметно нервничал. Действительно, было

отчего волноваться: видимо, поняв, что нарушение советского воздушного пространства не останется безнаказанным, экипаж самолета-нарушителя развернулся курсом к границе и стал уходить.

Четко выполняя команды с земли, Елисеев стремительно сближался с целью. Капитан Темный вывел его в заднюю полусферу чужого самолета. И тут истребитель Елисеева, пробив облака, вырвался на простор.

Залитая ярким солнечным светом колеблющаяся рваная масса облаков бесконечным полем расстилалась внизу, ослепляя. Чуть ниже себя впереди слева летчик увидел темную крестовину двухместного иностранного самолета, по конфигурации напоминавшего разведывательный вариант сибиряка.

— Я Двести сороковой. Цель по курсу слева, — доложил Елисеев на КП и уточнил: — Наблюдаю двадцать — семнадцать километров.

— Цель ваша. Принудить к посадке!

Каждый раз перед заступлением на боевое дежурство капитан Елисеев повторял общепринятые в международной практике сигналы на случай нарушения иностранной границы СССР. Ведь нарушение может быть не только преднамеренным, но и случайным. Приблизившись к иностранному самолету, он подал соответствующий сигнал, предлагая идти на ближайший советский аэродром. Сомнений не оставалось: летчики чужого самолета не только приняли сигнал, но и поняли. Вместо того чтобы выполнить его требование, они резко увеличили скорость, уходя в сторону границы.

Елисеев доложил на командный пункт обстановку. Когда были исчерпаны все возможности заставить экипаж самолета-нарушителя подчиниться требованиям советского летчика, штурман наведения подал команду:

— Приготовить оружие. Цель — уничтожить!

Вскоре Елисеев доложил:

— Есть захват! — Он увидел сначала у верхнего обреза прицела белесую отметку, после доворота она стала перемещаться к центру. Экипаж самолета-нарушителя, пытаясь увернуться из-под удара, продолжал энергично маневрировать, кидаясь из стороны в сторону, меняя высоту, закладывая глубокие крены. Начался жестокий поединок. Тут, в небе, как бы схлестнулись две воли, два стиля борьбы, вступили в схватку два сильных и стойких противника, готовых ни в чем не уступить друг другу. Обстановка усложнялась с каждой секундой и складывалась, к сожалению, не в пользу перехватчика. А до границы оставались уже считанные километры. И тогда на борт истребителя поступила команда:

— Двести сороковой. Таран.

И, как эхо, прозвучал ответ Елисеева: — Вас понял, выполняю!

Эти слова Геннадий Николаевич произнес спокойно, четко, как будто дело происходило в обычном учебном полете. Их со всей беспристрастностью зафиксировала магнитофонная лента.

Вполне возможно, что Елисеев помнил о неизрасходованном боекомплекте к пушке, но в момент, когда мгновения решали судьбу поединка и не оставалось времени на перезарядку оружия, прицеливание, он счел неуместным поправлять штурмана. Понял: если «земля» приказывает таранить, значит, не остается иного выхода. Ему за облаками не видно, где

проходит граница. Может быть, она уже совсем близко. Надо бить по нарушителю, и бить наверняка...

«Вас понял, выполняю» — звучало в ушах штурмана наведения. Капитан Темный не отрывал взгляда от экрана. Ему хорошо было видно, как две белесые метки слились в одну и, остановившись, постепенно растворились, исчезли с экрана.

— Двести сороковой, отвечайте! Двести сороковой, отвечайте!

В ответ — лишь тишина...

Проведенное расследование показало, что поединок капитана Г. Елисеева с самолетом-нарушителем с момента выхода на цель до нанесения таранного удара продолжался всего три минуты. Это были минуты острой схватки в воздухе. Советский воздушный боец проявил отвагу, мужество, героизм. Оказавшись в сложной обстановке, коммунист Г. Елисеев не дрогнул перед смертельной опасностью и как патриот пошел на самоотверженный героический поступок. Он первым в истории реактивной авиации применил воздушный таран, уничтожив самолет неизвестной государственной принадлежности, вероломно вторгшийся в пределы СССР.

Подвиг офицера высоко оценен Родиной. Указом Президиума Верховного Совета СССР за мужество и героизм, проявленные при выполнении боевого задания, капитану Елисееву Геннадию Николаевичу было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). А десять дней спустя приказом Министра обороны СССР имя отважного летчика было занесено навечно в списки личного состава первой эскадрильи истребительного авиаполка — той самой, в которой он проходил службу заместителем командира.

Время не властно изгладить из народной памяти подвиг Геннадия Елисеева. Герой остается в строю, живет в делах и помыслах авиаторов нового поколения. В казарме части оборудован уголок, посвященный Герою Советского Союза капитану Г. Елисееву. Ежедневно на вечерней поверке первым называют его имя. Большой раздел подвигу Елисеева отведен в Музее боевой славы ВВС округа, а также в комнате боевой славы части. Бюст Геннадия Николаевича воздвигнут в полку на аллее Героев. Среди летчиков идет соревнование за право совершить полет за капитана Елисеева. Ведется его летная книжка. Ежегодно 28 ноября однополчане проводят «Вечер памяти». Средняя школа авиагарнизона и ее пионерская организация носят имя мужественного летчика. Его именем названа и одна из улиц Вологграда.

По стопам отца пошли сыновья. Игорь, несколько лет назад окончивший общевоинское командное училище, проходит службу в ГСВГ, Александр в этом году окончил высшее танковое командное училище и получил направление в Краснознаменный Одесский военный округ. Сыновья героя как бы подхватили эстафету верности воинскому долгу и несут ее дальше.

...Охраняя мирное небо Отчизны, коммунист капитан Г. Елисеев совершил подвиг, навеки вписав свое имя в героическую летопись Советских Вооруженных Сил. Его светлый образ будет вдохновлять новые поколения советских воинов на беззаветное служение Родине.



К 70-ЛЕТИЮ
ВЕЛИКОГО
ОКТАБРЯ

В обстановке высокого творческого и делового подъема встретила молодежь Страны Советов 70-летие Великого Октября. Шесть государственных наград украшают знамя Ленинского комсомола. Орден Красного Знамени удостоена комсомольская организация Советской Армии и Военно-Морского Флота. Награды Родины венчают конкретные дела комсомольцев страны. За семьдесят лет Советской власти ни одна крупная народнохозяйственная или социальная задача не решалась без участия молодежи и комсомола.

Единными со всей советской молодежью устремлениями, заботами и помыслами живет армейский комсомол — боевой отряд ВЛКСМ. Главная задача комсомольских организаций частей и подразделений Военно-Воздушных Сил — быть надежными по-

сти стал спрос с нарушителей, отстающих. В общем, передовые коллективы действительно держат революционные шаг.

Однако, подчеркнул он, процесс перестройки коснулся далеко не всех. Наряду с передовыми коллективами есть и такие, где процветают формализм и бюрократизм, где дают о себе знать острые противоречия между стремлением молодежи к новому и отжившими формами работы. Анализ показывает, что еще много работы и, к сожалению, мало конкретных дел. В ряде комсомольских организаций слова опережают дела. Это тревожный симптом. Сегодня, пожалуй, никто не высказывается против перестройки. Однако ратуя за перестройку, некоторые считают, что она должна касаться всех, но не самих. Там, где есть такие настроения, как правило, нет положительных сдвигов. Мириться с этим нельзя.

Время, в которое мы живем, побуждает решительно очищать комсомол от застарелых явлений, поднимать работу с надеждой на уровень современных требований партии, действовать смело, активно, творчески, уметь не только ставить насущные вопросы, но и решать их. Этому тоже нужно учиться. XX съезд комсомола наградил организации ВЛКСМ большими победами, дал самостоятельность, отметил

«РЕВОЛЮЦИОННЫЕ

мощниками командиров, политорганов, партийных организаций в борьбе за повышение боевой готовности и укрепление воинской дисциплины, в воспитании у авиаторов личной ответственности за безопасность Родины, готовности к подвигу.

О том, как она решается, о ходе и путях перестройки шел деловой, открытый разговор в ЦК ВЛКСМ, где состоялась традиционная встреча с молодыми воинами Военно-Воздушных Сил — отличниками боевой и политической подготовки, передовиками социалистического соревнования в году 70-летия Великого Октября. На ней присутствовали секретари ЦК ВЛКСМ товарищи В. Денисов и Н. Пальцев. Во встрече приняли участие член Военного совета — начальник политуправления ВВС генерал-полковник авиации Л. Батехин, генерал-лейтенант авиации Ю. Фотинов, генерал-майор авиации К. Казейкин, генерал-майор авиации Ю. Лошаков, помощник начальника политуправления ВВС по комсомольской работе подполковник В. Еремин, другие товарищи.

В своем выступлении секретарь ЦК ВЛКСМ товарищ В. Денисов отметил те успехи, которых добились лучшие авиационные коллективы, их комсомольские организации. После XX съезда ВЛКСМ здесь ошутимо стремление отойти от шаблона в работе с молодежью, мобилизовать авиаторов на самоотверженный ратный труд, на борьбу за высокие результаты в социалистическом соревновании в юбилейном году. Заметно вырос и уровень критики, самокритики, строже в условиях гласно-

варищ В. Денисов. Однако умело пользуются ими далеко не все и не везде. Не все молодежных коллективов, где по-прежнему ждут указаний «сверху», где э самостоятельности просто-напросто нет. Никто не даст готовых рецептов для каждой комсомольской организации. XX съезд ВЛКСМ четко сформулировал стратегические задачи комсомола, сказал, нужно делать на путях перестройки. Теперь на местах нужно самостоятельно думать и решать, как поставленные задачи претворять в жизнь.

Это и стало темой дальнейшего разговора. Майор В. Терентьев рассказал, авиаторы полка, носящего имя Ленинского комсомола, совершенствуют свое боевое мастерство. Доброго слова, по его мнению заслуживают молодые летчики. Они смело вошли в строй, с большим желанием осваивают сложную авиационную технику. Не остался в стороне от этого и комитет ВЛКСМ. Он принял решение: каждый комсомолец, молодой коммунист должен быть впереди. Решение свое комсомольские активисты подкрепили конкретной работой. Это была эффективная помощь командованию. Сообща делали общее дело, поэтому и результат обнадеживающий.

О своем становлении в коллективе идушных бойцов рассказали гвардии лейтенанты Д. Кизилашвили и А. Можаров. Военную авиацию они пришли по комсомольским путевкам. А это ко многому обязывает. В любом деле молодые офицеры проявляют задор, упорство, чувство ответственности. В эскадрилье, где слу-

Кизилашвили, комсомольская организация на деле стала боевой, деятельной. Члены ВЛКСМ приняли активное участие в создании молодежного клуба «Глобус». В нем не бывает скучно: авиаторов влекут сюда встречи с интересными людьми, дискуссии, острые споры.

Старший лейтенант Ю. Якунин рассказал, что их комсомольская организация тоже явилась инициатором создания своего рода военно-патриотического объединения «Икар». Его цель — сформировать личность будущего воина, расширить военные знания учащейся молодежи, привить ей любовь к авиации, подготовить к предстоящей службе в армии. Здесь проводятся и теоретические занятия по изучению оружия, авиационной техники, и практические — прыжки с парашютом. Нужно отметить, что все больше юношей, занимавшихся в «Икаре», связывают свою судьбу с военной авиацией.

Выступившие на встрече в ЦК ВЛКСМ делегат XX съезда комсомола Герой Советского Союза майор В. Кучеренко, старший лейтенант И. Четвериков, сержант А. Тумилович и другие авиаторы не только делились опытом, но и выдвигали интересные предложения по улучшению внутрисоюзной работы, расширению связей авиаторов с учащейся и рабочей молодежью. Прозвучала и деловая крити-



Молодые авиаторы на приеме в ЦК ВЛКСМ.

Фото В. СКАЛЬСКОГО.

бываться высокого военного профессионализма, выполняя заветы В. И. Ленина, учиться военному делу настоящим образом. К тому их обязывает сложная международная обстановка. Из этого следует: бдительность, боевая готовность частей и подразделений ВВС должны быть наи-

удостоен экипаж самолета имени XX съезда ВЛКСМ лейтенанты О. Буйков и К. Шмурыгин. Средний балл боевого применения комсомольского экипажа — 4,63. В сложной обстановке молодые авиаторы не теряются, принимают правильные решения. Такой же наградой отмечен командир

ДЕРЖИТЕ ШАГ!»

В ЦК ВЛКСМ СОСТОЯЛСЯ
ПРИЕМ ВОИНОВ-АВИАТОРОВ —
ПОБЕДИТЕЛЕЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО
СОРЕВНОВАНИЯ

ка в адрес некоторых вышестоящих органов ВЛКСМ.

На поднятые вопросы ответили руководящие работники ЦК ВЛКСМ, политического управления ВВС.

В общем, шел конкретный, заинтересованный разговор о претворении в жизнь решений XXVII съезда КПСС, последующих Пленумов Центрального Комитета партии и XX съезда ВЛКСМ, приумножении наших революционных, боевых и трудовых традиций, необходимости отдать знания, убеждения, действия делу перестройки.

С большим интересом и вниманием авиаторы выслушали выступление члена Военного совета — начальника политуправления ВВС генерал-полковника авиации Л. Батехина. Он, в частности, подчеркнул, что перестройка в организациях ВЛКСМ Военно-Воздушных Сил предполагает крутой поворот к задачам боевой и политической подготовки, к конкретному живому человеку. Прежде всего нужно по-настоящему учиться ленинизму и коммунизму. При этом необходимо соединить учебу с жизнью, боевой подготовкой, воинской службой. Задача состоит в том, чтобы перестроить политическую учебу членов ВЛКСМ, молодых авиаторов. Она должна вооружать каждого умением политически зрело мыслить и действовать, пробуждать живой интерес к теоретическим знаниям, учить применять их на практике, «делать жизнь» с героем.

Задача молодых авиаторов, отметил выступающий, — упорно, не жалея сил, до-

вышими. Каждому комитету, бюро ВЛКСМ необходимо найти себя в конкретном деле, связанном с этими главнейшими вопросами. Мы ждем от комсомольцев большей активности в боевой и политической подготовке, социалистическом соревновании, техническом творчестве, спорте, самодеятельном искусстве.

Хорошо известно, насколько в армии, в частности в военной авиации, велика роль дисциплины. Но комсомол здесь, прямо скажем, недорабатывает. Не все члены ВЛКСМ добились личной примерности в службе, поведении. Поэтому комсомольским организациям необходимо работать с каждым комсомольцем, с каждым молодым воином. Особое внимание следует обратить на сплочение многонациональных воинских коллективов.

Комитеты и бюро ВЛКСМ, сказал далее генерал-полковник авиации Л. Батехин, должны быть своеобразными генераторами перестройки, задавать тон, делать упор на живую работу с людьми, обеспечивать выполнение принятых решений, поддерживать и развивать инициативу. Нужно смелее браться за новые и трудные дела и доводить их до конца. Это и будет конкретным вкладом в перестройку, реальной помощью командованию.

В заключение встречи в ЦК ВЛКСМ победителям социалистического соревнования в честь 70-летия Великого Октября, отличникам учебы были вручены награды Ленинского комсомола.

Знака ЦК ВЛКСМ «Воинская доблесть»

звена капитан С. Красноруцкий. Находясь в составе ограниченного контингента советских войск в ДРА, он выполнил более 400 боевых вылетов, в девяти операциях помог афганским войнам уничтожить душманские банды. За мужество и отвагу, проявленные при выполнении интернационального долга, офицер награжден орденами Красной Звезды и «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

Высшего комсомольского отличия удостоены и кавалеры орденов Красной Звезды и «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени летчики-интернационалисты офицеры Г. Бородин, Ю. Финашкин.

Высокая награда была вручена рядовому А. Алиеву, который, несмотря на грозящую ему опасность, спас жизнь летчику.

Большая группа авиаторов награждена Знаком ЦК ВЛКСМ «За активную работу в комсомоле», Почетными грамотами. Среди них офицеры С. Гореликов, А. Зиновьев, М. Литвинов, прапорщики А. Кондратов, Н. Жихорев, курсанты А. Спидулис, И. Евдокимов и другие.

У комсомола Военно-Воздушных Сил героическая история, славные революционные и боевые традиции. Участники приема в ЦК ВЛКСМ заверили, что будут приумножать их ратным трудом, успехами в социалистическом соревновании, делами, к которым обязывает высокое и ответственное звание вооруженного защитника Родины.



БЕССТРАШНЫЕ КРАСВОЕНЛЕТЫ

С. ЛИСИЦКИЙ,
член Союза писателей СССР

Бои за Каховку принимали все более широкий размах. Центральная авиагруппа взаимодействовала теперь непосредственно со 2-й Конной армией под командованием О. Городовикова. Конармия, в которую влились и подразделения расформированного корпуса Д. Жлобы, с боями шла на соединение с 51-й дивизией В. Блюхера.

В последние дни августа 1920 года врангелевцы активизировали воздушные налеты, надеясь штурмовыми ударами с воздуха дезорганизовать продвижение конницы. Налеты следовали один за другим. Конармейцы применяли залповые удары, которые вынуждали белогвардейских летчиков действовать с больших высот, что несколько облегчало обстановку. Через несколько дней армия соединилась с войсками Правобережного направления.

Утром из разведки возвратился командир авиаотряда Юрий Арватов. Он сообщил, что в районе деревень Жеребец—Павловка обнаружено скопление крупных кавалерийских частей и пехоты противника. Начальник центральной авиагруппы И. Павлов снял фуражку, обнажив бритую голову, нахмурился. Серые глаза его вмиг потемнели. Он придвинул к себе карту, что-то прикидывал. Потом решительно поднялся и подал команду:

— К вылету! На боевое задание пойдет десять машин. Группу возглавляю лично...

И вот один за другим взлетели «нюпоры» и «сопвичи».

Командирская машина сделала полукруг и взяла направление на юго-восток. Внизу по степной дороге тянулись одиночные повозки, впереди них — небольшие группы всадников. А дальше летчики увидели бесчисленные колонны пехоты и кавалерии. Конные упряжки тащили пушки...

Самолеты стали перестраиваться, становясь в круг. Машина ведущего первой устремилась в атаку. За ней, снижаясь до предела, стали поочередно заходить остальные. Захлебываясь и перебивая друг друга, били пулеметы, нудно свистели и взрывались бомбы. Белогвардейцы дрогнули, стали разбегаться, оставляя убитых и

раненых. Многие конники спешили и ложились на землю, других испуганные лошади уносили в открытую степь. Пехотинцы торопливо залегали по кюветам, укрывались в небольших балках и оврагах.

Жарким выдался тот день. Вылеты следовали один за другим. Третий раз вел свою группу Павлов. Но что такое? Вражеской конницы не видно. Куда она могла уйти? В степи остались лишь отдельные группы пехотинцев и кавалеристов.

Вскоре удалось установить, что соединения врангелевской кавалерии сделали резкий скачок в сторону от дороги. С ходу они овладели хутором Михайловским и деревней Семеновкой, где и расположились на отдых.

Начавиагруппы Павлов оказался в весьма затруднительном положении. Приблизился вечер. Совершать вылет было уже поздно, так как садиться пришлось бы в темноте. А опыта ночных полетов у авиаторов не было. Что делать? Оставить противника в покое тоже нельзя. С наступлением рассвета он обязательно попытается захватить наш аэродром: Семеновка и хутор Михайловский находились отсюда всего в нескольких километрах. Кроме того, — и это, пожалуй, самое главное — белые могли сорвать контратаку конармии Городовикова.

Павлов объяснил летчикам ситуацию, посоветовался: как быть?

— Лететь! — дружно ответили все. Противнику и в голову не могло прийти, что красные летчики отважатся на такую дерзость. Поэтому появление в вечернем небе тринадцати аэропланов явилось для белых полнейшей неожиданностью.

Иван Воедило летел низко над деревней. Для начала он обстрелял врангелевцев из пулемета, а со второго захода сбросил бомбы. Две опрокинувшиеся тележки перегородили узкую улицу, создав затор. Тут поистине смешались и кони, и люди. Бомбы попадали в самую гущу...

Последний вечерний налет этого дня оказался наиболее удачным. Красвоенылеты рассеяли и частично уничтожили крупное вражеское соединение. А главное, оно было деморализовано и, конечно, и речи не могло идти об утреннем наступлении белых на наши позиции.

Вскоре дивизии 2-й Конной и 13-й армий перешли в контратаку, вынудив белых оставить Александровск. Очередное наступление Врангеля с целью пробиться на Дон и Украину было сорвано.

Позже военный историк И. Коротков в своем очерке «Разгром Врангеля» напишет: «В боях против Врангеля в августе 1920 года выявилась большая роль нашей авиации, и в первую очередь центральной боевой авиагруппы 13-й армии... Она в ряде случаев обеспечила нашим войскам тактический успех и в борьбе с авиацией противника добилась превосходства в воздухе, заставив авиацию белых перенести свою боевую деятельность с главного направления на второстепенное. Итог работы нашей авиации только за один август 1920 года был таков: общий налет равнялся 909 часам, бомб было сброшено 404 пуда, стрел — около 20 пудов».

В расположение 40-й армии под Чонгар командующий Южным фронтом М. В. Фрунзе прибыл вечером 11 ноября, накануне решающего дня. Михаила Васильевича беспокоило обеспечение своевременного и эффективного наступления полков на чонгарскую группировку врага, успех которого определил бы победу и на Перекопском рубеже.

В ночь на 11 ноября при поддержке артиллерии первым начал переправу через Сиваш 266-й полк. За ним наступали другие части. Командующий не смыкал глаз всю ночь, руководил наступлением.

Вернувшись в штабной вагон перед рассветом, Фрунзе развернул на столе карту и долго сидел, склонившись над ней, смотрел, размышлял.

— Вот что, — сказал он наконец командующему фронтовой авиацией Юнгмейстеру, — как только станет светло, немедленно посылайте аэропланы в разведку. И чтобы самых опытных летчиков! — Фрунзе внимательно посмотрел ему в глаза и опять опустил взгляд на карту, указал карандашом пункты наблюдения. — Задача: верно определить и оценить действия врага, выяснить, действительно ли он

Окончание. Начало в № 10.

начал отход или делает это для видимости.

Утро выдалось такое сырое и туманное, что о полетах, казалось бы, и думать нечего. Молочно-белесая наволочь плотно окутывала землю и небо.

Юрий Арватов, командир авиагруппы, досадливо ворча, смахнул рукой с крыла «ньюпора» росу. Крупные серебристые капли скатились на землю.

— Ну и ну, — заметил он угрюмо, с раздражением.

И все же сел в кабину: может, там, в небе, видимость будет получше. Прибавил обороты уже работающему мотору, разогнался, взлетел и тенью исчез во мгле. Вскоре вернулся назад.

— Такого тумана еще не бывало, лететь никак нельзя, — с виноватой улыбкой сказал он.

За Арватовым взлетел Юлиан Крекис, но и он вернулся ни с чем. А поднимающийся в воздух Николай Васильев, командующий авиацией 4-й армии, сумел посадить машину лишь с третьего захода, да и то чуть ли не поперек взлетного поля.

— Крыльев не видно, — объяснил он Юнгмейстеру. — Лететь не то что нельзя, совершенно невозможно. Можем погубить и машины и людей... Придется подождать...

— Так, — неопределенно сказал Юнгмейстер, внимательно прислушиваясь. Со стороны Сиваша доносились глухие взрывы.

И тут Иван Воедило шагнул вперед: — Разрешите мне!

Арватов с Васильевым с недоумением переглянулись, а Юнгмейстер вопросительно посмотрел на военлета.

Уверенность молодого пилота понравилась командующему.

— Что ж, давай! — разрешил он.

«Главное — обойти туман стороной. Держаться моря. Над водой туман рассеивается быстрее», — думал Воедило. И поэтому, поднявшись, полетел не на юг, как все, а влево, на восток. Видимость и тут поначалу была плохой, лететь было трудно, но можно. Да и время работало на летчика. Шел уже восьмой час, немного стало светлеть. Ударил лучи солнца. Иван даже зажмурился. Обрадовавшись, стал всматриваться вниз. Место было знакомым. В стороне виднелся Генчешек, белели стены домов. С одной стороны тянулась бескрайняя степь, с другой — колыхались суровые волны моря... Дальше просматривалась песчаная коса Арабатской Стрелки, тонким клинком уходившей в море.

«Ньюпор» пересек побережье и теперь летел над шоссе на дороге. В направлении Джанкоя маршевым порядком следовали войска, тянулись обозы, торопились конные и пешие, и все — на юг. Да, врангелевцы отступали. В этом не было сомнения. Железные дороги, особенно разьезды, забиты воинскими эшелонами. Поезда двигались встык друг другу. Белогвардейцы спешили к морю, к портам Евпатории, Севастополя, Феодосии, Керчи... Туда, где стояли крейсера, эсминцы и пароходы, готовые в любую минуту выйти в море.

Возвращался Воедило напрямик через Гнилое море, над которым еще курился туман. Вот и предместье Рыково, знакомый аэродром. Туман и здесь еще не совсем рассеялся, но самолет приземлился

хорошо.

— Скорее в штабной вагон! — торопили Юнгмейстер и Арватов. — Михаил Васильевич ждет...

Внимательно выслушав Воедило, Фрунзе задал ему несколько вопросов. Поблагодарил за ценные сведения и крепко пожал руку.

Через неделю в Крыму была установлена Советская власть — власть, за которую боролись десятки тысяч красноармейцев. И среди этих тысяч — красноармеец Иван Филиппович Воедило.

Пройдут годы...

Герой гражданской войны, дважды краснознаменец, бывший командир авиагруппы летчик Иван Воедило будет жить заботами, горестями и радостями своей страны, своего народа. Ибо сам олицетворял его лучшие черты.

Иная судьба у тех, кто пошел не с народом, а против него. Тяжкие дни, месяцы и годы переживет на чужбине бывший царский офицер Ткачев. Великая радость обретения Родины будет даваться ему мучительно трудно и долго. Он осознает свою роковую ошибку и поймет, что находился на краю гибели. К чести его, он решительно откажется от сотрудничества с гитлеровскими фашистами в годы Великой Отечественной войны и не соблазнится в победном сорок пятом уйти подальше на Запад, за океан, а явится с повинной. Заплатит за все честно и сполна.

И пусть они не встретились еще раз тогда в бою, под небом юга нашей страны, как, может, не встречались и после, ведь шли они каждый своей дорогой.

Рисунок Е. СЕЛЕЗНЕВА.





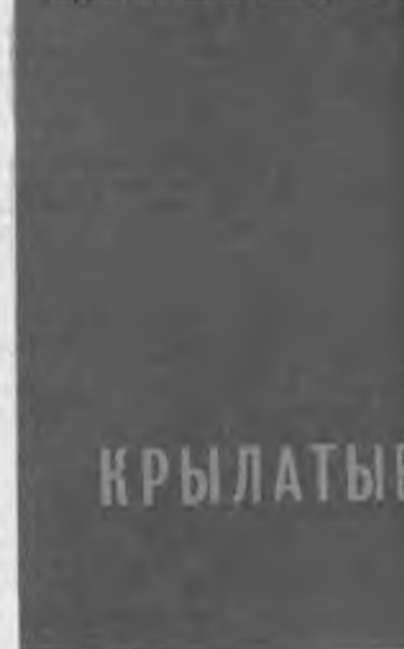
* Полковник А. Пахомовский вручает партийный билет старшему лейтенанту А. Стрекалову.



Старший лейтенант А. Можаров.



Гвардии капитан С. Плехов и А. Ко...



* Капитан В. Чуани.



К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ



ТНИКИ

ЗАВОЕВАНИЙ СОЦИАЛИЗМА

Майор Н. Оноков беседует с партийными активистами.



Единодушно поддерживая курс партии на ускорение и перестройку, авиаторы сосредотачивают свои усилия на дальнейшем совершенствовании профессионального мастерства летного и инженерно-технического состава, специалистов связи и авиационного тыла, на максимальном приближении подготовки воинов к действиям в условиях напряженного современного боя, проявляют новаторский подход к делу повышения боевой готовности.

В первых рядах соревнующихся — коммунисты и комсомольцы. Ценную инициативу проявляет, например, комсомольская организация, которую возглавляет помощник командира корабля старший лейтенант А. Стрекалов. Объективная оценка достижений, инициатива, живая организаторская работа с людьми, строгий спрос с отстающих и конкретная помощь им дают положительные результаты. Реально возросла роль комсомольцев в повышении качества учебно-воспитательного процесса, безопасности полетов и укреплении воинской дисциплины. В преддверии 70-летия Великого Октября коммунисты подразделения оказали комсомольскому вожаку большое доверие, приняв его в ряды ленинской партии.

После окончания Черниговского высшего военного авиационного училища летчиков лейтенанты А. Можаров и В. Селютин за короткий срок освоили новую авиационную технику и влились в строй крылатых гвардейцев. Молодые коммунисты под руководством старших товарищей активно совершенствуют свою воздушную, огневую и тактическую выучку.

Заслуженным авторитетом в полку пользуются командир звена гвардии капитан С. Плеханов и старший летчик гвардии капитан А. Новицкий. Слетанной паре не раз поручалось выполнение сложных, ответственных заданий, и всегда передовые авиаторы возвращались на родной аэродром с победой.

Весомый вклад в повышение боевой готовности вертолетного полка вносит личный со-

* Гвардии лейтенант В. Селютин.



став отличной технико-эксплуатационной части, которой командует мастер боевой квалификации казалеор ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени капитан В. Чуаин. Коллектива ТЭЧ относится к делу с большой ответственностью, выполняет регламентные работы в срок и с высоким качеством.

Личным примером увлекает сослуживцев на образцовое выполнение воинского долга заместитель командира эскадрильи по политической части военный летчик первого класса майор Н. Оноков. Вместе со своими надежными помощниками партийными активистами майорами Ю. Кобликовым, В. Земнуховым, капитанами Ю. Беляевым, О. Тырышкиным он направляет усилия коллектива на повышение боеготовности подразделения.

Трудолюбие, ответственное отношение к порученному делу помогли секретарю партийной организации отряда, военному штурману второго класса капитану Ю. Перепелкину стать одним из лучших штурманов части. Свой опыт коммунист Перепелкин щедро передает молодым авиаторам.

Глубокие знания, высокое мастерство каждого члена экипажа определяют успех авиаторов отряда под командованием военного летчика первого класса майора А. Карпенова. Отличились его подчиненные и на недавних летно-тактических учениях. Это результат хорошо налаженной командирской подготовки, эффективной работы на тренажерах с учетом трудностей предстоящих полетов.



• Майор А. Карпенков проводит контроль готовности экипажей к полетам.

• Капитан Ю. Перепелкин.



С высоким качеством, перекрывая нормативы, готовит винтокрылую машину к каждому вылету бортовой техник мастер боевой квалификации старший лейтенант Н. Чеботарь. Обслуживаемые им бортовые системы вертолета работают безотказно. В том, что экипаж стал отличным, немалая заслуга комсомольца Н. Чеботаря.

Уверенно руководит экипажем военный летчик первого класса майор С. Маркин. Опытный воспитатель помог многим молодым авиаторам обрести уверенность в своих силах, повысить профессиональное мастерство.

Инициативно и добросовестно выполняет свои обязанности пропагандист авиационного полка майор В. Шелутько. Его большой опыт идеологической работы базируется на глубоком знании армейской жизни, требований КПСС, истории и сегодняшних свершений советского народа и его славных Вооруженных Сил. Горячее партийное слово коммуниста В. Шелутько зовет авиаторов к безупречному выполнению воинского долга.

Достоинство встречает 70-летие Великого Октября и отличный экипаж, которым руководит первоклассный летчик майор И. Каниболотский. Командир умело учит подчиненных, воспитывая у них дисциплинированность, личную ответственность за качество и конечные результаты ратного труда. Не случайно майору И. Каниболотскому и членам экипажа капитанам А. Мазурову, В. Зуеву, В. Федюкину, старшему лейтенанту В. Лунякину и прапорщику В. Осауленко было поручено первыми в части освоить новую технику. Передовой экипаж с задачей справился отлично.

Напряженно учиться летному делу, кропотливо оттачивать боевое мастерство, овладевать искусством современного боя — таким стремлением пронизаны дела и помыслы

• Старший лейтенант Н. Чеботарь.





* Майор С. Маркин.

воинов-авиаторов. Свой патриотический и интернациональный долг они видят в том, чтобы надежно и бдительно охранять мирный, созидательный труд советского народа, великие завоевания социализма, быть в постоянной готовности, гарантирующей немедленный отпор любому агрессору.

Фото В. БЕЗБОРОВОДА, А. МАКСИМОВА,
В. МОРДВАНЮКА, А. СЕМЕЛЯКА,
С. СКРЫННИКОВА, А. РЯБКО
и А. ФАТХУЛЛИНА.



* Майор В. Шелутко рассказывает молодым авиаторам о боевом пути части.



* Перед стартом.



Майор И. Каниболотский проводит разбор полета.

РАСПЛАТА ЗА ХАЛАТНОСТЬ

(Обсуждаем статью «Небо ошибок не прощает»)

Капитан Ю. ЖУКОВСКИЙ

Меня тоже заинтересовала статья подполковника В. Антюфеева. Опытный командир эскадрильи поднимает актуальные вопросы летной работы. И прежде всего озабочен поиском путей дальнейшего повышения боеготовности, безопасности полетов.

Прочитал я статью и вот над чем задумался. Автор ничего не говорит о том, какие же меры воздействия необходимо применять к авиаторам, которые нарушают летные законы, отступают от требований армейской жизни. Ведь в каждом коллективе наряду с людьми, которые служат по чести и совести, есть и такие, которым служба в тягость. Чтобы не быть

голословным, сошлюсь на конкретные примеры. Думается, что они как нельзя лучше проиллюстрируют мою мысль об ответственности каждого авиатора за порученное дело.

...В день предварительной подготовки техники к полетам у авиаторов бывает множество забот. Немало их и у заместителя командира эскадрильи по инженерно-авиационной службе. Вот он дал указания подчиненным, посоветовал, на что обратить особое внимание в ходе работ.

Наиболее ответственное задание офицер поручил специалистам группы обслуживания авиационного оборудования. Им предстояло ввести в строй истребитель, на котором обнаружили неисправность. Начальник группы старший лейтенант А. Нечаев и техник прапорщик В. Никитин работали слаженно, старательно. Сняли неисправный блок, заменили его другим. Самолет отбуксировали на газовочную площадку. Подъехала спецмашина, механик подсоединил электрожгуты. Запуск. После прогазовки — снова проверка. Параметры соответствовали норме.

Хорошее настроение не покидало специалистов группы авиационного оборудования и в день предполетной подготовки. Доволен был и техник самолета лейтенант В. Мацкевич. Тщательный осмотр запланированного к старту в небо истребителя показал, что боевая машина полностью исправна.

Выполнен полет на разведку погоды. Даны предполетные указания. И вот летчик занял место в кабине самолета, накануне введенного в строй. Осмотрел приборную доску, проверил положение тумблеров. Опробовал двигатель, убедился в надежной работоспособности самолетных систем.

Едва истребитель набрал высоту, как в кабине на табло загорелась лампочка «Генератор переменного тока». Сигнал тревожный. Однако летчик не растерялся, спокойно и четко доложил о случившемся на стартовый командный пункт. Руководитель полетов, моментально оценив обстановку, подал команду:

— Выполнение задания прекратить! Возвращайтесь на «точку».

Летчик провел самолет по кругу, чтобы не создавать помех взлетающим истребителям, и благополучно приземлился. На стоянке его ожидали встревоженные специалисты. Выслушав краткий рассказ командира экипажа, старший лейтенант А. Нечаев немедленно приступил к выяснению причин случившегося. Открыл нужный лючок. Крайнее положение одной из деталей свидетельствовало о том, что на борту самолета было повышенное напряжение.

Снова прогазовка, тщательная проверка Приборы показали: все в порядке. Но опыты, интуиция подсказывали начальнику группы: дефект, который вновь может проявиться, заложен в блоке, накануне поставленном взамен неисправного. Та оно и оказалось. Заменили блок, а заводно и генератор переменного тока. Истребитель вновь был введен в строй. В дальнейшем все его системы и агрегаты работали безотказно.

Итак, вины авиаспециалистов в случившемся не было — подвел блок. Однако и инженер, и техник, и механики понимали: непредвиденные капризы техники, которая в основном отличается исключительной надежностью, не могут служить оправданием. Ситуации, подобные той, в которой оказался летчик после взлета, необходимо предотвращать. А для этого помимо высокого профессионального мастерства нужны еще и повышенная бдительность, дисциплинированность, обостренное чувство ответственности, самоконтроль.

Об этом и шел разговор со специалистами на техническом разборе, на котором обсуждался дефект, так хитро замаскировавшийся в злополучном блоке. Кроме того, поступило указание всесторонне проверить системы питания на всех самолетах, что и было сделано. Примечательно и то, что такие же разборы состоялись в группах и звеньях, где были приняты соответствующие практические меры. Словом, случай получил в подразделении широкий резонанс, заставил сделать серьезные выводы.

Не остались в стороне от профилактической работы партийные и комсомольские активисты эскадрильи. В беседах с сослуживцами они напомнили о том, что строгое соблюдение летных законов, правил обслуживания авиационной техники способствует четкому ритму процесса обучения, повышению боевой готовности подразделения. Говорили об ответственности каждого за порученное дело. Эти беседы не прошли бесследно. Ведь когда речь заходит о том, что безопасность полетов, обеспечение безотказной работы авиатехники — забота общая, это не просто слова. В них заложен глубокий смысл. Давно доказано жизнью, авиационной практикой: стоит кому-то отступить от требований уставов, наставлений, недоработать на доверенном участке, и нежелательные последствия не заставят себя ждать. А это отрицательно отражается на достижениях всего коллектива.

Вот почему в эскадрилье создана и поддерживается обстановка непримиримости к любым нарушениям установленных правил и требований. И пример здесь показывают коммунисты. Они не проходят

Военный летчик первого класса гвардии капитан Н. Григорьев провел в воздухе более тысячи часов, стал мастером боевого применения. За мужество и высокое воинское мастерство, проявленные при оказании интернациональной помощи народу Демократической Республики Афганистан, награжден орденом Красной Звезды.

Фото А. МАКСИМОВА.



мимо негативных явлений и фактов, дают им принципиальную оценку.

Именно так поступили, например, с летчиком старшим лейтенантом Н. Морозовым, который допустил ошибку при отработке полетного задания. Серьезный, обстоятельный разговор в духе перестройки состоялся на заседании партийного бюро. Советы и рекомендации товарищей заставили авиатора задуматься, принесли несомненную пользу. Сейчас старший лейтенант Морозов старательно выполняет все элементы запланированных ему упражнений, строго соблюдает летную дисциплину.

Примеру партийцев во всем, что связано с принципиальностью, непримиримостью, взыскательностью, следуют комсомольские активисты. Всеми доступными формами и методами они воспитывают у воинов чувство личной ответственности за высококачественную подготовку авиационной техники и вооружения, дисциплинированность, бдительность. Организуют помощь тем, кто в ней нуждается, пропагандируют опыт лучших специалистов. И надо сказать, подавляющее большинство комсомольцев безупречно выполняют свои обязанности, вносят заметный вклад в обеспечение безаварийной летной работы.

К сожалению, встречаются факты другого порядка. Так, на одном из заседаний комитета ВЛКСМ разобрался проступок прапорщика В. Соколова, который во время работы на истребителе повредил шланг воздушной системы. Эта оплошность привела к грубому нарушению эксплуатации самолета. Комсомольцы строго спросили с виновника.

Однако, как показали дальнейшие события, специалист не сделал должных выводов из полученного урока. Случаи халатности повторялись. С Соколовым не раз беседовали, зывали к его совести. Но и это не дало желаемых результатов. Тогда пришлось прибегнуть к крайней мере. Комитет комсомола принял решение исключить В. Соколова из рядов ВЛКСМ.

Вопросы обеспечения безопасности полетов, надежной работы авиационной техники командование, партийная и комсомольская организации подразделения постоянно держат в поле зрения. Наряду с профилактической работой большое значение придается популяризации наиболее рациональных приемов подготовки истребителей накануне и в ходе летных смен, ЛТУ. Многие делается для овладения смежными специальностями, пропаганды опыта высококвалифицированных специалистов.

Недавно, например, обобщили достижения старшего лейтенанта Ю. Макарова в обслуживании ракетноосца. Выступил перед сослуживцами и сам передовик. Он, в частности, рассказал и показал техникам самолетов, как нужно готовить истребитель к вылету по сигналу «Сбор». Своим опытом поделились и другие специалисты. Все это, без сомнения, принесло определенную пользу.

Девизу «Обслуживанию техники — высокую гарантию» воины эскадрильи стараются следовать неуклонно. И сейчас, в период завершения учебного года — года 70-летия Великого Октября, летный состав, авиаспециалисты делают все от них зависящее, чтобы обеспечить безопасность полетов и тем самым способствовать дальнейшему повышению боевой готовности подразделения.

ИДЕОЛОГИЧЕСКУЮ РАБОТУ — НА УРОВЕНЬ СОВРЕМЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ



НУЖНЫ НОВЫЕ ПОДХОДЫ

**Майор Г. НАЧМЕТДИНОВ,
пропагандист политотдела**

С интересом ознакомился со статьей генерал-майора авиации В. Макеева «Идеологическая работа: время перестройки» («Авиация и космонавтика», 1987, № 6). Читая ее, анализировал: что же нового появилось в идеологической работе, что еще сдерживает нас в решении задач, стоящих перед авиаторами?

Думаю, что именно так, через призму требований времени, нужно оценивать сделанное пропагандистами. Эффективность всей нашей деятельности проявляется тогда, когда каждое выступление доходит до сердца авиатора, вызывает у него стремление трудиться по-новому. Следует отметить, что многие коммунисты ведут в этом направлении творческий поиск, вырабатывают умение интересно вести беседу, диспут, целенаправленно проводить идейно-воспитательную работу, тесно увязывать с жизнью и боевой учебой авиаторов все мероприятия. Так работают, например, офицеры И. Маймор, М. Зленко, В. Ложкин и другие. Они не только глубоко вникают в вопросы, связанные с их должностными обязанностями, но и стремятся более доходчиво передавать свой опыт и знания подчиненным, постоянно разъясняют воинам политику партии, интересуются нуждами и заботами подчиненных.

Именно такое внимательное, доброжелательное и вместе с тем требовательное отношение к людям подчас определяет многое. Того, кто забывает об этом, подстерегают неудачи и срывы в работе.

К сожалению, есть партийные организации, которые еще недостаточно внимания уделяют воспитанию у коммунистов такой жизненной позиции, которая неминуема без близости к людям. И не случайно некоторые командиры, начальники слабо знают своих подчиненных, не проявляют о них должной заботы. Такое отмечалось, скажем, в коллективе, где секретарем партбюро был капитан А. Погорилый.

Когда работаешь в частях, изучаешь документы, беседуешь с людьми, зачастую сталкиваешься с такой картиной. Отдельные командиры, начальники служб не учитывают особенностей переживаемого периода, а также возраста, политического и культурного уровня сегодняшних воинов. В беседах с коммунистами-руководителями

выясняется, что некоторые из них ни разу не поинтересовались, что человек читает, успел ли подписаться на газеты и журналы, посещает ли библиотеку. И только в ходе марксистско-ленинской подготовки обнаруживается, что кое-кто из молодых авиаторов, например в одной из частей офицеры Ю. Федотов и В. Ежов, перестали работать над своим идейно-политическим уровнем, снизили показатели в служебной деятельности. Комментарии, как говорится, здесь излишни.

Мы постоянно говорим, что в идеологической работе должны участвовать все коммунисты. Есть в этом плане у нас и положительный опыт. Всегда на главном направлении воспитательной деятельности находятся офицеры В. Емец, И. Перегуда. Они занимают активную жизненную позицию, им присуща нетерпимость к недостаткам. И благодаря усилиям этих коммунистов идеологическая работа оказывает заметное влияние на достижения авиаторов в летном совершенствовании.

Но в целом все же многое говорит о том, что идеологическое воспитание воинов не стало делом каждого партийца. Парторганизации наших частей и подразделений не смогли еще осуществить поворот в психологии всех членов КПСС, не выработали у них стремления и больше того — осознания необходимости действовать по-новому. Работая по старинке, мы недостаточно активно вовлекаем в идейно-воспитательную работу агитаторов, политинформаторов, советы ленинских комбат и женсоветы. А ведь они способны наиболее эффективно приблизить идеологическую работу к жизни, к процессам, протекающим в воинских коллективах.

Какой факт ни анализируй, вывод напрашивается один: низким подчас остается уровень руководства идеологической работой, не с должной принципиальностью и взыскательностью подходим мы к подбору и расстановке кадров, слабо заботимся об их обучении и воспитании. Медлить с искоренением этих недостатков нельзя. Ведь перестройка, как отмечалось на январском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС, быстрее набирает силу на тех участках, которые возглавляют люди энергичные, грамотные, ответственные, идейно и нравственно закаленные.

ВЕЛИЧИЕ ОКТЯБРЯ

И БАНКРОТСТВО

ЕГО

ФАЛЬСИФИКАТОРОВ



Рисунок А. ГОРБАРУКОВА

В исторической летописи нынешнего столетия не было более впечатляющего и эпохального события, чем социалистическая революция в России. Можно смело утверждать, что все последующие великие прогрессивные события не только в нашей стране, но и в мире так или иначе, прямо или косвенно связаны с Октябрьской революцией, с ее починком, примером и результатами.

Вполне понятно в этой связи огромное внимание в мире к истории Великого Октября. Наши друзья хотят лучше познать его исторический опыт в целях обогащения и активизации тактики и стратегии собственной борьбы, глубокого и всестороннего познания законов рождения и становления коммунистической формации. Недруги, наоборот, стремятся умалить международное значение Великой Октябрьской социалистической революции, исказить путь, пройденный нашей партией и народом, представить события 1917 года так, как хотелось бы им видеть, а не так, как они происходили на самом деле.

Сегодня «советологи» выпускают около 200 наименований книг и 2,5 тысячи статей в год. Примерно треть этой печатной продукции в той или иной мере связана с историей Великой Октябрьской социалистической революции. На линии антисоветизма, направившего свои удары против Великого Октября, сконцентрировались силы антикоммунистов и оппортунистов всех разновидностей. При всем многообразии подходов буржуазных «советологов» к трактовке этого величайшего мирового исторического события можно выделить следующие основные направления его фальсификации.

Во-первых, апологеты капитализма отрицают закономерность Октябрьской революции. Такие буржуазные историки, как Б. Вольф, Р. Дэниэлс, Р. Петибридж, Г. Раупах, Э. Карр и другие, выдвигают тезис о том, что В. И. Ленин и большевики подготовили и провели социалистическую революцию вопреки законам развития общества, что в России не было объективных предпосылок для нее. Поэтому они считают ее «неправомерным», «случайным», искусственно вызванным событием. Буржуазные фальсификаторы основные акценты делают на различных ошибках, просчетах правящих классов России, из-за которых якобы и произошла социалистическая революция.

Версия «случайности», «незакономерности» нашей революции не нова. Она была придумана еще кадетскими, меньшевистскими и эсеровскими «теоретиками» и взята на вооружение защитниками мирового капитализма. «Капитализм, — подчеркивается в материалах XXVII съезда КПСС, — встретил рождение социализма как «ошибку» истории, которая должна быть «исправлена». Исправлена во что бы то ни стало, любым способом, без оглядки на право и мораль: вооруженной интервенцией, экономической блокадой, подрывной деятельностью...»

И вот уже семь десятилетий апологеты капитализма модернизируют эту концепцию, приспособляя ее к современности, чтобы сообразно моменту «развенчать» всемирно-историческую значимость Великого Октября, представить современное революционное движение как незакономерный процесс, результат сращения случайностей и «подрывной деятельности коммунистов».

На самом же деле факты убедительно свидетельствуют: Великая Октябрьская социалистическая революция не была ни случайным, ни локально ограниченным явлением в истории. Развитие экономики, революционного движения и международных отношений привело к тому, что Россия стала узловым пунктом всех противоречий, наиболее слабым звеном в цепи империализма. Сюда переместился центр международного революционного движения. К 1917 году в России сложились основные предпосылки для социалистической революции.

Капитализм здесь достиг определенной степени зрелости. По удельному весу в производстве мировой промышленной продукции страна занимала пятое место. По многим важнейшим экономическим показателям она находилась в первой пятёрке капиталистических стран. Большая часть промышленного производства страны была монополизирована, шло интенсивное сращивание монополий с государством.

Империализм в России нес с собой усиление эксплуатации трудящихся. В стране до предела обострились социально-классовые противоречия. Усиление эксплуатации пролетариата, гнет помещиков поднимали рабочих и крестьян на борьбу, на разрешение этих противоречий путем революции.

Россия обладала всем необходимым для формирования

Полковник Ю. СИЛЬЧЕНКО,
кандидат исторических наук

политической армии революции. В 1913 году в стране насчитывалось около 20 миллионов рабочих. Вместе с революционно настроенными полупролетариями города и деревни это составляло 64,4 процента населения страны, то есть большинство.

Отличительной особенностью пролетариата России, как указывал В. И. Ленин, была его организованность, стремление к сознательным, а не стихийным действиям. Накануне Октября свыше 5 миллионов пролетариев были объединены в Советах, многие состояли в союзах пролетарской молодежи, около 3 миллионов — в профсоюзах. Они составляли ядро Красной гвардии.

Борьбу рабочего класса поддерживали крестьянство — самая многочисленная часть населения дореволюционной России, угнетенные национальности, демократические слои города и деревни.

Во главе трудящихся стояла созданная великим Лениным партия нового типа — партия большевиков.

Все это убедительно свидетельствует, как отмечается в Программе КПСС, что всемирно-исторический поворот человечества к социализму, начатый Октябрьской революцией, — закономерный результат общественного развития.

Во-вторых, буржуазные фальсификаторы искажают подлинную роль большевистской партии в революции. Прежде всего это находит выражение в нападках «советологов» на Апрельские тезисы В. И. Ленина, в которых был провозглашен курс партии на перерастание буржуазно-демократической революции в социалистическую.

Одни фальсификаторы пытаются представить Апрельские тезисы как волевое решение В. И. Ленина, не учитывающее конкретных исторических условий. Другие рассматривают их как «переворужение большевистской партии», восприятие ею троцкистской теории «перманентной революции».

Хорошо известно, что Апрельские тезисы широко обсуждались в партийных организациях и были повсеместно поддержаны широкими массами трудящихся. И только после одобрения VII (Апрельской) Всероссийской конференцией большевиков они стали платформой борьбы за победу социалистической революции. Ленинский план перехода от буржуазно-демократической революции к социалистической приобрел силу общественного закона.

Ничего общего с истиной не имеют версии антикоммунистов о «единомыслии» Ленина и Троцкого в вопросах и судьбах революции в России. Владимир Ильич всегда считал Троцкого непоследовательным политиком, склонным к авантюризму и не отличающимся теоретической зрелостью. Троцкистская теория «перманентной революции» по существу была эклектичной смесью различных мнений и точек зрения. Жонглируя словом «революция», Троцкий одновременно высказывал неверие в силы пролетариата, отрицая его союз с революционным крестьянством, выступал против буржуазно-демократического этапа революции.

В. И. Ленин вопрос о переходе к социалистической революции поставил тогда, когда царизм уже был свергнут и к власти пришла буржуазия. В «Письмах о тактике» он писал: «Я абсолютно застраховал себя в своих тезисах от всякого перепрыгивания через неизжившее себя крестьянское или вообще мелкобуржуазное движение, от всякой игры в «захват власти» рабочим правительством, от какой бы то ни было бланкистской авантюры...» И правда истории подтверждает это.

Широкое распространение на Западе получила также версия о том, что В. И. Ленин, партия большевиков не мыслили развития событий без гражданской войны, вооруженного восстания. Однако историческая правда состоит в том, что именно большевики стремились избежать гражданской войны, использовали все возможности для осуществления мирного перехода власти в руки пролетариата. План мирного развития социалистической революции был изложен В. И. Лениным в Апрельских тезисах и закреплен в решениях VII (Апрельской) конференции РСДРП(б). И только когда буржуазия после июльских событий 1917 года встала на путь развязывания гражданской войны, большевики вынуждены были взять курс на подготовку вооруженного восстания, который был определен VI съездом партии.

В-третьих, буржуазные идеологи извращают движущие силы и характер Октябрьской революции. «Советологи» Д. Данн, Р. Дэниэлс, В. Кампман и другие изображают нашу революцию «путчем», «военным заговором», «верхушечным переворотом», совершенным большевиками без народа и против воли народа.

Эти измышления антикоммунистов, как и прочие, не имеют ничего общего с действительностью. Большевики никогда не считали возможным осуществить революцию меньшинством, никогда не были сторонниками заговоров. В работе «Марксизм и восстание» Владимир Ильич писал, что восстание может быть успешным, если оно будет опираться не на заговор, а на весь передовой класс, на революционный подъем народа. И Великая

Октябрьская социалистическая революция была самой массовой революцией в истории. В ней участвовала подавляющая часть армии, трудового народа, ее поддержало большинство крестьянства, рабочего класса.

Реальным выражением народного характера революции, повышения авторитета и влияния партии большевиков является ее бурный численный рост. С момента выхода большевиков из подполья и до Октябрьской революции численность рядов партии увеличилась с 24 тысяч до 350 тысяч человек. Основные силы партии были сосредоточены в Петрограде и в прилегающих к нему районах, в Центральной промышленной зоне, на Украине, Урале, на Северном и Западном фронтах. Свыше 100 тысяч коммунистов находились в национальных районах и около 50 тысяч — в действующей армии.

О глубоко народном характере Октябрьской революции свидетельствует переход на революционные позиции Советов рабочих и солдатских депутатов. В стране к началу революции действовало 1429 Советов, большинство из которых находилось под влиянием большевиков. На II Всероссийском съезде Советов, закрепившем победу Октябрьского вооруженного восстания, партия большевиков была представлена 390 делегатами из 649 (60 процентов мест).

В период подготовки и проведения социалистической революции среди тех, кто составлял ее вооруженную силу, были и рабочие авиационных заводов, авиаторы. Они показали себя решительными борцами за правое дело и внесли свой вклад в победу Великого Октября.

Сильным было влияние большевиков среди авиаторов столичного гарнизона. Многие из них под ленинскими лозунгами участвовали в крупных политических демонстрациях питерских трудящихся, активно выступили против корниловского мятежа. Авиация использовалась для распространения революционных воззваний.

Вместе с рабочими, солдатами и матросами Питера красногвардейцы авиационных заводов и авиаторы частей воздушного флота участвовали в занятии центральной телефонной станции, мостов через Неву, железнодорожных вокзалов, несли охрану Смольного, фабрик, заводов, аэродромов, складов. Они были в составе сводных революционных отрядов, штурмовавших последний оплот буржуазного правительства — Зимний дворец.

Активно участвовали авиаторы в установлении Советской власти в Москве, Киеве, Одессе, Виннице и других местах — там, где была сосредоточена авиация. Из своей среды они выдвинули немало замечательных организаторов революционной борьбы. В их числе член Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов М. Серганин, председатель Гатчинского Совета И. Кузьмин, члены штабов Красной гвардии П. Голов (Выборгская сторона), Н. Петров (Петроградская сторона) и другие.

Таким образом, именно революционное движение широких народных масс, руководимых большевистской партией, сыграло решающую роль в победе Великой Октябрьской социалистической революции.

В-четвертых, буржуазные фальсификаторы отрицают международное значение Октябрьской революции. Враги ленинизма называют нашу революцию «русским экспериментом», ограничивают ее значение чисто национальными рамками, пытаются доказать, что она не оказала никакого влияния на мировое развитие, что опыт большевиков, уроки Октября неприменимы к условиям Запада и в какой-то мере могут подходить только для слаборазвитых стран.

Несостоятельность всех этих утверждений очевидна. В борьбе за победу Великой Октябрьской социалистической революции партия накопила громадный исторический опыт, значение которого выходит далеко за рамки одной страны. Опыт большевистской партии, действовавшей в самых различных социально-экономических и национальных условиях, имел и до настоящего времени имеет для революционного преобразования мира непреходящее значение.

Опыт и уроки Октября лежат в основе стратегии и тактики мирового коммунистического движения, марксистско-ленинских партий, которые умело сочетают общее и специфическое в борьбе за власть пролетариата, всех трудящихся, за победу социализма.

Таким образом, ознакомление с основными и наиболее распространенными буржуазными концепциями истории Октябрьской революции в России показывает научную недобросовестность их авторов, теоретическую несостоятельность, политическую предвзятость и практический вред.

Правота дела пролетарских борцов, нерушимое единство партии и народа, научный характер планов борьбы за социализм, ярко продемонстрированные Великим Октябрем, проверены жизнью, всем ходом мировой истории.

КОМАНДИР ОТРЯДА

Полковник А. ДМИТРИЧЕНКО

География службы у военных людей, как правило, самая разнообразная. Такая она и у командира авиаотряда майора В. Кустикова. До сих пор помнит он, например, небо Севера — самобытно-красивое и обманчиво-коварное. В этом суровом краю метели бушуют по 40—50 дней за зиму. Низовая метель и поземок — еще полбеды. Куда опасней метель верхняя, когда особенно сильно ухудшается видимость. Взлет и посадку самолетов выполнять трудно, а иногда и совсем невозможно.

— Летать приходилось чаще всего в сложных метеоусловиях. Задания были разные. Такова уж специфика нашей военно-транспортной авиации, — рассказывает Владимир Анатольевич. — Случалось, попадали в трудные ситуации. Приходилось рисковать, особенно когда в полете возникало столько вариантов действий, сколько их, образно говоря, у кубика Рубика. А выбрать надо самый оптимальный, тот, который непременно приведет к успеху. И все это в состоянии наивысшего психологического напряжения, при остром дефиците времени...

Как-то, выполнив задание, экипаж Кустикова возвращался на базу. Настроение у всех было радостное. И вдруг разбушевалась та самая верхняя метель. Ситуация сложилась критическая: и основной и запасной аэродромы закрыты из-за непогоды. Что делать? По словам командира экипажа, решение у него созрело мгновенно: посадить самолет на свою ВПП! Высокая летная выучка давала ему право на это.

Кустиков снижался в зону, которую без чрезвычайной необходимости никто никогда не занимал. Действовал смело, уверенно. Снежные вихри били в кабину, очень трудно было выдерживать глиссаду снижения, но командир уверенно вел корабль на посадку.

Наконец колеса шасси коснулись взлетной полосы. К месту приземления устремились специальные машины... Товарищи окружили экипаж, дотошно расспрашивали о том, тяжело ли



Майор В. Кустиков.

было управлять самолетом, как все-таки удалось посадить его с предельным боковым ветром, в условиях минимальной видимости.

А когда уже шли по рулежке, почти ложась грудью на разъяренный ветер, Владимир Анатольевич пошутил:

— Так и унести может снова с земли в небо.

Умеет он снять напряжение после миновавшей опасности, переключиться на шутку. А ведь ситуация, в которой оказался экипаж, в общем-то обычная для условий Севера, трудная. Нужно было во что бы то ни

стало сохранить самообладание, способность действовать решительно и четко.

Когда майору В. Кустикову доверили командование отрядом, за плечами у него был немалый опыт работы с людьми. Экипажи, которые он возглавлял, были крепкими, дружными, сплоченными. И в этом немалая заслуга командира. Труд Кустикова по достоинству отмечен — офицер награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

Владимир Анатольевич располагает к себе сразу же, с пер-

вой встречи. Он крепок телом, сложенением, степенен в рассуждениях. Лицо мужественное, взгляд ясный, добрый. Но до брота у него не переходит во всепрощение, а принципиальность — в бездушную твердость каменность. Кустиков тонко чувствует настроение и характер подчиненных, умеет найти трудную минуту нужные слова. Это находит благодарный отклик у людей, способствует налаживанию прочного душевного контакта с ними.

Так было, например, со старшим техником самолета старшим лейтенантом С. Губиным. Свои обязанности специалист выполнял хорошо, а вот в общественной жизни активности не проявлял. Не раз беседовали с ним командир отряда, сослуживцы. Повышенное внимание к себе офицер воспринял поначалу настороженно, даже недоуменно. А потом понял, что нельзя жить только личными интересами. В качестве наставника у Губина теперь капитан В. Ларинцев. Работа с офицером продолжается. И плоды ее уже заметны.

Не только в отряде, но и в эскадрилье знают, что Кустиков никому не позволит стоять на обочине общественной жизни. Вот мнение о нем майора В. Сидорова, заместителя командира эскадрильи по политической части:

— Владимир Анатольевич — человек надежный во всех отношениях. Есть в нем та духовная первооснова, которую мы называем активной жизненной позицией. Если ставит перед собой цель — обязательно достигнет ее. А достигнув, идет дальше.

Сказать, что у офицера Кустикова вся служба идет без трудностей, значит показать его эдаким удачником, баловнем судьбы. Это далеко не так. Острых ситуаций в службе у него было достаточно.

...Теми днями, как быть мне в авиационном городке, здесь как раз закончилась годовая итоговая проверка. Отряд военно-транспортных самолетов, которым командует майор В. Кустиков, вновь стал отличным.

В году 70-летия Великого Октября боевое мастерство авиаторов росло с каждым днем, зримо проявлялось в их конкретных делах: полеты они выполняли только на хорошо и отлично.

Персональная командирская оценка действий каждого летчика, штурмана, специалиста ИАС заставляла, образно говоря, выше поднять планку ответственности за боевое совершенствование, организованность и порядок. Законы летной службы в отряде не на словах, а на деле возведены в ранг государственной важности. И все благодаря кропотливой профилактической работе по предупреждению летных происшествий и предпосылок к ним, проводимой в экипажах командованием и парторганизацией эскадрильи.

Ближайшими помощниками командира выступают специалисты ИАС и конечно же секретарь парторганизации капитан С. Смирнов.

Майор Кустиков планирует каждый свой рабочий день. Делает это обычно накануне. Потом действует по нему обдуманно, без излишней спешки. Оценки стремится давать четкие и предельно объективные. Ничего не лакирует и не округляет. Пунктуален. В каждом конкретном случае разговор заканчивает выводами: чем вызваны упущения, что нужно сделать, чтобы поправить положение. К отдельным вопросам возвращается неоднократно.

Вдумчиво работает Владимир Анатольевич с новичками. Так, прибыл в отряд летчик Ю. Староскольский. Командир решил

совместить процесс его становления с выполнением конкретных заданий. Ведь чем скорее офицер заявит о себе, тем лучше для пользы всего коллектива. Погрешности в действиях летчика определялись в ходе проверок на тренажере. С ним индивидуально разбирали отдельные вопросы аэродинамики, инструкции экипажу. Назначали ему дополнительные тренировки. Так летчик постепенно оттачивал свое мастерство. Сейчас он летает на уровне первого класса.

Заместитель командира эскадрильи подполковник Ю. Черняк рассказал, что авиаторы отряда успешно выполняют взятые социалистические обязательства, уверенно идут по пути дальнейшего боевого совершенствования. Претензий к майору

Кустикову у командования нет. — Все бы так работали, — подчеркнул Юрий Матвеевич. И добавил: — На своем месте человек!

Человек на своем месте... Это значит, что майору Кустикову интересно то, чем он занят на службе. Одухотворенность идеей своего дела, которая характерна лишь людям целеустремленным, настойчивым, горит в нем постоянным пламенем, а не включается лишь на отмеренное службой время. И этого не могут не чувствовать те, кто рядом с ним. Командир ведет их за собой к высокой цели. И такое вот ощущение жизни, такое понимание своей роли в ней — подлинное человеческое счастье.

ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ ИСТРЕБИТЕЛЯ

Полковник В. ЛЕБЕДЕВ

Неожиданно раздался телефонный звонок. Виталий Иванович снял трубку и услышал незнакомый голос:

— Убедительно просим вас приехать к нам на встречу с участниками Великой Отечественной войны...

Он перевернул листки календаря и взглянул на дату, которую только что называли. Убедившись, что срочных дел в тот день нет, ответил:

— Постараюсь быть!

Летчик-фронтовик генерал-лейтенант авиации В. Попков прибыл на встречу на полчаса раньше намеченного времени. Никогда не опаздывать, быть верным слову, соблюдать аккуратность во всем — эти качества Виталий Иванович выработал у себя в характере с юношеских лет.

А его юность совпала с грозовой порой. В 1941 году Виталию исполнилось девятнадцать. Но он уже успел закончить Чугуевскую военно-авиационную школу пилотов. И так случилось, что воспитанник московского комсомола прибыл в истребительный авиационный полк, защищавший столицу, где прошло его детство и откуда он ушел в авиацию.

Полк имел славные боевые традиции. Здесь выросло много мастеров воздушного боя, слава о которых разнеслась далеко за пределы фронта. А летчики коммунисты В. Ефремов, В. Зайцев, Г. Онуфриенко, А. Соколов, А. Кондратюк и другие уже одержали над врагом не один десяток воздушных побед, которые дава-

лись нелегко, нередко кровью и утратой боевых товарищей.

Свою первую победу в огненном небе Виталий Иванович отчетливо помнит и сегодня. В тот день шестерку «лаггов» вел Д. Штоколов. Она шла на прикрытие наземных войск от ударов авиации противника. Через несколько минут при подходе к заданному району ведущий заметил большую группу «юнкерсов». В тревожном небе все отчетливее обозначались темные точки.

По команде Штоколова летчики быстро набрали необходимую высоту, изготовились к атаке. Ударить по врагу решили со стороны солнца. А фашисты, не подозревая об опасности, продолжали следовать своим курсом. До стремительной атаки оставалось совсем мало времени. Напряжение росло. И вот пара «лаггов» устремилась на «юнкерсы».

Виталий Попков — ведомый у Штоколова. Он уверенно повторял действия ведущего, внимательно следил за ним. Еще мгновение, и в небе вспыхнула огненная трасса — сигнал командира о начале атаки. Первой же очередью Штоколов уничтожил один бомбардировщик. И ведомый начеку. Попков осмотрелся: вражеских истребителей не видно. Он быстро поймал в прицел «юнкерс», дал длинную очередь из пушек и пулеметов. Бомбардировщик вспыхнул факелом и, оставляя за собой черный шлейф, понесся к земле. Так открыл свой боевой

счет комсомолец Виталий Попков. Потом были новые победы в воздухе.

Никогда мужественный летчик не терял самообладания, выдержки. Настоящий истребитель силен не только отменным мастерством, отличным знанием боевой техники, но и глубоким тактическим мышлением, крепкой волей и отвагой. Эти качества настойчиво вырабатывал в себе молодой летчик. Вернувшись с боевого задания и еще не осыпав от огромного нервного напряжения, Виталий критически анализировал свои действия, разбирал ошибки. Внимательно присматривался к опыту лучших летчиков полка, старался взять его на вооружение. Это помогало одерживать новые победы в небе войны.

Один из воздушных боев память ветерана хранит во всех деталях. Около тридцати минут продолжался тот поединок. В небе сошлись равные по мастерству соперники. Но и среди равных кто-то должен победить. Каждый безошибочно предугадывал движение другого, но не мог снайперски завершить стремительные атаки. И тогда советский летчик избрал самый опасный путь — лобовую атаку. Какой огромной волей, какой неимоверной выдержкой надо обладать, чтобы решиться на такое!

Энергичным маневром Попков вывел свою машину на встречный курс. Стремительно увеличивался в размерах фашистский самолет. Еще несколько секунд... Хотелось закрыть глаза, но Попков только крепче стиснул зубы. Лучше смерть, чем

отступление. И тут гитлеровец не выдержал: резким движением ручки бросил самолет вверх. На какой-то миг Виталий не увидел голубого неба — его закрыл «мессершмитт». И в ту же секунду фашиста настигла меткая очередь Попкова.

Не успел советский летчик проводить взглядом падавший самолет, как вздрогнул его истребитель, над головой пронеслись два «мессера». От прямого попадания машина загорелась и, охваченная пламенем, стала быстро терять высоту. Наступили самые драматические минуты. Разбушевавшееся пламя обжигало лицо, руки. От резкой боли перехватывало дыхание. Попков попытался сбить огонь. Но этого сделать не удалось — самолет не слушался рулей.

«Прыгать!» — решил Виталий. А над ним уже кружили «мессершмитты». Враги выжидали момент, чтобы после раскрытия парашюта расстрелять летчика в воздухе.

Преодолевая нестерпимую боль, Попков с трудом вылез из кабины. В разгоряченное лицо ударила тугая воздушная струя, навстречу устремилась земля — началось свободное падение. Долго оно продолжалось или нет, Виталий Иванович не знал. И только вблизи земли распахнулся купол парашюта.

Вскоре летчика доставили в госпиталь, где он находился недолго: торопился на фронт. Ожоги на его лице еще не зарубцевались, врачи настоятельно советовали отдохнуть и полностью залечить раны. Но бесстрашный воздушный боец шутливо отвечал:

— Лучший курорт для летчиков — аэродром, а бальзам для ожогов — чистый воздух.

В полку Виталия Попкова ждали, беспокоились о его здоровье. Встреча была теплой, радостной. Еще бы! Вернулся любимец части, надежный друг и товарищ. А к вечеру в гвардейский полк пришло сообщение о награждении Виталия Ивановича орденом Ленина. Его от души поздравили однополчане.

Потом с техником самолета Николаем Ильиным они сидели под крылом самолета, разговаривали по душам. Ведь несколько недель не видели друг друга. На аэродром уже опустилась вечерняя тишина.

— Знаете что сказал однажды о вас Иван Павлович Лавейкин? — Ильин внимательно посмотрел в улыбающееся лицо командира. — Он сказал: «Смотришь на него и думаешь: не в небе ли он родился? Уж очень у него все отменно получается».

Мнение комэска не было безразлично летчику. Лавейкина любили и уважали в коллективе. Этот бесстрашный ас вступил в схватку с жестоким врагом на рассвете 22 июня 1941 года, одержал в огненном небе немало замечательных побед. Удостоен звания Героя Советского

Союза. В его эскадрилье и началась фронтовая биография молодого летчика Попкова. Здесь он в числе первых переучился на истребитель Ла-5. Потом в неравной схватке уничтожил в воздухе фашистского аса. Одним из первых в полку удостоен ордена Ленина.

Со многих фронтовых аэродромов взлетал в суровые годы войны отважный летчик-истребитель. Были среди них такие, которые запомнились больше других. С ними связаны воспоминания о самых ярких страницах суровой фронтовой жизни. Таким остался в памяти Виталий Иванович и полевой аэродром, который располагался на курской земле.

В разгар ожесточенной битвы, развернувшейся в середине лета 1943 года, 5-й гвардейский истребительный авиаполк действовал на Белгородско-Харьковском участке фронта. С утра и до вечера шли ожесточенные бои. Летчики-истребители совершали до шести вылетов в день. И ни один из них не обходился без воздушного боя, без жарких схваток с врагом.

Так было и в тот солнечный июльский день. В самый зной командир звена В. Попков повел восьмерку «лавочкиных» на задание. Предстояло прикрыть дальние подступы к аэродромам базирования штурмовой авиации. Наши летчики действовали за фронтовой чертой, над вражескими боевыми порядками, контратаковали и рассеивали различные по составу группы.

Поднимаясь в тот раз в содрогавшееся от пулеметных очередей и разрывов снарядов, пропахшее гарью небо, коммунист Виталий Попков не подозревал, что через несколько минут начнется горячий воздушный бой, который потребует от ведущего и его летчиков огромного напряжения, высокого мастерства, взаимной выручки.

Вскоре поступило сообщение: под прикрытием «мессеров» для нанесения удара по нашим войскам подходят восемнадцать бомбардировщиков Ю-87.

— Пчелкину с ведомым — связать «мессершмитты». Остальным — за мной! — командовал Попков.

Разворот. Стремительное сближение с «юнкерсами». Короткий залп — и пара вражеских самолетов упала на выжженную солнцем и огнем землю. Еще атака, и фашистский строй распался.

Вдруг наши истребители попали в зону зенитного огня противника. Разрывы снарядов усеяли расстрелянное небо. И тут ведущий группы услышал:

— Слева внизу вижу пятерку «мессеров».

Это сообщение передал по радио Пчелкин, оставшийся на высоте.

Лидером вражеской группы шел самолет с необычной раскраской. Попков уже встречался с этим самолетом. Фашистский

летчик всегда атаковал внезапно и тут же быстро исчезал. Виталию Ивановичу очень хотелось сразиться с ним, но Пчелкин находился в более выгодном положении.

— Атакуй! — приказал Попков Пчелкину.

— Понял, — ответил Александр

И тут же вместе со своим ведомым бросился на врага. Стоило Пчелкину на какой-то миг задержаться с выполнением маневра, и противник использовал выгодный момент: в «лавочкина» угодила огненная трасса. Но и на подбитой машине коммунист Пчелкин продолжал уверенно держаться в боевом крылатом строю.

В самый острый момент воздушного поединка на фашистского аса устремился Виталий Попков. Это была захватывающая схватка двух опытных асов. После серии неудачных атак фашист пришел в ярость. А Виталий Иванович держался спокойно, старался найти уязвимое место в действии врага. И это ему удалось.

В воздушной карусели, которую столь бешено закручивал противник, Попков заметил определенный замысел и стал точно предвидеть следующий ход фашиста. Выбрав удачный момент, он зашел в хвост «мессершмитту».

Короткий залп. Ручку на себя, и свечой вверх. Попков успел заметить вспыхнувший хвост вражеского самолета. Истребители прикрытия противника устремились наперерез Виталию Ивановичу, но пары Глинка и Яременко своевременно перехватили их.

Закончив набор высоты, Попков выполнил разворот и с короткой дистанции из двух пушек снова открыл огонь по вражескому истребителю. Удар был точен: фашистский самолет рухнул на землю.

В тот раз наши отважные летчики возвратились на свой аэродром без потерь. А вскоре на фюзеляже истребителя Попкова появилась двадцатая звездочка.

С каждым днем сражение на Курской дуге набирало силу и размах. В эту грандиозную битву, имевшую огромное стратегическое и политическое значение, обе стороны вводили новые дивизии, корпуса, армии. Горели деревни и села, автомашины и танки, орудия и самолеты. Жарко было и в небе. Здесь шла ожесточенная борьба за господство в воздухе.

...Невыносимый зной, от него негде укрыться. Только что приземлилась четверка Ла-5. Ее водил в бой новый комэск — Виталий Попков. Он вышел из кабины и высоко поднял руки:

— Есть десятка!

— Какая десятка? — переспросил инженер.

— Десять вражеских машин уничтожили в одном вылете, — пояснил ведомый командира эскадрильи.

— Молодцы! — пронеслось по стоянке.

А было так. «Юнкерсы» шли на пере-
праву. Над ними патрулировали восе-
мнадцать «мессершмиттов». Перед нашими
истребителями стояла задача: сорвать
бомбардировку переправы. В назначенное
время в небо поднялась четверка «лавоч-
киных» во главе с Попковым.

— Пчелкин и Глинкин — вверх, побли-
же к «мессерам», остальным — атака! —
распорядился командир.

Он верил в подчиненных, знал, что
они и в сложной воздушной обстановке
не дрогнут. Почти все были коммуниста-
ми. Превосходство в истребителях на
стороне противника — более чем четы-
рехкратное. К тому же надо нанести
удар и по бомбардировщикам, нацелив-
шимся на переправу.

В такой ситуации важную роль играют
внезапность и стремительность, выдержка
и взаимная выручка. По команде Попкова
ведомые нанесли неожиданный для врага
удар. С первой же атаки Виталия Ива-
новича загорелись два «юнкерса». Через
несколько минут такая же участь постигла
и двух «мессеров». Успех придал новые
силы отважной четверке. Наши летчики
действовали дерзко. Одна атака следовала
за другой. От меткого огня гвардейцев
вспыхнули еще три вражеских бомбар-
дировщика. Фашистам стало не до пере-
правы. Беспорядочно сбросив смертонос-
ный груз, они покинули поле боя.

А натиск нашей четверки не ослабевал.
Преследуя ошеломленного врага, летчики
уничтожили еще три «юнкерса», столько
же бомбардировщиков получили значи-
тельные повреждения.

В суровые годы войны Алексей Толстой
писал: «В воздушном бою нет шаблона.
Каждый бой — новый, каждый бой —

искусство». Таким искусством в совершен-
стве сумел овладеть в период Великой
Отечественной войны летчик-истребитель
Виталий Попков.

В листовке, выпущенной по случаю
присвоения Виталию Ивановичу высокого
звания Героя Советского Союза, он по
праву был причислен к славной плеяде
выдающихся наших асов. Произошло это в
сентябре 1943 года, в дни сражения за
Донбасс.

Летчики видели в своем командире
преданного боевого товарища, готового
выручить из любой беды. Он всегда
смело искал врага и первым навязывал
ему бой, ошеломляя дерзостью и реше-
тельностью. К этому его подготовили бес-
страшные летчики и мудрые наставники
коммунисты командир полка В. Зайцев,
командиры эскадрилий В. Ефремов и
И. Лавейкин, командир звена Д. Што-
колов.

Слава о ратных делах и подвигах лет-
чиков эскадрильи гвардии капитана Попко-
ва гремела по всему фронту. Сотни бле-
стящих побед одержали отважные воздуш-
ные бойцы в огненном небе. Виталий
Иванович лично уничтожил почти пол-
тора фашистских авиаполка. 475 раз под-
нимался он во фронтовое небо навстречу
врагу, 38 раз ходил на штурмовку его
аэродромов, переправ, техники и живой
силы. Сражался с фашистами в небе
Калинина, Калача, Курска, Харькова,
Одессы, над Днепром, Вислой и Одером.
Каждый третий летчик его эскадрильи
стал Героем Советского Союза.

Свою последнюю, сорок первую, победу
Виталий Иванович одержал в небе над
Берлином. Тот бой оказался на редкость
трудным. Фашисты дрались с отчаянием

смертников. Им удалось поджечь самолет
Попкова. Объятая пламенем машина не
слушалась летчика и неудержимо теряла
высоту. Он предпринимал одну попытку
за другой, чтобы вывести истребитель
в горизонтальный полет. Но тщетно!
А тут еще острая боль в теле... «Ранен», —
подумал комэск и, напрягая последние
силы, повел изрешеченный самолет на
посадку.

Попков не видел, как к приземлив-
шейся машине бежали наши пехотинцы.
В сознание он пришел только в госпитале...

27 июня 1945 года прославленному
советскому асу Виталию Ивановичу Поп-
кову вручили вторую медаль «Золотая
Звезда». После войны он успешно окончил
Военно-воздушную академию и Военную
академию Генерального штаба Вооружен-
ных Сил СССР имени К. Е. Ворошилова.

На Самотечной площади в Москве на
гранитном постаменте воздвигнут бронзо-
вый бюст. На его пьедестале золотом
написано: «Попков Виталий Иванович —
дважды Герой Советского Союза».

Виталий Иванович, встречаясь с моло-
дежью, рассказывает о ратных делах
своих однополчан, вспоминает яркие эпизо-
ды из фронтовой жизни летчиков-истре-
бителей, с которыми одержал немало труд-
ных побед в небе одной из самых тяже-
лейших войн. Ветеран по-прежнему в бое-
вом строю. На параде, посвященном 40-
летию Победы советского народа в Великой
Отечественной войне, генерал-лейтенант
авиации В. Попков возглавлял колонну
Героев Советского Союза. В ее шеренгах
шли те, кто в суровые годы военного
лихолетья мужественно защищали нашу
социалистическую Отчизну, рожденную
Великим Октябрем.



КНИГИ ОБ АВИАТОРАХ

В НЕБЕ ПИКИРОВЩИКИ

...«Мессеры» с разных направлений в одиночку и парами
атаковали наш бомбардировщик. Трассы огня, как молнии,
проносились рядом с самолетом. Но экипаж продолжал идти
на цель. Только когда бомбы отделились от машины, летчик
младший лейтенант Ю. Долженко начал маневрировать, уходя
от атак. Штурман экипажа П. Шолохов в это время стрелял
из пулемета. Улучив момент, он взглянул на землю и пора-
довался, увидев, как метко легли на гитлеровскую колонну
сброшенные им бомбы. И в эту минуту послышался возбуж-
денный голос стрелка-радиста:

— Один «мессер» готов!..

Вскоре еще два самолета противника рухнули на землю.
Воздушная схватка продолжалась всего десять минут. Эки-
пажу Ю. Долженко удалось не просто уйти от удара, а выиг-
рать бой и возвратиться домой победителем!

Этот и другие яркие боевые эпизоды приведены в книге *
генерал-майора авиации Л. Дубровина. В ней рассказывается
о мужестве и героизме советских авиаторов в годы Великой
Отечественной войны. Ее автор — в прошлом военный комис-
сар, — непосредственно участвовал в боевых вылетах. Он под-
черкивает, что успех фронтовиков обуславливался высокими
морально-боевыми качествами летчиков, штурманов, стрел-
ков-радистов, самоотверженным трудом технического состава,

готовившего авиационную технику и полетам, ремонтировав-
шего ее в трудных условиях. На формирование у советских
воинов-авиаторов этих качеств была направлена партийно-
политическая работа на фронте.

В книге подробно рассказывается о действенных формах
и методах воспитания у авиаторов любви и преданности со-
циалистической Родине, ненависти к фашистским захватчи-
кам, высокой боевой активности, готовности пойти на все,
вплоть до самопожертвования, ради достижения победы над
врагом. Заслуживает внимания показ особенностей этой ра-
боты в зависимости от складывавшейся боевой обстановки,
боеспособности частей и выполняемых ими задач.

Автор подчеркивает важное значение личного примера по-
литработников в успешном выполнении боевых заданий. «Я
был убежден, — пишет он, — что партийный работник дол-
жен не только страстным словом, но и личным примером
поднимать людей на боевые подвиги, видеть в своей работе
единство слова и дела». В дивизии, где служил Л. Дубровин,
овладение специальностью летчика, штурмана, стрелка-ради-
ста считалось обязательным для каждого политработника.
Поэтому не случайно среди авиаторов, покрывших себя неувя-
даемой славой, было немало политруков, парторгов, комсогов.
Не щадя жизни, они громили ненавистного врага, первыми
шли на выполнение боевых заданий. Так, автор рассказывает
о комиссаре эскадрильи П. Битюком, который, прикрывая
товарищей, смело вступил в бой с тремя «мессершмиттами».
Очередью из пулемета он бил один «мессер», развернул ма-
шину и устремился в лобовую атаку на другой. Боеприпасы
на его самолете, видимо, кончились. Тогда летчик пошел на
таран...

Книга построена на богатом фактическом материале, чи-
тается с интересом. Нет сомнения, что она послужит делу
военно-патриотического воспитания молодежи на героических
подвигах фронтовиков.

* Дубровин Л. А. Пикировщики. — М.: Воениздат,
1986. — 185 с., ил. — 95 к.

Полковник запаса А. ПЯСТОЛОВ.

В ДИСЦИПЛИНЕ — СИЛА АРМИИ

В эти торжественные дни, когда страна и советский народ празднуют 70-летний юбилей Великой Октябрьской социалистической революции, высок политический и трудовой подъем и у воинов-авиаторов нашего коллектива. Командиры и политработники подразделений, весь личный состав полны стремления закончить учебный год весомыми результатами в боевой и политической подготовке, укреплении дисциплины и организованности, дальнейшем повышении бдительности и боеготовности.

В ходе начавшейся в полку перестройки командование и партийный комитет прибавили в работе, стали ближе к людям. Они эффективнее занимаются их обучением и воспитанием, учат офицеров, прапорщиков, всех воинов строить взаимоотношения на твердой уставной основе. Пропагандируя передовой опыт, вскрывая и устраняя недостатки в партполитработе, заботятся о воспитании у командиров подразделений высокой требовательности и служебного такта.

Хотелось бы прежде всего сказать о значении в этом деле уставов, которые являются основой всего уклада армейской жизни, главным стержнем повседневной деятельности. Каждый из нас хорошо понимает, что в них творчески обобщен богатейший опыт, накопленный в Вооруженных Силах СССР за все время их существования, отражены важнейшие положения советской военной доктрины и науки.

Как и у многих наших офицеров, у меня всегда под рукой уставы. Читаю, к примеру, обязанности командира батальона. Подполковник С. Кондратьев вполне отвечает требованиям, предъявляемым к нему командованием, пунктуально выполняет уставные положения. Он хорошо знает военное дело, горячо любит беспокойную командирскую работу, трудится с усердием. Коммунист Кондратьев требователен к подчиненным, воспитывает их в духе верности коммунистическим идеалам, воинскому долгу, учит нетерпимо относиться к недостаткам. Вместе с политработниками и коммунистами подразделения настойчиво борется за перестройку и интенсификацию учебно-воспитательного процесса, неуклонное и точное выполнение положений уставов и других руководящих документов. И труд этот окупается сторицей. В батальоне большинство офицеров не только заботливо относятся к подчиненным, но и по-настоящему требовательны к ним. И такое отношение к службе проявляется не от случая к случаю, а постоянно, что во многом предупреждает срывы и просчеты в учебе, положительно сказывается на дисциплинированности и организованности личного состава.

Не секрет и то, что высокая действенность учебно-воспитательного процесса ассоциируется у нас, коммунистов-руководителей, с творчеством, инициативой и поиском прежде всего в методике. Однако в еще большей степени она требует дальнейшего повышения исполнительности, организованности и порядка, корректности во взаимоотношениях. Строгое и точное выполнение каждым своих обязанностей — первооснова и интенсификация процесса обучения, и четкой организации воинско-

го труда, и твердого уставного порядка, и образцовой службы войск.

Именно это до недавнего времени отличало подразделение, которым командует капитан И. Федорков. Командир слыл достаточно требовательным, грамотным, хорошо подготовленным специалистом. Однако постепенно рота снизила ритм, убавила усердия в учебе. Внимательно присмотревшись к работе офицера, командование заметило, что тот стал считать себя непогрешимым авторитетом во всем, самоуспокоился. Проявляя требовательность к другим, к себе относился снисходительно, реже заглядывал в уставы.

НА ТВЕРДОЙ УСТАВНОЙ ОСНОВЕ

Подполковник А. БОРИСОВ,
начальник штаба полка,
член партийного комитета

Пришлось на совещании офицеров подробно проанализировать просчеты командира роты, указать ему на то, что требовательность дает желаемый результат лишь в том случае, если подкрепляется личной примерностью, сочетается с тактичностью в служебных взаимоотношениях.

На этом совещании в пример были поставлены коммунисты И. Есин, О. Войтуль и другие. Скажем, лейтенант Войтуль всегда пунктуален в выполнении требований уставов и военной присяги, настойчиво воспитывает у подчиненных такие важные качества, как исполнительность, добросовестность, усердие при выполнении учебно-боевых задач и нормативов, обязанностей во внутреннем наряде. Не случайно его экипаж и сам офицер неоднократно заслуживали похвалу старших начальников, были поощрены за добросовестное отношение к службе.

Или взять, к примеру, заместителя командира батальона по вооружению майора В. Маца. Поистине вездесущий, спо-

собный предупредить малейшую неполадку в работе техники.

За последние годы, в течение которых действуют нынешние уставы, материально-техническая база нашего полка заметно изменилась и количественно, и качественно. Значительно шире стали и обязанности командиров подразделений, их заместителей, возросла их роль в обучении и воспитании личного состава. Сегодня перестраивая свою деятельность, они по-иному, более усердно выполняют свои обязанности, требовательны в организации учебы.

И все же требовательность требовательности рознь. Эту аксиому нельзя никогда забывать при обучении и воспитании подчиненных. Важно помнить и то, что высокое служебное положение не дает руководителю права на неуважительное отношение к подчиненным, высокомерие, грубость, которые отравляют нашу жизнь, надолго выбивают из колеи. Как и прочие уродливые антиподы коммунистической морали, они противоречат нашим представлениям о культуре взаимоотношений советских людей и, наконец, требованиям воинских уставов.

Каждому командиру устав предписывает хорошо знать своих подчиненных, их индивидуальные качества, черты характера и склонности. Если, скажем, солдат или сержант в чем-то заблуждается, его надо тактично поправить, указать на истоки и возможные последствия ошибки. К слову сказать, хорошо знает своих подчиненных майор Ф. Бобырь. Это позволяет ему правильно реагировать на их поведение, предупреждать негативные явления. Ведь одной только строгостью исполнительности не добьешься. Здесь важны отношение человека к службе, его убежденность, сознательность, верность воинскому долгу, глубокое понимание стоящих перед ним задач.

С целью пропаганды опыта лучших офицеров, добившихся больших успехов в воспитании и обучении подчиненных, у нас оформлены специальные планшеты, регулярно выпускаются целевые фотогазеты, проводятся единые политдни, вечера обмена опытом и другие мероприятия. Они еще раз убеждают в том, что командирская требовательность, педагогический такт в сочетании с постоянной заботой о подчиненных, об их идейно-политическом и профессиональном росте — залог весомости успеха и ускорения в перестройке.

До сих пор с огорчением вспоминаю такой случай. Одну из наших рот, которой командует капитан В. Пшенишняк, мы продолжительное время считали передовой. В этом, в частности, убеждали данные о результатах занятий, поступавшие в штаб. И вдруг на очередном тактико-специальном занятии в поле подразделение не смогло подтвердить свои показатели, оказалось не готовым к испытаниям в сложной обстановке. Стало ясно, что в коллективе были лишь внешние слагаемые уставного порядка. А вот главного — уставной требовательности — многим, в том числе и командиру, явно не хватало. Случившееся стало для молодого офицера хорошим уроком. Нам же, старшим товарищам, тоже пришлось сделать для себя серьезные выводы.

Хотелось бы подчеркнуть и такую немаловажную деталь. Наши офицеры-руководители, обращая особое внимание на отстающих, никогда не выпускают из поля зрения отличников, специалистов высокого класса, опираются на них в своей работе.

И считают самым важным добиться того, чтобы каждый воин сознательно следовал требованиям уставов и присяги, чтобы дисциплинированность, собранность, непримиримость к любым нарушениям уставных норм стали его внутренним убеждением, смыслом службы, неотъемлемой чертой его характера. С учетом этого строят всю воспитательную работу.

Мы твердо убеждены, что четкий ритм и эффективность боевой подготовки, крепкая воинская дисциплина и должный уставной порядок были бы у нас невозможны без хорошо налаженной службы войск. Умение организовать ее так, как коммунисты офицеры С. Кондратьев, В. Афанасьев и другие, всегда ставим в пример другим командирам подразделений. Командир, офицеры штаба, замполит и члены парткома всегда имеют перед собой полную картину жизни коллектива, знают, где установленный порядок отвечает армейским требованиям, а где имеются отступления и почему. На этот счет штаб организовал строгий контроль за выполнением распорядка дня, несением службы суточным нарядом, ходом занятий. Стекаящая к офицерам штаба информация позволяет своевременно реагировать на негативные явления, предупреждать их, добиваться, чтобы жизнь полка строилась в соответствии с требованиями уставов.

Разумеется, имеются и у нас определенные проблемы, нерешенные вопросы. Не всегда, к примеру, видишь должный порядок в столовой, на различных хозяйственных работах. Случается еще, что уставы нарушают лица суточного наряда. Есть и другие недостатки. Отдельные из них объясняются неудовлетворительной работой старшин и сержантов подразделений, которые не стали еще требовательными и тактичными начальниками, рачительными и заботливыми хозяевами армейского имущества. Видимо, при подборе этой категории военнослужащих некоторые наши командиры подразделений не умеют объективно и всесторонне оценить их деловые качества, черты характера, склонность и уровень профессиональной компетентности, не уделяют должного внимания их обучению и воспитанию.

Иной раз требовательность и заботу о подчиненных такие малоопытные младшие командиры проявляют весьма своеобразно. Сержант В. Филонович, к примеру, поначалу не сумел правильно построить работу со специалистами. Поддавшись нажиму солдат второго года службы, создал для них «особые» условия. А такие поправки, как известно, не имеют ничего общего с истинной заботой о подчиненных. Они делаются, как правило, украдкой от всех, а значит, оскорбляют достоинство и того, кто принимает их, и того, кто, нарушая устав, создает «режим благоприятствования». Признаться, убедить Филоновича было непросто, у него к этому времени сложились свои соображения на этот счет. Он полагал, что не стоит тратить время на тех, кто и так овладел специальностью. Лучше лишний раз позаниматься с малоопытными воинами. Что сказать по этому поводу? Действительно, боевая выучка у солдат второго года службы выше, но это не оправдание тому, чтобы вести беззаботную жизнь в учебном классе, на плацу или в спортзале. Напротив, есть прямой смысл использовать знания классных специалистов с пользой для новичков. Не грех лишний раз спросить совета и у заканчивающих службу воинов. Ничего зазорного в том нет, а выигрыш несомненный. Именно в этом и проявляется

СООБЩЕНИЕ

В журнале «Авиация и космонавтика» [1987, № 9] был опубликован очерк полковника Е. Бес-счетовна «До последнего дыхания», в котором рассказывалось о подвиге летчика старшего лейтенанта К. Павлюкова. За мужество и героизм, проявленные при выполнении интернационального долга в ДРА, Указом Президиума Верховного Совета СССР Константину Григорьевичу Павлюкову присвоено звание Героя Советского Союза [посмертно].

Редакция.

ся забота о подчиненных, высшая благородность командира за их каждодневный труд.

Пришлось напомнить Филоновичу, что одинаковая ко всем подчиненным требовательность — черта ленинского стиля работы. Она составляет служебный долг каждого командира. Не случайно в Дисциплинарном уставе записано: «Высокая воинская дисциплина достигается: повседневной требовательностью командиров (начальников) к подчиненным...» Без требовательности нет воспитания. И повышение уставной требовательности мы рассматриваем в тесном единстве с воспитательным процессом.

Сразу же хотелось бы в этой связи подчеркнуть, что воинская дисциплина для нас категория прежде всего политическая, нравственная, фундамент которой составляют идейная убежденность воинов, духовная зрелость всего коллектива. В процессе перестройки в подразделениях уже ощущается улучшение индивидуальной работы с учетом человеческого фактора, прибавление ускорения по реализации требований партии об усилении организаторской и политической работы непосредственно в экипажах, отделениях, взводах и ротах. В коллективе становится незыблемым правило: какой бы пост ни занимал коммунист, его служебный и партийный долг — постоянно работать с личным составом, знать людей не понаслышке, а на основании их глубокого изучения, показывать личный пример внимания к человеку.

На первый план мы ставим вооружение марксистско-ленинским мировоззрением самих воспитателей — командиров и политработников. Командование и партком учитывают, что политические знания только тогда дают максимум пользы, когда они превращаются в глубокие убеждения, становятся нашей активной жизненной

позицией. Поэтому стремимся, чтобы все политико-воспитательные мероприятия проводились в тесной связи с жизнью подразделений, чтобы принципиально, конкретно и объективно оценивались их достижения и промахи. Именно в таком ключе и строит, например, свою работу парт-организация, где на учете состоит член КПСС майор С. Обминяный. Здесь коммунисты систематически разъясняют личному составу решения партии и правительства, успехи советского народа в социальном и экономическом развитии страны, ход перестройки, требования присяги и воинских уставов. В этих целях используются разнообразные идейно-воспитательные и организационные мероприятия: лекции, доклады, беседы, собрания, Ленинские чтения, тематические вечера, диспуты, викторины, вечера вопросов и ответов, обмен опытом, показ достижений лучших воинов-связистов, экипажей и взводов.

Благодаря непрерывной, целеустремленной и дифференцированной работе парт-организации с воинами различных категорий достигнут высокий уровень воинской дисциплины. А это помогает личному составу повышать качество и эффективность боевой подготовки. Четкое соблюдение распорядка дня, требований присяги и воинских уставов создает такую обстановку, при которой исключаются нарушения дисциплины. Беседуя с личным составом, заступающим, например, в караул, активисты всегда подчеркивают, что несение караульной службы есть выполнение боевой задачи. Они инструктируют заступающего в наряд партийно-комсомольский актив, своевременно информируют воинов о достижениях лучших солдат и сержантов в несении службы, обобщают опыт отличившихся, участвуют в разборах, призывают личный состав равняться на тех, кто заслужил поощрение. Парторганизация стре-



Авиаторы заступают в караул.

Фото В. МОРДВАНЮКА.

мандиром и политработником, систематически обогащает всех коммунистов передовым опытом партийно-политической работы.

Борьба за образцовый порядок в подразделении ставится во главу угла всей воспитательной работы. При ее планировании на неделю и месяц обязательно предусматриваются мероприятия по пропаганде требований уставов и военной присяги.

В ходе начавшейся в подразделении перестройки покончено с формальным подходом отдельных коммунистов к проведению политико-воспитательных мероприятий. Скажем, раньше поручат кому-то провести беседу или выступить с лекцией. Коммунист прочитает статью в газете или журнале на соответствующую тему и считает себя вполне подготовленным к встрече с подчиненными. Отдачу от такого «мероприятия», конечно, почти никакой. Этот недостаток решили как можно быстрее искоренить. В подразделении обобщили опыт офицеров А. Гордеева, А. Гришаква, которые рассказали сослуживцам о методах подготовки к беседе, лекции, к индивидуальному разговору с воинами.

В процессе воспитания мы стараемся привить человеку стремление не повторять прежних ошибок, быть лучше и чище в нравственном отношении. Создаем такую атмосферу в коллективе, в которой нарушитель глубоко прочувствовал бы глубокое осуждение своего неблаговидного поведения, глубину своей вины перед сослуживцами и командирами. Общественное воздействие на воинов, склонных к нарушениям дисциплины, — большая сила. При ее правильном использовании можно достичь высоких результатов в укреплении воинской дисциплины и образцового уставного порядка в подразделении.

Как известно, воспитание людей — процесс непрерывный, сложный. Здесь мы стараемся не допускать сезонности, кампанийщины. Ведь только повседневная настойчивая воспитательная работа с личным составом, постоянная борьба за крепкую воинскую дисциплину и образцовый уставный порядок приносят желаемые результаты. Но проявляя требовательность к подчиненным, наши офицеры, прапорщики и сержанты стараются быть выскальными прежде всего к себе. Они помнят, что, призывая к исполнительности других, надо прежде всего быть исполнительным самому. Это — закон, которому следует абсолютное большинство офицеров нашего полка, понимая высокую личную ответственность за боевую готовность вверенных подразделений.

Отчетливо сознаем мы и то, что эта работа требует от нас совершенных методических навыков, творческих поисков, инициативы и настойчивости. Яркое, выразительное слово, неказенность мероприятия, связанного с пропагандой и изучением уставов и военной присяги, помогают нам более глубоко и доходчиво раскрывать сущность их социального и правового содержания, доносить до ума и сердца каждого мысль о том, что в этих важных документах выражена политика Коммунистической партии и Советского правительства по вопросам строительства Вооруженных Сил, обучения и воспитания защитников социалистической Родины, торжественно отмечающей свое 70-летие.

★



ЗА ВЫСОКУЮ БОЕВУЮ ГОТОВНОСТЬ

АРГУМЕНТЫ

Майор С. МАНИУКОВ

Паре, которую вел на полигон подполковник В. Клиновский, капризная прикарпатская погода приготовила «вводную». Низкая облачность почти полностью «запечатала» все подходы к объекту удара. Тем не менее на цель крылатые машины вышли безупречно. Вынырнув из облаков, они ударили разящими залпами и в следующий миг растворились в белесой пелене.

Пара была еще в воздухе, а с полигона доложили: поражение снайперское, оценка «отлично».

Листовка-молния с поздравлением направили сама собой. «Сработай на полигоне в таких условиях кто-нибудь другой, — размышлял заместитель начальника политотдела полка капитан М. Варий, — быть бы красочному плакату в считанные минуты. Да только у Клиновского, начальника политотдела полка, такая инициатива — словословие в его адрес — одобрения не вызовет. Ведь то, что для менее опытного летчика — явный успех, для полкового политработника — норма. А значит, громкая реклама здесь ни к чему».

Подполковник неспешно спустился по стремянке на бетонку, снял шлем. Порывистый ветер хлестнул редкими дождевыми каплями, обдал холодом разгоряченное лицо. Но Клиновский не отвернулся. Пристально вглядываясь в далекую линию горизонта, ждал возвращения тех, кто был в воздухе. Для них этот полет, пожалуй, сложнее, чем для него.

Отвлекаясь от раздумий, приметив на асфальтированной дорожке ладную художавую фигуру. По легкой, пружинящей походке узнал своего заместителя. Улыбнулся: «Ишь, не поседал!» В этом уверенном быстром шаге весь он, Мирон Варий, его неугасимый темперамент, боевой характер. Таков и в работе — напорист, собран, скор в делах.

Разительно отличаются друг от друга начальник политотдела и его заместитель. И по возрасту, и по жизненному опыту, и по складу характера. Крупный, атлетического телосложения, неторопливый, основательный в каждом поступке, умудренный двумя десятилетиями службы подполковник и невысокий, порывистый двадцатисемилетний капитан. У одного за плечами солидный стаж политработника и воздушного бойца, у другого — инженерная специальность, комсомольская работа, служба, как говорится, нелетная. И все же они органично дополняют друг друга, поскольку жизненный, армейский опыт и молодой задор слиты воедино с подлинным увлечением делом. Именно эта главная черта — стержень личности — сроднила столь непохожих внешне людей.

Поздоровавшись, коротко обменялись информацией о самых насущных политотдельских заботах. Не кабинетных — аэродромных. Оказалось, заместитель успел побывать и на КДП, и в технико-эксплуатационной части, и с комсомольцами побеседовал, и по стоянкам прошел. С настроем людей, работе актива говорил с знанием дела. Видно, сориентировался правильно — сумел охватить те звенья сложного полкового организма, которыми в тот день начальник из-за собственных полетов уделял меньше внимания. И хотя летная смена в целом прошла успешно двум политотдельцам было над чем по размыслить сообща.

«Болевых» точек в коллективе еще немало. Не все одинаково воспринимаю линию политотдела на коренной перелом в работе, встретившую понимание поддержки командования полка. Клиновский и Варий не раз убеждались, что перестройка ежедневно, ежечасно испытывает каждого авиатора на прочность духа. Памятно им то недавнее время, когда для политотдельцам самим пришлось испытать «перегрузку», вести нелегкий поиск путей преодоления отживших стереотипов мышления и действия.

Случилось так, что состав полкового политотдела в течение короткого времени почти полностью обновился. А сложность задач, напряженный план боевой учебы не оставляли времени для постепенного становления. В те дни подполковник Клиновский как бы находился в «слепом» полете: малейшая неточность — и цель может остаться в стороне. В организации политработы от него требовался, образно говоря, точнейший, всесторонне выверенный штурманский расчет. Политотдельский курс сформулировал четко: устранить бумажно-заседательскую волокиту, максимум времени отдавать живой работе с людьми непосредственно в подразделениях и первичных парторганизациях. Причем не инспектировать, а конкретно помогать активу, лично участвовать в организации дела. И прежде всего на аэродроме — там, где куется боевая готовность.

Главное звено — политико-воспитательную работу с летающим активом, эскадрильскими политработниками — взял на себя. Стиль, методы влияния, подход к людям подполковника Клиновского характеризует такая деталь. Никто в полку не припомнит ни дня кабинетного затворничества начальника политотдела. Привычное рабочее место его — расположенный в учебном корпусе класс партийно-политической работы. Общий для всех политработников и активистов, он оформлен по-рабочему. Стенды лишены

ВЛИЯНИЯ

внешнего глянца. Нет здесь ни затейливых узоров дорогих пород дерева, ни блеска полировки. Привлекает другое — конкретность и емкость содержания материалов наглядной агитации.

Отлажен здесь и учебный процесс. В классе начинается подготовка замполитов к полетам. Планирование, расстановка активистов, поручения каждому из них — все продумывается до деталей. И речь идет отнюдь не о перечне мероприятий, не о «галочках» в планах, а о конкретных людях, их думах, заботах, отношении к службе.

— На бумаге, Олег Иванович, всего не выразишь, — заметил как-то Клинковский в разговоре с замполитом эскадрильи майором О. Зайцевым. — План — лишь расчетный курс, чтобы с намеченного пути не сбиться. А задачи наши, комиссарские, уточнять надо ежедневно.

Зайцев понял: первые фразы — лишь для завязки обстоятельного разговора. Так и получилось.

— Вот завтра, в летную смену, какие трудности предвидятся? — поинтересовался подполковник.

Замполит эскадрильи пожал плечами. Дескать, день в общем-то обычный, каких много.

— А мне кажется, есть повод для беспокойства. С каким настроением молодежь на полеты выйдет? Ведь уже есть предпосылки к летным происшествиям. В причинах разобрались?

— На собрании, как принято, обсудили. И с каждым индивидуально, со всей строгостью.

— «Пропесочили» виновников, значит. А прок? Причины выяснили?

— Да какие здесь особые причины... Случайные промахи по рассеянности молодых вышли. Ведь и предполетная, и тренижки — все четко организуем.

— Кстати, дома у последнего виновника побывали?

— Буквально на днях. С комэском вместе. Жилищные условия приличные, так что жаловаться ему не на что, — уверенно сказал замполит.

— На жену, значит, внимания не обратили, — резюмировал начальник политотдела. — Ведь ребенка ждет... Вот и толкуется: он на полетах, а мыслями дома. Случись что, кто машину вызовет, чтобы в больницу отправить? Свое вспомните...

Зайцев лишь глянул смущенно:

— Не учли... Поправим.

Не знал он, что Клинковский сам уже все учел и поправил. Встретился с активистами женсовета, попросил взять будущую молодую маму под опеку, чтобы не чувствовала себя забытой в четырех

стенах, когда муж на службе.

— Главный фактор — человеческий. От каждого из нас он требует многого. И человечности в том числе. Думаю, завтра найдем время, чтобы с молодежью поговорить без трибуны. И о предпосылках без «песочка», — сказал в заключение Клинковский.

Так строит свою работу сам, такого подхода требует и от подчиненных. На первых порах, пока политотдельцы «врастали» в обстановку, корректировал их работу заданиями на неделю, а иногда и на день. Трудностей было немало. Вот, например, тот же Варий при всей своей деловитости в чем-то не избежал «масштабного» подхода.

— Проще, конкретнее, — рекомендовал ему Клинковский. — Изучайте индивидуальные особенности людей.

И тут же обговаривали будущий день до мелочей.

Правда, начальник политотдела понимал, что мера эта вынужденная, временная. Ведь если политработник превратится лишь в исполнителя-администратора, серьезной отдачи от него не жди. Поэтому-то в один из дней прямо поставил вопрос:

— Говорим о перестройке много, но как перестраиваемся на деле?

— Пока кое в чем вместо дела одни рекомендации, — недовольно вздохнул капитан Варий. — Сколько твердим: начни с себя. А персональная оценка пока внедряется со скрипом. Значит, пустословим, а не дело делаем!

«Вот те на...» — Клинковский даже головой покачал озабоченно. — Хватил через край! В части без году неделя, а уже все постиг. Поднахватался модных формулировок. Сейчас небось пойдет сыпать фактами да фамилиями — клеймить виновных.

Еще раньше, когда узнал, что на должность заместителя предлагают старшего инструктора отделения комсомольской работы политотдела ВВС округа, шевельнулось сомнение: не придет ли в полк верхогляд, считающий своим делом лишь фиксацию недостатков. И теперь мыслей своих не торопился высказывать. Решил дослушать, к чему капитан клонит.

— Кто виноват? — Варий чуть помедлил. — Зам, конечно, в первую голову, — сказал о себе в третьем лице. — Понадеялся, что рекомендации все враз выполнят, а дело до конца не довел. Взять те же собрания — не везде по-новому проводят. А экраны индивидуальной оценки?..

Да, вопрос не праздный, а, пожалуй, на сегодняшний день один из важных — обеспечение авангардной роли и личной примерности коммунистов. Казалось бы,

Июньский (1987 г.) Пленум ЦК КПСС подчеркнул, что сейчас особенно важно и необходимо усилить партийное влияние на всех направлениях перестройки, обеспечить умелое руководство общественными процессами, разработку новых творческих подходов в партийной работе, направленной на дальнейшее повышение боевой готовности подразделений. О том, как авиаторы выполняют это указание партии, пойдет речь в серии очерков из истребительно-бомбардировочного авиационного полка.

политотдел сделал все необходимое: и партийные документы, указания вышестоящих политорганов с политработниками и активистами обстоятельно проштудировали, и свои рекомендации выдали под запись, и сами политотдельцы на партсобраниях выступали — убеждали, подсказывали, призывали. Достаточно ли этого? По меркам сегодняшнего дня — нет. Ведь главное не количество мероприятий, а конечный результат.

— Самобичиванием заниматься, пожалуй, ни к чему. Недоработки общие. Значит, всем вместе и дело поворачивать. Какие будут предложения? — сказал Клинковский.

Капитан Варий словно только и ждал этого вопроса:

— Не все пока суть наших задумок ухватили. Отсюда и формализм в работе. Нужно в эскадрильях, в первичных поработать. Плюс совет секретарей использовать, их точку зрения выслушать.

Прав заместитель. Первичным парторганизациям политотдел рекомендовал ряд новых форм работы. Например, по некоторым повесткам собрания проводить без доклада; оглашение проектов постановлений не в конце, а в начале обсуждения. Короткие выступления и предложения не с трибуны, а с места — уже приживаются. Коммунисты быстро уловили, что новизна здесь отнюдь не только внешняя. Ведь по отдельным набравшим вопросам докладывать общезвестное — все равно, что воду в ступе толочь. Нужен максимум конкретности и свободы в обмене мнениями. Отрадно, что в этом вопросе наметился положительный сдвиг. А вот с персональной оценкой...

Не всем она по душе. Доходило и до конфликтов. Памятно начальнику политотдела столкновение мнений вокруг предложения заслушать заместителя командира части по ИАС подполковника Н. Бреймурова не на бюро, а на собрании первичной парторганизации управления. Довелось услышать и предостерегающие советы авторитетных товарищей: мол, ни к чему поступки столь солидного руководителя прилюдно обсуждать, как бы это на авторитете не сказалось. Пришлось подполковнику Клинковскому отстаивать позицию политотдела и первичной парторганизации. Принципиальный и открытый



ДИНАСТИЯ «СОЮЗОВ»

И. МИНЮК

В 1960 году, на заре практического освоения космического пространства, в ОКБ под руководством С. П. Королева были сформулированы предложения по созданию средств для орбитальной сборки. Подчеркивалось, в частности, что одна из важнейших задач, стоящих тогда перед техникой, — решение проблемы сближения и сборки космических аппаратов на орби-

тах искусственных спутников Земли. Отмечалось, что обслуживание постоянно действующих пилотируемых спутников (смена экипажа, доставка продовольствия, специального снаряжения и др.) связано с регулярным использованием процессов сближения и стыковки на орбите, освоение которых позволит в случае необходимости осуществлять спасение экипажей

пилотируемых спутников и космических кораблей. Для реализации этой программы в 1962 году были начаты работы по созданию пилотируемого космического корабля «Союз», оснащенного необходимыми бортовыми системами, предназначенными для сближения и стыковки.

Эксплуатация кораблей «Союз» началась в 1967 г., и в течение

двух лет реализовывались автоматические режимы поиска и сближения, ручное причаливание и стыковка, что дало возможность создать на орбите первую связку пилотируемых космических кораблей «Союз-4» и «Союз-5». В ходе полета экипаж осуществил переход из одного корабля в другой через открытое космическое пространство. Одновременно про-

разговор о личных качествах коммунистического руководителя все же состоялся. Бреймуру он помог найти правильную линию поведения, наладить взаимоотношения с подчиненными. И резонанс в коллективе вызвал немалый — показал силу, эффективность полной, без недомолвок, гласности.

Этот случай не был исключением. Число заслушиваний отчетов коммунистических руководителей, политработников, партийных секретарей и комсомольских вожakov в политотделе и в первичных парторганизациях заметно возросло, стало повседневной практикой. Причем вопрос при заслушивании ставится четко: об упущениях в работе на конкретном участке, а также анализ ростков нового, обобщение передового опыта.

Но это лишь одна сторона проблемы. Не менее важна и другая — ежемесячная персональная оценка работы всех без исключения коммунистов на партийных собраниях. С ней дело обстоит сложнее.

Хотя рекомендации политотдела, казалось, усвоили все, но секретарь бюро управленческой парторганизации офицер В. Заболотный упорно «забывал» выносить этот вопрос на партийную трибуну.

Да и стоило ли ожидать другой реакции, если на одном из собраний он во всеуслышание заявил: «Что касается перестройки, то я лично давно уже перестроился». Между тем в парторганизации управления есть и персональные дела, и решения, принятые, но оставшиеся лишь на бумаге.

Не случайно упомянул Варий в разговоре с начальником политотдела и об экранах ежемесячной оценки личной примерности коммунистов в службе и общественной работе. Цель ясна — полная гласность. А вот как воплотить ее в конкретную форму?

Первые варианты оказались весьма перусложненными — записи, цветные ромбики, квадратики, кружочки. Получился не экран, а какой-то ребус. Отсюда невысочая его польза. Посоветовавшись, решили изменить форму подачи материала.

Сейчас диапазон оценки каждого коммуниста включает выполнение постоянных поручений в выборных органах, участие в работе партийной и комсомольской организаций. Отдельно освещается его политико-воспитательная, агитационно-пропагандистская, культурно-просветительная работа. Учтены дисциплинированность и

исполнительность, предпосылки к летным происшествиям, качество обеспечения полетов. А для простоты восприятия, наглядности активность отмечается красным цветом, пассивность — синим. Взгляни даже мельком и сразу увидишь, кто по какую сторону баррикад в отношении к общим заботам находится, как воспринимает перестройку — выжидает или действует.

В один из дней, когда политотдельцы обсуждали план работы, подполковник Клиниковский озабоченно заметил:

— В партийной работе перемены есть. А вот комсомол... — И обращаясь к старшему лейтенанту В. Шабаршову, своему помощнику по комсомольской работе, спросил: — Никак раскататься не может?

— Почему же? — решительно возразил тот. — Персональную оценку работы, собрания по-новому — все перенимаем.

— А может быть, просто копируете? — поинтересовался Варий.

— Не только... Есть и свое. Взять хотя бы инициативу первой эскадрильи. А переключка с фронтовым днем?..

Возражения комсомольского вожак были в общем-то не беспочвенными. Ини-

водилась широкая программа исследований и экспериментов с целью изучения работоспособности человека в условиях длительного воздействия невесомости и других факторов космического полета, а также отработки средств обеспечения длительных полетов.

Полученный опыт позволил перейти к созданию орбитальных станций и второму этапу жизни «Союза» как транспортного средства для обслуживания станций типа «Салют». На корабле провели ряд доработок и установили новый стыковочный узел типа штырь—конус, обеспечивший герметичное соединение отсеков корабля и станции, а также стыковку электрических и гидравлических коммуникаций. Впоследствии его оснастили дополнительными системами и скаффандрами для защиты экипажа от разгерметизации. В таком виде двухместный корабль «Союз» эксплуатировался до середины 1981 года, обслуживая в том числе и программы «Интеркосмос» и ЭПАС.

Опыт применения корабля «Союз» и станций «Салют» показал необходимость дальнейшего повышения эффективности орбитальных комплексов не только в части увеличения длительности работы станций, расширения программ и сферы исследований, но и в части расширения возможностей транспортного корабля, повышения безопасности экипажа, улучшения эксплуатационных характеристик.

Для решения этих задач на базе «Союза» был создан новый корабль — «Союз Т». Оригинальные конструкторские решения позволили увеличить числен-

ность экипажа до трех человек. Корабль оснастили новыми бортовыми системами, в том числе вычислительным комплексом, объединенной двигательной установкой, солнечными батареями, системой жизнеобеспечения, дававшей возможность гибко реагировать на время автономного полета.

Особое внимание конструкторы обратили на обеспечение высокой надежности и безопасности полета. Корабль позволял вести управление в автоматическом и ручном режимах, включая участок спуска, даже в такой тяжелой расчетной нештатной ситуации, как разгерметизация на орбите спускаемого аппарата корабля. Время полета «Союза Т» в составе станции было доведено до 180 суток.

Правильность заложенных новых технических решений со всей полнотой проявилась в ходе полета космонавтов В. Джанибекова и В. Савиных к «Салюту-7», находившемуся в свободном дрейфе. После стыковки корабль своими ресурсами дал возможность экипажу провести восстановительный ремонт станции. Другим не менее ярким примером служит перелет космонавтов Л. Кизима и В. Соловьева со станции «Мир» на «Салют-7» и обратно с перевозкой грузов массой до 400 кг.

Дальнейшее развитие космической программы СССР с целью создания постоянно действующего орбитального комплекса со специализированными модулями научного и народнохозяйственного назначения потребовало усовершенствования корабля «Союз Т». Перед разработчиками стояла задача обеспечить совместимость корабля

со станцией «Мир», повысить его энергетические возможности и усовершенствовать бортовые системы.

При проектировании станции «Мир» было признано целесообразным не проводить ее встречную ориентацию на корабль в период сближения и стыковки. Это решение связано с тем, что по мере оснащения станции модулями будут расти ее размеры, масса и моменты инерции, а с ними и потребные управляющие моменты, а значит, и затраты топлива. Вот почему вместо «Иглы» появилась новая дублированная система измерения параметров относительного движения — «Курс». Бортовой вычислительный комплекс корабля, используя информацию системы «Курс», реализует посредством включения тех или иных двигателей оптимальную, с точки зрения расхода топлива, траекторию сближения с облетом станции, причаливанием и стыковкой к выбранному стыковочному узлу.

Было также решено для экономии топлива станции отказаться от коррекции прохождения ее трассы через точку выведения корабля. Это привело, с одной стороны, к увеличению времени дальнего сближения до двух суток, а с другой — к экономии топлива на корабле.

Необходимость повышения энергетики космических транспортных средств обусловлена тем, что корабль «Союз Т» обеспечивал доставку экипажа из трех человек только на орбиту высотой порядка 300 км. А ведь устойчивая орбита станции лежит выше 350 км. Опускание станции «Мир» до 300 км, учитывая ее дальнейшее нара-

щивание, небезопасно и экономически неоправданно.

Выход был найден за счет снижения «сухой» массы корабля, применения для парашютных систем более легкого высокопрочного материала и новой двигательной установки системы аварийного спасения. Это позволило довести высоту стыковки трехместного корабля «Союз ТМ» со станцией «Мир» до 350—400 км и увеличить массу доставляемого груза.

Одновременно шло совершенствование его бортовых систем, в том числе радиосвязи для переговоров экипажа с Землей, измерителей угловых скоростей, двигательной установки с секционированным хранением запасов топлива, а также теплозащитной одежды космонавтов. Необходимо отметить, что «Союз ТМ» в составе орбитального комплекса может резервировать некоторые функции станции. Так, он в состоянии проводить необходимую ее ориентацию и подъем орбиты, осуществлять электропитание, а его система терморегулирования способна сбросить избыток тепла, образовавшегося на орбитальном комплексе.

После завершения экспериментальной отработки сначала «Союз ТМ-2», а затем «Союз ТМ-3» обеспечили работу космонавтов Ю. Романенко, А. Лавейкина и советско-сирийского экипажа на борту орбитального комплекса «Мир». Славная династия «Союзов» продолжает свою деятельность на благо человека в таком трудном деле, как освоение космического пространства в мирных целях.

циатива «Каждому вылету — комсомольскую гарантию качества» — начинание полезное. И перекличка дает ощутимый эффект. Тем не менее Клиновский не удержался от замечания:

— Найти новое — лишь полдела. Нам не форма сама по себе важна, а конечный результат. Давайте разберемся, в чем он заключается, какая нужна помощь комсомолу?

Не откладывая, спланировали работу партийного и комсомольского актива на аэродроме. Вместе со специалистами группы объективного контроля оперативно оформили похвальные листовки имени фронтовиков-однопольчан Героев Советского Союза А. Башты, А. Валеева и выпуск информационных бюллетеней «Перекличка с фронтовым днем».

— Есть еще одна мысль, — заметил как-то пропагандист политотдела майор А. Нафиков. — Скоро молодых техников к самостоятельной работе допустят. Вот здесь-то и комсомольская гарантия проверки делом пройдет.

— А ведь опыт у нас уже есть, — поддержал его подполковник Клиновский. — Недавно лейтенантов в первый самостоятельный полет выпустили. Надо и для

техников этот день сделать таким же торжественным.

Клиновский, Шабаршов и Варий позаботились о том, чтобы опыт комитета комсомола первой эскадрильи, возглавляемого старшим лейтенантом В. Кашиковым, стал общим достоянием.

В тот день, когда отмечалась годовщина образования полка, состоялась митинг и торжественное собрание. Каждого молодого техника поздравили персонально, вручили памятные адреса с товарищескими пожеланиями.

Основания для праздничного настроения у авиаторов были веские — по итогам очередного периода обучения полк признан лидером социалистического соревнования среди авиаторов-прикарпатцев. Эту весть накануне полкового праздника привезли с заседания Военного совета ВВС округа командиры и начальник политотдела. На том заседании подполковнику В. Клиновскому был вручен орден Красной Звезды.

Через некоторое время стало известно, что начальник политотдела приглашается для заслушивания в политотдел ВВС окру-

га. Оно могло показаться «безоблачным», ведь обязательства полк выполнил, оценки личный состав получил высокие, число дисциплинарных проступков уменьшилось в полтора раза, налет возрос на 18 процентов. И в партработе проверяющие отметили немало нового. Да только сам Клиновский оценивал влияние политотдела с иных, более жестких позиций. Не считая нужным на заслушивании даже упомянуть об успехах. Когда предоставили ему слово, обрисовал точки приложения сил политработников полка, честно и открыто заявил о недостатках.

— Механизм торможения еще действует, его сломать нелегко... — и стал говорить о трудностях в перестройке мышления людей, о барьерах на пути нового.

Говорил однозначно, даже, может быть, чересчур категорично. Потому что был убежден: свежий ветер перемен в полку должен окрепнуть, набрать силу.

Когда верстался номер, в редакцию пришло сообщение, что подполковник В. Клиновский назначен на вышестоящую должность.

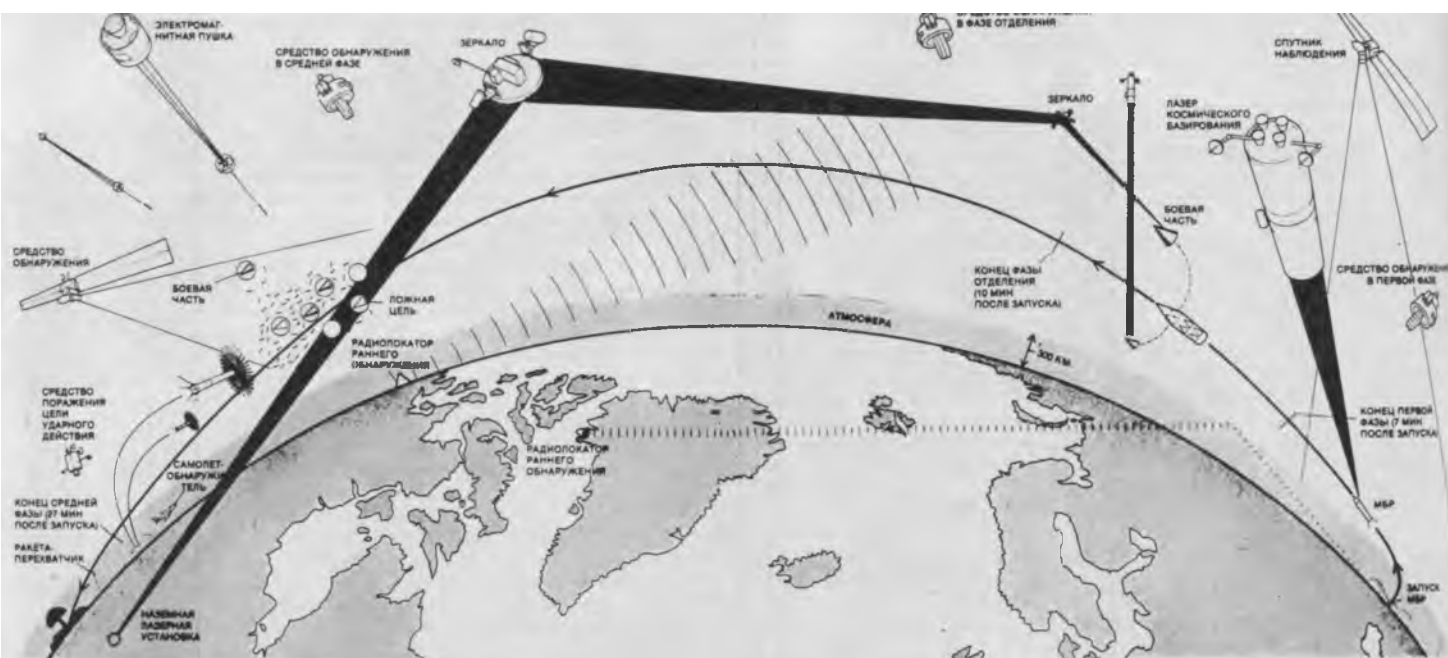


Схема построения эшелонированной системы противоракетной обороны.

ОРБИТАЛЬНЫЙ АРСЕНАЛ ПЕНТАГОНА

СОИ: РЕАЛЬНОСТЬ И МИФЫ

Полковник М. СЕРГЕЕВ,
полковник в отставке О. ФРАНЦЕВ

23 марта 1983 года, объявляя о начале разработки средств широкомасштабной противоракетной обороны, американский президент провозгласил, что-де СОИ поможет человечеству «подняться выше поддержания отношений с другими странами... на основе угрозы их существованию», что люди впервые смогут «жить спокойно», потому что ядерное оружие сделает-ся «бессильным и устаревшим». Короче — годным только на слом. Сегодня большинству людей ясно, кого и что имел в виду Рейган, произнося эти высокие слова. В мире, где будет царить американская СОИ, «жить спокойно» смогут только США, ну а «бессильным и устаревшим» предполагается сделать ракетно-ядерное оружие СССР. Об этом прямо и откровенно говорится во временном положении недавно созданной в США Организации стратегической оборонной инициативы: «Конечная цель СОИ заключается в том, чтобы свести на нет угрозу удара ядерных баллистических ракет» (советских, разумеется. — Авт.).

Насколько же близко к желанной цели продвинулись сегодня идеологи и разработчики широкомасштабной системы противоракетной обороны в США?

Исследования и разработки в области создания средств поражения сосредоточены в двух основных направлениях: это оружие направленной энергии (лазерное, пучковое, ЭМИ-оружие) и оружие кинетической энергии. В июне этого года журнала «Авиация и космонавтика» подробно ознакомил читателей с принципами устройства и применения рентгеновских лазеров с ядерной накачкой и ЭМИ-оружия. Поэтому рассказ об оружии направленной энергии мы начнем с химического лазера на фтористом водороде, источником энергии которого служит химическая реакция между фтором и водородом. Она-то и образует инфракрасное излучение в диапазоне длин волн от 2,6 до 3 мкм. Реакция осуществляется в резонаторе, через который со сверхзвуковой скоростью прокачивается рабочая газовая смесь.

Анализируя ход разработки в США химических лазеров, специалисты указывают на ряд недостатков и трудностей, которые вносят неопределенность при оценке эффективности использования этих лазеров для СОИ. Так, требуемые для лазерных косми-

ческих станций значения мощности излучения должны быть почти на три порядка выше достигнутых — несколько сот мегаватт вместо 2 мегаватт, как у проходящего наземным испытанием химического лазера типа «Альфа». Недопустимо велики еще габаритно-массовые характеристики химических лазеров, делающие проблематичным их доставку на орбиты: масса одной станции с необходимым запасом лазерного топлива будет достигать нескольких тысяч тонн.

Предсказывается вероятность возникновения помех функционированию боевой космической станции с химическим лазером вследствие образования и накопления вокруг нее облака из отработанной газовой смеси, что может привести к поглощению излучения окружающим газом и «ослеплению» систем слежения и нацеливания. Под вопросом и возможность обеспечения угломестной стабильности станции в условиях ее вибраций, перемещения и разворотов реактивной тягой движущейся со сверхзвуковой скоростью газовой смеси в момент «выстрела».

Указанных недостатков можно было бы избежать при наземном базировании химического фтористоводородного лазера. Однако это исключено, так как излучение HF-лазера полностью поглощается тропосферой. Американские специалисты ищут выход в создании лазера на фтористом дейтерии — DF-лазера, у которого излучение приходится на интервал длин волн 3,6—4 мкм, пропускаемых атмосферой практически без потерь. Следовательно, он может поражать цели как из космоса, так и с Земли. Габаритно-массовые характеристики лазера этого типа аналогичны лазеру на фтористом водороде.

В эксимерных лазерах активной средой являются некоторые химические соединения инертных газов, например хлористых и фтористых аргона, криптона, ксенона, находящихся в нестабильном, возбужденном состоянии. В такое состояние газовые смеси могут переводиться путем нагрева от внешних источников: пучка электронов электрического разряда, нейтронов от ядерного реактора или накачки ядерным взрывом.

Особенность эксимерного лазера заключается в том, что после «выстрела» газовая смесь продолжает некоторое время находиться в сильно разогретом состоянии и ее нельзя использовать для повторного процесса, пока она не остынет. Это обстоятельство является одним из основных, исключающих раз-

По материалам иностранной печати.

мещение эксимерных лазеров на боевых космических станциях, так как для обеспечения скорострельности такую станцию необходимо оснастить несколькими лазерами с последовательным включением (и соответственно последовательным остыванием) каждого блока. Это резко увеличит габариты и массу станции.

К неприятию увеличению массы станции приводит также необходимость иметь на ее борту высокоэнергетическую установку для накачки лазера, например ядерный реактор. Поэтому разработчики СОИ отдают предпочтение наземному варианту базирования эксимерных лазеров с нацеливанием их на космические объекты при помощи системы переотражающих зеркал космического базирования.

В последнее время в США получили значительное развитие научно-исследовательские работы в области лазеров на свободных электронах (ЛСЭ). Так же, как и эксимерные, это лазеры типа «земля—космос». Основой их служит линейный ускоритель электронов. При прохождении пучка электронов через особое устройство с магнитной системой, так называемый виглер, электроны начинают колебаться в направлении, перпендикулярном направлению пучка, выделяя при этом энергию в виде фотонов. Таким образом возникает когерентное лазерное излучение.

Благодаря возможности изменять энергию электронов диапазон рабочих длин волн лазера на свободных электронах может быть очень широк — от инфракрасной до рентгеновской областей спектра. Однако для получения излучения в ближней инфракрасной области спектра (длина волны ~ 1 мкм), которая с точки зрения прохождения луча через атмосферу считается оптимальной для решения задач ПРО, требуется электронный пучок с энергией несколько сот Мэв. По оценкам американских специалистов, такие мощности достижимы теоретически уже в ближайшие годы, поэтому ЛСЭ рассматривается как основной кандидат при создании системы оружия направленной энергии для поражения ракет на активном и среднем участках траектории.

Журнал «Авиэйшн уик энд спейс технолоджи» сообщает, что на полигоне Уайт-Сэндз планируется строительство экспериментальной лазерной установки на свободных электронах для проведения экспериментов по поражению наземных и воздушных целей, высотных ракет и спутников на орбите. Установка будет включать ускоритель электронов длиной 730 м с максимальной энергией пучка до 300 Мэв, 200-метровый виглер, крупногабаритную адаптивную оптическую систему для наведения лазерного луча. Зарубежных военных специалистов удручают огромные габариты и масса лазерной установки.

В боевом варианте система оружия на основе ЛСЭ должна включать около 25 географически разнесенных наземных позиций с лазерами и крупногабаритные зеркала космического базирования для переотражения луча на цели. По оценке опубликованного в США доклада комиссии Флетчера, достигнутые яркости излучения лазеров всех типов пока еще в миллионы раз слабее, чем требуется для создания эффективного оружия.

Применение пучкового оружия основано на способности пучков частиц высоких энергий при облучении цели, например боеголовки ракеты, вызывать радиационное поражение полупроводниковой радиоэлектроники и даже тепловые разрушения ее отдельных конструктивных элементов. Для пучкового оружия космического базирования предпочтение в настоящее время отдается пучкам нейтральных частиц (атомов водорода или дейтерия), которые не будут отклоняться в космосе под воздействием геомагнитного поля и расфокусироваться в результате электростатического расталкивания одноименно заряженных частиц. По расчетам специалистов Лос-Аламосской лаборатории, где сосредоточены основные исследования по пучковому оружию, его применение эффективно на высотах не ниже 200—250 км (то есть в вакууме) при радиусе поражения около 1000 км.

В качестве наиболее вероятного способа боевого применения пучкового оружия рассматривается поражение ракет и отделившихся боеголовок на активном и среднем участках траектории. При этом, поскольку поток частиц практически неограничен и не нужно удерживать пучок на цели длительное время, его можно использовать для поражения групповых целей с быстрым перенацеливанием пучка.

Основной проблемой при создании пучкового оружия космического базирования считается создание легких, компактных ускорителей и источников энергии с высоким КПД. Указывается, в частности, что находящаяся в разработке ядерная реакторная установка космического базирования SP-100 мощностью в несколько сот киловатт не обеспечит потребностей этого оружия.

В последнее время в качестве первого практического шага на пути создания пучкового оружия предлагается использование его для ранней селекции целей. Причем считается, что оно будет более перспективным, чем радиолокаторы или инфракрасные датчики. Например, указывается, что замаскированная боеголовка, помещенная в надувной оболочке с металлическим покры-

тием, будет воспринята радиолокатором как ложная цель. При облучении же такого объекта пучком нейтральных частиц боеголовку можно обнаружить. Для проведения натурных экспериментов по селекции целей в начале 90-х годов ВВС США планируют вывести в космос ускоритель пучка нейтральных частиц, спутник-мишень и спутник, оснащенный регистрирующей аппаратурой. Масса ускорителя около 20 т, длина 30—36 м. Для вывода на орбиту будет использован МТКК «Спейс шаттл».

Оружие кинетической энергии — это в основном ракеты-перехватчики с двигателями на химическом топливе и системой самонаведения. Их предлагается использовать как с космических платформ для борьбы с ракетами на активном участке траектории их полета, так и с Земли для перехвата боеголовок на конечном участке полета. Стоимость этой программы огромна, эффективность поражения боеголовок на конечном участке их полета 16 процентов. Таковы выводы специалистов.

С целью обеспечения поражения боеголовок на среднем (баллистическом) участке полета, когда в результате разделения количество целей возрастет по меньшей мере на порядок, предполагается помимо боевых систем направленной энергии применять скорострельные электромагнитные пушки космического базирования. Идея электромагнитной пушки заключается в использовании электромагнитной системы, в которой давление бегущего магнитного поля разгоняет движущийся по направляющему снаряд до гиперзвуковых скоростей порядка 10—20 км/с. В качестве разгоняемых поражающих элементов могут быть баллистические пластиковые снаряды.

В настоящее время эксперименты в области боевых электромагнитных систем сосредоточены в основном на достижении высоких скоростей и ускорений разгона снарядов. В зарубежной печати сообщается, что на наземных электродинамических ускорителях массы — прототипах боевых систем достигнуты скорости полета снарядов массой 100 гр около 4—4,5 км/с.

Однако проблема создания боевой электромагнитной пушки не ограничивается только достижением высокой скорости полета снаряда. Остаются открытыми вопросы возможности значительного уменьшения линейных размеров (несколько сотен метров) электромагнитных ускорителей, а также непомерно большой массы их энергосистем, которая может достигать нескольких сотен тонн. В чисто теоретическом виде рассматриваются и сложные проблемы обеспечения точности стрельбы и перенацеливания электромагнитной пушки при ее базировании в космосе.

Как показывают материалы иностранной печати, оценки зарубежных, в том числе и американских, специалистов, на пути создания широкомасштабной системы ПРО с элементами космического базирования стоят значительно большие трудности, чем предполагалось. Даже в ключевом компоненте перспективной ПРО — вопросе разработки средств поражения, несмотря на отдельные научно-технические успехи, не удалось, как это отмечается в одном из докладов в сенате США по СОИ, обеспечить радикальных достижений («прорывов»), о которых объявляло Управление по программе СОИ. Более того, выявилось еще огромное количество сомнительных и неизвестных факторов, которые так и останутся неизвестными после развертывания системы ПРО, поскольку адекватные испытания некоторых компонентов, прежде всего таких, как рентгеновские лазеры, в реальных условиях невозможны.

В последнее время по мере накопления опыта и более глубоких оценок всей совокупности проблем СОИ эксперты во многих странах приходят к выводу, что основные трудности в создании широкомасштабной ПРО будут связаны не столько с разработкой боевых компонентов системы — средств поражения, сколько с обеспечением боевого функционирования этих компонентов и эффективности системы в целом. Судя по высказываниям и оценкам, публикуемым в прессе, еще большую озабоченность у идеологов и разработчиков ПРО вызывают, по-видимому, проблемы обеспечения выживаемости системы и ее отдельных элементов, поскольку все большее число даже американских специалистов считают это недостижимым.

Таким образом, большинство ученых, политиков и военных специалистов США сходятся на том, что многозвенная широкомасштабная система противоракетной обороны с элементами космического базирования — утопия, несбыточная «мечта» президента и она никогда не будет создана в том виде, в котором он себе ее представляет. Многие специалисты убеждены, что это будет «линия Мажино» в космосе, которую русские прорыват не станут. Они легко ее обойдут, например, путем массового запуска крылатых ракет, отразить атаку которых разрабатываемая в США система будет не в состоянии. Следовательно, слова президента сделать ядерное оружие «бессильным и устаревшим» — пустой звук. Космические виды оружия могут привести лишь к дестабилизации стратегической ситуации в мире, к новому витку гонки вооружений.

СССР—СИРИЯ: ПОЛЕТ НА КОМПЛЕКС «МИР»

ПОДГОТОВКА В СОСТАВЕ ЭКИПАЖЕЙ

С января 1987 года началась непосредственная подготовка сформированных экипажей. Сформированных, но еще не сложившихся. Вначале это были просто две группы людей, объединенных общей задачей. В процессе совместной работы установилась атмосфера доброжелательности, взаимного уважения. Космонавты прониклись высокой ответственностью за общее дело, всегда были готовы прийти на помощь друг другу. И в том, что экипажи сложились, безусловно, заслуга их командиров — А. Викторенко и А. Соловьева.

Успех космической экспедиции не мыслим без тщательной отработки и доведения действий космонавтов до автоматизма еще на Земле. В этом им помогали методисты, инструкторы, все, кто готовил и обеспечивал полет. Каждый внес свой вклад в общее дело.

К примеру, инструкторы А. Манюхин и И. Сохин отвечали за отработку программы полета транспортного корабля. Они на протяжении многих месяцев работали с экипажами, вместе с ними «сдавали» экзамен на комплексной тренировке. Сопровождали их на космодроме вплоть до посадки в лифт на стартовой площадке. Контролировали действия космонавтов в кабине корабля и, если надо было, помогали им советом. А затем после возвращения экипажа на Землю все вместе писали отчет. Специалисты по подготовке на тренажерах Б. Ельцев, В. Боярчик, В. Осокин помогали оттачивать навыки в стыковке, расстыковке и посадке, отрабатывать все основные этапы полета.

Мне довелось присутствовать на тренировке, когда опытный специалист А. Белозеров отрабатывал с командиром основного экипажа меры безопасности при выполнении причаливания и стыковки в ручном режиме. Умелые командиры при хорошем пространственном воображении выходят к стыковочному узлу по кратчайшему пути. Так поступал и А. Викторенко.

Позывной для основного экипажа был выбран «Витязь». Древнерусское значение этого слова — храбрый воин, богатырь. Выбором позывного был удивлен и обрадован Мухаммед Ахмед Фарис, ведь витязь по-сирийски — фарис. Заметим, что обычно позывной дается командиру при его первом полете. В дальнейшем, сколько бы раз он ни летал, позывной остается за ним. За остальными членами экипажа он закрепляется только на время полета, так что у бортинженера и исследователя каждый раз будет новый позывной.

На 4 и 5 июля была запланирована комплексная тренировка основного и дублирующего экипажей, которая подводила итоги работы космонавтов и специалистов Центра. Накануне экипажи прошли медицинскую комиссию, сдали экзамены, а их около сорока. И вот теперь на комплексной тренировке космонавтам предстояло в сжатый срок как бы прожить семидневную программу полета, включающую в себя все его основные этапы.

Экипаж занял свои места в кабине корабля. Начинается набор исходного состояния, проверка герметичности, радиосвязи и т. д. С пульта вводятся то штатная, то нештатная ситуации. Фиксируется правильность действий и реакция членов экипажа на различные этапы полета. Больше всех волнуются инструкторы, ведь в этом случае, как заметил И. Сохин, знаешь, видишь всю ситуацию, но не имеешь права что-то подсказать, а динамика тренировки нарастает.

По окончании ее авторитетная комиссия сделала заключение: оба экипажа показали полную готовность к полету.

Впереди Байконур.

Г. ГЛАБАЙ.

ЗА ДЕВЯТЬ ДНЕЙ ДО СТАРТА

13 июля с подмосковного аэродрома поднялись в воздух два самолета с экипажами космонавтов, инструкторами Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина и медицинским персоналом. Москва проводила дождем, а казахстанская степь, обычно выжженная в июле, на этот раз встретила зелено-желтым ковром. На Байконуре временами тоже шли дожди.

Продолжение. Начало в № 10.

Автобусы проследовали к гостинице по улицам Ленинска — города покорителей космоса. Перед входом в гостиницу «Космонавт» вывешен приветственный транспортант на русском и арабском языках. А ниже, прямо на двери, табличка: «Внимание. У нас обсервационный режим. Посторонним вход запрещен». С этого дня медицинский персонал строго следит за здоровьем не только самих космонавтов, но и всех вступающих с ними в контакт.

В тот же день экипажи приступили к предстартовой подготовке. Началась она с примерочных испытаний спецснаряжения и осмотра рабочих мест транспортного корабля «Союз ТМ-3». Космонавты надели скафандры, убедились в их герметичности. Заняв свои места в корабле, проверили систему радиосвязи, оценили удобство размещения оборудования в спускаемом аппарате и бытовом отсеке, ознакомились с составом груза, выводимого на орбиту транспортным кораблем.

Утром следующего дня медики провели с ними последнее занятие по оказанию само- и взаимопомощи средствами бортовой медукладки, еще раз напомнили о заболеваниях, специфических для условий космического полета: переутомлении, нервных расстройствах, вызываемых стрессовыми ситуациями, ожогах глаз ультрафиолетовым излучением, попадании в глаза инородных тел, вестибулярных расстройствах, особенно характерных для периода адаптации к невесомости.

Затем специалисты напомнили космонавтам о порядке и особенностях научных экспериментов.

После их консультации состоялись тренировки на специали-



Космонавты А. Викторенко, А. Александров и М. Фарис во время предполетной тренировки.

Фото из архива Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина.

зированном тренажере ручного сближения и причаливания. По программе полета транспортного корабля «Союз ТМ-3» при штатном ходе процесса сближения космонавты контролируют работу бортовой автоматики и в случае отказа бортового цифрового вычислительного комплекса или радиотехнической системы сближения «Курс» должны быть готовы взять управление на себя, вручную сблизиться и состыковаться со станцией «Мир». В период предстартовой подготовки они занимались на этом тренажере ежедневно для поддержания приобретенных навыков в ручном управлении транспортным кораблем.

Как и в Звездном городке, космонавты охотно занимались физической подготовкой. Но в предстартовый период подбирались упражнения, повышающие устойчивость организма к воздействию неблагоприятных факторов космического полета. Это прежде всего различные вращения, наклоны и повороты, способствующие укреплению вестибулярного аппарата. На ортостоле, например, ноги человека оказываются выше головы, что вызывает приток крови к голове — явление, характерное для невесомости. А по вечерам, чтобы снять накопившуюся за день усталость, проводился гидромассаж.

15 июля рабочий день начался с консультации по системам обеспечения жизнедеятельности. Специалисты рассказали об особенностях обслуживания станции «Мир» и научного модуля «Квант», о плане профилактических, ремонтных работ и тестовых проверок оборудования на время экспедиции посещения.

Значительная часть времени отводилась и работе с космонавигационными и звездными картами. Они содержат звездную и планетную обстановку на 10 суток, то есть на все время работы советско-сирийского экипажа. Космонавигационные карты служат для привязки подспутниковой точки в случае отказа бортового навигационного глобуса, что особенно важно для возвращения на Землю.

На следующий день было проведено всестороннее клинико-физиологическое обследование (КФО) экипажей. Важное место в нем занимало снятие суточной электрокардиограммы, которая позволяет судить о состоянии центров регуляции сердечно-сосудистой системы. На борту комплекса «Мир» членам советско-сирийского экипажа предстояло провести медицинские исследования «Кардиография», цель которых — контроль за состоянием сердечной деятельности на различных этапах полета. Вот почему после завершения КФО специалисты по медицинским экспериментам дали космонавтам консультации по выполнению наиболее важных исследований на борту комплекса «Мир» с использованием аналогов бортовой научной аппаратуры.

Затем провели тренировку по взаимодействию стартовой службы космодрома, командно-измерительного комплекса и Центра управления полетом на этапе выведения транспортного корабля «Союз ТМ-3» на орбиту. Она показала готовность всех служб к пуску.

С 17 июля врачи запретили членам советско-сирийских экипажей играть в теннис: даже малейшая травма теперь недопустима. Для поддержания физической формы им разрешили бег ивольные упражнения.

После физических занятий космонавты вместе с инструкторами еще раз просмотрели бортовую документацию, программы полета корабля «Союз ТМ-3» и совместной деятельности на борту комплекса «Мир» основной экспедиции и экспедиции посещения, выполнили так называемый «подъем» бортовой документации, то есть вместе с инструкторами выделили наиболее ответственные элементы программы, операции по эксплуатации жизненно важных бортовых систем корабля и обеспечению безопасности полета экипажа. Завтра вся бортовая документация будет уложена в транспортный корабль, а сегодня ее еще выдержат под ультрафиолетовыми лучами, чтобы не допустить попадания болезнетворных микробов в корабль.

Утром следующего дня экипажи отдыхали. Приятно посидеть на берегу реки с удочкой, тем более и клев отличный... А после обеда — опять работа. Космонавты осматрели транспортный корабль «Союз ТМ-3» в монтажно-испытательном корпусе. Впереди — стыковка корабля с ракетой-носителем и установка ракеты в стартовую систему. Единодушное мнение обоих экипажей: корабль отлично подготовлен к работе, замечаний нет.

Представитель баллистической службы Центра управления полетом напомнил космонавтам об особенностях сближения транспортного корабля «Союз ТМ-3» с комплексом «Мир». Здесь очень важно знать взаимное расположение корабля и станции при сближении, условия освещенности солнцем, расчетное время включения двигательной установки «Союза ТМ-3».

Космонавты внимательно изучили перечень груза, который предстояло доставить на борт комплекса. Это научная аппаратура, заменяемые блоки, почта. За несколько дней до старта пришла посылка из Сибири, в которой оказалась черемша, богатая витаминами и длительное время сохраняющая свои целебные свойства. Решено было уложить ее на борт «Союза ТМ-3» для Ю. Ро-



Старт космического корабля «Союз ТМ-3»

Фото В. ЯКУНИНА.

маненко и А. Лавейкина. Советско-сирийский экипаж привезет с собой на борт станции «Мир» Государственные флаги Союза Советских Социалистических Республик и Сирийской Арабской Республики, памятную медаль, посвященную совместному полету, фотографии.

19 июля Государственная комиссия утвердила основной и дублирующий экипажи. Затем состоялась пресс-конференция для советских и иностранных журналистов.

Следующий день начался с тренировок по ручному сближению и причаливанию. Вечером в гостинице «Космонавт» вывесили специальный выпуск стенгазеты «Апогей», посвященный совместному советско-сирийскому космическому полету. Художник изобразил «Витязей» в национальной одежде в древнерусской лагье. Некоторые снимки для стенгазеты выполнили сами космонавты, которые в совершенстве освоили фотоаппарат. Ведь в программе полета большое место было отведено именно работе с фотоаппаратурой.

21 июля — последний день перед стартом. С раннего утра А. Викторенко занимался на тренажере. Эта дополнительная тренировка по ручному сближению и причаливанию проводилась по его просьбе.

После тренировки — традиционный просмотр кинофильма «Белое солнце пустыни». Мухаммед Фарис и Мунир Хабиб впервые увидели его накануне старта «Таймыров» — Ю. Романенко и А. Лавейкина, но повторный просмотр принес значительно больше впечатлений: за пять месяцев, прошедших после запуска «Союза ТМ-2», для сирийских космонавтов практически исчез языковой барьер. После фильма состоялась встреча космонавтов с иностранными журналистами.

В 18 часов в гостинице «Космонавт» установилась тишина: «Витязи» отдыхали перед отъездом на старт.

В час ночи 22 июля космонавтов подняли. Они прошли предстартовый медицинский осмотр. «Витязи» расписались на двери комнаты, в которой жили последние дни перед стартом. Эта традиция повелась еще с первых полетов наших космонавтов, и теперь, если пройти по номерам в гостинице «Космонавт», то можно быстро и легко составить хронологию пилотируемых космических полетов в Советском Союзе.

2 часа 40 минут. Автобусы с космонавтами отъехали от гостиницы.

Для двоих — А. Викторенко и М. Фариса — это первый старт в космос. Многие хотели пожелать космонавтам, ведь эти люди стали для всех, кто готовил их к космическому полету, очень близкими. Добрые отношения сложились у инструкторов с первыми сирийскими космонавтами. Мухаммед Фарис и Мунир Хабиб нашли в нашей стране настоящих друзей.

Д. ЧУРКИН.

(Окончание следует)

ИСТОРИЯ ВОЗДУШНОГО БОЯ

Полковник Ю. КИСЛЯКОВ, военный летчик первого класса;
полковник запаса В. БАБИЧ, кандидат военных наук

Великая Отечественная война (ПЕРВЫЙ ПЕРИОД)

Воздушные бои первого периода Великой Отечественной войны (22.6.1941 — 18.11.1942 гг.) считаются оборонительными. По своему содержанию они напоминали последние бои в небе Испании. Истребители И-15, И-153, И-16, количество которых в составе наших ВВС достигало 75 процентов, сражались с фашистскими Ме-109. Качественное превосходство было на стороне противника: «мессершмитт» имел лучшие скоростные и высотные характеристики, а также более мощное вооружение. В переводе на язык боя он выигрывал первые его этапы — сближение и атаку, то есть летчик быстрее сокращал дистанцию и на догоне открывал огонь с большего расстояния. Это определяло наступательный потенциал Ме-109, противопоставить которому наш основной истребитель И-16 мог только высокую маневренность. Однако меньшее время и радиус его разворота приобретали реальную силу лишь на третьем этапе боя, когда противники стремились переманеврировать друг друга, чтобы выйти в хвост для ведения прицельной стрельбы.

Недостаток скорости и слабость огня И-16 заставляли летчика защищаться и искать любые пути для перехода в наступление. Огромную силу приобрел моральный фактор.

Здесь следует вспомнить, что «нравственный элемент» в первом русском руководстве по ведению боя стоял во главе перечня факторов, влияющих на достижение успеха. «Боязливая осторожность мертвит смелость и удваивает предпринимчивость противника, а при отсутствии энергии средства применяются недостаточные и тогда — неудача. Хладнокровие же, соединенное с быстротой и находчивостью в решениях, приводит к наимыгоднейшей позиции и к окончательному результату». Таким образом, смелость в воздушном бою имела конкретное воплощение в особой форме и давала результат только в совокупности с мастерством. В тактике боев первого периода Великой Отечественной войны это проявилось в решимости драться в численном меньшинстве, стремлении атаковать «мессершмитт» в лоб, умении пойти на таран для воспрепятствования бомбового удара по нашим войскам или спасения товарища, попавшего под атаку противника.

Выражение «умение пойти на таран» мы привели не случайно. Нередко в литературе подчеркивается лишь отвага, высокие моральные качества летчика, таранящего врага, и не упоминается об искусстве. А ведь таран применялся чаще всего при израсходовании боекомплекта и преследовал цель поразить (сбить) противника без огня. Летчик наносил удар не всей массой самолета, а вращающимся винтом обрубал хвостовое оперение или консоль крыла с элероном, после чего самолет противника терял управление и падал. При этом явными были три этапа воздушного боя — сближение, атака и выход из нее. Чтобы последовательно выполнить их, требовалось ювелирная точность, безукоризненное владение своим самолетом и предельная выдержка. Летчик, успешно совершивший таран, сажал машину лишь с погнутым винтом, и после небольшого ремонта она возвращалась в строй.

Таран — это боевой прием, мера вынужденная и характерная именно для первого периода войны. Когда же в бой вступили «яковлевы» и «лавоочкины» (1943 г.), то, как писал трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин, тараны вышли из моды. А в сентябре 1944 года командующий ВВС Красной Армии в своем приказе доводил до войск, что таран, нередко кончавшийся потерей наших самолетов и летчиков, изжил себя. «Наши истребители имеют мощное вооружение, превосходят в летно-технических данных все существующие типы вражеских истребителей. Следовательно, применение тарана в воздушном бою с самолетами противника, имеющими более низкие качества, нецелесообразно».

В тактике воздушного боя первого периода войны было немало острых противоречий, но в первую очередь она определялась возможностями техники и оружия. Имевшиеся ограничения обуславливали применение оборонительного боевого порядка «замкнутый круг», ведение боя на виражах (этот бой не относится к наступательному), прикрытие войск отдельными незеленонастроенными парами, полет бомбардировщиков без истребительного прикрытия, неиспользование резерва. А дело в том, что прикрывать, сопровождать и наращивать усилия было просто нечем.

Здесь нельзя не отметить критического отношения некоторых историков к тактике истребителей в первом периоде войны. Например, в книге И. Тимоховича «В небе войны» часто применявшийся летчиками И-16 в боях с «мессершмиттами» оборонительный круг назван строем «рой», который якобы не давал должного положительного эффекта. А вот дважды Герой Советского Союза А. Ворожейкин высказывает противоположную точку зрения: «Удачнее обороны, как круг, для И-16 вряд ли можно придумать. Наша сила против «мессершмиттов» — в единстве группы... Боевой порядок походил на быстро вращающуюся дисковую пилу: куда ни сунься — не возьмешь. Самолеты, меняя положение, вытягивались в нужную сторону, разбрызгивали пулеметный огонь, а то и метали реактивные снаряды. «Мессеры», как шуки, носились на больших скоростях и при подходе к нам всякий раз, натываясь на острые зубья пилы, отскакивали».

Сравнительный анализ возможностей авиационной техники и оружия воевавших сторон показывает, что в первом периоде войны известная формула воздушного боя «высота — скорость — маневр — огонь» не могла у нас родиться и быть реализованной только потому, что отсутствовала необходимая материальная база. За противником оставались три из четырех компонентов этой формулы. Даже очень смелый и опытный летчик не мог пойти на вертикаль, если его самолет набирал меньшую высоту за большее, чем противник, время.

Группы И-16 держались чрезмерно плотно, потому что увеличение интервалов и дистанций при слабом огне приводило к нарушению взаимной поддержки. Боевой устав истребительной авиации 1940 года определял сведение истребителей в групповом полете в составе 30—40 самолетов в такие боевые порядки, которые должны обеспечить сосредоточенные, мощные и внезапные удары по противнику: использование полностью наступательной огневой мощи при одновременном введении в бой всех огневых средств, лучшую управляемость и маневренность, быстрые размыкание, смыкание и перестроение.

Эти выводы в руководящем документе почти не учитывали опыт Испании. Поэтому боевая практика отвергла их уже в начале войны. Нанести мощный сосредоточенный удар одновременно большим числом истребителей было невозможно. В одном из первых информационных выпусков, предназначенных для войск, отмечалось: «...предположение, что сомкнутый боевой порядок лучше обеспечивает взаимную поддержку, ничем не обосновано». Нашим летчикам пришлось фактически перестраиваться в ходе боевых действий, что всегда считалось нежелательным. Так обозначилась тенденция к расчленению боевого порядка, продолжающаяся до настоящего времени. Изменения в способах ведения боя четко проявились после года войны, когда самолетный парк нашей истребительной авиации обновился наполовину.

В свою тактику внес коррективы и противник. Ее характерные особенности заключались, во-первых, в стремлении к внезапности нападения и занятию исходного положения для атаки с превосходством в высоте; во-вторых, в приверженности

к ведению боя в вертикальной плоскости; в-третьих, в использовании специально выделенных звеньев или пар, подкарауливавших отход от боевого порядка одиночек, для атаки их сверху. Бой на горизонталях гитлеровские летчики вели неохотно. Отмечалась хорошая их сработанность в группах, своевременное наращивание усилий с помощью службы наведения, а также многозвенное построение боевых порядков, чему способствовало использование радиосвязи. Противник широко применял военную хитрость, демонстративные действия и отказывался от открытого боя при недостатке сил. При этом избыток скорости помогал ему быстро ретироваться.

Перевод нашей истребительной авиации на новые тактические рельсы проходил нелегко. В своих указаниях от 9 июня 1942 года командующий ВВС Красной Армии отмечал продолжавшуюся приверженность истребителей к обороне, слабую организацию взаимодействия между полками, неэкономный расход сил (большое количество вылетов без встреч с противником), неумение сосредоточивать усилия на наиболее ответственных участках боя, где решался его исход. От командиров и летного состава истребительной авиации он требовал сократить до минимума количество вылетов на патрулирование с целью прикрытия, практиковать перебазирование самолетов на прифронтовые аэродромы и несение на них дежурств в повышенной готовности к вылету, организовать наблюдение за воздушной обстановкой над полем боя и своевременное оповещение дежурных истребителей, а при необходимости организовать дежурство в воздухе эшелонированных групп (высота верхнего яруса не менее 3500—4000 метров).

Необходимо было изжить «стандартизацию» в способах боевых действий и ведении воздушного боя. «Умение добиваться преимущества в позиции и высоте к началу атаки — основной показатель зрелости истребителя. Полный успех в бою гарантирован при сочетании мастерства воздушных бойцов с искусным управлением командира». Перехватить инициативу у противника предполагалось за счет перехода «от горизонтали к вертикали», отвоения высоты пошелонным построением боевого порядка, отказа от оборонительных «кругов» и желания непрерывно и повсюду действовать с неизменным напряжением, ибо летный состав и материальная часть имеют свои пределы выносливости».

Через месяц в войска поступил приказ Народного комиссара обороны, где разъяснялось, что основная задача истребителей — уничтожать вражеские бомбардировщики, не давая им сбрасывать бомбовый груз на наши войска. Тактике противника по скоовыванию наших истребителей требовалось противопоставить свою тактику прорыва к бомбардировщикам через заслоны прикрытия. Устанавливалась денежная премия летчикам за сбитые самолеты. К званию Героя Советского Союза предлагалось представлять летчиков, которые сбили в воздушных боях 10 истребителей или 5 бомбардировщиков противника.

В первом периоде войны к «оборонительным» относились не только приемы ведения воздушного боя, но и решаемые задачи. В указаниях штаба ВВС Красной Армии от 28 июля 1942 года отмечалось: «...в ходе патрулирования, прикрытия войск, а также непосредственного сопровождения бомбардировщиков (штурмовиков) истребители не ищут противника, а только озираются, чтобы не быть атакованными самими». Считалось необходимым переходить к активным способам боевых действий — групповому перехвату вражеских бомбардировщиков за линией фронта и «свободной охоте».

Первый из этих способов зависел от организации контроля воздушного пространства над территорией противника. В 8-й и 16-й воздушных армиях под Сталинградом были организованы посты визуального наблюдения с радиостанциями, связанные с командными пунктами авиадивизий. Находящиеся на этих постах офицеры при обнаружении самолетов противника оценивали воздушную обстановку, вызывали наряд истребителей, наводили их на цель и информировали командира группы об изменениях. Уже первые шаги в организации визуального наведения и боевого управления показали, что удары истребителей в воздухе стали своевременными и точными.

Второй способ — «свободная охота», также предполагавший вынос усилий истребителей за линию фронта, имел в виду самостоятельные, независимые от системы управления действия пар и звеньев. В каждой дивизии создавались группы истребителей-«охотников». Они включали лучших бойцов воздуха — отличных пилотов-жонглеров и стрелков, владеющих тактикой «охоты» и способных принимать решения на основе собственной оценки обстановки.

Новые, более сложные задачи по завоеванию тактического господства в воздухе доверялись самым опытным командирам и летчикам. Для активных действий над территорией противника назначались наиболее подготовленные истребительные части.

Особое внимание обращалось и на методику, совершенствование которой диктовалось непрерывным поступлением на фронт новой авиационной техники. Необходимо было разработать

способы ведения боя, соответствовавшие возросшим возможностям самолетов и оружия. Командующий ВВС Красной Армии требовал от командиров дивизий поиска новых вариантов действий, тактических приемов, боевых маневров. Для этого рекомендовалось привлекать летчиков-новаторов. Лучшие разработки рассылались во все истребительные полки и применялись с учетом конкретно сложившейся обстановки.

Изыскание и внедрение новых направлений в тактике воздушного боя не мыслилось без анализа сильных и слабых сторон техники и тактики противника. Указание командования «атаковать в первую очередь бомбардировщики» обязывало детально оценивать их оборонительные возможности и знать уязвимые места. Анализ показал, что у фашистских «юнкерсов» слабо защищены экипаж, моторы, бензо- и маслобаки; при атаке строго в хвост самолета они составляли очень малую площадь, в которую было трудно попасть. Поэтому наиболее выгодной считалась атака под ракурсами 1/4—2/4, когда уязвимые места превращались в сплошную площадь размером 3 × 3. Бронебояная пуля крупного калибра и 20-миллиметровый снаряд пробивали броню при углах встречи 90° практически со всех дистанций действительного огня и при углах встречи до 30° — с дальности 100 метров.

Преимущество в скорости у наших новых истребителей было сравнительно небольшим, поэтому для быстрого догона фашистских бомбардировщиков на прямой предварительный накаливался запас высоты. Уйти от атаки вверх «юнкерс» и «дорнье» не могли из-за слабой скороподъемности (на высоте 5000 м — 4 м/с и 7 м/с соответственно), но пикировали они резко и устойчиво, поэтому их летчики часто применяли этот маневр.

Основным способом защиты от наших истребителей, который применял противник, был групповой полет. В сомкнутом боевом порядке бомбардировщики имели сплошное огневое кольцо с перекрытием в задней полусфере. Исходя из этого, наши истребители свою тактику строили на принципе предварительного «растрейства боевого порядка». Практически это выражалось в поочередных атаках под большим ракурсом и с минимальным временным интервалом. Такой способ преследовал две цели: при удачном прицеливании сбить противника (желательно ведущего группы); если точно прицелиться не удалось, то нарушить взаимодействие в группе и уничтожить его по частям в последующих заходах. Наиболее выгодное направление атаки для расчленения — спереди сбоку, а для поражения — сзади сбоку с началом над зоной оборонительного огня. Правила атаки для пары: сближаться с противником в секторе, обстреливаемом только одним стрелком; огонь вести одновременно обоим летчикам; соблюдать меры безопасности, так как одновременная атака осуществляется по сходящимся направлениям; атаковать так, чтобы в створе находилось два самолета и имелась возможность для переноса огня.

Сведенные в группу бомбардировщики приобретали преимущества в коллективном огне, но теряли в маневренности. Громоздкая и неповоротливая группа в отличие от одиночного самолета не могла уйти от истребителя пикированием, средняя скорость группы была меньше, так как ведущий оставлял запас ведомым для выдерживания своего места в строю. У группы ухудшалась маскировка, ее раньше обнаруживали, что облегчало истребителям условия для маневра и захода на нее с выгодного направления. Как отмечалось в рекомендациях по борьбе с бомбардировщиками, истребители получали время для обдумывания плана боя и организованного его выполнения, а также применения военной хитрости.

Первый период Великой Отечественной войны — период оборонительных действий наших ВВС. Однако оборона была активной, о чем свидетельствует цифра: 12 750 уничтоженных фашистских самолетов. В это время были созданы реальные предпосылки для начала борьбы за захваченное противником в 1941 году господство в воздухе. К декабрю 1942 года процент новых самолетов в составе истребительной авиации поднялся с 25 (в начале войны) до 67. Летный состав получил ценный опыт борьбы с очень сильным и численно превосходящим противником, были разработаны основы тактики боя на новых самолетах, которая впоследствии непрерывно совершенствовалась. Была организована и практически испытана под Ленинградом и Сталинградом система управления истребителями. Результаты первых воздушных боев наших летчиков на новых самолетах показали, что советские машины ни в чем не уступают фашистским Me-109. Самолетный парк истребительной авиации постоянно изменялся не только качественно, но и количественно: к началу контрнаступления под Сталинградом, 19 ноября 1942 года, удалось создать численный перевес над авиацией противника 1,1:1, а по истребителям 1,8:1, что во многом предопределило дальнейшую борьбу в воздухе.

(Продолжение следует)

СОДЕРЖАНИЕ:

Батехин Л. Октябрь продолжается в наших делах	1
Смилтниекас А. Основа успеха в бою	4
Арестов А. Откуда недоверие!	5
Щербина В. Ни дня без пилотажа	6
Ужегов А. Курсом ускорения	7
Сергеев Е. Великий Октябрь и В. И. Ленин	8
Тареев А. Экзамен над морем	10
Назаров О., Соколов В. Крылатый командарм	12
Болодурин В. Возвращение в строй	14
Корчевой Н. «Барьеры воздушной разведки»	15
Литвинчук Н., Козлов В. Как приспособиться к самолету!	16
Бессчетнов Е. Таран Геннадия Елисеева	18
«Революционный держите шаг!»	20
Лисицкий С. Бесстрашные краснoвоенлеты. (Окончание)	22
Крылатые защитники завоеваний социализма	24
Жуковский Ю. Расплата за халатность	28
Начетдинов Г. Нужны новые подходы	29
Сильченко Ю. Величие Октября и банкротство его фальсификаторов	30
Дмитриченков А. Командир отряда	32
Лебедев В. Золотые звезды истребителя	33
Пястолов А. В небе пикировщики	35
Борисов А. На твердой уставной основе	36
Манюков С. Аргументы влияния	38
Минюк И. Династия «Союзов»	40
Сергеев М., Францев О. СОИ: реальность и мифы	42
Галай Г., Чуркин Д. СССР — Сирия: полет на комплекс «Мир». (Продолжение)	44
Кисляков Ю., Бабич В. История воздушного боя	46

На обложке:

На 1-й стр. — На страже завоеваний Октября. Фотоплакат А. Горбарукoва и А. Рябко.
 На 2-й стр. — К высотам боевого мастерства. Фото В. Лебедева, А. Максимова и А. Фатхуллина.
 На 3-й стр. — К Дню ракетных войск и артиллерии. Фото А. Семеляка и В. Смолякова.
 На 4-й стр. — В едином порыве. Фото Н. Попова.

Адрес редакции:

125083, Москва, А-83.

Телефон:
155-13-28.

Издатель: ВВС.

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

НАДЕЖНЫЙ РЕЗЕРВ

Фото С. СКРЫННИКОВА



70-летию Великой Октябрьской социалистической революции посвятили авиационно-спортивный праздник на Тушинском аэродроме столицы воспитанники дважды орденоносного Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Летчики, планеристы, парашютисты, дельта-планеристы, авиамоделлисты в День Воздушного Флота продемонстрировали свое мастерство.

В нынешнем году Общество отметило свое шестидесятилетие. За эти годы оно внесло значительный вклад в укрепление обороноспособности нашей страны, в развитие советской авиации. Из среды летчиков-спортсменов вышли такие прославленные асы, как трижды Герои Советского Союза маршалы авиации А. Покрышкин и И. Кожедуб, легендарный А. Маресьев и первый космонавт планеты Ю. Гагарин. И сегодня в армии и на флоте достойно служат многие воспитанники оборонного общества.

Ежегодно в школах и технических клубах ДОСААФ проходят подготовку много советских юношей и девушек, овладевая специальностями, необходимыми для защиты социалистического Отечества. И среди них — огромный отряд пилотов и парашютистов. Спортсмены-досафовцы делают большое государственное дело, приобщая молодежь к авиационной технике. У крылатых защитников Родины — надежный резерв.



Редакционная коллегия: О. А. НАЗАРОВ (главный редактор), Н. А. АНТОНОВ, П. И. БЕЛОНОЖКО, Е. И. БЕССЧЕТНОВ (зам. главного редактора), А. Ф. БОРСУК, А. Н. ВОЛКОВ, В. Л. ГОРЬКОВ, Г. У. ДОЛЬНИКОВ, П. С. КИРСАНОВ, Ю. А. КИСЛЯКОВ, В. П. ЛЕБЕДЕВ, А. И. МАСЛОВ, В. И. ОБУХОВ (ответственный секретарь), Г. С. ТИТОВ (зам. главного редактора), В. А. ШАТАЛОВ, В. М. ШИШКИН, Н. Г. ШИШКОВ.

Художественный редактор А. М. Козлова.

Сдано в набор 07.09.87 г.
Г-10989. Формат 60×90¹/₁₆.
6 печ. л. 9,4 уч.-изд. л.
Зак. 1248.

33,75 усл. кр.-отт.
3-я тип. УВИ.

Подписано в печать 05.10.87 г.
Глубокая печать.
Изд. № П/3290.
Цена 40 коп.

К ДНЮ РАКЕТНЫХ ВОЙСК И АРТИЛЛЕРИИ



Сорок пять лет назад, 19 ноября 1942 года, залпы тысяч орудий возвестили о начале грандиозного наступления советских войск под Сталинградом. С 1944 года этот день Указом Президиума Верховного Совета СССР был определен как всенародный праздник — День артиллерии. В связи с появлением ракетно-ядерного оружия и созданием Ракетных войск стратегического назначения Президиум Верховного Совета СССР Указом от 17 ноября 1964 года учредил праздник — День ракетных войск и артиллерии.

Боевой путь советской артиллерии и ракетных войск неотделим от истории нашего народа, его славных Вооруженных Сил. Он отмечен подвигами воинов-артиллеристов, совершенными в борьбе с иностранными интервентами и белогвардейцами, героизмом и боевым мастерством, проявленными в сражениях Великой Отечественной войны.

В годы минувшей войны получила развитие реактивная артиллерия. От прославленных частей ствольной артиллерии и «катюш» ведут свою историю современные Ракетные войска стратегического назначения.

Не отошла в прошлое и ствольная артиллерия, которая недавно отметила свои 600-летние юбилей. Сейчас Сухопутные войска располагают пушечной, гаубичной, реактивной, истребительно-противотанковой артиллерией. Она оснащена радиолокаторами обнаружения наземных целей, инфракрасной техникой — прицелами и наблюдательными приборами ночного видения, точными дальномерами, автоматизированными системами управления огнем.

Ракетчики и артиллеристы вместе с воинами других видов Вооруженных Сил СССР всегда готовы дать решительный отпор любому агрессору, который посмеет посягнуть на мирный, созидательный труд советских людей.

Цена 40 коп.

70 000

