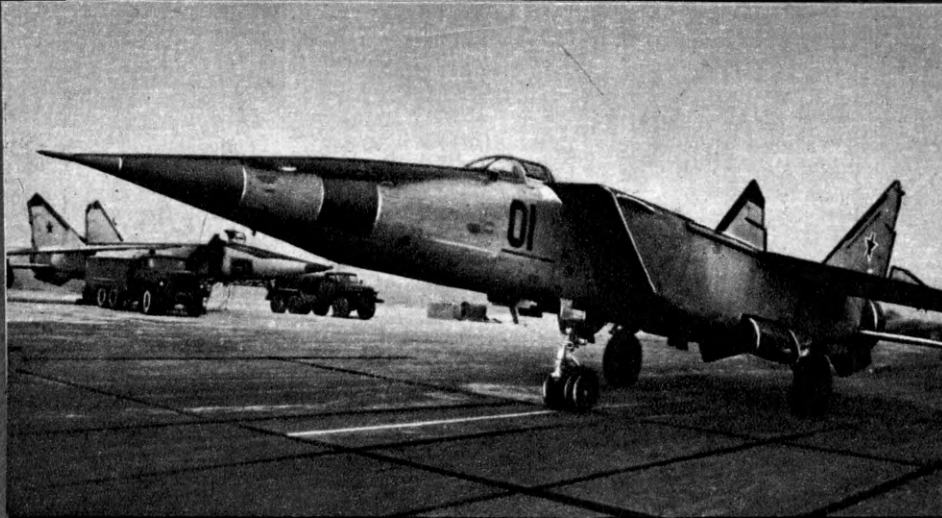




# АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

12  
1 9 8 3

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)



## УЧЕБНЫЙ ГОД НАЧАЛСЯ...

**В** частях и подразделениях Военно-Воздушных Сил начался новый учебный год. Беззаветно преданные социалистической Родине, Коммунистической партии, воины-авиаторы настойчиво повышают свою политическую зрелость и боевое мастерство. Об этом свидетельствуют итоги минувшего года. Возросло число летчиков и штурманов высшей боевой квалификации — подлинных мастеров снайперских ударов по воздушным, наземным и морским целям. Сделан весомый вклад в укрепление боевой мощи и боеготовности наших ВВС.

С первых дней нового учебного года авиаторы прилагают немало сил и старания для совершенствования воздушной, огневой и тактической подготовки, повышения классной квалификации, качества несения боевого дежурства, надежности работы техники, вооружения на земле и в воздухе, для выполнения высоких социалистических обязательств. Творчески используя все лучшее из боевого опыта, они учатся мастерскому владению верной авиатехникой и оружием.

В пример можно поставить отличное звено, которым командует гвардии капитан А. Новокрещенов (на верхнем снимке). Летный состав здесь отличается глубокими знаниями современного авиационного комплекса и аэродинамики, высокой тактической подготовкой. В обстановке, максимально приближенной к боевой, они учатся дерзко и стремительно атаковать условного противника, умело сочетать маневр и огонь.

Опытным воздушным бойцом зарекомендовал себя и гвардии майор В. Резинкин, которому в числе других воинов ВВС присвоена высшая боевая квалификация — военный летчик-снайпер. Резинкин — умелый методист. Он постоянно заботится о совершенствовании профессиональных навыков подчиненных, учит их искусству современного боя личным примером. По его инициативе в коллективе систематически проводятся вечера по обмену передовым опытом. Гвардии майор регулярно проводит теоретические занятия по изучению тактики, боевых свойств своих самолетов и авиации вероятного противника. Приобретенные авиато-

рами знания закрепляются затем в повседневных полетах на боевое применение.

На методических сборах, тактических летучках у коммуниста Резинкина и других офицеров-руководителей вырабатывается единое понимание методики обучения летного состава наиболее эффективному применению современного авиационного комплекса.

Свою служебную деятельность гвардии майор В. Резинкин, гвардии подполковник И. Косташ (на нижнем снимке вручает знак военного летчика-снайпера Резинкину) и другие офицеры — руководители гвардейского коллектива тесным образом увязывают с требованиями партии, Министра обороны СССР и главнокомандующего ВВС по обеспечению высокого качества и эффективности учебно-воспитательного процесса, крепкой воинской дисциплины и организованности, твердого уставного порядка и безопасности полетов.

Нет сомнения, что наступивший учебный год станет годом новых замечательных ратных свершений авиаторов, дальнейшего повышения бдительности и боевой готовности.







# ДИСЦИПЛИНА — ГЛАВНОЕ УСЛОВИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

**Генерал-лейтенант авиации В. БУЛАНКИН,  
командующий ВВС Краснознаменного  
Белорусского военного округа,  
заслуженный военный летчик СССР**

Одно из главных направлений дальнейшего развития социалистического общества, намеченных XXVI съездом КПСС, — всемерное укрепление дисциплины и законности, повышение организованности и ответственности в каждом деле. Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Ю. В. Андропов в речи на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК партии подчеркнул: «Следует решительнее повести борьбу против любых нарушений партийной, государственной и трудовой дисциплины». Личный состав ВВС Краснознаменного Белорусского военного округа глубоко, всем сердцем воспринял эти указания, сознавая, что крепкая воинская дисциплина — первейшее условие дальнейшего повышения боеготовности частей и подразделений, безопасности полетов.

Современная авиационная техника, которой мы оснащены, располагает широким диапазоном скоростей и высот, доведенной до высших пределов мобильностью, значительно возросшей огневой мощностью. Однако даже самые совершенные тактико-технические данные, заложенные в авиационные комплексы, не будут полностью реализованы, если личный состав, в чьих руках они находятся, не овладеет

техникой в полной мере, не научится грамотно ее эксплуатировать, качественно обслуживать, эффективно применять в бою. Важно уяснить, что боевая готовность и безопасность полетов едины в системе человек—техника—полет—боевое применение.

Здесь без твердой уставной дисциплины не обойтись. Любое отступление от требований руководящих документов, невнимательность и недобросовестность чреваты серьезными последствиями. Добиться того, чтобы дисциплина полетов стала незыблемой нормой для каждого авиатора, — одно из важнейших направлений в борьбе за высококачественное выполнение полетных заданий и обеспечение безопасности полетов.

С начала нового учебного года в классах, на аэродромах, в пилотажных зонах и на полигонах авиаторы с полным напряжением сил, настойчиво совершенствуют профессиональное мастерство. Имеются большие резервы дальнейшего повышения воздушной, огневой и тактической выучки, сколачивания воинских коллективов. В частях и подразделениях развернуто социалистическое соревнование. Оно ширится с каждым днем.

Международная обстановка за последнее время резко осложнилась. Нарастает военная опасность по вине агрессивных сил империализма и военных кругов США, их союзников по блоку НАТО. Взяв на себя роль дирижера в раздувании воен-

*За нашу Советскую Родину!*



**АВИАЦИЯ  
И  
КОСМОНАВТИКА**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ИЗДАЕТСЯ  
С 1918 ГОДА

ДЕКАБРЬ 12  
1983

ной истерии и оголтелого антисоветизма, президент Соединенных Штатов Рейган отводит роль заложников ряду стран Европы, стремясь разместить на их территориях ядерные ракеты средней дальности. Заправили США вынашивают бредовые идеи завоевания мирового господства с помощью новейших средств массового уничтожения людей. В этих целях уже разработаны конкретные планы гонки вооружений на ближайшие пять лет и до 1990 года.

Советский Союз, учитывая нарастающую военную опасность со стороны наиболее воинственных сил империализма, вынужден всемерно укреплять свое оборонное могущество, поддерживать Вооруженные Силы СССР в постоянной боевой готовности. На советских авиаторов, как и на воинов других родов войск, возложены большие и ответственные задачи. Залог их успешного решения — в крепкой воинской дисциплине, организованности, поддержании в частях и подразделениях твердого уставного порядка, соответствующего укладу воинской жизни и основанного на неукоснительном исполнении уставов и законов, регламентирующих армейскую службу и летную деятельность.

В обиход армейской жизни прочно вошли такие понятия, как дисциплина времени, технологическая дисциплина, дисциплина боевого дежурства, исполнительская дисциплина, дисциплина взаимодействия... Иными словами, каждое дело требует соблюдения четкого порядка и установленных служебных правил. Это в полной мере относится и к обеспечению безопасности полетов. Речь идет об обслуживании авиатехники в технике-эксплуатационных частях, подготовке ее к полету в звеньях, о действиях летчиков, группы руководства полетами и организации каждой летной смены.

В этом году в авиационные части пришла хорошо подготовленная молодежь. Многим выпускникам летных училищ предстоит осваивать новые для них боевую технику и оружие. Им важно с первых шагов закреплять полученные знания и навыки, глубоко изучать действующие руководящие документы, регламентирующие летную службу, и меры по обеспечению безопасности полетов.

Необходимо постоянно совершенствовать методику обучения и воспитания воздушных бойцов, прививать им чувство высокой личной ответственности за образцовое выполнение стоящих перед ними задач. При этом первостепенное внимание уделять укреплению дисциплины и организованности. Именно они в первую очередь обеспечивают успешный профессиональный рост, дальнейшее совершенствование боевого мастерства авиаторов, безопасность полетов. Это доказано многолетней практикой и нашло отражение в наставлениях и инструкциях. Того, кто не соблюдает требований дисциплины, нельзя выпускать в полет или допускать к обслуживанию сложных современных авиационных комплексов.

«Высокая дисциплина является основой боевой готовности Вооруженных Сил, — указывает член Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов. — Не случайно ее называют матерью победы. Дисциплина сплачивает людей, удешевляет их силы, помогает быстрее, с меньшими потерями и в короткие сроки достигать поставленной цели. И наоборот, отсутствие дисциплины порождает беспорядок, дез-

организацию, а в условиях войны ведет к напрасным потерям и поражению».

В обеспечении слаженной работы авиационных частей и подразделений, высокого качества выполнения ими учебно-боевых заданий, безопасности полетов решающая роль отводится штабам. От того, как штаб планирует задачи на летный день (ночь), насколько четко и своевременно дает заявку на полеты и организует их материально-техническое обеспечение, как оформляет плановые таблицы и осуществляет контроль за готовностью личного состава и техники к полетам, ходом тренажной подготовки летчиков в эскадрильях, во многом зависит успех боевой учебы авиаторов. Долг каждого авиационного командира — повседневно уделять пристальное внимание работе штаба, руководить его деятельностью по сплочению воинского коллектива, планированию и организации учебных занятий с офицерами, укреплению дисциплины, порядка и организованности. Опыт показывает, что там, где работа офицеров штаба постоянно находится в поле зрения командира, там каждый авиатор хорошо знает свои обязанности, четко их выполняет, там выше требовательность офицеров-руководителей, тверже контроль, а исполнительность доведена до высших пределов. В таких частях и подразделениях длительное время нет летных происшествий, грубые предпосылки к ним сведены к минимуму.

В пример можно поставить командира авиационного полка военного летчика первого класса подполковника А. Остена. Возглавляемый им коллектив на протяжении ряда лет не имеет летных происшествий. Его отличают высокая организованность, крепкая дисциплина. Воспитательная работа с командирами экипажей и звеньев здесь полностью соответствует требованиям уставов, приказов и наставлений. Начальник штаба полка майор В. Шалухин всегда в курсе дел подразделений. Он умело руководит работой начальников штабов эскадрилий, своевременно оказывает им квалифицированную помощь в планировании, организации и проведении занятий.

В полку не только заведен строгий учет ошибок, допускаемых летным составом. Самое главное — каждая тщательно анализируется с помощью средств объективного контроля, доводится до сведения всего летного состава, а это в свою очередь исключает повторение ошибок. Разбор полетов строится методически грамотно.

Взяв, скажем, эскадрилью, возглавляемую военным летчиком первого класса подполковником В. Яковлевым. Она занимает первое место по итогам соревнования. В подразделении на высоком методическом уровне ведется политико-воспитательная работа, личный состав неукоснительно соблюдает требования Министра обороны СССР, главнокомандующего ВВС к обеспечению безопасности полетов. Теоретические знания авиаторы умело применяют на практике, все работы на технике выполняют только с отличными и хорошими оценками. В достижениях немалая заслуга заместителя командира эскадрильи по политической части военного летчика первого класса майора А. Козырева. За успехи, достигнутые подразделением в боевой и политической подготовке, и личное летное мастерство он награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Свой профессиональный опыт офицер

успешно передает подчиненным, добиваясь роста их мастерства.

Есть такое понятие — качественное освоение должностных обязанностей. Оно сводится в конечном счете к умению видеть главное звено в своей работе, держать в поле зрения деятельность подчиненных, умело направлять ее на решение стоящих задач. Тут важно не только вовремя подмечать недочеты, но и быстро их устранять, видеть перспективу и своевременно принимать меры, исключающие негативные стороны в деятельности авиационного коллектива и воспитывающие у подчиненных чувство высокой ответственности, безупречную исполнительность. Если офицер не обладает в полной мере этими качествами или по каким-либо причинам утратил их, неизбежен ущерб боевой подготовке и безопасности полетов.

В одном из полков был сломан самолет. Лейтенант В. Сарычев, выполняя самостоятельный полет, посадку производил с мало поднятым носовым колесом, на повышенной скорости. По чистой случайности он остался цел и невредим. При разборе летного происшествия выяснилось, что в полет был выпущен недоученный летчик. Недавний выпускник училища еще не получил достаточных навыков. Ошибка на посадке часто повторялась. Командиры не придавали ей должного значения, хотя она отмечалась в журнале учета ошибок. Командир звена майор В. Проняков и комзек подполковник В. Шибков объясняли лейтенанту, как распределять внимание на посадке, чем отличается этот самолет от того, на котором он летал в училище. Однако дело до конца не довели. Практически не научили молодого летчика выполнять посадку. А значит, не имели права выпускать его в самостоятельный полет. Дальнейшее изучение обстоятельств происшествия убедило проверяющих, что и в других подразделениях полка записи в контрольных журналах велись нерегулярно, в работе с молодыми летчиками допускались отступления от требований документов, регламентирующих летную работу.

Не лучшим образом действовал в ту летную смену и штатный руководитель полетов подполковник А. Нефедов. Он не мог не видеть ошибок, допускаемых лейтенантом Сарычевым на снижении, выравнивании и при приземлении. Однако четких команд и рекомендаций по устранению ошибок от него не последовало.

Происшествие явилось следствием того, что командир части, его заместитель ослабили контроль за работой штаба полка и начальников штабов эскадрилий. Это отрицательно сказалось на состоянии исполнительской дисциплины, требовательности, организации учебы молодых авиаторов. Здесь очевидна причинно-следственная связь низкой исполнительности с летным происшествием. К таким последствиям неизбежно приводят самоуспокоенность, ослабление контроля за исполнением функциональных обязанностей должностными лицами, соблюдением уставных положений и законов летной службы.

Требования к командному составу, касающиеся обучения и воспитания подчиненных, особенно молодых офицеров, в настоящее время значительно возросли. Чтобы учить других, и самому руководителю необходимо постоянно совершенствовать летное мастерство, методическую и педагогическую подготовку, глубже изучать технику, аэродинамику, такти-



ку. Тот, кто пренебрегает этим, неизбежно теряет профессиональную квалификацию, авторитет, а следовательно, и право командовать людьми.

Повысились требования и к руководству полетами как на аэродроме, так и на полигонах, площадках десантирования, что обусловлено высокими скоростями летательных аппаратов, их возросшей огневой мощью, сокращением времени, отводимого на маневрирование и боевое применение. Руководителям полетов нельзя не учитывать этого. Важно с особым вниманием следить за изменением воздушной обстановки, мгновенно реагировать на нее, решительно и активно помогать экипажам, находящимся в воздухе.

В числе лучших руководителей полетов ВВС округа подполковники Б. Горобец, А. Сидоров, Г. Петров, майоры П. Князев, В. Рубцов. При подготовке к полетам на командных, командно-диспетчерских пунктах они обязательно проводят тренажи по руководству полетами, четкому взаимодействию, добиваясь полного взаимопонимания между офицерами боевого управления и другими специалистами ГРП. Находящиеся в воздухе экипажи всегда четко выполняют их команды, чувствуют себя уверенно даже в экстремальной обстановке.

Подавляющее большинство авиационных командиров и начальников ВВС округа успешно справляются с возложенными на них обязанностями. У офицеров развито чувство высокой ответственности за порученное дело, им присуща безупречная исполнительность. И тот факт, что в воинских коллективах, возглавляемых ими, нет летных происшествий, а предпосылки к ним сведены до минимума, — явление закономерное. Оно лишний раз подтверждает, что крепкая воинская дисциплина, четкая организация боевой учебы, постоянный контроль исполнения, профессиональная бдительность — надежный заслон нарушениям законов летной службы, а значит, происшествиям и предпосылкам к ним.

Вместе с тем следует сказать, что наряду с определенными достижениями в боевой и политической подготовке у нас не изжиты отдельные негативные явления, отрицательно влияющие на боеготовность и безопасность полетов. Не везде должным образом налажена работа с командирскими звеньями. Не все сделано для укрепления их служебного авторитета, роста методического мастерства. Кое-кто из командиров эскадрильи кропотливую, каждодневную учебно-воспитательную работу с этой категорией руководителей подменяет неоправданной опекой, лишая таким образом подчиненных самостоятельности, инициативы, смелости в принятии решений. Это серьезные пробоины в последовательности обучения, поскольку утрачивается сила главного принципа военной педагогики: командир учит и воспитывает своих подчиненных. Как следствие, командиры звеньев обучают и воспитывают летчиков значительно ниже своих возможностей, допускают послабления, контролируя их подготовку к полетам. Такое отношение к делу сродни благодушию, самоуспокоенности. Оно отрицательно влияет на обеспечение безопасности полетов.

Важное средство укрепления авторитета командира — его личная примерность на службе и в быту. Подчиненные видят, как он выполняет свои обязанности, во многом стремятся подражать ему. Каждый свой шаг, каждое действие он обязан

сверять с требованиями уставов и наставлений в целях повышения боевой готовности, обеспечения безопасности полетов, укрепления воинской дисциплины. Плохо, когда дисциплину нарушает рядовой, но неизмеримо хуже, если допускает это командир. Такой факт получает совсем иной резонанс. Старшим начальникам следует учитывать это при определении мер воздействия на провинившихся.

Командир звена военный летчик первого класса капитан Н. Постыка обучал командира экипажа посадке вертолета в режиме авторотации. Упражнение сложное, требующее от инструктора предельной собранности и повышенного внимания. Однако из-за его личной недисциплинированности, ослабления должного контроля за действиями летчика произошла предпосылка к летному происшествию, о которой не было доложено командиру эскадрильи. Обнаружили нарушение режима полета с помощью средств объективного контроля. Снижение ответственности инструктора за безопасность полета привело к отступлению от требований дисциплины. А ведь капитан Постыка изучил порядок выполнения задания. Однако в воздухе передоверился подчиненному, не следил за показателями приборов.

Контроль и проверку исполнения трудно переоценить в любом деле, в военной авиации они приобретают особое значение. Без них самые разумные суждения, направленные на укрепление дисциплины, порядка, организованности, повышение эффективности работы по обеспечению безопасности полетов, — пустой звук. Неспроста В. И. Ленин рассматривал контроль и проверку исполнения как важнейший принцип руководства: «По каждому «делу» надо от времени до времени (1 раз в неделю, 1 раз в месяце или в два месяца, смотря по характеру и важности дела, а затем внезапно) производить проверку реального выполнения. Это самое важное и самое необходимое». Это положение актуально и сегодня.

В укреплении дисциплины, повышении исполнительности, неукоснительном соблюдении мер безопасности полетов важная роль отводится партийным и комсомольским организациям. Военный совет ВВС округа не раз выносил на обсуждение вопрос о роли парторганизаций в дальнейшем укреплении воинской дисциплины, совершенствовании стиля работы командиров, политработников, секретарей партийных комитетов и бюро. Профилактические мероприятия против нарушений воинской дисциплины, безответственного или легкомысленного отношения к выполнению функциональных обязанностей — одно из важных направлений в деятельности партийного актива. Непримиримое отношение коммунистов и комсомольцев к лицам, допускающим неоправданный риск, послабления и упрощения, неорганизованность и бесконтрольность, — эффективное средство борьбы за безаварийность летной работы.

Хорошо это дело поставлено в эскадрилье, возглавляемой военным летчиком первого класса подполковником В. Никоновым. В минувшем учебном году личный состав добился высоких результатов в боевой и политической подготовке. Командование, умело опираясь на партийный и комсомольский актив, обеспечило образцовую исполнительскую дисциплину, организованность. В эскадрилье несколько лет нет летных происшествий и грубых предпосылок к ним. Достигнута отличная

групповая слетанность. Задания выполняются с высоким качеством. И как результат — по итогам социалистического соревнования коллектив объявлен в числе лучших подразделений ВВС округа.

В постановлении ЦК КПСС «О совершенствовании организации, практики подведения итогов социалистического соревнования и поощрения его победителей» говорится, что следует настойчиво добиваться, чтобы формы социалистического соревнования отвечали требованиям времени, осуществляемым мерам по совершенствованию хозяйственного механизма. Развивать творческий характер соревнования, при выборе его форм не допускать дублирования и параллелизма, шаблонного подхода. Своевременно замечать, поддерживать и распространять все полезные начинания, устранять то, что изжило себя, экономически нецелесообразно. Условия соревнования и его показатели должны быть ясными, четкими, ориентировать на достижение высоких конечных результатов, повышение эффективности производства, способствовать росту трудовой активности людей.

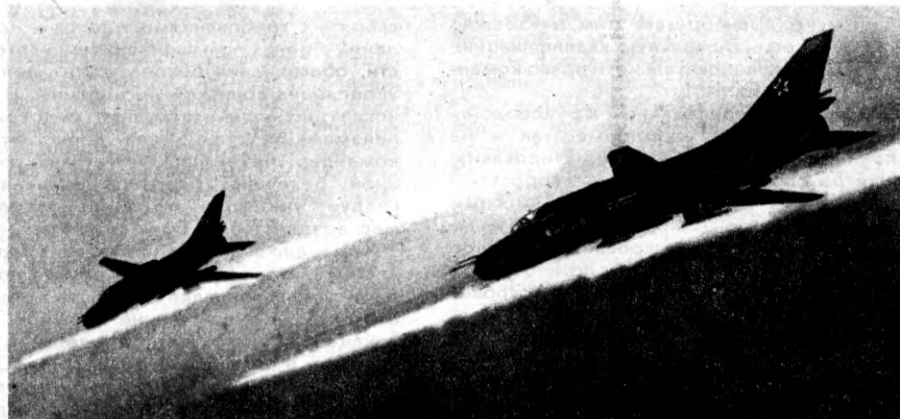
Наши авиаторы, воодушевленные решениями ноябрьского (1982 г.), июньского (1983 г.) пленумов ЦК КПСС, в новом учебном году взяли повышенные социалистические обязательства. С честью выполнить их, в совершенстве владеть оружием и боевой техникой, всемерно укреплять дисциплину, летать без летных происшествий и предпосылок к ним, бдительно стоять на страже воздушных рубежей Родины — вот на что ныне нацелены усилия авиационных командиров, политработников, офицеров штабов, партийных и комсомольских организаций авиационных частей и подразделений округа.

Успешно осваивает программу боевой подготовки военный летчик третьего класса лейтенант Н. Семененко. В минувшем учебном году молодой офицер стал отличником боевой и политической подготовки.

Фото В. ЮДИНА.



# АТАКУЕТ П А Р А У Х О В А



Майор А. ПОДОЛЯН,  
военный летчик второго класса,  
специальный корреспондент  
журнала «Авиация и космонавтика»

## Репортаж с борта истребителя-бомбардировщика

**З**акрыт фонарь кабины, включены автоматы защиты сети. Запуск! Визг турбостартера перекрывается свистом набирающей обороты турбины. Стрелки приборов, контролирующих работу двигателя, замирают у расчетных делений. Начинается проверка самолетных систем.

Позади — изучение материальной части истребителя-бомбардировщика, сдача зачетов. Впереди — вылет. Профессионоально точно, сноровисто работает с оборудованием комэск подполковник Ю. Тюмин. Сегодня он «везет» меня на полигон. Справа от нашей спарки стоят на бетонке боевые машины капитана А. Ухова и старшего лейтенанта Ю. Водолазского. Сегодня им предстоит точно выйти на полигон и с первого захода уничтожить наземную цель. К этому упражнению Алексей и Юрий готовились тщательно.

За парой Ухова пойдет спарка, управляемая командиром эскадрильи. От его внимательного взгляда не ускользнет малейшая неточность в действиях подчиненных. К тому же по замыслу Тюмина должен помешать паре выполнить задание.

— Четыре восемьдесят девятый, выруливаю группой, — раздается в наушниках доклад Ухова.

Застыли, вытянув руки в направлении движения своих самолетов, старшие лейтенанты технической службы И. Солозов, Г. Романцов, лейтенант технической службы А. Кравченко. Этот жест словно еще одно напоминание: «Все нормально, счастливого полета!»

— Выруливаем, — информирует по СПУ подполковник Тюмин.

Спарка выкатывается на рулежную дорожку.

После взлета пары занимаем полосу и мы. Крыло на минимальной стреловидности. Ревет на максимуме двигатель. — Взлет разрешаю!

Это команда руководителя полетов. Непривычно плавно включается форсаж, и через несколько секунд стыки плит исчезают: взгляд уже не успевает их различать. Стремительно растет скорость. Короткий разбег — и машина круто устремляется вверх. Хлопнули створки шасси, убраны закрылки. Разворот...

Под крылом — покрытые тайгой сопки. Когда-то дикий и безлюдный край...

По этим распадкам водил экспедиции арсеньевский Дерсу-Узала, где-то здесь гулял его полосатый «амба». Сейчас присутствие человека чувствуется во всем. Петляет между сопкок накатанный тракт, справа упирается в горизонт железная дорога. Слово обретенные гроздь акации, белеют среди тайги поселки. Дальний Восток трудится на благо Отчизны. «Первая смена страны», — говорят старожилы. Когда затихают на ночь предприятия в европейской части Союза, занимают свои рабочие места дальневосточники.

Перед глазами встала картина, увиденная с воздуха несколько дней назад. Наш самолет идет над Охотским морем. Воздух чист и прозрачен. Даже не верится, что эти просторы часто взрывают бешеные шквалы. За Курильской грядой, сливаясь с небесным куполом, раскинулся Тихий океан. Уходящая вдаль цепочка островов словно защищает материк от его порой свирепого дыхания. И море и океан пустынные. Только далеко за Курилами взгляд выхватывает из синевы группу судов. Это иностранный авианосец в сопровождении кораблей охраны. Очередная «волчья стая» рыщет в непосредственной близости от наших территориальных вод. Что нужно здесь чужим кораблям? Какие планы вынашивают те, кто их сюда послал?

Чтобы люди этого края жили и трудились спокойно, несут свою нелегкую службу авиаторы-дальневосточники. В любую минуту они готовы взлететь на встречу опасности.

— Четыре восемьдесят девятый, первый поворотный, — докладывает на КП капитан Ухов.

Пара истребителей-бомбардировщиков выполняет разворот и переходит в набор высоты. Четко выдерживает параметры строя Юрий Водолазский. Сейчас начнется...

Рычаг управления двигателем идет вперед, спарка увеличивает скорость. Энергичный маневр — и она, выйдя почти в траверз паре Ухова, на секунду зависает над истребителями-бомбардировщиками. Поворот влево, атака! Но Ухов с Водолазским начеку. Их машины ныряют под атакующий самолет.

— Хорошо ушли, — слышен по СПУ голос подполковника. — Атакуем снизу...

Перегрузка вдавлиывает тело в кресло. Спарка с разворотом устремляется вверх. Теперь атакуемым не спастись. Вот они — беспомощно «висят» вверх. Но беспомощность кажущаяся. Самолет ведомого разбухает тормозными щитками. Наверное, летчик убрал и обороты, так как спарка начинает быстро его обгонять. Это невыгодно Тюмину: атаковать ведомого поздно, попытку «снять» Ухова теперь пресечет Водолазский.

Чувствуется, что Юрий Викторович горд своими учениками. Он сейчас свободен в выборе маневра, а вот подчиненные связаны условием задания: на маршруте в бой не ввязываться и в назначенное время нанести удар по цели на полигоне. Нелегкий экзамен держат!

Спарка снова идет вверх.

— Четыре восемьдесят девятый, второй поворотный, — слышится в эфире.

Все ближе полигон, все меньше у Тюмина шансов помешать подчиненным выполнить задание. Ревет на максимальных оборотах турбина спарки. Подполковник, как говорит Ухов, начинает «давить на психику». Он имитирует атаку слева сзади. Водолазский, уходя из-под удара, рванул машину вверх, в сторону атакующего. Можно «стрелять» по Ухову. Но не тут-то было! Ведущий пары «подпрыгивает» на несколько сот метров и оказывается под защитой пушек ведомого.

Теперь понятно, почему надолго задержались вчера на площадке розыгрыша Ухов и Водолазский. На каждый прием командира они заготовили контрманевр, исключающий потерю визуального и огневого контакта в паре и обеспечивающий неуклонное продвижение по линии пути с минимальными затратами времени на маневрирование.

В воздухе сейчас схлестнулись мастерство и опыт командира и помноженная на каждодневный труд профессиональная выучка его подчиненных. Интересная ситуация у Юрия Викторовича. С одной стороны, хочется поскорее «разделаться» с парой, с другой — берет опасение: как сработают летчики в воздухе? Неужели дадут себя «взять»? Ведь сам учил их, показывал... Да, своеобразная ситуация!

Тюмин снова в атаке. «Снизу попробуем...» — звучит в наушниках его слав-



ленный от перегрузки голос. Боевая машина устремляется к земле...

Мне не раз приходилось обеспечивать работу истребителей-бомбардировщиков над учебным полем боя. Летал и в группе прикрытия, и в ударной, но только сейчас начинаю в полной мере понимать, как нелегко им бывает прорваться к цели.

Капитан Ухов разгадал замысел командира эскадрильи: пара на снижении увеличила скорость и, не давая спарке возможности приблизиться на дистанцию эффективного огня, ушла на малую высоту. Теперь снизу их не достать.

Сливаясь в серую пелену, с бешеной скоростью уносится под крыло тайга. Кажется, прошло много времени, но бортовые часы бесстрастно фиксируют, что полет длится немногим более десяти минут.

Все ближе полигон. Впереди береговая черта озера. Отсюда до мишенного поля, как говорить, рукой подать.

Наша спарка снова вверх. Очередная атака не приносит успеха. Энергичным маневром преследуемые выходят из-под удара, и тут же в эфире раздаются звонкий, возбужденный голос капитана Ухова:

— Четыре восемьдесят девятый, подхожу парой для работы с курсом... Высота...

— Подход разрешаю, — слышится ответ руководителя полетов на полигоне, — ваша цель «сотая».

Подполковник Тюмин снова занимает выгодное для атаки положение. «Игра в кошки-мышки», как называл потом этот полет Юрий Водолазский, продолжается. Командир эскадрильи — военный летчик-снайпер. По мнению руководства, это один из лучших воздушных бойцов полка. Но сейчас, как говорят, нашла коса на камень. Его же школа работает против него. Досадует ли из-за этого подполковник? Судя по всему, нет. Труд, затраченный на земле, не пропал даром. Вот его результаты. Нагляднее не бывает. Командир звена капитан Алексей Ухов неуклонно ведет ведомого к полигону, а более опытный летчик не в состоянии пока ему помешать.

«Не уступит, черт...» — словно про себя говорит Тюмин. В его голосе одновременно слышится и некоторое удивление и глубокое удовлетворение действиями подчиненных. Да, эти ребята не уступят! Для них, скромных и даже застенчивых на земле, в бою авторитетов не бывает. Все подчинено одному: как можно эффективнее выполнить задание при минимуме затрат. Именно в такие спрессованные боевым напряжением секунды проявляются наилучшие качества воздушных бойцов: дерзость, расчетливый риск, смелость и напористость в достижении намеченной цели. В мгновение ока понять замысел противника и построить его планы, активными действиями навязать ему свою волю способен лишь высокоподготовленный летчик, грамотный тактик, в совершенстве владеющий своим самолетом и знающий сильные и слабые стороны неприятеля. В нем редко бывает ничейный результат. Здесь особые законы, которым в равной степени подчиняются и лейтенанты и маршалы. Два критерия применимы при оценке летного мастерства: или ты добился победы, или тебя победили.

Как я успел заметить, это отлично понимают летчики эскадрильи подполковника Ю. Тюмина. Ради качественного

выполнения задания проводят они долгие часы над учебниками и инструкциями, шлифуют усвоенные и разрабатывают новые приемы современного боя, во имя будущих побед гудят от темна до темна тренажеры в учебном корпусе.

Истребители-бомбардировщики подходят к полигону. После этого рубежа, хочешь не хочешь, придется набирать высоту, чтобы опознать цели и принять верное решение для построения маневра. Тут и решил еще раз «подловить» летчиков подполковник Тюмин. Снова огромной тяжестью наваливается перегрузка, спарка крутым разворотом набирает высоту и «зависает» выше и правее пары.

Что-то теперь предпримет Ухов? Мишенное поле слева от него; чтобы выйти на боевой курс, ему нужно развернуться влево. На это и рассчитывает Тюмин. Но Ухов с Водолазским учли и такой момент. Включен форсаж — и боевые машины, «подрезая» разворот, надвигаются на спарку. Теперь подчиненные «давят на психику» Тюмина, используют его же прием. Ничего не остается, как отвернуть в сторону. И в следующую секунду наступила развязка. Летчики выключили форсажи, энергично переложили машины в обратный крен и вошли в пикирование.

— Четыре восемьдесят девятый, парой на боевом, цель вижу, — звенит в эфире радостный голос Ухова.

— Вас наблюдаю, работу разрешаю, — отвечает земля.

Дымные жгуты, будто стрелы, соединили пусковые устройства истребителей-бомбардировщиков с полем полигона — обрушилась на цель лавина эрзосов. Дым и пламя бушуют в районе «сотой». Задание выполнено! Словно догоняя огненные кометы снарядов, летит в эфире неуставная фраза подполковника Тюмина:

— Молодцы!

Сдержанный и немногословный Юрий Викторович на этот раз не удержался от похвалы. А еще через десять секунд наша спарка проносится над дышащей огнем целью. Среди пламени виднеются бесформенные куски металла, слева и справа разбросаны взрывом горящие колеса.

На прямой пристраиваемся к паре, и тройка истребителей-бомбардировщиков берет курс на «точку». Переходим на стартовый канал. В наушниках то и дело раздаются доклады выполняющих задание летчиков. Аэродром живет своей шумной и беспокойной жизнью.

Обратный путь всегда кажется короче. Теперь расстояние воспринимается понятием не «сколько прошли», а «сколько осталось». Вот и полоса.

— Роспуск! — командует капитан Ухов.

Самолеты, выдерживая расчетный крен, один за другим разворачиваются на курс, обратный посадочному.

И вот — стоянка. Подняты фонари кабин, ветер приятно освежает лицо. Полет завершен. По стремянке поднимается старший лейтенант Солозобов:

— Как техника?

— Как твоя Москва, — весело отвечает подполковник Тюмин. — Все на месте и все отлично.

Игорь Солозобов — москвич, он очень доволен таким сравнением. Сноровисто устанавливает чеки в катапультные кресла. Через минуту спускаемся на бетонку.

Подходят Ухов и Водолазский:

— Товарищ командир, разрешите получить замечания?

— Хорошо отработали, — отвечает Тюмин, — но...

И начинается детальный скрупулезный анализ вылета по этапам, профессиональный разговор людей, беззаветно преданных одному делу.

Немного позже, отвечая на вопрос, почему он доволен вылетом (ведь все-таки не удалось помешать паре), Юрий Викторович, чуть помедлив, ответит: «Ушли от меня — значит, смогут уйти от многих. А это главное! Не зря, выходит, учил».

А сейчас, укрывшись за фюзеляжем самолета от ветра, группа снова «летала», ладони летчиков повторяли выполненные в воздухе маневры. Глядя на них, я подумал: «Надежные здесь служат ребята. Такие в любых условиях будут держать дальневосточное небо на прочном замке!»

Завершился полет, успешно выполнено задание, но учеба продолжается. На снимке: старший лейтенант Ю. Водолазский (слева) и капитан А. Ухов внимательно слушают командира эскадрильи подполковника Ю. Тюмина.

Фото автора.



# КОМАНДИРСКАЯ ПОЗИЦИЯ

Подполковник В. ГРИГОРЬЕВ,  
военный летчик первого класса

На очередном подведении итогов старший начальник лучшим в соединении назвал подразделение, в работе которого еще не так давно отмечались существенные упущения. Оценка была вполне заслуженной. В эскадрилье окреп здоровый моральный микроклимат, исключены случаи грубых нарушений воинской дисциплины, поднялась активность и исполнительность личного состава, между воинами наладились уставные взаимоотношения. Поставленные задачи авиаторы стали решать успешно, с высоким качеством.

Изменения к лучшему начались с приходом в эскадрилью подполковника В. Никонова, энергичного, требовательного и работоспособного командира. Используя имеющиеся возможности, комэск в короткий срок сумел вывести отстающее подразделение в число передовых. Причина успеха мне видится прежде всего в том, что новый командир серьезно относится к порученному делу, отчетливо видит конечную цель, умеет организовать людей на безусловное решение стоящих перед подразделением задач.

Устав обязывает командира твердо и последовательно проводить в жизнь политику Коммунистической партии и Советского правительства, быть организатором и руководителем обучения и воспитания подчиненных. Именно это и стало главным, определяющим в деятельности подполковника В. Никонова. С позиций высокой требовательности, с учетом интересов боеготовности он подошел к оценке достижений и недостатков коллектива. Это позволило увидеть просчеты в обучении и воспитании подчиненных, поддержании воинской дисциплины.

Подполковник В. Никонов отличается четкостью и логичностью мышления, свободно разбирается в вопросах аэродинамики, отлично ориентируется в тактике и боевом применении истребителя-бомбардировщика, его технических характеристиках, имеет свои взгляды на методику обучения и воспитания. Да и жизненный опыт у него немалый.

До службы в армии Никонов работал слесарем-сборщиком на одном из Рязанских заводов, учился в городском аэроклубе. Затем экстерном закончил Харьковское высшее военное авиационное училище летчиков. За время службы в различных частях ВВС налетал более двух тысяч часов, освоил самолеты нескольких типов. За успехи в боевой и политической подготовке ему дважды досрочно присваивали очередные воинские звания. Офицер награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III и II степени.

В скупых биографических данных сконцентрировано многое. Прежде всего отношение офицера к порученному делу — добросовестное выполнение своего воинского долга, принципиальность, уставная требовательность.

Перед назначением подполковника Никонова на должность командира эскадрильи ему сообщили, что подразделение отстающее. На последнем ЛТУ личный состав с трудом уложился в установленные нормативы. Офицеры, временно исполнявшие обязанности комэска, относились к делу без надлежащей ответственности. Никонов не стал заверять, что сразу наведет порядок, но в его согласии чувствовалась уверенность в собственных силах.

Первые дни командир эскадрильи тщательно изучал личный состав. Старался вникнуть в причины каждого нарушения воинской дисциплины, низкого качества выполнения полетных заданий, присматривался к людям, но выводы делать не спешил.

На очередном летно-тактическом учении эскадрилья поставила задачу группой самолетов нанести удар по малоразмерным наземным целям. Подполковник Никонов собрал заместителей, объяснил им замысел ЛТУ и тактическую обстановку. Он понимал, что его собственный авторитет, дальнейшая работа с коллективом во многом будут зависеть от того, как эскадрилья выполнит задание, какова будет в этом его роль. Командир тщательно проверил план подготовки к полетам, обсудил его с заместителями, внес коррективы. Убедившись, что предложения и замечания учтены, представил его на утверждение командиру части.

Началась подготовка к ЛТУ. Поставив конкретные задачи командирам звеньев, инженерно-техническому составу, комэск и сам приступил к занятиям. Уже тогда многие обратили внимание на то, что Владимир Григорьевич при прокладке маршрутов, расчете маневров использует графики, папки собственного изготовления и благодаря этому намного сокращает время предварительной подготовки. Еще никто в эскадрилье не мог доложить о готовности к полетам, а у него уже была четкая модель с несколькими вариантами.

На контроле комэск обнаружил, что некоторые летчики эскадрильи подготовились поверхностно, на вопросы не могли дать четкого, исчерпывающего ответа. Сказалась, с одной стороны, недостаточная требовательность непосредственных командиров к подчиненным, а с другой — пассивность летчиков, особенно тех, кто достиг определенного уровня профессионального мастерства: мол, мы уже ничего нового не познаем, все предельно ясно.

Пришлось принять меры. Командование полка одобрило высокую требовательность командира и поддержало его. Большую помощь в наведении уставного порядка оказала партийная организация части.

В день летно-тактического учения группа, ведомая подполковником Никоновым, точно по времени вышла на цель. Ведущий первым обнаружил ее. Применяя предварительно рас-



считанный маневр, он с первого захода нанес точный ракетный удар. Его примеру последовали остальные.

На разборе полетов комзэк тщательно проанализировал действия каждого летчика, отметил положительное, указал на ошибки и просчеты, дал совет, как их исправить. Высокий профессионализм командира эскадрильи, его личное мастерство обратили на себя внимание авиаторов.

В некоторых воинских коллективах нет-нет да и возникают отношения по принципу: ты — мне, я — тебе. Скажем, нужно оформить какой-то стенд, оборудовать класс или построить подсобное помещение. Иной командир обещает: сделаете в срок — будет поощрение. Именно так нередко бывало в эскадрилье раньше. Подполковник Никонов понимал, что это пагубно отражается на психологии воинов. С таким положением надо было решительно бороться.

Командир эскадрильи беседовал с подчиненными, выяснял их отношение к службе, изучал настроение, интересы воинов, вникал в житейские проблемы. Подавляющее большинство авиаторов тяготились неблагоприятным состоянием дел в подразделении, стремились к образцовому уставному порядку. Но инертность давала о себе знать. Так, его заместитель, выслушав замечание или предложение, отвечал: «Есть», но инициативы в выполнении указаний не проявлял.

Как-то Никонов, проверяя летную документацию офицеров, обратил внимание майора В. Гапчинского на небрежное ведение журнала ошибок, допущенных летным составом. Через несколько дней проверил, что сделано. Положение не изменилось. Немало было претензий и к начальнику штаба майору В. Гудкову. Тот зачастую формально контролировал качество подготовки личного состава к несению службы в наряде. Да и с дисциплиной у офицера было не все в порядке: мог без предупреждения уйти со своего рабочего места, долго отсутствовать. Оба получили тогда взыскания, с ними состоялся серьезный, принципиальный разговор. Сейчас майоры Гапчинский и Гудков показывают образец исполнения воинского долга. И только удивляются, что раньше иначе относились к своим служебным обязанностям.

Принципиальная командирская позиция предполагает профессиональную компетентность, высокое летное мастерство, пунктуальность и аккуратность во всем, принципиальность и высокую требовательность к себе и подчиненным. Но самое главное, на мой взгляд, — умение ясно видеть перспективу, работать с людьми и точно, конкретно ставить перед ними задачи, личным примером вести их за собой. От ошибок никто не застрахован, и очень важно разобраться в просчетах, выявить их причины и устранить.

Однажды капитан С. Алексеевич не сбросил бомбу на полигоне и вернулся с ней на аэродром. По сути дела, это невыполнение полетного задания. Комзэк тщательно разобрался в случившемся. Произошло следующее. Летчику предстоял вылет на резервном самолете. При остром дефиците времени он не сумел как следует подготовиться и в воздухе сделал не все, как надо. Кроме того, специалисты, готовившие самолет к вылету, не установили, как положено, органы управления вооружением, а летчик над полигоном не разобрался в сложившейся обстановке. Конечно, установить истинную долю вины каждого авиатора важно. Но гораздо важнее так построить работу с людьми, чтобы исключить их недоученность, несерьезное отношение к служебным обязанностям.

Свою роль сыграли партийная и комсомольская организации. О личной ответственности авиаторов, о состоянии боеготовности каждого и подразделения в целом шел прямой и принципиальный разговор на партийном и комсомольском собраниях.

В своей повседневной деятельности подполковник Никонов сделал основной упор на воспитание воспитателей — заместителей командира эскадрильи, командиров звеньев, началь-



Подполковник В. Никонов.

Фото Ю. ДЕДИНКИНА.

ников технических групп, на повышение уровня их идейной закалки и профессиональной подготовки, на организацию соревнования в эскадрилье.

Особое внимание пришлось уделить звену капитана А. Кузина, летчикам которого предстояло решать новую для них задачу. Командир эскадрильи не успокоился до тех пор, пока не убедился, что каждый воздушный боец понял и глубоко осознал, что от него требуется. В результате звено отлично справилось с заданием. Такого же подхода к делу подполковник Никонов требует от своих заместителей.

На недавних летно-тактических учениях летчики эскадрильи показали отличную слетанность, боевое мастерство, организованность, дисциплинированность. В сложных метеословиях в составе различных групп и одиночно, в обстановке, максимально приближенной к боевой, воздушные бойцы с высоким баллом решили поставленные задачи.

Сейчас все летчики эскадрильи имеют первый класс, шестьдесят процентов технического состава и младших авиаспециалистов — высокую классность, большинство воинов — спортсмены-разрядники и значкисты ВСК, три четверти самолетов в подразделении отличные.

Обновление руководящих кадров, как известно, происходит постоянно. И вопрос их подбора, расстановки, воспитания был, есть и останется одним из самых важных, особенно если дело касается вопросов боевой готовности подразделений, высокой морально-психологической стойкости и профессионального мастерства личного состава. Опыт показывает, что принципиальная, добросовестная работа командиров, исходящих в своих действиях из требований воинских уставов, партийных документов, приказов и распоряжений старших начальников, — главное условие достижения весомых успехов в боевой и политической подготовке, безупречном выполнении личным составом долга перед Родиной, утверждения в сознании авиаторов идей советского патриотизма и пролетарского интернационализма.

# ЗА СТРОКОЙ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПЛАНА...

Гвардии полковник И. АРТЮШЕНКОВ,  
командир авиационного полка,  
военный летчик-снайпер;  
подполковник В. БАСОК

Зелеными росчерками взметнулись в небо ракеты. По аэродрому прокатился форсажный гром взлетающего истребителя-бомбардировщика. А вскоре серая точка самолета исчезла вдали, словно растворившись в бездонной синеве. Это ушел на задание экипаж разведчика цели. В эскадрилье гвардии подполковника В. Рябинина началось летно-тактическое учение.

Прошло некоторое время, и радиоволны донесли на командный пункт доклад разведчика:

— Цель закрыта облачностью. Работать визуально трудно!

На мгновение комэск задумался, но потом твердо произнес:

— Все по плану!

И вот уже очередная пара истребителей-бомбардировщиков, ведомая гвардии капитаном В. Деревянко, стартовала в воздух. По замыслу командира, воздушным бойцам предстояло уничтожить центр управления и оповещения «противника». И если сама по себе эта цель, как правило, хорошо замаскирована и трудно просматривается с воздуха даже при хорошей видимости, то на этот раз еще и природа помогала «противнику». Казалось, визуальная атака невозможна. Однако комэск был иного мнения. Не колеблясь, он послал на это трудное задание пару гвардии капитана В. Деревянко, ибо верил в мастерство летчиков, возможности авиационной техники.

Эта вера имела под собой твердую почву. Деревянко и его ведомый точно прошли по заданному маршруту, комплексно используя маневр и помехи, успешно прорвались сквозь сильную ПВО «противника» и вне видимости цели нанесли по ней точный удар. Учебно-боевая задача была решена. Вслед за парой Деревянко поразили цели и другие экипажи.

Так закончилось одно из летно-тактических учений эскадрильи в истекшем учебном году. Несмотря на усталость, авиаторы чувствовали удовлетворенность от сознания выполненного долга, от творческого труда. Вместе с личным составом имели полное основание радоваться успеху и командир эскадрильи гвардии подполковник В. Рябинин, его заместитель по политической части гвардии майор И. Шапырин и секретарь партийного бюро гвардии майор М. Колмо-

горов. Партийно-политическое влияние на личный состав подразделения в ходе учения было постоянным, как и планировалось накануне.

Практика неопровержимо свидетельствует: там, где вопросы обучения и воспитания авиаторов решаются продуманно, в комплексе, с учетом современных требований и полным охватом всех категорий личного состава, с использованием различных форм влияния на него, там непременно приходит успех. Не случайно в новом учебном году коммунисты большое внимание уделяют воспитанию у воздушных бойцов высоких морально-психологических и боевых качеств. В этом деле важную роль играют индивидуальные планы повышения идейно-теоретического и методического уровня, профессионального роста офицерского состава. Такие планы имеет каждый.

Взять, к примеру, один из разделов плана командира эскадрильи гвардии подполковника Рябинина: влияние на летную выучку подчиненных, воспитание у них способности решать учебно-боевые задачи в любых метеословиях днем и ночью. Скажем, уверенность комэска в том, что на учении пара гвардии капитана В. Деревянко успешно выполнит бомбометание вне видимости цели, имеет определенную связь с его индивидуальным планом. В свое время, когда комэск лишь приступил к составлению плана, он пригласил к себе политработника эскадрильи и секретаря партбюро. Посовещались, какие формы и методы использовать для обучения и воспитания командиров звеньев и всех летчиков эскадрильи. Определили и то, что должны отразить в своих планах Шапырин и Колмогоров. Получилось своеобразное распределение сил, но Рябинин, естественно, поставил перед собой более трудные задачи воспитания летного состава.

Чего греха таить, в то время в эскадрилье не всегда все шло так, как хотелось бы. Нет-нет да и допускали авиаторы существенные промахи при выполнении учебно-боевых заданий на полигоне. Летчики в таких случаях оправдывались: вроде бы все делал, как учили, а бомба легла с перелетом или недолетом. Дескать, виноват не я, а автоматика. Но ведь прицельно-навигационные комплексы боевых машин вполне надежны, и это не раз подтверждалось на практике. Иное дело боевая техника.

Как и люди, она имеет свои особенности, если можно так выразиться, характер. Летчики хорошо знают, что самолеты ведут себя в воздухе по-разному, каждый из них, хотя и незначительно, но чем-то отличается от другого. Словом, перед командиром эскадрильи в ту пору встал ряд вопросов, решение которых частично и было отражено в его индивидуальном плане.

Например, один из пунктов раздела о профессиональной подготовке был сформулирован так: для углубления знания эксплуатируемой авиатехники и людей использовать статистические данные по качеству бомбометаний каждого летчика, на каждом самолете. Комэск сделал накопление по каждому самолету радиальных и азимутальных отклонений при выполнении летчиками бомбометаний на полигоне. К слову сказать, такой учет существовал и раньше, но он был непостоянным. Допустим, слетали летчики на полигон, отработали, выписали данные падения бомб по радиусу и азимуту, и на этом основании им выставили оценки. Все верно. Затем записи за ненадобностью уничтожались. То же было и с данными, вводимыми в прицельно-навигационный комплекс.

Встали перед командиром эскадрильи и другие вопросы, решение которых он включил в свой план. Думается, нет необходимости все их перечислять, да и следует оговориться, что индивидуальный перспективный план коммуниста Рябинина, естественно, не мог вместить в себя всего комплекса командирских проблем. Скажем только, что анализ этой статистики, углубленное изучение боевой учебы авиаторов и работы авиационной техники существенно помогли командиру эскадрильи повысить качество огневой выучки экипажей. Да и летчики поверили в высокую надежность прицельно-навигационного оборудования.

И еще одна немаловажная деталь. Сейчас в эскадрилье летный состав и наземные специалисты досконально знают «характер» каждого самолета и то, на что, как говорится, он способен. А «характеры» эти, как оказалось, разные. Скажем, заранее зная особенности самолета и возможности летчика, представляя, когда и в какой помощи он нуждается, в конечном счете можно добиться от него высокой результативности в работе. На этом расчете и строилась



# ЗА СТРОКОЙ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПЛАНА...

**Гвардии полковник И. АРТЮШЕНКОВ,**  
**командир авиационного полка,**  
**военный летчик-снайпер;**  
**подполковник В. БАСОК**

Зелеными росчерками взметнулись в небо ракеты. По аэродрому прокатился форсажный гром взлетающего истребителя-бомбардировщика. А вскоре серая точка самолета исчезла вдали, словно растворившись в бездонной синеве. Это ушел на задание экипаж разведчика цели. В эскадрилье гвардии подполковника В. Рябинина началось летно-тактическое учение.

Прошло некоторое время, и радиоволны донесли на командный пункт доклад разведчика:

— Цель закрыта облачностью. Работать визуально трудно!

На мгновение комэск задумался, но потом твердо произнес:

— Все по плану!

И вот уже очередная пара истребителей-бомбардировщиков, ведомая гвардии капитаном В. Деревянко, стартовала в воздух. По замыслу командира, воздушным бойцам предстояло уничтожить центр управления и оповещения «противника». И если сама по себе эта цель, как правило, хорошо замаскирована и трудно просматривается с воздуха даже при хорошей видимости, то на этот раз еще и природа помогала «противнику». Казалось, визуальная атака невозможна. Однако комэск был иного мнения. Не колеблясь, он послал на это трудное задание пару гвардии капитана В. Деревянко, ибо верил в мастерство летчиков, возможности авиационной техники.

Эта вера имела под собой твердую почву. Деревянко и его ведомый точно прошли по заданному маршруту, комплексно используя маневр и помехи, успешно прорвались сквозь сильную ПВО «противника» и вне видимости цели нанесли по ней точный удар. Учебно-боевая задача была решена. Вслед за парой Деревянко поразили цели и другие экипажи.

Так закончилось одно из летно-тактических учений эскадрильи в истекшем учебном году. Несмотря на усталость, авиаторы чувствовали удовлетворенность от сознания выполненного долга, от творческого труда. Вместе с личным составом имели полное основание радоваться успеху и командир эскадрильи гвардии подполковник В. Рябинин, его заместитель по политической части гвардии майор И. Шапырин и секретарь партийного бюро гвардии майор М. Колмо-

горов. Партийно-политическое влияние на личный состав подразделения в ходе учения было постоянным, как и планировалось накануне.

Практика неопровержимо свидетельствует: там, где вопросы обучения и воспитания авиаторов решаются продуманно, в комплексе, с учетом современных требований и полным охватом всех категорий личного состава, с использованием различных форм влияния на него, там непременно приходит успех. Не случайно в новом учебном году коммунисты большое внимание уделяют воспитанию у воздушных бойцов высоких морально-психологических и боевых качеств. В этом деле важную роль играют индивидуальные планы повышения идейно-теоретического и методического уровня, профессионального роста офицерского состава. Такие планы имеет каждый.

Взять, к примеру, один из разделов плана командира эскадрильи гвардии подполковника Рябинина: влияние на летную выучку подчиненных, воспитание у них способности решать учебно-боевые задачи в любых метеословиях днем и ночью. Скажем, уверенность комэска в том, что на учении пара гвардии капитана В. Деревянко успешно выполнит бомбометание вне видимости цели, имеет определенную связь с его индивидуальным планом. В свое время, когда комэск лишь приступил к составлению плана, он пригласил к себе политработника эскадрильи и секретаря партбюро. Посоветовались, какие формы и методы использовать для обучения и воспитания командиров звеньев и всех летчиков эскадрильи. Определили и то, что должны отразить в своих планах Шапырин и Колмогоров. Получилось своеобразное распределение сил, но Рябинин, естественно, поставил перед собой более трудные задачи воспитания летис: о составе.

Чего греха таить, в то время в эскадрилье не всегда все шло так, как хотелось бы. Нет-нет да и допускали авиаторы существенные промахи при выполнении учебно-боевых заданий на полигоне. Летчики в таких случаях оправдывались: вроде бы все делал, как учили, а бомба легла с перелетом или недолетом. Дескать, виноват не я, а автоматика. Но ведь прицельно-навигационные комплексы боевых машин вполне надежны, и это не раз подтверждалось на практике. Иное дело боевая техника.

Как и люди, она имеет свои особенности, если можно так выразиться, характер. Летчики хорошо знают, что самолеты ведут себя в воздухе по-разному, каждый из них, хотя и незначительно, но чем-то отличается от другого. Словом, перед командиром эскадрильи в ту пору встал ряд вопросов, решение которых частично и было отражено в его индивидуальном плане.

Например, один из пунктов раздела о профессиональной подготовке был сформулирован так: для углубления знания эксплуатируемой авиатехники и людей использовать статистические данные по качеству бомбометаний каждого летчика, на каждом самолете. Комэск сделал накопление по каждому самолету радиальных и азимутальных отклонений при выполнении летчиками бомбометаний на полигоне. К слову сказать, такой учет существовал и раньше, но он был непостоянным. Допустим, слетали летчики на полигон, отработали, выписали данные падения бомб по радиусу и азимуту, и на этом основании им выставили оценки. Все верно. Затем записи за ненадобностью уничтожались. То же было и с данными, вводимыми в прицельно-навигационный комплекс.

Встали перед командиром эскадрильи и другие вопросы, решение которых он включил в свой план. Думается, нет надобности все их перечислять, да и следует оговориться, что индивидуальный перспективный план коммуниста Рябинина, естественно, не мог вместить в себя всего комплекса командирских проблем. Скажем только, что анализ этой статистики, углубленное изучение боевой учебы авиаторов и работы авиационной техники существенно помогли командиру эскадрильи повысить качество огневой выучки экипажей. Да и летчики поверили в высокую надежность прицельно-навигационного оборудования.

И еще одна немаловажная деталь. Сейчас в эскадрилье летный состав и наземные специалисты досконально знают «характер» каждого самолета и то, на что, как говорится, он способен. А «характеры» эти, как оказалось, разные. Скажем, заранее зная особенности самолета и возможности летчика, представляя, когда и в какой помощи он нуждается, в конечном счете можно добиться от него высокой результативности в работе. На этом расчете и строилась

твердая уверенность гвардии подполковника Рябинина, когда он принимал решение послать экипажи для нанесения удара вне видимости цели.

Возьмем другие вопросы индивидуального перспективного плана комэска. Например, такой, как влияние на повышение методического мастерства и идейно-воспитательной работы командиров звеньев. Естественно, это функциональная обязанность комэска, и Рябинин, как и другие командиры, добросовестно ее выполняет. Но одно дело вести такую работу повседневно со всеми, другое — с конкретным человеком, по конкретному плану, выполнение которого строго контролируется.

Так, командир звена гвардии капитан В. Деревянко имеет достаточный опыт воспитательной работы. Однако в свое время он испытал трудности, связанные с воспитанием и обучением подчиненных. Гвардии подполковник Рябинин заметил это вовремя. В частности, порою Деревянко был несдержан с подчиненными, что мешало работе и не всегда приносило желаемые результаты. Не было у него и той доброты, в которой всегда нуждаются люди. Словом, дефицит душевного общения самым прямым образом сказывался на настроении подчиненных, а настроение — на результатах их работы. Помогая командиру звена избавиться от ошибок, комэск опирался на партийную организацию. На заседании партийного бюро коммунисты заслушали отчет Деревянко и высказали ему ряд критических замечаний, пожеланий как в плане личного идейно-теоретического роста, так и в политико-воспитательной работе с подчиненными. Кроме того, немало беседовали по этим вопросам с Деревянко гвардии майоры Шапырин и Колмогоров.

Параллельно решался вопрос о повышении методического мастерства офицера. Однажды гвардии капитан В. Бахмутов допустил отклонение при посадке. Это не было случайностью, так как ошибка повторилась. Командир звена выяснил причину — летчик неправильно распределял внимание на посадке. А в чем же конкретная ошибка? В какой момент и куда смотрит в это время авиатор? На вопросы гвардии подполковника Рябинина командир звена ответить не смог.

Тогда комэск посоветовал Деревянко проанализировать действия Бахмутова по секундам от момента выравнивания самолета до его приземления. Оказалось, он смотрел близко к самолету. Так было найдено слабое место в обучении летчика. Вскоре гвардии капитан Бахмутов избавился от ошибки.

Командир эскадрильи помог гвардии капитану Деревянко и в отработке таких упражнений, как атаки воздушных целей, полеты на групповую слетанность и другие. Вся работа комэска, направленная на повышение методического мастерства командира звена, сказывалась и непосредственно на летчиках.

Прибыл в звено гвардии старший лейтенант В. Поляков. Сейчас это первоклассный военный летчик, дисциплинированный офицер. А на первых порах Поляков иногда допускал вольности при выполнении летных упражнений, не хотел следовать тем порядкам, которые были заведены в эскадрилье. Словом, дисциплина его оставляла желать лучшего. Индивидуальные беседы с ним командира звена первое время не давали



Началось летно-тактическое учение.

Фото В. ЮДИНА.

результатов. И вот после очередного его срыва комэск собрал летчиков. Каждый высказал свое мнение. Вывод товарищей был категоричен: теряешь доверие однополчан. Понял тогда Поляков, что в этом коллективе спуску ему не дадут: все они служат общему большому делу, так будь добр — шагай в ногу и ты со всеми. Так воспитательная работа, строгий спрос командиров за качество выполнения заданий возымели действие.

В индивидуальном плане гвардии подполковника В. Рябинина есть раздел о повышении действенности политико-воспитательной работы и борьбы за укрепление воинской дисциплины в подразделении. Основа выполнения этого раздела, как отмечает комэск, — постоянный анализ положения дел в эскадрилье, глубокое и всестороннее изучение подчиненных. Вот почему особенно настойчиво работает комэск с авиаторами, допускающими те или иные отклонения в служебной деятельности.

Взять, к примеру, техников самолетов гвардии старшего лейтенанта технической службы А. Бабикова и гвардии лейтенанта технической службы В. Кокунова. Сейчас эти офицеры на хорошем счету. Бабиков получил высшую квалификацию «мастер», его самолет отличный. Но раньше, бывало, оба офицера нарушали дисциплину. Комэск взял их под особый контроль. С каждым из них беседовал индивидуально, использовал и другие формы воздействия, такие, как собрания офицеров, коммунистов. Постепенно молодые офицеры поняли, что служить так, как они служили, им просто не дадут.

Можно привести немало примеров той помощи, которую оказывают командирам звеньев, начальникам групп обслуживания, всем авиаторам индивидуаль-

ные планы повышения идейно-теоретического, профессионального мастерства и военного кругозора. При реализации этих планов командиры работают вместе с партийными организациями, используя эффективные средства воздействия на людей, добиваются, чтобы у авиаторов росло стремление всемерно наращивать успехи в боевой и политической подготовке, социалистическом соревновании. Сказать точнее, в основе работы каждой партийной организации лежит забота прежде всего о росте личной примерности коммунистов в службе и боевой учебе.

Немало у нас коммунистов, которыми гордится весь коллектив. Это В. Толконников, В. Питомец, А. Бесчеревных, В. Борсуков и многие другие. Они своим примером увлекают сослуживцев на решение сложных задач, стоящих перед подразделениями и полком в целом. Поэтому не будет преувеличением сказать, что тон в поиске резервов роста успехов в летном труде задают коммунисты. Всеми формами и методами работы партийные организации воздействуют на личный состав и оказывают существенную помощь командирам в воспитании и обучении авиаторов.

В заключение хотелось бы отметить два момента. Во-первых, индивидуальный план повышения идейно-теоретического уровня и военного кругозора каждого офицера должен постоянно пополняться новыми задачами, которые диктует армейская жизнь. При этом нужен строгий контроль за его выполнением. Во-вторых, только комплексным подходом можно добиться желаемого успеха. Именно на это нацеливают нас, коммунистов, решения XXVI съезда КПСС, требования июньского (1983 г.) Пленума Центрального Комитета партии.



# НА ПУЛЬСЕ ВРЕМЕНИ



**ДАТЬ ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ АРМИИ И ФЛОТУ ПОЛИТБЮРО СЧИТАЛО И СЧИТАЕТ ДЕЛОМ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ, ОСОБЕННО В НЫНЕШНЕЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОБСТАНОВКЕ.**

Из речи Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Ю. В. Андропова на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС

Генерал-полковник авиации П. БЕЛОНОЖКО,  
первый заместитель начальника  
Главного штаба ВВС,  
заслуженный военный летчик СССР

Широкая программа всемерного совершенствования экономики развитого социализма выдвинута на XXVI съезде Коммунистической партии Советского Союза. Решения партийного форума получили дальнейшее развитие на ноябрьском (1982 г.) и июньском (1983 г.) Пленумах ЦК КПСС. Руководствуясь указанием Генерального секретаря Центрального Комитета КПСС товарища Ю. В. Андропова о том, что ныне экономия, рачительное отношение к народному добру — это вопрос реальности наших планов, советские люди напряженным трудом в третьем, сердцевинном году одиннадцатой пятилетки внесли весомый вклад в осуществление намеченных программ.

Развернулась борьба за экономию, бережливость в частях и подразделениях Военно-Воздушных Сил. Благодаря усилиям командиров, штабов и политорганов, партийных и комсомольских организаций сэкономлены сотни тысяч рублей, многие тонны горючего и смазочных материалов. Значительно сокращены сроки доставки к самолетам средств поражения. В высокой степени готовности содержатся аэродромы и технологические помещения. За последнее время значительно улучшен быт летного и инженерно-технического состава. Расширяется жилой фонд. Совершенствуется коммунально-бытовое обслуживание, активизируется работа по содержанию авиационных городков в образцовом порядке, по обеспечению личного состава гарнизонов и семей военнослужащих всем необходимым.

В этой связи живой отклик у авиаторов нашло выступление командира части подполковника В. Крошки «Исчерпаны ли резервы?» («Авиация и космонавтика», 1983, № 2), которое послужило поводом для обстоятельного разговора на страницах журнала о проблемах, связанных с задачами экономии в армейских условиях. В откликах подполковника-инженера В. Дорофеева «Килограммы тонну составляют», генерал-майора интендантской службы С. Гламазды «Экономическая работа в частях», полковника Н. Минакова «Рачительно, по-хозяйски» и других подняты важные вопросы бережливости и сознательного отношения к народному добру, освещен некоторый опыт эксплуатации и боевого применения современ-

ных авиационных комплексов, показаны пути и резервы дальнейшего повышения боеготовности частей и подразделений. Авторы едины в мнении: экономия возможна только тогда, когда личный состав в совершенстве знает свое дело, умеет грамотно эксплуатировать боевую технику и полностью использовать ее тактико-технические возможности. Актуальность и целесообразность обсуждения вопроса о том, что экономика должна быть экономной, были отмечены в обзоре военных журналов, опубликованном в газете «Красная звезда» 9 сентября 1983 года под заголовком «Активно пропагандировать передовой опыт».

Жизнь со всей убедительностью показывает: чтобы разумно экономить, необходимо иметь не только определенные экономические знания, но и глубоко представлять объем решаемых задач на вверенном участке. Как известно, сегодня наша авиационная техника полностью отвечает требованиям времени. Советские ВВС располагают всепогодными комплексами, способными уничтожать агрессора на максимальной дальности и большом диапазоне высот, в любых метеоусловиях и различное время суток. Полностью использовать их боевые, тактические и маневренные возможности, бережно обслуживать и рачительно сберегать технику — вот одна из наших основных задач.

Развернуть широкое движение за экономию и эффективность использования материальных ресурсов и денежных средств, совершенствовать их нормирование в войсках — таково настоятельное веление времени.

Усиление режима экономии — это не только бережное отношение к различным технологическим материалам, запасному имуществу и приборам. Это и подлинно хозяйское отношение к использованию основных фондов, материальных ценностей, каждого рубля, вложенного в дальнейшее повышение боевой готовности частей и подразделений, каждого часа служебного времени. Речь идет о том, чтобы в обострившейся по вине США международной обстановке в как можно более сжатые сроки решить проблемы полного и всестороннего использования технологических ресурсов, не приведенных еще в действие резервов и возможностей войсковой экономики. Это тем более важно, что за годы одиннадцатой

пятилетки в совершенствование обороноспособности страны и укрепление Вооруженных Сил СССР сделаны немалые капиталовложения.

Верно отмечает в своей статье «Экономическая работа в частях» генерал-майор интендантской службы С. Гламазда («Авиация и космонавтика», 1983, № 4), что части ВВС ежегодно в полной мере обеспечиваются денежными и материальными ресурсами, необходимыми для эффективного и качественного решения стоящих перед ними задач. За последние годы значительно укрепилась и расширилась материальная база боевой подготовки. С каждым годом улучшаются материальное положение военнослужащих и быт личного состава.

В войсках проводится большая работа, направленная на изыскание дополнительных источников, возможностей и резервов для более полного обеспечения потребностей боевой подготовки. Должное внимание уделяют этому командиры, штабы, политорганы, партийные и комсомольские организации. Автор статьи справедливо замечает, что экономия материальных и денежных средств в частях нельзя ограничивать только рамками расходов бюджетных ассигнований. Важнейшее направление в этом деле — продление сроков службы авиационной техники и вооружения, тренажеров и автотранспорта, содержание в образцовом состоянии аэродромов и аэродромных строений, служебных, жилых и культурно-бытовых помещений. В то же время сохранность социалистической собственности, дальнейшее расширение экономической работы немыслимы без внедрения в жизнь и быт войск уставного порядка, без строгого соблюдения воинской дисциплины, законности и правопорядка.

В речи на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь Центрального Комитета партии товарищ Ю. В. Андропов подчеркнул: «Хотелось бы обратить внимание товарищей на то, что сейчас вопрос об экономии материальных ресурсов должен рассматриваться по-новому, а не так, что «сэкономил — хорошо, не сэкономил — тоже сойдет».

В таком подходе партии к решению проблемы заложена прочная основа для дальнейшего развертывания работы по экономии и бережливости. Эта мысль проходит через все отклики на статью

«Исчерпаны ли резервы?». Действительно, четко поставить эту задачу, довести до каждого исполнителя конкретный объем экономической работы, мобилизовать людей на ее добросовестное выполнение — лишь одна сторона дела. Другая, не менее важная — постоянно осуществлять контроль за ходом ее воплощения в жизнь, добиваться, чтобы каждый командир или начальник знал конкретное состояние дел и в случае необходимости смог бы немедленно оказать помощь исполнителям.

Такая постановка вопроса дисциплинирует людей и в то же время не сковывает их инициативы, самостоятельности в экономической работе. Они трудятся не за страх, а на совесть. Усердие становится нормой поведения.

Справедливо, что самолет называют оружием коллективным. При его обслуживании, подготовке к полетам нет ничего второстепенного. Все в одинаковой мере важно и ответственно. Особенно это касается планирования. Только за счет его четкости можно добиться существенного снижения расхода топлива. Интересны и злободневны предложения на этот счет подполковника-инженера В. Дорофеева в его статье «Килограммы тонну составляют» («Авиация и космонавтика», 1983, № 3). Предлагаемый им математический расчет позволяет определить реальную экономию топлива от сокращения холостых наработок двигателей при рулении и на стоянках. В самом деле, только за счет улучшения планирования полетов и контроля за своевременным запуском двигателей, вырублением из зоны, с технической позиции, а также сокращения времени ожидания разрешения на взлет можно добиться существенной экономии топлива и ресурсов силовых установок. Более того, кроме экономии горючего и смазочных материалов, сокращение времени работы двигателей на земле уменьшит шум и процент загрязненности воздуха в районе аэродрома, что также важно для сохранения окружающей нас природы.

Приведенные в отклике подполковника-инженера В. Дорофеева расчеты для всех частей и подразделений ВВС дают внушительный результат. И жаль, что еще не все командиры, их заместители, партийные и комсомольские организации ведут по вопросам экономии действительную воспитательную работу, а некоторые специалисты просто пренебрегают ею. А ведь просчеты особенно ощутимы там, где командиры нечетко определяют время холостой работы силовых установок до взлета, а офицеры инженерно-авиационной службы не осуществляют должного контроля за соблюдением правил подготовки, эксплуатации и обслуживания авиатехники.

Наблюдения и мысли товарища В. Дорофеева развивает военный летчик первого класса подполковник В. Шишкин в статье «Экономика летного часа» («Авиация и космонавтика», 1983, № 9). В ней подчеркивается, что горючее можно экономить не только на земле, но и в воздухе. Интересен пример, подтверждающий это. Старший бортовой техник капитан технической службы В. Лазарев разработал оригинальную методику расчета минимального километрового расхода топлива. Ее применение с учетом и подбором наивыгоднейших режимов работы двигателей только за один перелет на полную дальность позволяет экономить до двух тонн авиационного топлива.

Совершенно правильно подчеркивается в статье, что многое в обеспечении четкого ритма летной смены зависит от группы руководства полетами и взлетающих экипажей. При интенсивных групповых полетах в районе аэродрома достаточно одному экипажу не выдержать условий полета, отклониться от маршрута — и скопление самолетов при посадке приведет к повторным заходам, усложнит работу группы руководства.

Опыт показывает, что у одних руководителей полетов простоев самолетов на земле не бывает, а у других все же случаются. При анализе таких явлений неизбежно сталкиваешься с послаблениями в дисциплине, шаблоном в организации летной учебы, личной несобранностью и низкой ответственностью отдельных лиц группы руководства полетами. Здесь особо хочется подчеркнуть: если в плановой таблице есть неточности, то неизбежны и сбои в летных сменах. А ведь все это не что иное, как пробы в экономической работе, ведущие к неоправданному расходу ресурса техники, горючего и смазочных материалов, напрасной трате драгоценного учебного времени. Лицам, планирующим воздушные перевозки на самолетах ВТА, важно строго учитывать возможности загрузки машин не только на прямой, но и на обратный рейсы.

Усиление режима экономии — важный путь борьбы за образцовое содержание бортовых систем и вооружения самолетов и вертолетов. Ведь продление ресурсов, скажем, тягачей, роторных снегоочистителей, бульдозеров, транспортных и других автомобилей в обто, связанного и радиотехнического оборудования в частях связи и РТО только на один процент во всех ВВС даст возможность сэкономить в бюджет Министерства обороны солидную сумму. Поэтому командованию, партийным, профсоюзным и комсомольским организациям вопросами бережливости необходимо заниматься не от случая к случаю, а систематически.

Верным инструментом в этом благородном деле в руках командиров должно стать социалистическое соревнование. Тем выше его эффективность, чем лучше оно организовано. Живое дело не терпит формализма, казенщины, искусственно раздутой отчетности.

В постановлении ЦК КПСС «О совершенствовании организации, практики проведения итогов социалистического соревнования и поощрения его победителей» подчеркивается, что надо шире использовать воспитательную силу соревнования. Создавать в каждом коллективе обстановку высокой творческой активности, требовательности и дисциплинированности, такие экономические и организационные условия, которые стимулировали бы качественный, производительный, добросовестный труд, инициативу и ответственность людей.

Исходя из этих положений, каждый командир и политработник обязан оперативно пропагандировать передовой опыт, внедрять его повсеместно, используя собрания личного состава, стенную печать, местные радиопередачи, фотобюллетени, другие средства наглядной агитации.

Некоторые из форм такой работы приведены в статье командира полка связи полковника Н. Минакова «Рачительно, по-хозяйски» («Авиация и космонавтика», 1983, № 5). Рассказывая о том, как в части пропагандируется передовой опыт, автор подчеркивает, что

быть бережливым — это значит вести поиск по направлениям, позволяющим оперативно находить верный путь решения экономической задачи при минимальных затратах сил и средств. Коммунисты полка личным примером увлекут воинов-связистов на строгое соблюдение режима экономии, на выполнение требований партии: беречь и приумножать общественную, социалистическую собственность — основу могущества и процветания Советской Родины.

Работая в подразделениях, члены парткома регулярно анализируют ход борьбы за экономию, бережное отношение к военному имуществу. Эти вопросы постоянно находятся в центре внимания групп и постов народного контроля. Народные контролеры систематически проводят рейды по проверке качества ремонта и обслуживания аппаратуры, состояния запасного имущества и измерительных приборов, контролируют расход электроэнергии, горючего и смазочных материалов. Вскрыв недостатки, оперативно принимают меры к их устранению, а успехи тут же доводят до сведения всего личного состава. Такая постановка дела заслуживает всяческого одобрения.

Что же касается продления межремонтных сроков технических средств, то здесь нужно быть предельно внимательным. Приемлемое в этом отношении, скажем, к наземному оборудованию и аппаратуре не всегда может быть реализовано при обслуживании летательных аппаратов. Здесь все замены агрегатов и деталей, профилактические осмотры, регламентные работы должны осуществляться в строгом соответствии с действующими руководящими документами. Нельзя экономить там, где результаты такой экономии могут обернуться большими потерями.

В то же время следует отметить, что в летных частях есть немало возможностей экономить рабочий ресурс силовых установок и бортовых систем. Они заключаются прежде всего в строгом выполнении правил эксплуатации техники на земле и в воздухе, неукоснительном соблюдении заданных режимов полета. Это в свою очередь позволяет сберечь и авиационное топливо. Или, скажем, до выработки ресурса двигателя остается значительно больше часов, чем требует перегон самолетов в ремонт. Тут надо всесторонне взвесить все «за» и «против». Однако некоторые командиры, не задумываясь, спешат отправить машины на ремонтные предприятия.

Говоря о различных факторах, определяющих успех экономической работы в частях ВВС, нельзя умолчать о деловых качествах самих командиров, политработников, секретарей партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Не зря же о руководителе воинского коллектива, умеющего с максимальной эффективностью решать стоящие перед частью, подразделением задачи, люди отзываются как о рачительном хозяине. У такого, образно говоря, даже ломаный кирпич обязательно найдет применение. Часто бывая в авиационных частях, видел, что командиры, имея практически достаточный опыт и одинаковые возможности, реализуют их по-разному.

Как известно, в благоустройстве гарнизона, развитии подсобных хозяйств главная роль принадлежит командирам



# НЕСТИ СЛОВО ПРАВДЫ

Майор В. МАГЕРЯ

обато. Одним из них до недавнего времени командовал подполковник Л. Боярский — грамотный, энергичный и требовательный офицер. За два с лишним года возглавляемый им коллектив сэкономил на реконструкции служебных помещений и за счет подсобного хозяйства не одну тысячу рублей. А начинал офицер Боярский с подбора и комплектования ремонтных бригад, организации соревнования между ними. Личному составу разъяснили смысл и цели предстоящей работы. Командир, его заместитель по политической части майор Ю. Канкявичус, секретарь партбюро старший лейтенант Б. Покровский мобилизовали коммунистов и комсомольцев на ударный труд. Ежедневно вывешивались краткие сводки о достижениях каждого подразделения, объявлялись фамилии наиболее отличившихся специалистов. Регулярно подводились итоги выполнения обязательств, назывались передовики и отстающие. Ежедневно воины знали, кто и как выполнил свои задания. О правоту фланговых соревнований сообщалось в беседах, боевых листках, листках-молниях. Такая организация работ позволяла закончить их в срок с хорошим качеством.

В батальоне техника содержится в образцовом состоянии. Строго соблюдаются график ее эксплуатации, режим экономии. Умножая вклад в реализацию Продовольственной программы, коллектив решил значительно расширить посевные площади под зерновые, увеличить продуктивность животноводства за счет разведения более породистых свиней. Вводятся в строй теплицы общей площадью 500 м<sup>2</sup>. Заместитель командира по снабжению капитан С. Иваненко рассчитал, что тепловой мощности банно-прачечного комбината вполне хватит для обеспечения нормального функционирования теплиц.

Сейчас подполковник Л. Боярский повышен в должности.

В настоящее время партия и правительство, Министерство обороны СССР и главнокомандующий ВВС ставят задачу значительно улучшить экономическую работу в частях, наращивать усилия по претворению в жизнь Продовольственной программы. Исходя из этого, службам тыла, видимо, следует продумать вопрос о централизованном обеспечении частей агротехническими навесными орудиями. С лицами, ответственными за этот важный участок, следует проводить семинары, сборы с целью обучения их основам агрономии и других сельскохозяйственных наук. Это будет действенная помощь командирам обато и тем, кто практически связан с ведением прикухонных хозяйств.

В выступлении каждого, кто принял участие в обсуждении вопросов экономики и бережливости на страницах журнала, немало интересных идей, наблюдений, выводов. Видимо, на местах следует еще раз внимательно прочесть материалы, глубже изучить свои возможности по развитию экономической работы в частях с тем, чтобы активнее вести важное дело по совершенствованию форм и методов борьбы за экономию и бережливость.

Воспитывать у личного состава умение беречь каждую минуту, рационально использовать материальные ценности, выделяемые на поддержание авиачастей в состоянии постоянной боевой готовности, — значит вносить ощутимый вклад в общее дело — укрепление могущества ВВС, стоящих на страже воздушных рубежей нашей Советской Родины.

В группе марксистско-ленинской подготовки офицеров, которой руководит заместитель командира эскадрильи по политической части майор П. Варашев, шел семинар по вопросу об идеологическом противоборстве между социализмом и капитализмом в современных условиях. Одним из первых слова попросил лейтенант С. Селихов. Отвечал он, не отрываясь от конспекта, бойко произносил общие фразы, политические термины. Офицер не привел ни одного примера. Руководитель группы, терпеливо выслушав его, спросил:

— Так в чем же конкретно выражается агрессивная сущность американского империализма?

— Я же вроде все рассказал, — растерялся лейтенант.

— Кто хочет дополнить ответ Селихова? — обратился пропагандист к аудитории.

Таких нашлось немало. Капитаны С. Фелимошин и В. Масленников, старший лейтенант А. Подсыпанин и другие, ссылаясь на материалы и решения июньского (1983 г.) Пленума ЦК КПСС, обстоятельно, на конкретных примерах раскрыли тему семинара. Отметив сложность современной международной обстановки, изложили суть основных буржуазных концепций по вопросам войны и мира, подчеркнули их лживость и антисоветизм, показали истинных виновников «психологической войны», развязанной администрацией Рейгана: империализм и его ударный отряд — сионизм. И главное — раскрыли классовую сущность антисоветской идеологии империализма.

На семинаре каждый мог высказать свое мнение, поспорить. После выступления майора Варашева все вопросы приобрели законченную ясность. И это, безусловно, явилось главным результатом занятий.

Партийно-политической работой Петр Васильевич занимается семь лет. Когда начальник политотдела предложил ему, тогда старшему лейтенанту, штурману отряда, стать заместителем командира эскадрильи по политической части, Варашев подумал: «Положение политического руководителя большого коллектива очень почетно, но ко многому обязывает. Справлюсь ли?». К тому времени за его плечами было несколько лет комсомольской, затем партийной работы, которую он вел одновременно с выполнением служебных обязанностей. Взвесив все, молодой офицер сказал твердо:

— Согласен.

Каждый год был новой вершиной, взятой на пути становления офицера-политработника. С каждым годом росло

и его пропагандистское мастерство. А овладеть этим важнейшим оружием партии, по признанию Петра Васильевича, оказалось непросто. На первых порах встречалось немало трудностей. До сих пор помнит майор Варашев свою первую неудачу. Он был назначен руководителем группы марксистско-ленинской подготовки. Казалось, старательно готовился к первой лекции: подолгу засиживался в библиотеке, просмотрел много литературы. И тема выступления ему была хорошо знакома. Но под взглядами десятков внимательных глаз растерялся. Кое-как прочитал законспектированный материал и, не получив вопросов, расстроенный, покинул трибуну.

— Не отчаивайтесь, — сказал ему тогда заместитель командира по политической части подполковник А. Лоторев, — неудачи могут быть у каждого. Умелыми пропагандистами ведь не рождаются, ими становятся. А для этого нужно много работать, овладевать методическими навыками, тренировать память, постоянно углублять знания. И еще совет: запомните, что легких тем не бывает, есть легковесный подход к их разработке. А выступать вы сможете, со временем и пропагандистом станете хорошим. Но для этого нужно учиться.

Пришлось немало потрудиться, чтобы выработать целенаправленность в работе, накопить необходимые знания, приобрести методические навыки. У опытных лекторов Петр Васильевич учился умению овладевать вниманием аудитории, устанавливать с ней тесный контакт. Большую помощь оказал ему пропагандист части капитан В. Ерохин, другие активисты.

— Главное — говорить с людьми живо и доходчиво, выступать так, чтобы каждый слушатель считал, что вы обращаетесь именно к нему, — советовал ему тогдашний секретарь парткома майор Н. Карасев.

Со временем офицер Варашев приобрел опыт, накопил глубокие знания. Но и теперь тщательно готовится к каждой лекции, докладу, семинару. Особое внимание на занятиях по марксистско-ленинской подготовке он уделяет разоблачению буржуазной, ревизионистской и сионистской идеологии, воспитанию у слушателей классовой ненависти к империализму, выработке у них умения противодействовать подрывным пропагандистским акциям. Петру Васильевичу во многом помогают тематические подборки газетных и журнальных материалов, которые он начал вести по совету замполита еще со времени своего первого выступления. Сейчас у него есть подборки на темы «Империализм перед судом истории», «Капитализм — общество без будущего», «Кровавые злодеяния

империализма», «Антикоммунизм и антисоветизм — основное направление идеологических диверсий империализма», «США — главный источник агрессии и военной опасности» и другие. В части о них теперь знают многие.

— Хорошее дело, очень помогает в работе, — говорит один из руководителей групп марксистско-ленинской подготовки подполковник А. Хмара.

Опыт ведения подобных подборок Барашев поделился на сборах нештатных пропагандистов. Готовясь к выступлению, составляя план-конспект семинара, Петр Васильевич стремится не упустить вопросов критики буржуазных концепций по тем или иным проблемам, разоблачения идеологических диверсий, подкрепляя главные мысли цитатами из произведений классиков марксизма-ленинизма, положениями и выводами, содержащимися в материалах XXVI съезда КПСС, июньского (1983 г.) Пленума Центрального Комитета нашей партии, документах VI Всесоюзного совещания секретарей первичных партийных организаций.

Бывают ли трудности, сложности? Да, бывают. Однажды на семинаре зашел разговор о мирных советских инициативах. Слушатели в общем правильно оценили сложность современной международной обстановки, обусловленную действиями империалистов, и прежде всего американских. Однако некоторые выступления были неконкретными, показались руководителю занятий малоубедительными. Тут было над чем подумать. И тогда Петр Васильевич по согласованию с вышестоящим политорганом провел анкетирование на тему «Как вы оцениваете международное положение с точки зрения опасности возникновения новой мировой войны?».

По результатам анкетирования пришлось провести определенную работу, чтобы каждый член коллектива глубоко осознал преступный авантюризм администрации и милитаристских кругов США и их союзников по НАТО, звериную ненависть империалистов к социализму, понял, что только повышение боеготовности Вооруженных Сил и личной ответственности за нее каждого военнослужащего является гарантией безопасности страны, как это подчеркивалось на XXVI съезде нашей партии, ноябрьском (1982 г.) и июньском (1983 г.) Пленумах ЦК КПСС, в Заявлении Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Ю. В. Андропова, в других документах партии и правительства.

Были в практике работы майора Барашева и такие случаи, которые требовали, как говорится, срочного вмешательства. Однажды он стал свидетелем того, как один из офицеров в кругу сослуживцев высказывал неверные суждения по некоторым вопросам. Пришлось не только вмешаться в разговор, но и обратить серьезное внимание комсомольской организации на недопустимость подобного, дать бой не только тем, кто позволяет себе такие высказывания, но и тем, кто не дает им должной оценки.

— Главное, — говорит Петр Васильевич, — удалось добиться, чтобы все слушатели группы, все авиаторы эскадрильи поняли: империализм — изощренный, имеющий мощную материальную и техническую базу для ведения психологической войны противник, пользу-

ющийся любой возможностью, чтобы заронить хотя бы тень сомнения в души советских людей, особенно военнослужащих. Это непримиримый классовый враг. И главное условие противодействия его злобной клевете и различным идеологическим диверсиям — твердая идейная убежденность, верность делу партии, нравственная чистота, непримиримость к недостаткам и высокая политическая бдительность.

Не раз доводилось видеть, с какой охотой идут на занятия слушатели группы майора Барашева. Секрет такого интереса к семинарам прост. Дело в том, что они проводятся живо, интересно, руководитель использует наглядные пособия, демонстрирует диафильмы, слайды, фрагменты из кинофильмов, устраивает книжные выставки. И все же майор Барашев глубоко убежден, что плановые занятия — лишь канва в овладении знаниями в системе марксистско-ленинской подготовки, а главной формой является самостоятельная работа слушателей. В этом им помогают дополнительные мероприятия: устные журналы, вечера вопросов и ответов, ленинские чтения, кино вечера.

Вот как прошел, например, кино вечер на тему «Сионизм — ударный отряд империализма, источник раздора и агрессии». После доклада руководителя группы, вскрывшего источники и реакционную сущность идеологии, политической практики и системы организаций крупнейшей еврейской буржуазии, ее тесное смыкание и сотрудничество с американским империализмом, был показан кинофильм «Осторожно, сионизм!». Он произвел на зрителей большое впечатление, после его окончания еще долго шел обмен мнениями. Выступления капитанов В. Базанова, Ю. Михайлова, В. Буковского и других авиаторов были глубоко аргументированными, конкретными, содержательными. Капитан В. Масленников рассказал о жалкой судьбе тех, кто попался на удочку сионистской

пропаганды и выехал в «землю обетованную». Разговор получился полезный, запоминающийся.

Большое значение коммунист Барашев придает повышению действенности политической подготовки, усилению ее влияния на результаты боевой учебы, совершенствованию учебно-воспитательного процесса. Выступая на партийных и комсомольских собраниях, заседаниях бюро, он, подчеркивая ленинское положение о том, что всякое ослабление воинской дисциплины ведет к ослаблению армии и играет на руку классовому врагу, всегда принципиально вскрывает недостатки, называет конкретных виновников. Особенно неуютно чувствуют себя нарушители воинской дисциплины. Достаётся и тем, кто несерьезно относится к углублению политических знаний. И, как правило, страстное партийное слово достигает цели. Так, после деловой критики изменили свое отношение к службе и марксистско-ленинской подготовке старшие лейтенанты В. Кагановский и А. Ложкин.

В речи на июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь Центрального Комитета партии товарищ Ю. В. Андропов подчеркнул: «...важно уметь донести в доходчивой и убедительной форме правду о социалистическом обществе, о его преимуществах, о его мирной политике... умело разоблачать лживую, подрывную империалистическую пропаганду». Как руководитель группы марксистско-ленинской подготовки и член агитпропколлектива при политическом отделе, коммунист Барашев часто выступает с лекциями, беседами и докладами об успехах нашей Родины, нерушимом единстве армии и народа, тесно сплоченных вокруг Коммунистической партии, о всенародной верности идеалам марксизма-ленинизма. Он несет воинам слово партии, слово правды, которую не извратить идеологическим диверсантам.

В вузах ВВС авиаторы настойчиво повышают свои теоретические знания и профессиональное мастерство.

На снимке: полковник С. Григорян читает лекцию слушателям Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина.

Фото В. ЮДИНА.





# ЛИЦОМ К ЖИЗНИ КОЛЛЕКТИВА

Гвардии майор А. СТАЕЦКИЙ,  
пропагандист авиационного полка

Изучая материалы июньского (1983 г.) Пленума ЦК КПСС, я вспомнил давний разговор с одним офицером — молодым нештатным пропагандистом. Ему было поручено выступить перед авиационными специалистами своей эскадрильи с беседой об агрессивных устремлениях империализма, необходимости поддержания высокой боевой готовности, политической бдительности. К назначенному сроку офицер доложил, что к беседе готов, а потом вдруг сказал:

— Что эскадрилья! Там и людей-то сейчас не соберешь. Давайте лучше пригласим всех солдат и сержантов полка. А то ведь я столько времени потратил на подготовку! Жаль затраченного труда...

— Труд пропагандиста оценивается не столько количеством слушателей на занятиях, сколько действенностью его выступления, — вмешался в разговор гвардии подполковник В. Михайлов.

Опытный политработник живо и убедительно доказал нештатному пропагандисту, почему политико-массовые и другие мероприятия лучше проводить именно в подразделениях.

— Говорите, мало людей будет на вашей беседе? — продолжал Виктор Павлович. — Пусть так, но зато каждого из них вы знаете, хорошо представляете его сильные и слабые стороны. Думается, вам следует зайти в эскадрилью, поговорить с авиаторами, поинтересоваться их настроением. Заодно узнаете, как они живут, что их интересует. Потом, в ходе беседы, легче будет установить контакт с аудиторией.

Офицер прислушался к советам. Через несколько дней он провел беседу в эскадрилье. Авиаторы остались довольны. Ему удалось тесно увязать тему занятия с задачами, решаемыми подразделением. Гвардии подполковник Михайлов посоветовал молодому пропагандисту закрепить успех...

Вспомнился этот эпизод не случайно. Именно о такой постановке идейно-воспитательной работы говорилось и на июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС, и на VI Всесоюзном совещании секретарей первичных партийных организаций. Только в этом случае, подчеркивалось на совещании, можно говорить о превращении каждой парторганизации в подлинное ядро воинского коллектива, центр идейно-воспитательной деятельности.

Командование, партийный комитет на-

шей части стремятся к тому, чтобы члены агитационно-пропагандистской группы, как и все коммунисты управления полка, чаще бывали в казарме и на аэродроме в период предварительной подготовки к полетам, выступали перед личным составом эскадрилий, ТЭЧ с лекциями и беседами, глубоко вникали в проблемы, волнующие людей, помогали устранять недостатки. Пример подобного отношения к делу показывают гвардии подполковник В. Михайлов, участник VI Всесоюзного совещания секретарей первичных партийных организаций гвардии подполковник И. Пивоваров, гвардии подполковник В. Владимиров, другие партийные активисты.

Скажем, не так давно секретарь партийной организации управления части коммунист Пивоваров, готовясь к выступлению перед молодыми летчиками-штурманами одной из эскадрилий, встретился с командиром подразделения, его заместителем по политической части, секретарем партбюро, расспросил их о службе и учебе лейтенантов, узнал, какие проблемы стоят перед ними, какие задачи предстоит решать в новом учебном году. Таким образом, на беседу пропагандист пришел хорошо подготовленным, детально проинформированным о служебных делах молодежи. Отсюда и результат. Слушали его лейтенанты внимательно, заинтересованно, а затем долго не расходились, говорили о том, как повысить качество предполетной подготовки, о вкладе каждого в повышение боеготовности, укрепление воинской дисциплины. Беседа явно взволновала летчиков-штурманов, нацелила их на устранение недостатков. Таких фактов в практике идеологической работы пропагандиста Пивоварова немало.

Выступления в эскадрилье и другого члена агитпропгруппы — гвардии майора В. Кочеткова всегда носят деловой, принципиальный характер, а потому, как правило, результативны.

Как-то вечером после полетов в одной из эскадрилий он завел разговор с младшими авиаспециалистами о путях улучшения качества обслуживания авиационной техники. В беседе выяснил, что они испытывают некоторые бытовые неудобства. Естественно, это сказывается на настроении людей. Коммунист Кочетков сразу, не откладывая, доложил командиру о недостатках, добился, чтобы были приняты безотлагательные меры, направленные на улучшение бытово-

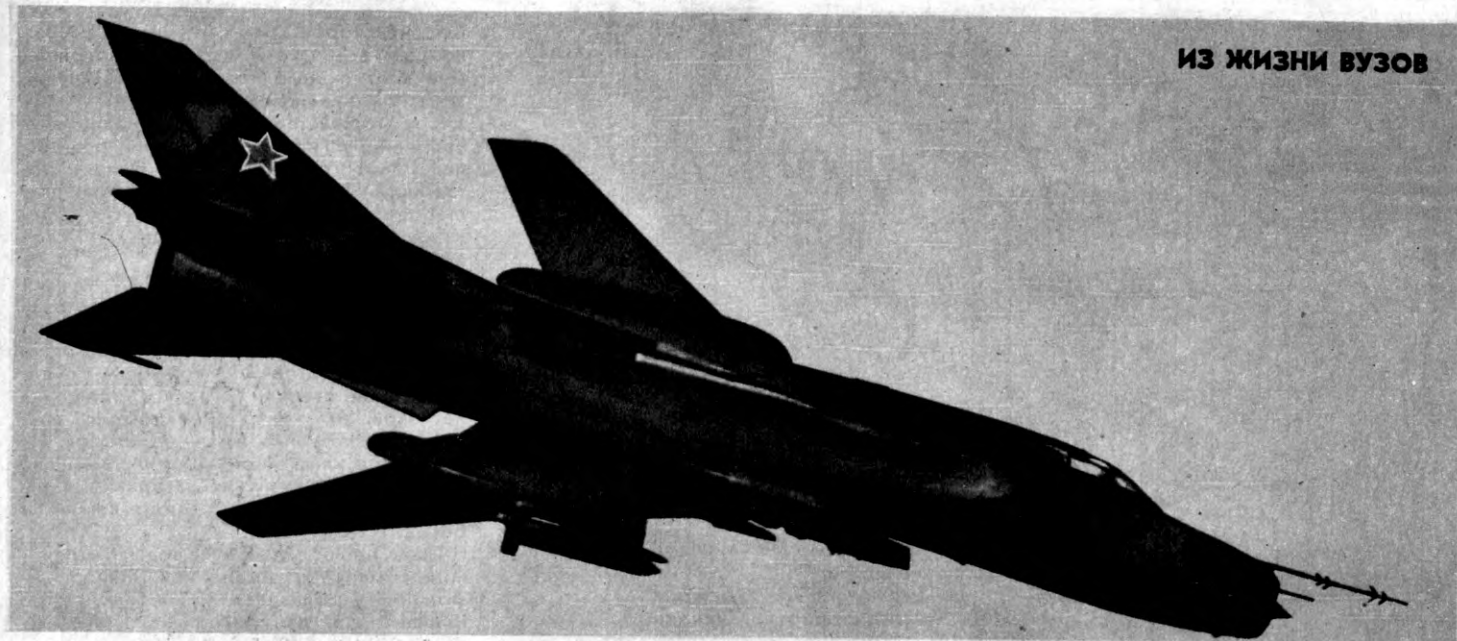
го обслуживания авиационных специалистов.

Это один из примеров, подтверждающих высокое чувство ответственности коммуниста В. Кочеткова за состояние дел в подразделении. В первую очередь его всегда волнуют вопросы повышения качества боевой учебы личного состава. Но наряду с этим он большое внимание уделяет организации быта и досуга авиаторов, помня указания Министра обороны СССР, главнокомандующего ВВС о том, что все это непосредственно влияет на настроение людей, их отношение к работе и в конечном счете — на боеготовность подразделения.

Активно участвуют в идейно-воспитательной, агитационно-пропагандистской работе и другие коммунисты-руководители, партийные активисты. В их арсенале немало хорошо зарекомендовавших себя методов и форм идейно-воспитательной, особенно индивидуальной, работы с людьми. Можно с уверенностью сказать, что нет таких направлений жизни и деятельности подразделения, которые бы не находились в центре внимания: будь то занятия по марксистско-ленинской и политической подготовке или участие авиаторов в освоении сложной авиационной техники, борьба за безопасность полетов или укрепление воинской дисциплины.

Думается, всем авиационным пропагандистам, претворяющим в жизнь требования июньского (1983 г.) Пленума Центрального Комитета нашей партии постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», необходимо постоянно помнить, что ленинский принцип связи с массами означает прежде всего человековедение, то есть глубокое знание нужд, потребностей, настроений людей. В. И. Ленин все принимал во внимание и настроение человека, и его физическое состояние. Очень важным для себя он считал поговорить с человеком по душам, расположить его к себе, вызвать на полнуюкровенность, дать полезный совет, товарищески предостеречь от ошибок, поддержать хорошую инициативу.

Именно так в новом учебном году шли партийные активисты, члены агитационно-пропагандистской группы стремились строить свою деятельность, направленную на превращение каждого авиационного подразделения в центр идейно-воспитательной работы.



# ПОЧЕРК ИНСТРУКТОРА

Подполковник А. ФИНАЕВ

**Н**ад аэродромом — ни облачка. Видимость, как говорят в авиации, миллион на миллион. Сегодня летают инструкторы — шлифуют свое профессиональное мастерство, пока в аудиториях курсанты углубляют теоретические знания. Они работают в небе умело и точно, по высшему баллу. Да иначе и не может быть. Каждый прекрасно понимает, что подготовить полноценного воздушного бойца можно только в том случае, если сам мастерски владеешь сложной техникой.

В числе передовиков социалистического соревнования старший лейтенант Евгений Акимов. Рослый, хорошо физически развитый офицер. Имеет первый спортивный разряд по самолетному спорту и военному многоборью, неплохой боксер и футболист, участник многих соревнований.

Поступил Акимов в Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков сразу после окончания средней школы. Выбор сделал в детстве. Отец, шофер по профессии, награжденный медалью «За доблестный труд», поднимал целину, исколесил много дорог, жил с семьей в разных местах, нередко невдалеке от аэродромов. Заметив, с каким восхищением сын смотрит на пролетающие самолеты, он понял, одобрил и поддержал стремление Евгения летать. А принять окончательное решение помог дядя — военный летчик.

Первый полет выполнил вместе с летчиком-инструктором Павлом Сидоровым. А сколько было радости, когда совершил самостоятельный полет! С самого начала службы понял Акимов, что без глубоких и прочных знаний высоко не взлетишь. Поэтому учился серьезно, добросовестно. Особых затруднений в учебе не испытывал. Выпускные экзамены сдал отлично. Председатель госу-

дарственной комиссии объявил ему благодарность.

Очень хотелось Евгению после училища попасть в строевую часть. Там, как он полагал, больше самостоятельности. Чаше стреляют, пускают ракеты, перехватывают цели. Но случилось так, что сразу после экзаменов начальник училища предложил ему:

— Думаем оставить вас инструктором. Нам хорошие летчики очень нужны. Ваше мнение?

Подумал Евгений и согласился. Вскоре успешно сдал экзамены на второй класс. Коммунисты приняли его в свои ряды. Ныне старший лейтенант Акимов задает тон в учебе. Он командир отличного экипажа. Товарищи избрали его секретарем партийной организации.

...Истребитель готов к взлету. В кабине — Акимов. В динамиках слышится его спокойный голос, а через минуту боевая машина отрывается от полосы. Инструктор уходит на перехват. За цель в этом полете — командир отличного звена майор В. Савенков. Это опытный авиатор, и, конечно, он постарается уйти из-под удара.

Так оно и случилось. Только успел Акимов доложить на КП об обнаружении цели, как «противник» начал маневрировать. Но не зря так тщательно готовился к полету Акимов. Он понимал, что не просто перехватить «нарушителя», если в кабине опытный воздушный боец. К тому же истребители однотипные. Успех зависит от тактического мастерства летчиков, их умения прогнозировать ход событий, выбрать единственно верное решение в быстро меняющейся обстановке.

На земле Евгений проиграл несколько вариантов схватки. Теперь, когда командир звена начал маневрировать, он воспользовался одним из них. Учитывая информацию офицера боевого управле-

ния, Акимов определил момент, когда самолет-цель «нырнул» под зону обзора РЛС перехватчика. Он не стал идти за ним, а «подрезав» разворот, вышел на дистанцию устойчивого захвата. Цель, закончив снижение, снова пошла вверх. На экране бортового прицела она светлой меткой вспыхнула у линии нулевого азимута. Доворот!

— Захват! — последовал доклад на КП, и через несколько секунд: — Пуск!

Контрольно-записывающая аппаратура зафиксировала точное «попадание». Перехватчик стремительно вышел из атаки.

В эту смену все полетные задания летчики-инструкторы выполнили с высокими оценками. В общий успех внес свою лепту и старший лейтенант Акимов. Еще несколько раз поднимал он в небо крылатую машину, и в графике хода социалистического соревнования против его фамилии выставлялись отличные оценки. Подготовленный заботливыми руками техника самолета офицера А. Хмеля истребитель не подвел, все его агрегаты и системы работали устойчиво. За отличную подготовку техники к полетам командир объявил лейтенанту технической службы Хмелю благодарность.

Пройдет некоторое время — и на учебном аэродроме снова появятся курсанты. К этому событию и готовятся их инструкторы. Чтобы грамотно учить будущих воздушных бойцов науке побеждать, формировать у них идейную убежденность, ни один неясный вопрос не должен остаться без ответа в подготовительный период к курсантским полетам. Успех качественной, всесторонней подготовки молодых авиаторов во многом зависит от мастерства наставников. Поэтому ни на минуту и не ослабевает накал боевой учебы, продолжается совершенствование профессиональной выучки летчиков-инструкторов.





# НАЧИНАЙ С СЕБЯ

Майор А. ЮДИН

Когда командир полка предложил военному летчику второго класса майору П. Гилевичу, только что вернувшемуся из очередного отпуска, должность заместителя командира первой эскадрильи по политической части, тот вначале удивился:

— Зачем? Ведь я на такой же должности во второй эскадрилье...

И невольно представил свой коллектив, в который, как говорится, врос корнями. Во вторую эскадрилью Гилевич прибыл прямо из училища. Здесь научился хорошо летать, стал командиром звена, был избран секретарем партийного бюро подразделения. Работа с людьми ему нравилась. Когда предложили должность заместителя командира по политической части, он, не задумываясь, согласился. Коллектив все чаще стал завоевывать первые места в социалистическом соревновании. За успехи в боевой и политической подготовке Гилевичу было досрочно присвоено воинское звание майор. В последней аттестации офицера записано, что он достоин выдвижения на вышестоящую должность. И вот с этим коллективом предлагают расстаться...

Присутствовавший при разговоре старший политработник поддержал командира полка.

— Поймите, Петр Юлианович, — обратился он к Гилевичу, — в последнее время коллектив первой эскадрильи, по которому оцениваются общие результаты, заметно сдал свои позиции. Ниже стали оценки в социалистическом соревновании, ухудшилась дисциплина. Думается, вы вместе с новым командиром первой эскадрильи сумеете поправить положение. Надеемся, доверие командования оправдаете...

Домой Гилевич в тот день вернулся раньше обычного. Его приходу и удивились и обрадовались, особенно маленькие дочь и сын. Но заняться с ними, как обычно, Петр Юлианович не смог. Не выходила из головы состоявшаяся беседа.

Часто он ловил себя на мысли, что думает теперь уже о первой эскадрилье. Этот коллектив он тоже знал неплохо. Подразделение нередко участвовало в летно-тактических учениях с отрывом от места дислокации, а потому там возникало немало проблем.

Гилевич и сам порою летал на полигон в интересах летчиков первой эскадрильи. Поэтому знал, что недостатки в основном возникали из-за неправиль-

ного планирования, а иногда и неорганизованности, недисциплинированности личного состава эскадрильи.

Командир первой эскадрильи военный летчик первого класса майор А. Симоненко в душе одобрил выбор командования. С Гилевичем он вместе летал когда-то во второй эскадрилье, знал его деловые и личные качества, организаторские способности.

— Люди в коллективе неплохие, — рассказывал комэск Петру Юлиановичу, — а вот слаженности в работе пока не получается. У прежнего замполита не все ладилось с летной подготовкой, да и обязанности свои он выполнял без особого энтузиазма. Какой уж тут личный пример? Что касается секретаря партийной организации, то капитан Милешко отличный летчик, но опыта воспитательной работы ему порою не хватает. Думаю, вам в первую очередь надо начинать работу с партийными активистами, ведь они — пример для всех.

Совет командира оказался весьма кстати. Петр Юлианович и сам пришел к выводу, что без повышения чувства ответственности каждого коммунистического руководителя, его личной примерности в летной работе, боевой учебе и службе дела не поправишь. «Надо начинать с себя», — твердо решил он, знакомясь с делами эскадрильи.

Гилевич беседовал с активистами, давал конкретные поручения, проверял их выполнение. Он старался разобраться во взаимоотношениях, сложившихся в звеньях и группах обслуживания, найти причины, мешающие личному составу работать ритмично, эффективно использовать свои возможности. Помимо всего, ему, как и другим летчикам, нужно было постоянно совершенствовать свое профессиональное мастерство. Поэтому первой задачей, которую поставил перед собой новый замполит, было стать военным летчиком первого класса.

Кто знает характер Петра Юлиановича, не усомнится в том, что, поставив перед собой цель, он не отступит перед любыми трудностями. Так было и на этот раз. Благодаря необычайной работоспособности, энергии, умению работать с людьми Гилевич вскоре завоевал всеобщее уважение. Авиаторы почувствовали в нем крепкую хватку настоящего политработника, умеющего вести за собой, а коммунисты признали его как своего партийного наставника. Про-

шло некоторое время, и Гилевич успешно сдал все зачеты, выполнил положенные контрольные полеты на повышение классной квалификации. Вскоре командир в торжественной обстановке вручил майору Гилевичу знак военного летчика первого класса. Это было подтверждением его жизненного правила: любое дело начинать с себя. Одновременно он осуществлял и другие свои замыслы.

Однажды на заседании партийного бюро Гилевич предложил рассмотреть вопрос о работе с техниками и механиками. Ведь от них зависит боеготовность самолетов и в конечном счете в немалой степени боевая подготовка летчиков. До этого политработник внимательно вникал в жизнь авиаторов. На стоянке, в классах он находил темы для повесток дня будущих заседаний партбюро, партийных собраний, лекций и бесед.

Свои наблюдения и выводы он доложил командиру эскадрильи. Майор Симоненко согласился с мнением Петра Юлиановича, дал несколько полезных советов, порекомендовал, на что именно в первую очередь следует обратить внимание, обещал поддержку.

И вот очередное заседание партбюро, где рассматривается вопрос о специалистах ИАС, их роли в повышении боеготовности эскадрильи. Доклад майора Гилевича был лаконичен, полон конкретных фактов о работе специалистов инженерно-авиационной службы. Так, политработник подробно остановился на двух группах обслуживания, проанализировал сложившийся в каждой микроклимат, указал на положительные стороны и недостатки в работе отдельных коммунистов.

...С капитаном технической службы Г. Ильгевичусом замполит эскадрильи как-то сразу установил душевный контакт. Да оно и понятно. Офицер восемь лет возглавляет группу обслуживания радиоэлектронного оборудования. Он — опытный организатор, грамотный методист и воспитатель. По вине специалистов этой группы давно уже нет отказов авиационной техники ни на земле, ни в воздухе. Нет здесь и нарушений воинской дисциплины. На протяжении нескольких лет группа удерживает звание отличной.

— В достижении этих успехов заслуга не только командира, — убежденно говорил на партбюро Гилевич, — но и всех коммунистов. Пусть их мало, всего несколько человек, но они на деле осуществляют свою авангардную роль, не упускают из поля зрения ни одного члена коллектива.

И привел пример воспитательной работы. Совсем недавно прибыл из училища молодой офицер лейтенант технической службы В. Мукосей. Прямо надо сказать, аттестация ему была дана неслетная. Но коммунистов это не смутило. Они встретили лейтенанта, как подобает, окружили его вниманием и заботой, привлекли к общественной работе. И понял Мукосей, что в коллективе есть кому подражать, есть на кого равняться. Он быстро вошел в строй и вскоре заменил ушедшего в отпуск Ильгевичуса.

Иное положение сложилось в группе авиационного оборудования, где начальником старший лейтенант технической службы В. Федосов. Некоторые специалисты здесь имели слабую профессиональную подготовку, нарушали дисцип-

лину. Взаимопонимания в коллективе не было. Сам Федосов глубоко не интересовался заботами и нуждами подчиненных. И давно уже привык на каждом собрании и совещании выслушивать неместные слова в свой адрес.

Петр Юлианович, стараясь не быть назойливым, поближе познакомился с людьми группы. Он интересовался их профессиональной выучкой, идейно-политическим кругозором, духовными запросами, бытовыми нуждами. В тактичной форме узнавал их мнение о своем руководителе, его стиле работы. И ему открылось многое. Оказалось, Федосов — отменный специалист, мастер боевой квалификации, а вот как воспитатель и педагог слабоват. Заглянув в личное дело офицера, Гилевич сразу понял: опыта воспитательной работы с людьми у Федосова нет. И никто его этому не учил. Отсюда и многие промахи.

Вначале начальник группы всячески уклонялся от откровенного разговора с новым замполитом. Придумывал для этого различные предлоги. Но Петр Юлианович был настойчив. «Опасается, как бы снова ему не стали читать нотации», — понял он и снова искал взаимопонимания с офицером. Именно искал взаимопонимания, а не использовал власть, данную ему уставом. Как должностное лицо он мог бы и вызвать Федосова к себе, но в данных обстоятельствах считал это ненужным.

Откровенная беседа все-таки состоялась. И неожиданно для обоих затянулась. Дело в том, что когда Федосов убедился в доброжелательном, товарищеском отношении к себе политработника, то сразу ответил ему взаимностью. Он оказался интересным собеседником. Петр Юлианович с удовлетворением отметил его начитанность, эрудицию, техническую грамотность. Постепенно разговор зашел о людях, их характерах, взглядах, привычках...

Таких встреч впоследствии было немало. Инициатором многих из них стал уже Федосов. А самое главное — каждая такая встреча для обоих не проходила бесследно. Гилевич все больше узнавал подчиненного, а Федосов открывал для себя новое в идейно-воспитательной работе. Все ценное, что он перенимал из опыта политработника, применял на практике. Постепенно группа обслуживания вышла из прорыва. Со временем здесь улучшилось обслуживание авиационной техники.

Партийное бюро, о котором идет речь, принесло несомненную пользу. На нем было принято конкретное, деловое решение, направленное на повышение авангардной роли коммунистов в организации боевой учебы авиаторов, улучшении их идейно-политического и нравственного воспитания.

После заседания, делясь впечатлениями, комэск и замполит пришли к общему мнению о том, что необходимо больше внимания уделять и другим начальникам групп обслуживания, командирам звеньев, которые, как и Федосов, недавно назначены на должность. Работе с людьми их мало учили, чаще лишь спрашивали за недостатки. Естественно, в такой обстановке далеко не каждый сможет выбрать правильную линию поведения, наладить обучение и воспитание подчиненных.

Выводы были сделаны, и в очередном плане политико-воспитательной работы



Майор П. Гилевич.

Фото автора.

на месяц появились первые инструктивно-методические занятия с активом.

На одном из них, в частности, Петр Юлианович поделился с активистами своими мыслями о причинах недостатков в подготовке ракетноносцев к полетам, остановился на наиболее эффективных методах обучения и воспитания специалистов ИАС. Затем попросил рассказать о своей методике воспитательной работы капитана технической службы Г. Ильгевичуса. Партийному бюро политработник рекомендовал обобщить опыт этого офицера-руководителя и распространить его в других коллективах. Вскоре после совещания к майору Гилевичу подошел Федосов с просьбой посоветовать, какую почитать литературу по военной педагогике и психологии.

Постепенно стали налаживаться деловые отношения между специалистами ИАС эскадрильи, улучшилось качество обслуживания боевых самолетов. Со временем оживилась работа технических кружков, наладилась учеба авиационных специалистов. Командир и замполит не обольщались первыми успехами. Они старались не упускать из виду методическую подготовку коммунистов-руководителей, оказывали им всемерную помощь.

Как-то возвращаясь вместе с майором Симоненко со службы домой, Гилевич заметил:

— А правильно ли мы поступаем, товарищ командир, часто упрекая летчиков за ошибки в технике пилотирования, боевом применении? Может, изменить методику разбора полетов? Ведь если человека сначала подбодрить, вселить уверенность, что у него неплохо получается, он воодушевится. А потом можно тактично остановиться и на его ошибках, рассказать, как от них избавиться. Пользы от этого будет больше, уверен...

— Я уже думал об этом, — помолчав, ответил комэск. — Рад, что наши мнения совпадают. Завтра соберемся с ко-

мандирами звеньев и обсудим методику разбора полетов.

Казалось, на первый взгляд, в предложении политработника не было чего-то нового. В то же время он заметил, что в эскадрилье привыкли к «разносам». А ведь авиаторов было за что и похвалить. Необъективность оценки их действий порождала у людей пессимизм, неуверенность в своих силах.

Предложение об улучшении методики разбора полетов было своевременным не только с точки зрения поднятия морально-психологического духа в коллективе, но и, что особенно важно, для преодоления наметившегося отставания по подготовке летчиков на повышение классности. Командир эскадрильи, его заместитель по политчасти понимали: чтобы выполнить годовой план налета, нужно, кроме всего прочего, существенно улучшить качество планирования каждого летного дня. При этом, учитывая изменчивость местных метеословий, лучше продумывать варианты плановых таблиц. Объем работы как у летного, так и у технического состава возрастет.

В дальнейшем жизнь подтвердила правильность такого решения. Эскадрилья продолжала уверенно набирать высоту, завоевывать утраченные позиции.

Высокое профессиональное мастерство показал личный состав на состоявшихся вскоре летно-тактических учениях. Авиаторы вновь заняли первое место в социалистическом соревновании и завоевали эскадрилье звание отличной.

Сейчас коллектив решает новые учебно-боевые задачи. Летчики и техники, младшие авиаспециалисты работают с полным напряжением сил. Успехи каждой летной смены убедительно свидетельствуют о том, что авиаторы с честью выполняют взятые высокие социалистические обязательства и полны решимости удержать звание отличного подразделения.



# ПРИНЦИПИАЛЬНО, ВЗЫСКАТЕЛЬНО

Полковник В. ОБУХОВ

**В** партийных организациях Военно-Воздушных Сил заканчиваются отчеты и выборы. Коммунисты подводят итоги проделанной работы в интересах главного — дальнейшего повышения бдительности и боевой готовности воинских коллективов. Оценивая достигнутое, они руководствуются постановлением ЦК КПСС о проведении отчетов и выборов, где, в частности, говорится: «Выборным партийным органам выйти на собрания и конференции с глубокими, самокритичными докладами, содержащими конструктивные предложения по улучшению всей работы. А сами собрания и конференции должны показать пример коллективного осмысления практики и возникающих проблем, принципиальной взаимной требовательности коммунистов, взыскательного спроса за недостатки и упущения». Выступая в прениях, коммунисты — авиационные командиры и политработники, летчики, инженеры, техники, специалисты различных служб — ведут предметный разговор о том, что и как сделано, что не получилось и почему, каковы резервы и перспективы.

Партийная организация части, где секретарем парткома был майор В. Ерохин, довольно многочисленная. Разное служебное положение занимают коммунисты, но всех их объединяют чувство принадлежности к партии Ленина, принципиальность, взаимная требовательность, высокая ответственность за порученное дело, за общие успехи коллектива.

Внимательно слушали коммунисты отчетный доклад, через все содержание которого красной нитью проходила мысль о необходимости дальнейшего укрепления дисциплины и организованности личного состава, повышения бдительности и боеготовности отличной части. За отчетный период сделано немало. Связисты, как и прежде, с высокими результатами закончили учебный год, добились полной взаимозаменяемости, хорошей слаженности в работе. Об этом убедительно свидетельствуют факты, приведенные в отчетном докладе.

Одно время молодые связисты батальона, которым командует офицер Е. Толпик, стали отставать в специальной подготовке. В сжатые сроки выправить положение командиру, конечно же, трудно. Партком решил посвятить

этому одно из заседаний, оказать конкретную помощь офицеру Толпику в организации и проведении дополнительных занятий и консультаций. Заместитель командира по политической части подполковник В. Ульянов и члены парткома, работая в батальоне, глубоко разобрались в причинах недостатков, вскрыли просчеты в обучении и воспитании воинов. Члены парткома майоры Н. Кайдалов, С. Кондратьев и другие побеседовали с офицерами, прапорщиками, сержантами и солдатами о том, как осваивается программа боевой и политической подготовки, выяснили, все ли коммунисты проявляют деловитость, чувство высокой ответственности за качество организации и проведения занятий, тренировок. Стало ясно, что отдельные офицеры, в том числе и члены партии, ослабили напряжение в учебе, стали допускать в обучении подчиненных послабления и упрощения.

О вскрытых недостатках члены парткома проинформировали командира части, затем обсудили на своем заседании задачи коммунистов по повышению методического мастерства руководителей занятий. На заседание были приглашены командир части, командиры батальонов и рот. После доклада секретаря парткома собравшиеся обменялись мнениями. Офицеру Толпику и некоторым другим коммунистам-руководителям было указано на то, что они работают еще не в полную меру сил, от них потребовали повысить ответственность за своевременное и качественное выполнение планов специальной подготовки личного состава.

На основе высказанных предложений партком помог партийным бюро батальонов подготовить и провести партсобрания, на которых затем был обсужден вопрос о примерности коммунистов в специальной подготовке. По рекомендации парткома перед личным составом выступили мастера связи подполковник П. Шкель, прапорщик В. Есипов и другие высококлассные специалисты. Они поделились опытом, посоветовали, как оперативнее решать задачи дальнейшего повышения специальных знаний, боевой готовности расчетов и смен.

Меры, принятые командиром, его заместителем по политической части и парткомом, позволили сравнительно быстро ликвидировать отставание в учебе, заметно повысить профессиональную выучку подразделений. В течение этого

времени секретарь и члены партийного комитета регулярно бывали в батальоне и ротах, поддерживали тесную связь с коммунистами и комсомольскими активистами. Они хорошо знали положение дел на местах, сосредоточивали внимание на наиболее важных вопросах: учебы, службы и быта личного состава. Позднее партийный комитет глубоко изучил, а затем рассмотрел на своем заседании мероприятия парторганизации по совершенствованию методики и уровня боевой подготовки, укреплению воинской дисциплины, обеспечению прилежности коммунистов в полевой выучке, особенно на ночных тактических занятиях и тренировках.

Заботясь об укреплении боевой готовности, партком непрерывно повышает требовательность к коммунистам, не пренебрегает даже к малейшим проявлениям халатности и безответственности, решительно борется с недостатками. В прошлом году одна рота получила низкую оценку по боевой подготовке. Командир части принял тогда соответствующие меры, а партком потребовал от командира и политработника роты более ответственного отношения к организации обучения и воспитания подчиненных, оказал практическую помощь в устранении недочетов.

Члены парткома помогли командиру политработнику, активистам подразделения предметнее вести работу по выращиванию отличников, пропаганде из опыта, подтягивая отстающих до уровня передовиков. При этом партком не подменял людей, отвечающих за состояние дел на доверенных участках, а терпеливо учил их эффективно вести индивидуальную воспитательную работу. Это дало положительные результаты. В роте дела стали заметно поправляться. К примеру, уверенно действовали связисты на очередном тактико-специальном занятии в сложной погодной и тактической обстановке.

В минувшем учебном году часть добила заметных успехов в учебе, укреплении дисциплины, на итоговой проверке получила высокую оценку. Как было отмечено в отчетном докладе, достигнуть этого удалось прежде всего благодаря тому, что большинство командиров и политработников подразделений научились дифференцированно работать с различными категориями личного состава, более внимательно изучать людей, находить верный подход к каждо-

му военнослужащему. В центре внимания командования и партийной организации постоянно были вопросы повышения личной ответственности офицеров за качество обучения и воспитания подчиненных, развитие у командиров подразделений партийных качеств, укрепление их авторитета.

На пути к высокой слаженности, мобильности и боевой готовности коллектива было немало трудностей. К одним и тем же вопросам порой приходилось возвращаться не раз. Неоценимую помощь командованию неизменно оказывала партийная организация, непримиримо относящаяся к недочетам в боевой и политической подготовке, в работе офицеров с подчиненными. Партком, партийные бюро подразделений предъявляли высокие требования к коммунистам независимо от их служебного положения. Командование внимательно прислушивается к критическим замечаниям членов и кандидатов в члены партии, их советам и предложениям.

Как-то в одном из батальонов в летний период обучения стали наблюдаться нарушения дисциплины, снизилась успеваемость по технической подготовке. В чем причина? Ведь в батальоне, как и в других подразделениях, регулярно проходили занятия, осуществлялось немало интересных партийно-политических мероприятий. Командир, его заместитель по политчасти, секретарь парторганизации офицер А. Гордеев, другие коммунисты систематически выступали с докладами, проводили беседы о значении воинской дисциплины. Об этом же неоднократно велся разговор на партийных и комсомольских собраниях, на совещаниях офицеров и собраниях личного состава. И все же отставание было фактом.

Что мешает батальону добиться нужных результатов? Командир, его заместитель по политической части, члены парткома коммунисты П. Клебанюк, В. Ерохин пришли к выводу, что основная причина неполадок — запущенность индивидуальной работы. Решено было обсудить этот вопрос на заседании парткома, предварительно изучив воспитательную практику командиров рот, побывать на занятиях, побеседовать с людьми.

На заседании парткома заслушали доклад секретаря партийной организации батальона об индивидуальной работе коммунистов-офицеров. Его обсуждение было полезно не только руководящему составу батальона, но и командиру части, его заместителям и членам парткома. Принципиальный партийный разговор помог командиру батальона, его заместителю по политической части и секретарю партбюро осмыслить свои просчеты в работе. Они правильно восприняли критику, высказали ряд предложений, имеющих целью усилить партийное влияние на каждого военнослужащего.

На том расширенном заседании парткома были сделаны справедливые замечания и в адрес офицеров штаба, которых критиковали за упущения в распространении передового опыта мастеров связи, слабую связь с молодыми офицерами, за то, что они мало общаются с воинами во внеслужебное время.

В выступлениях коммунистов чувствовалось искреннее стремление помочь командованию в короткое время преодолеть недостатки, подсказать пути

укрепления дисциплины, повышения качества занятий по технической подготовке в отстоящем подразделении. Заседание парткома помогло многим коммунистам пересмотреть стиль своей работы, внимательно проанализировать служебную деятельность с позиций требований июньского (1983 г.) Пленума ЦК КПСС.

Взять хотя бы работу с молодыми офицерами, обобщение и распространение опыта лучших командиров подразделений. В этом направлении делалось как будто немало. И все же старшие офицеры были еще далеки от младших, подчас начинали заниматься с кем-либо из них лишь тогда, когда обнаруживались серьезные просчеты в его служебной деятельности или личном поведении.

Партком подсказал коммунистам батальона главное направление в работе, посоветовал, на чем сосредоточить усилия в первую очередь. Немалую роль здесь сыграли батальонное партийное собрание по вопросу укрепления воинской дисциплины, беседы с личным составом взводов, доклады для офицеров о методе индивидуального подхода в воспитании воинов, о сочетании требовательности с заботой о подчиненных. Все это подкреплялось конкретной организаторской работой коммунистов батальона, командования и парткома части. Командиров подразделений стремились научить умелому индивидуальному подходу к подчиненным, эффективному использованию все возрастающей политической активности личного состава в борьбе за достижение высоких результатов в учебе, дисциплине, в дальнейшем повышении боевой готовности.

Заметно улучшилась деятельность парторганизации после июньского (1983 г.) Пленума Центрального Комитета нашей партии. Изучив его материалы, глубже осознали коммунисты, что только постоянное повышение политических и военных знаний поможет им активнее влиять на воинов, успешнее мобилизовать их на решение вопросов учебы, укрепления боевой готовности. Значительно возросла организующая роль парткома, партийных бюро подразделений. На партийных собраниях, заседаниях парткома и бюро стали чаще обсуждаться задачи политической учебы коммунистов.

Партийный комитет провел большую работу с членами и кандидатами партии, помог многим правильно организовать самостоятельное изучение первоисточников в системе марксистско-ленинской подготовки. Выяснилось, что многие коммунисты склонны глубже изучать вопросы, связанные с воинским воспитанием. Партком поддержал такое стремление офицеров, выделил опытных консультантов из числа членов агитпропгруппы.

С началом нового учебного года члены парткома и партийных бюро подразделений взяли политическую учебу коммунистов под неослабный контроль. Периодически беседуют со слушателями групп марксистско-ленинской подготовки, интересуются, как те готовятся к семинарским занятиям, что читают, какие встречают трудности, как выступают при обсуждении теоретических положений. Постоянный контроль позволяет партийным активистам всегда быть в курсе того, как коммунисты по-

вышают свои идейно-теоретические знания, совершенствуют профессиональные навыки, и вовремя принимать меры к устранению недостатков.

В поле зрения парткома — и вопросы повышения идейно-теоретического уровня многочисленной группы пропагандистов, в первую очередь руководителей политзанятий. По инициативе парткома для них в последнее время были прочитаны лекции «Забота КПСС об укреплении Советских Вооруженных Сил», «Основные черты ленинского стиля в работе», «Ненавидеть врагов мира и социализма, разоблачать их агрессивные проiski» и другие. В целях подъема идеологической работы партком принимает действенные меры к улучшению пропагандистской деятельности активистов, и прежде всего агитпропгруппы. В свете решений июньского (1983 г.) Пленума ЦК КПСС пересмотрены ее планы. Силами членов агитпропгруппы прочитан ряд лекций о руководящей роли КПСС в строительстве коммунизма, о советском патриотизме как одной из движущих сил развития нашего общества, об агрессивных военных блоках, направленных против социалистического содружества. Большое внимание обращается на воспитание воинов в духе ненависти к международному империализму, разоблачению происков США в различных регионах планеты. Так, коммунист В. Ульянов недавно прочел доклад на тему «Американские империалисты — поджигатели новой мировой войны». Большой интерес у воинов вызвала и лекция о современном международном положении СССР и задачах личного состава в повышении боевой готовности.

Совершенствуя пропаганду военнотехнических знаний, в части регулярно проводят методические и технические конференции, вечера вопросов и ответов по эффективной эксплуатации средств связи, образцовому их обслуживанию. Часто темы таких вечеров подсказывает сама жизнь. Так, коммунисту мастеру связи подполковнику П. Шкелю стало известно, что некоторые воины слабо усвоили устройство одной из радиостанций. По инициативе передового офицера был проведен вечер на тему «Современные и перспективные средства радиосвязи». В подготовке интересного мероприятия активное участие приняли отличники учебы, высококлассные специалисты, которые затем продемонстрировали передовые приемы боевой работы непосредственно на материальной части.

Вечера вопросов и ответов, теоретические и технические конференции, другие проводимые в части мероприятия помогают офицерам лучше уяснять принципы советского воинского воспитания, методы профессиональной подготовки личного состава. Это обогащает командиров и начальников передовым опытом, что в свою очередь положительно сказывается на выполнении планов боевой и политической подготовки, укреплении дисциплины и боеготовности.

В новом учебном году воины с еще большим усердием совершенствуют боевую выучку, овладевают техникой и оружием, бдительно стоят на страже интересов Отчизны. Успешно идет борьба за повышение классности, освоение обязанностей на ступень выше занимаемой должности, за то, чтобы рядом с отличниками не было отстающих.



# ТРЕТИЙ ВЫЛЕТ

Майор А. ПУЧИНСКИЙ

Капитан А. Филиппов.

Фото П. ДЮБИНА.



Над стартом с грохотом пронесся могучий ракетносец и, описав дугу, устремился в зенит. Петля, косая петля, боевой разворот... Переворот, снова петля... Фигура следовала за фигурой. Все, кто находился на аэродроме, внимательно следили за его полетом. Воздушный боец работал в небе уверенно. Чувствовалось, что летчик и самолет как бы слиты в единое целое. То тут, то там слышались одобрительные возгласы.

Словно зачарованный, наблюдал за истребителем старший лейтенант Е. Шалимов. Мысленно молодой летчик был там, в кабине самолета. Ему казалось, что он выполняет фигуры сложного пилотажа вместе с заместителем командира эскадрильи майором В. Мараткановым. И каждая из них — это боевой маневр, который дает возможность занять выгодное положение по отношению к противнику и нанести по нему неожиданный удар.

Происходившее сейчас в воздухе было как бы продолжением занятия, проведенного накануне в классе, где военный летчик первого класса майор Маратканов рассказывал молодежи об особенностях использования пилотажных возможностей эксплуатируемого самолета в современном воздушном бою. Внимательно слушали офицеры Владимира Григорьевича. Особенно старший лейтенант Евгений Шалимов. Ведь заместитель командира эскадрильи должен был вылетать с ним на спарке для проверки выполнения фигур сложного пилотажа.

Майор Маратканов выполнил задание и через несколько минут точно приземлился истребитель...

Настало время вылета военного летчика третьего класса Шалимова. Он добросовестно повторял упражнения на предварительной подготовке. Во время тренажа быстро и толково отвечал на вводные, грамотно действовал по ним. Заместитель командира эскадрильи, контролировавший его, был уверен, что молодой офицер успешно справится с поставленной задачей.

...Стремительный разбег — и самолет с набором высоты направляется в зону.

Инструктор опытным глазом подмечает даже незначительные шероховатости в технике пилотирования своего подопечного, выдерживании режима, построении маршрута и остается доволен им. Подходит один из самых ответственных этапов полета — показ фигур пилотажа, а затем повторение их обучаемым.

У майора Маратканова есть что пережить. К полету Владимир Григорьевич готовится тщательно. Невозможно правильно выполнить весь комплекс, не отработав фигур пилотажа раздельно.

После каждого полета замкомэска обязательно сверяет свои расчеты с данными средств объективного контроля. И если бывают расхождения, рассчитывает снова, пока не найдет единственно верного решения, которое он вновь проверяет в воздухе.

Но одно дело пилотировать самолет самому, а другое — передать опыт подчиненным, чтобы они в минимально короткие сроки освоили все тонкости пилотажа, до конца поняли его физическую сущность на различных режимах, уловили особенности управления, выработали необходимые навыки.

Изучая теорию, летчики уясняют последовательность выполнения фигур, порядок распределения внимания, возможные ошибки и способы их исправления. Однако показ был и остается важнейшим элементом в обучении молодых авиаторов. Последовательно демонстрируя действия на пилотаже, майор коротко комментирует их по самолетному переговорному устройству.

...Следующий этап — раздельная отработка фигур. Выраз на форсаже, пикирование, горка, полупереворот, боевой разворот, полупетля, горизонтальные бочки. Старший лейтенант Шалимов предельно внимателен. Показанное инструктором Евгений четко зафиксировал в памяти. Ведь это эталон для сравнения и подражания. Одна фигура, другая... Не все идет гладко. Чувствуя, что подчиненный волнуется, майор Маратканов не спешит делать ему замечания, а просто умело помогает устранить ошибку. Дело поправляется. В целом заместитель командира доволен подчиненным.

Пока старший лейтенант технической службы А. Шерстнев и прапорщик С. Андрианов готовили учебно-боевой самолет к повторному вылету, Владимир Григорьевич по элементам разобрал действия Шалимова, указав, что на виражах он резко работал рулями управления. Для устранения этого майор Маратканов посоветовал во втором вылете обратить внимание на точность выдерживания заданных параметров, а для себя отметил, что не было в воздухе необходимого психологического контакта между инструктором и обучаемым, когда одной-двух фраз достаточно для того, чтобы подчиненный понял замысел командира.

...Истребитель снова в зоне. Чтобы старший лейтенант до конца понял, в чем суть ошибок, инструктор повторно показал правильное выполнение тех элементов, о которых шла речь на земле. Молодой авиатор внимательно следил за действиями инструктора. Результат не замедлил сказаться. На этот раз замечаний по выдерживанию скорости и действию рулями управления не было.

Правда, старший лейтенант Шалимов допустил другую ошибку: потерял заданную скорость при выводе машины из горки. Об этом заместитель командира эскадрильи и сказал подчиненному на разборе. Он посоветовал также более энергично вращать самолет при выполнении бочки.

И вот наконец третий вылет. Учтены все замечания, советы. Послушный твердой руке летчика истребитель выполняет одну фигуру за другой. Задание в зоне выполнено. Ракетносец ложится на обратный курс.

Казалось бы, теперь можно и расслабиться. Но старший лейтенант Шалимов даже и мысли об этом не допускает. Он знает, что так же собранно надо действовать до самой посадки.

Как и в зоне, авиатор внимательно контролирует правильность построения маршрута, точно выдерживает режим. Спарка идет в направлении дальнего привода. Разворот. Машина на глиссаде снижения. Приземление.

Вскоре товарищи поздравили старшего лейтенанта Шалимова с успешным

полетом на сложный пилотаж. Ратный труд офицера увенчала отличная оценка. Это — успех и инструктора. Благодаря его методическому мастерству старший лейтенант Шалимов быстро понял, в чем именно его ошибки и как их избежать.

В летном деле крайне важны обоюдное стремление обучающего и обучаемого к единой цели, трудолюбие и чувство ответственности. Эти качества в полной мере присущи и Шалимову, и особенно его инструктору. Тут, пожалуй, и кроется секрет быстрого роста мастерства молодого офицера.

Хотя и редко, но можно еще услышать от некоторых молодых летчиков рассуждения: в реальном воздушном бою будет не до выписывания фигур.

Отклонения в скорости, крене, перегрузке — пустяк. Майор Маратканов придерживается иного мнения. Ссылаясь на опыт летчиков-фронтовиков, примеры из повседневной боевой учебы, он настойчиво внушает подчиненным мысль, что только тот, кто владеет филигранной техникой пилотирования, сумеет выполнить наиболее выгодный маневр, «переиграет» противника и с первой же атаки уничтожит его.

Старший лейтенант Шалимов — сравнительно молодой воздушный боец. Немногим более трех лет назад прибыл он в часть после окончания с отличием высшего военного авиационного училища летчиков. В характеристике офицера было записано: «Летает с большим желанием... В сложных условиях не

трепещет. Спокоен, тактичен, принципиален...» Время показало, что это действительно так. Молодой авиатор быстро вошел в боевой строй эскадрильи, стал правоголанговым социалистического соревнования. Произошло в жизни офицера и очень памятное событие: коммунисты первичной партийной организации единогласно приняли Шалимова в свои ряды.

Позади напряженный учебный год. Что принес он старшему лейтенанту? Это было время интенсивной боевой учебы, активного участия в общественной жизни подразделения, время испытания его на летную и партийную зрелость. Он его выдержал с честью. Подтверждением тому служат и полеты, о которых рассказано.

## В ПОМОЩЬ ПРОПАГАНДИСТУ

# О ПРОБЛЕМАХ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ

Недавно вышла в свет книга «Классики марксизма-ленинизма и военная история»\*, подготовленная Институтом военной истории Министерства обороны СССР. Она посвящена теоретическому наследию К. Маркса, Ф. Энгельса и В. И. Ленина в области проблем истории войн, вооруженных сил, боевой техники, военного искусства. В ней дана научная критика буржуазной историографии, рассмотрены положения и выводы классиков марксизма-ленинизма, имеющие решающее значение для творческого анализа актуальных проблем военно-исторической науки.

Как никогда, остро встали сейчас проблемы войны и мира, дальнейшего развития марксистско-ленинского учения о войне и армии, совершенствования идейно-политического воспитания воинов Советской Армии и Военно-Морского Флота. На июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Ю. В. Андропов подчеркнул, что произошло небывалое обострение борьбы двух мировых общественных систем. Между тем попытка решить исторический спор между этими системами путем военного столкновения была бы гибельной для человечества. Характер дальнейшего развития взаимоотношений между ними, то есть, по сути дела, вопрос сохранения мира на земле, — это и сегодня, и в обозримом будущем стержневая проблема политики нашей партии. Сама жизнь поставила этот вопрос, и решить его можно, только опираясь на марксистско-ленинское идейно-теоретическое наследие в целом, на положения по вопросам войны и военной истории в частности.

\* Классики марксизма-ленинизма и военная история / Под ред. чл.-корреспондента АН СССР генерал-лейтенанта П. А. Жилина. — М.: Воениздат, 1983. — 344 с. — 1 р. 60 к.

В книге рассмотрены взгляды классиков марксизма-ленинизма на общие проблемы и методологию военной истории, значение созданного ими диалектико-материалистического учения об обществе для военно-исторической науки, ее содержание, предмет и основные понятия, проблемы методологии и логики познания военно-исторических событий и фактов, методологическое значение марксистско-ленинских идей для разоблачения современных буржуазных фальсификаторов военной истории, правых и «левых» оппортунистов.

Рассматривая проблему марксистско-ленинской методологии военной истории, авторы называют основные диалектико-материалистические принципы научного познания, разработанные К. Марксом, Ф. Энгельсом и В. И. Лениным.

**Принцип партийности.** Применение этого важнейшего принципа познания позволяет правильно оценивать реальную действительность, вскрыть объективную истину при анализе конкретных событий и фактов военной истории. Так, только с классовых, партийных позиций коммунистические и рабочие партии, военные историки-марксисты смогли правильно определить причины, сущность и социально-политический характер второй мировой войны, а также локальных войн и военных конфликтов, развязанных империализмом в последние десятилетия.

**Объективный подход** к анализу и объяснению реальной действительности. Наиболее существенная черта марксистской методологии научного познания, как подчеркивается в книге, — совпадение партийности и объективности. Чем последовательнее в военно-историческом исследовании проводится принцип единства коммунистической партийности и объек-

тивности, тем точнее и всестороннее будут научные результаты.

**Принцип всесторонности.** Он неразрывно связан с принципами партийности и объективности. Анализируя принцип всесторонности, авторы приводят важнейшее методологическое указание В. И. Ленина по этому вопросу. Чтобы получить действительный фундамент для выводов, писал он в работе «Статистика и социология», необходимо брать не отдельные факты, а всю совокупность относящихся к рассматриваемому вопросу фактов без единого исключения, иначе неизбежно возникает подозрение, и вполне законное подозрение, в том, что факты выбраны или подобраны произвольно.

**Принцип основного звена.** Этот принцип, как известно, играет существенную роль в ленинской методологии изучения всей совокупности фактов. В труде подчеркивается, что всесторонность подхода в научных исследованиях — не самоцель. Она предполагает выявление существенного, основного во всей цепи событий и фактов.

**Принцип развития** выражает одну из весьма важных сторон диалектического метода. Научное исследование явлений войны и военного дела только тогда будет истинно научным, когда явления будут изучаться в их зарождении, состоянии на различных стадиях, в их изменениях и переходах от низшего к высшему и так далее.

**Принцип историзма** лежит в основе анализа и освещения К. Марксом, Ф. Энгельсом и В. И. Лениным вопросов военной истории. Требования этого принципа четко определены В. И. Лениным в труде «О государстве»: не забывать основной исторической связи, смотреть на каждый вопрос с точки зрения того, как известное явление в истории возникло, какие главные этапы в своем развитии это явление проходило, и с точки зрения





Добрая слава в коллективе идет о старшем преподавателе Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина полковнике Е. Лодине — одном из лучших методистов учебного заведения, умелом воспитателе.

Фото В. ЮДИНА.

этого его развития смотреть, чем данная вещь стала теперь.

И, наконец, принцип конкретно-исторического подхода, заключающийся в том, что каждое положение нужно рассматривать в связи с конкретным опытом истории, с конкретной обстановкой.

Читатель в книге найдет также интересный материал о марксистско-ленинском детерминизме и современных

проблемах военно-исторической науки, а также критику методологических основ и концепций фальсификаторов военной истории.

Авторы подчеркивают, что история той или иной войны может быть только в том случае действительно научной, если глубоко исследуются социально-экономические корни данной войны, политические условия и причины ее возникновения, все-

сторонне рассматривается, воссоздается реальный ход ее событий, а завершается исследование анализом итогов военных действий и их социальных последствий.

Большого внимания заслуживают исследования взглядов К. Маркса, Ф. Энгельса, В. И. Ленина на историю армий эксплуататорских государств, анализ марксистско-ленинских положений о военной организации пролетариата, о вооруженных силах народов, ведущих национально-освободительную борьбу, об истории развития военной техники.

Подробно рассмотрены вопросы о роли морального духа в современной войне и о социальных предпосылках военного искусства. Убедительно показано, что в условиях громадного научно-технического прогресса, усложнения форм боевых действий не утратили своего значения общие закономерности и принципы военного искусства, блестяще вскрытые и обоснованные классиками марксизма-ленинизма.

Авторы не только исследуют марксистско-ленинские взгляды на сущность и условия научного предвидения в военном деле, на вопросы предвидения тенденций развития вооруженных сил, военного искусства и боевой техники, но и делают важнейший вывод о том, что КПСС в своей практической деятельности неуклонно руководствуется положением классиков марксизма-ленинизма о научном предвидении.

В книге помещен краткий аннотированный указатель произведений К. Маркса, Ф. Энгельса и В. И. Ленина по военно-исторической проблематике, который окажет большую помощь изучающим труды классиков марксизма-ленинизма по военной истории.



## СИОНИЗМ — ПРАВДА И ВЫМЫСЛЫ

Так называется сборник статей\*, выпущенный издательством «Прогресс». В нем опубликованы материалы, раскрывающие вероломный, агрессивный характер израильского вторжения в Ливан, преступные планы тель-авивской верхушки по уничтожению Организации освобождения Палестины, расчленению Ливана и ряда соседних государств, фактическое участие США в израильской агрессии, экономическую и военную помощь Соединенных Штатов Америки агрессору.

К примеру, из 567 самолетов, которые находились на вооружении израильской армии перед вторжением в Ливан, 457 были американские, приобретенные на займы или безвозмездные субсидии США, 80 самолетов «Кфир» израильского производства имели американские двигатели. За несколько месяцев до начала израильского вторжения Пентагон резко усилил поставку Тель-Авиву наступательных видов вооружения.

Другой формой американско-израильского альянса является экономическое содействие Израилю путем предоставления помощи и займов. С 1951 года Тель-Авив получил от США кредиты на сумму 28 млрд. долл.

США оказывали и оказывают прямую политическую и дипломатическую под-

держку израильской агрессии. Так, например, в Совете Безопасности Соединенные Штаты наложили вето на все резолюции, требующие отвода израильских сил. США отказались также голосовать за резолюцию Генеральной Ассамблеи ООН, осуждающую израильскую агрессию.

В сборник вошли материалы, разоблачающие преступления сионистов против мирных ливанских и палестинских жителей. Свидетельства очевидцев — журналистов, врачей, работников Международного Красного Креста — воссоздают страшную картину кровавой оргии, устроенной израильской военщиной в Бейруте и других ливанских городах, в лагерях палестинских беженцев.

Кровавая бойня, учиненная сионистами в Бейруте, лишила иллюзий даже тех людей на Западе, которые верили измышлениям израильской пропаганды об «оборонительном характере» действий преступной клики Бегина — Шарона, обнажила тот страшный факт, что одним из главных методов для достижения Израилем политических целей является геноцид (уничтожение). В этих условиях еще более актуальной становится задача разоблачения сионизма, особенно если учесть возросшую активность, которую проявляют сионистские пропагандистские центры, стремящиеся дезинформировать общественность, выдать сионизм за «еврейское национально-освободительное движение», выставить его в образе «культурного», «демократического» течения среди еврейского населения.

Сионистский капитал, как подчеркивается в книге, установил прочный контроль над американскими средствами массовой информации. Помимо собственных органов печати (140 газет общим тиражом 4 миллиона экземпляров) он контролирует 70 процентов общенациональных изданий США, 80 процентов телевизионных программ. Под его влиянием находятся кинопромышленность, радио, эстрада, клубы, театры.

Во время агрессии против Ливана на страницах ведущих органов буржуазной печати, по телевидению и радио велась разнузданная антиарабская кампания. Бойцов Палестинского сопротивления называли террористами. Доказывали, что на них не распространяются никакие нормы международного права. Общественности внушали, что Израиль озабочен всего лишь ликвидацией неких групп, «нарушающих его безопасность», а карательные операции объяснялись «стремлением к миру» на Ближнем Востоке.

В сборнике помещены также материалы, вскрывающие механизм фашизации правящей верхушки государства Израиль — опасного процесса, на который в течение нескольких последних лет настойчиво обращают внимание мировой общественности израильские коммунисты.

Книга дает возможность широкому кругу читателей, в том числе и воинам ВВС, понять подлинную сущность сионизма, истинный характер агрессивной расистской политики израильских правящих кругов.

\* Сионизм — правда и вымыслы: Сборник. Вып. 3/ Сост. Б. Г. Баннов. — М.: Прогресс, 1983. — 191 с. — 65 к.

# МАСТЕРА

## ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА

Аэродром живет полетами. В летную смену днем или ночью здесь ни на минуту не затихает напряженный ритм. Снуют тягачи и топливозаправщики, тщательно готовят крылатые машины к стартам в небо техники и механики. Все звенья большого авиационного организма взаимодействуют четко.

Идеальная слаженность в действиях необходима и летчикам, группой выполняющим фигуры высшего пилотажа.

В одном из гвардейских истребительных авиационных полков опытными мастерами зарекомендовали себя военные летчики первого класса гвардии майоры А. Веразуб и А. Петров, гвардии капитаны А. Кутузов и А. Арестов. Придавая большое значение совершенствованию техники пилотирования в составе группы, выдерживанию режима полета и места в строю, они вместе с тем самое серьезное внимание уделяют и тактике воздушного боя.

Творчески используя в наступившем учебном году все новое, передовое в воздушной выучке, гвардейцы учатся мастерскому владению современными крылатыми машинами. Важнейшее условие успеха в полетах на групповой пилотажи эти

офицеры видят в тщательной подготовке на земле. Она помогает им смоделировать полет, методом «пеший по-летному» проиграть его от начала до конца в соответствии с метеорологической и тактической обстановкой. Ведь групповой бой на сверхзвуковых истребителях — противоборство не только мощной техники, сложной электроники, совершенного вооружения, но и прежде всего коллективного разума, плавности, смелости, напористости, пилотажного мастерства и тактической зрелости.

В короткие мгновения, которые оставляет на размышления летчику скоротечная динамика современного боя, необходимо оперативно учесть многочисленные факторы, влияющие на успех выполнения задания. Велика здесь роль ведущего группы. В полете перед его мысленным взором постоянно предстают ведомые — исполнители его воли и решения. Правила группового пилотажа исключительно жесткие. Любое отклонение от установленного режима может стать предостылкой и летному происшествию. Об этом постоянно помнят авиаторы.





# В ПЕРЕВЕРНУТОМ



# ПОЛЕТЕ

В небе военный летчик первого класса гвардии майор А. Веразуб.



Военный летчик первого класса гвардии майор А. Петров.



Военный летчик первого класса гвардии капитан А. Кутузов.



Военный летчик первого класса гвардии капитан А. Арестов.



Забываясь о дальнейшем совершенствовании воздушной выучки, авиаторы изо дня в день настойчиво оттачивают мастерство в индивидуальном и групповом пилотаже. В гвардейском полку эта работа ведется планомерно и целеустремленно. С богатым опытом старшего поколения командование и партийная организация обстоятельно знакомят молодых летчиков, которые кропотливо осваивают приемы воздушных атак, крылом к крылу с мастерами боевого применения решают в небе сложные учебно-боевые задачи.

Часто молодежи демонстрируют свою отличную выучку опытные летчики: проводят показательные бои, с максимальной эффективностью применяют мощь бортового вооружения. Командиры-коммунисты постоянно заботятся об обеспечении высокого качества занятий, тренировок и полетов. Каждый пример проявления инициативы, воли, находчивости в ходе выполнения учебно-боевых задач передается широкой гласности. Это вдохновляет воздушных бойцов на новые ратные достижения, дальнейшее повышение боевой готовности экипажей и эскадрилий.

В подразделениях в полной мере используются разнообразные формы морального стимулирования соревнования. Достижения отличников, правофланговых соревнования становятся достоянием всех авиаторов. В устной пропаганде и стенной печати рассказывается об их передовом опыте в повышении боевой готовности.

На снимках: руководитель полетов гвардии подполковник В. Шарипов; выполнение боевого разворота.

Фото А. ДЖУСА.





# Крутой выраж

## РАССКАЗ-БЫЛЬ

Полковник Е. БЕССЧЕТНОВ

**В**полне довольный результатами летной смены, комэск майор Подлужный, собрав необходимую документацию, направился было в учебный корпус на разбор полетов, когда его вызвали к командир полка. «Зачем я понадобился?» — недоуменно подумал он, взглянув на дежурного по части. Как только вошел в кабинет и увидел подполковника Смирнова, сразу догадался: командир чем-то озабочен.

Ответив на приветствие Подлужного, Смирнов чуть глуховатым голосом спросил:

— Так как же вы решили, Викентий Петрович? Назначаем Ховрина командиром звена? Или кого-то другого будем подбирать? Из штаба дивизии спрашивают: «Когда укомплектуете штаб?» А вы что-то медлите с представлением, хотя кандидатура Ховрина вроде бы уже обговорена.

Комэск с разрешения командира присел на стул, помедлив, ответил:

— Понимаете, дело тут такое... Не хотелось бы спешить.

— Жди не жди, а решать вопрос надо. Ховрин, по-моему, больше других подходит.

Сохраняя невозмутимость, Подлужный улыбнулся одними уголками губ, оборонил:

— Так-то оно так, да есть «но»...

— Что вас смущает? — спросил командир полка.

Подлужный был уже не рад, что высказал сомнение. Не прощай же согласиться, а дело с концом? Теперь же надо объясняться, вдаваться в подробности, а причина его осторожности к Ховрину может показаться пустяковой. Между тем командир ждал ответа, и Подлуж-

ный, секунду поколебавшись, с неохотой сказал:

— Не нравится мне кое-что в Ховрине. Думаю, не раскрылся он до конца. Мы его знаем в основном только с лучшей стороны, а в нем чувствуется какая-то червоточинка.

— Факты, факты давайте! — поторопил Смирнов, задетый несогласием комэска с его мнением.

— Факты? — на миг растерялся Подлужный. — Да вот взять, к примеру, недавний разговор между летчиками. Ховрин похвалялся: «Мы, молодые, попали в счастливую струю; перспектив хоть отбавляй!» И объясняет: рвань ты жили или служишь ни шатко ни валко, а служебный рост, дескать, тебе обеспечен: в современной авиации быстро идет омоложение командного состава. И представьте себе, как в воду глядел: ему же первому и выпадает выдвижение!

Вслушав его, командир полка, ожидавший, как видно, чего-то большего, усмехнулся в ответ:

— Уж если быть объективным, то Ховрин не далек от истины. Перед нынешней летной молодежью действительно широкие перспективы. Что касается прохладцы, на которую намекал Ховрин, тут он в полемическом задоре, конечно, чуточку перехватил. Сам-то ведь не надеется на «авось», не волнует, работает с полной отдачей. Что, разве не так?

Подлужный молчал. Не хотелось вступать в спор, разубеждать командира, тем более, что он во многом был прав. А то, что Смирнов несколько хуже его знает старшего летчика звена, нет ничего удивительного: комэску и положено лучше разбираться в своих подчиненных.

— Подумайте, Викентий Петрович, и

давайте решать, — подвел итог командир полка. — Тянуть с этим дальше некуда.

Направляясь из штаба полка в учебный корпус, майор Подлужный мысленно перебирал детали этого разговора. Несомненно, на Смирнова давят «сверх», потому-то он и нервничает, торопит с решением вопроса, а сам, возможно, вовсе не намерен спешить.

В отношении Ховрина комэск колебался не потому, что тот был чем-то плох как летчик, нет. Смущало, что за три года их совместной службы он при всем своем умении хорошо разбираться в людях так и не составил о нем ясного представления.

Да, в учебе Ховрин быстрый, хваткий, не зря раньше других выдержал экзамены на второй класс, зарекомендовал себя наиболее перспективным из молодых. Активен, общителен, но в то же время бывает скрытен и хитроват. Освоит какой-то прием — не спешит поделиться опытом, хотя если попросят, и не откажет в помощи. Окружающие замечали эту двойственность его поведения, не очень-то располагающую к дружеским отношениям, поэтому, видимо, близко он так ни с кем и не сошелся. Подлужный настороженно относился к таким людям.

Ему вспомнилось, как недавно повел себя Ховрин. Его неожиданно прихватил аппендицит. Надо было ложиться в госпиталь, а тут как раз начались интенсивные полеты на новых для молодых летчиков истребителях. Ховрин стал каким-то нервным, дерганым, куда только подевалась его общительность. Было бы понятно его опасение из-за болезни отстать в учебе. К сожалению, угадывалась



и другая причина: летчик точно боялся, как бы кто не перехватил его славу.

Действительно, операция и последующее лечение вывели его на некоторое время из строя. Большинство летчиков заметно ушли вперед по программе обучения, когда он вышел на службу. Как только он узнал, что намного отстал от других, изменился в лице. Рвался в полет, горел желанием поскорее наверстать упущенное. Этому можно было бы только радоваться. Однако Подлужный ловил себя на мысли, что дело тут не только в стремлении побыстрее восстановить утраченные навыки и догнать остальных, что весьма похвально, но и в его болезненном честолюбии, опасении, как бы кто не оказался перспективнее его, тем более, что в эскадрилье освободилась должность командира звена.

Когда Ховрин частично восстановил свои навыки, он начал упрашивать майора Подлужного слетать с ним на спарке и дать разрешение на самостоятельные полеты. Настороженный его неумолимой настойчивостью, комэск подумал было, не рановато ли, но в общем-то и сам хотел, чтобы летчик быстрее вошел в строй. И дал согласие. Слетали они вроде бы нормально. После некоторого колебания Подлужный дал ему «добро» на самостоятельные полеты.

Вчера Ховрин впервые после его разрешения отрабатывал упражнения в сложных метеоусловиях. Подлужный, направляясь со стоянки в высотный домик, задержал взгляд на старшем лейтенанте Ховрине, только что возвратившемся из полета. Обычно тот держался бодро, весело, даже несколько самодовольно, на этот раз он почему-то был мрачен, тотчас отвел глаза, как только встретился взглядом с Подлужным. «Наверное, волнуется за свое будущее! — снисходительно подумал комэск, усмехнувшись. — Беспокоится, как бы командование вместо него не назначило на звено кого-то другого. Боятся спугнуть удачу».

Теперь, после разговора с командиром полка, решил, что Ховрин вполне подойдет для новой должности, и, действительно, нечего тянуть, надо писать представление.

...Пройдя в учебный корпус, майор Подлужный заглянул в комнату объективного контроля. Тут было несколько летчиков и специалистов группы, которые перед разбором полетов просматривали пленки САРПП. Все уважительно расступились, пропуская его вперед. Заместитель командира эскадрильи майор Матвейчук, стоявший с пленкой в руках, увидев Подлужного, отчего-то забеспокоился.

— Как дела, Геннадий Семенович? — поинтересовался у него комэск.

— В общем-то нормально, — смущенно ответил тот. — Только вот на одной пленке... Взгляните.

Подлужный начал обстоятельно, не спеша просматривать пленку. Нехорошее предчувствие все больше овладевало им. В одном месте его взгляд будто споткнулся, налетев на волнообразный зигзаг.

— Что это? — спросил он своего заместителя. — Нарушение режима?

— Так точно, командир. Летчик на планировании заложил такой крен, что мог и не выбраться...

Все, что находился в комнате, прервали свои дела, прислушиваясь к их раз-

говору. Комэск уточнил, кто летал, и когда узнал, что старший лейтенант Ховрин, крайне удивился.

— Но ведь вчера он мне ничего такого не докладывал, — невольно вырвалось у него. — Может быть, докладывал вам, Геннадий Семенович?

— И мне нет.

Комэск круто повернулся.

— Позовите сюда Ховрина, — приказал он стоявшему поблизости летчику.

Тот скрылся за дверью, а через полминуты явился снова. Следом за ним в комнату, стараясь не смотреть ни на кого, вошел Ховрин. В явном замешательстве спросил:

— Вызывали, товарищ майор?

Вместо ответа Подлужный подал ему пленку.

— Надеюсь, вы ее вчера просматривали? Взгляните еще раз и объясните, что произошло в воздухе.

Казалось, Ховрин не знал, куда деться. Глаза его бегали, на лице выступили красные пятна. Подлужный понял, что летчик хорошо знал о своем нарушении, но, как видно, не нашел в себе силы признаться, промолчал.

Минуту Ховрин с открытым сожалением о случившемся просматривал пленку, потом, не проронив ни слова, с виноватым видом возвратил ее командиру.

— Так что же случилось в воздухе? — снова спросил комэск.

Летчик помялся, обвел офицеров тоскливым взглядом и нехотя начал рассказывать.

...Ховрину предстояло выполнить маршрутный полет в облаках. Заняв место в кабине, он вырулил на бетонную полосу и стартовал в небо. Ховрин понимал, что теперь, в полете по приборам, оценка зависела только от него. Если в контрольном полете его ошибку мог в случае необходимости исправить инструктор, то сейчас оставалось надеяться лишь на себя.

Стараясь точно выдерживать курс и время, старший лейтенант проходил один за другим отрезки маршрута. Отклонений от линии пути не было. Молчал и командный пункт. Наконец летчик миновал последний участок, после него — выход на КРМ и разворот на посадочный курс, снижение...

Выполнив разворот и погасив скорость, Ховрин натренированным движением выпустил шасси, закрылки, затем, установив заданную скорость снижения, довольный собой, проконтролировал местоположение самолета относительно полосы. Истребитель шел точно по глиссаде. Чувствуя успокоение за ожидаемый исход полета, Ховрин основное внимание теперь уделял выдерживанию вертикальной скорости по этапам. А между тем ракетноносец уклонялся от створа взлетно-посадочной полосы. Ошибку летчик обнаружил с опозданием, только при подходе к дальнему приводе. «Иду правее полосы. Ах, досада! Забыл о боковом ветре! Не учел снос», — пронзила Ховрина догадка.

Облака по-прежнему окутывали самолет. В такой обстановке следовало поступить, как требует инструкция, — уйти на второй круг, но Ховрин не хотел, чтобы узнали о его оплошности. Инстинктивно, надеясь исправить положение, он на малой скорости с креном почти в восемьдесят градусов начал резкий разворот. Уже в следующую секунду

летчик почувствовал, что истребитель проваливается. Холодный пот выступил на лбу, и Ховрин двинул РУД вперед.

«Чуть не сорвался!» — весь похолодел от этой мысли Ховрин, доворачивая на посадочный курс. И тут, наконец, самолет вышел под нижнюю кромку облаков...

Приземлился Ховрин нормально. Поначалу тревожно прислушивался к голосу руководителя полетов: не сделает ли каких замечаний? Его беспокоило, что специалисты радиолокационной системы посадки могли «засечь» нарушение и доложить об этом на командно-диспетчерский пункт. Но то ли они ничего не заметили, то ли сочли, что эволюция была в пределах нормы, только, кажется, не доложили. Посчитав, что инцидент закончился благополучно, Ховрин решил воздержаться от доклада о случившемся. Понадеялся, что все обойдется. Не хотелось, чтобы из-за его ошибки разгорелся сыр-бор, тем более перед скорым назначением на более высокую должность! Ведь никаких последствий нет, а он учтет промах на будущее, в дальнейшем ничего подобного больше не позволит себе...

«Только бы пронесло!» — молил он судьбу, просматривая после полета пленку САРПП и стараясь успокоить себя. Увы, не пронесло! Пришлось держать ответ перед командиром, перед товарищами по крылатому строю.

Рассказывая о злополучном полете, старший лейтенант Ховрин старался не касаться своих мыслей и чувств. Главный упор он делал на то, что ему на этот раз, видимо, не хватило сосредоточенности при контроле за показаниями приборов. Но в следующих полетах у него получится лучше... Все дело он сводил к незначительным просчетам, а моральную сторону, кажется, даже не принимал во внимание. Это больше всего огорчало командира эскадрильи.

— А почему не доложили? Почему? — строго спросил он, когда старший лейтенант Ховрин умолк.

— Товарищ майор, честное слово, не было злого умысла, — тоном неподдельной искренности произнес летчик, но перестарался, неосторожно добавив: — Я посчитал, что в этом нет ничего особенного...

— Ничего особенного?! — воскликнул Подлужный, почувствовав его попытку уйти от ответственности. — Допустили предпосылку к летному происшествию, и это, по-вашему, «ничего особенного»? Вы проявили нечестность, скрыли от руководства полка и эскадрильи свой промах, надеялись, что все останется шитокрыто. Даже не потрудились учесть, что ошибка зафиксирована на пленке! Далеко же вы зашли.

— Я не хотел...

Комэск взглянул на часы и, направляясь в класс тактики, на ходу обронил Ховрину, стоявшему перед ним с поникшей головой:

— А еще претендуете на выдвижение! Как же станете воспитывать других, если сами ловите? Удивляюсь вам. На что вы надеетесь?

У входа в учебный корпус майор Подлужный увидел командира полка с бумагами в руках, — тот, как видно, спешил на разбор полетов. Комэск доложил ему о нарушении. Подполковник Смирнов с недоумением посмотрел на него, будто заподозрил, не перегибает ли комэск палку в своей попытке представить Ховрина

в невыгодном свете? Когда же, зайдя в комнату объективного контроля, взглянул на пленку, сразу отбросил сомнения. Посуrowел, насупилсь. Вероятно, поступок Ховрина явился для него полной неожиданностью.

На разборе полетов подполковник Смирнов, отбросив присущую ему сдержанность, отчитал Ховрина, особенно задетый его попыткой скрыть предпосылку к летному происшествию. Подлужный слушал командира, и ему отчего-то стало даже жаль своего летчика, который все ниже опускал голову. Очевидно, Ховрин и в мыслях не держал, что дело примет столь нежелательный оборот.

В конце дня майор Подлужный, направляясь домой, на выходе из штаба встретился с командиром полка. Питавшие друг к другу взаимное уважение, они, выйдя на аллею, с полной доверительностью начали обмениваться впечатлениями о прожитом дне. Разговор зашел о старшем лейтенанте Ховрине.

— Я о нем был гораздо лучшего мнения, — сказал подполковник Смирнов. — Как жаль, что ошибся! Посмотреть на него — вроде бы толковый парень. Летает смело и уверенно. Общителен, умеет расположить к себе. Все данные за то, что из него мог бы получиться хороший командир. И вдруг такое... Лавирование, обман, нечестность. В голове не укладывается.

— А тут прямая связь с убеждениями Ховрина, — согласился Подлужный.

— С какими? — не понял командир полка.

— А о счастливой струе для молодых. Только для Ховрина она оказалась, так сказать, спутной. На крутом вираже свалила его, бросила вниз.

— А выбираться ему придется, — убежденно сказал Смирнов. — Иного пути к восстановлению доброго имени нет. — Он помолчал. Потом спросил: — Ну так что, Викентий Петрович, будем делать? От нас требуют поскорее заполнить вакантную должность. Как быть?

Майор Подлужный сдержанно ответил:

— Надо еще посмотреть, товарищ командир. Как бы ни поджимали обстоятельства, я бы не стал спешить с решением. В конце концов на одном Ховрине свет клином не сошелся.

## МОДЕЛИРОВАНИЕ В ЛЕТНОЙ ПРАКТИКЕ

### ЗАДАЧА № 11

Используя графоаналитический метод, найдите параметры и постройте графически траектории движения самолета, выполняющего рациональные разгоны-развороты в горизонтальной плоскости, определенные в результате решения задачи № 9. Результаты моделирования поместите в таблицу.

# ПОЧЕМУ ВОЗНИК ПОМПАЖ?

Подполковник-инженер  
П. КАРПЕНКО,  
майор-инженер Ю. КУЗЬМИН

Старший лейтенант А. Бравков запустил двигатель вертолета и обнаружил, что стрелки тахометра и термометра выходящих газов показывают завышенные параметры. Офицер прекратил опробование двигателя, выключил его, но по характерному звуку успел определить: в начальной стадии возник помпаж. Опасения подтвердила и сигналограмма. Двигатель пришлось демонтировать и отправить в ремонт.

Опытные специалисты, возглавляемые майором-инженером А. Свириным, восстановили картину происшедшего. На одном из этапов наземной подготовки винтокрылой машины требовалось осмотреть и промыть воздушные жиклеры автомата запуска и датчика сигналов насоса-регулятора. Была разработана последовательность выполнения операции: вначале промыть и установить на место жиклеры автомата запуска, а затем — датчика сигналов. Прапорщик И. Зеленин, желая ускорить работу, демонтировал оба жиклера одновременно. Внешне они очень схожи по размерам и форме. Осмотрев и промыв жиклеры, специалист поставил их на место.

Если бы Зеленин строго соблюдал технологию проверки, то он обязательно сверил бы маркировку жиклеров и по цифрам на клейме определил для каждого из них свое гнездо. Но прапорщик не сделал этого.

Майор-инженер Свирин на различных режимах испытал автомат топливной автоматики и установил, что его

характеристика не соответствует техническим нормам. Попытка восстановить характеристику путем регулировки не дала положительных результатов. А избыточное давление топлива, подаваемого в силовую установку, при запуске могло привести к перегреву лопаток турбины и помпажу.

После перестановки штуцеров с жиклерами работоспособность агрегата была полностью восстановлена.

Причина неисправности двигателя найдена, установлены виновники — прапорщик И. Зеленин, по халатности нарушивший требования технологической дисциплины, и офицер Г. Щегалев, формально проконтролировавший работу подчиненного. Заместитель командира полка по ИАС на разборе довел до личного состава инженерно-авиационной службы этот случай и подробно проанализировал просчеты в действиях Зеленина и Щегалева.

Специалисты ИАС сделали необходимые выводы из случившегося. Так, при эксплуатации вертолетов они теперь регулярно проверяют параметры работы двигателей, которые обязательно записывают в журнал и формуляр силовых установок. Проверку состояния винтокрылых машин осуществляют под контролем опытных руководителей ИАС подразделений, а для наиболее сложных работ привлекают специалистов ТЭЧ полка. Эти и другие мероприятия помогают избегать просчетов по вине личного состава инженерно-авиационной службы.



# ИСТРЕБИТЕЛИ МЕНЯЮТ ТАКТИКУ

Генерал-лейтенант авиации И. СВИРИДОВ,  
заслуженный военный летчик СССР

Под таким названием недавно вышла в свет книга\* кандидата военных наук военного летчика первого класса полковника В. Бабича, в которой рассматриваются особенности тактики истребителей зарубежных военно-воздушных сил на основе опыта их участия в локальных войнах, развязанных империализмом. Особое внимание в ней уделено изменениям, происшедшим в воздушном бою в связи с появлением реактивных сверхзвуковых самолетов, оснащенных управляемыми ракетами и электронными поисковыми системами. Этапы совершенствования тактики даются в исторической последовательности.

Первый опыт воздушных боев с участием реактивных истребителей был получен в войне в Корее (1950—1953 годы). Несмотря на резкое возрастание скорости и высоты полета самолетов, в способах ведения боя по сравнению с периодом второй мировой войны заметных изменений тогда не произошло. Бой остался групповым и маневренным, огонь велся со сравнительно коротких дистанций. Главным препятствием в развитии тактики оказалось старое оружие, которое было установлено на борту реактивных самолетов. Из двух основных элементов боя — маневра и огня — новое содержание получил только маневр. Огневые возможности пушек и пулеметов возросли незначительно, а область результативных атак не изменила своих размеров. Чтобы достичь основной цели боя — уничтожить самолет противника — требовалось, как и раньше, зайти ему в хвост и сблизиться с ним на дальность уверенного поражения. Необходимость выхода на малые курсовые углы и короткую дистанцию по отношению к цели обуславливала маневренный характер боя. Недостаточная мощь бортового

огня вынуждала компенсировать ее «количеством стволов», то есть увеличением числа участвовавших в атаке самолетов. Поэтому-то бой и остался групповым.

Вместе с тем война в Корее немало обогатила опыт. Летчики получили практику боев в стратосфере. Были разработаны новые тактические приемы, соответствовавшие возросшим возможностям техники (в книге даются схемы и описания девяти основных приемов, которые использовали северокорейские летчики на самолетах МиГ-15 против американских «сейбров»), совершенствовались боевые порядки — расстановка сил перед боем. Произошла реорганизация управления истребителями. Они стали получать действительную помощь от наземных командных пунктов, контролировавших воздушную обстановку усовершенствованными обзорными радиолокаторами.

В воздушной войне во Вьетнаме (1964—1973 годы) в бой вступили реактивные истребители второго поколения, которые развивали сверхзвуковую скорость полета и были оснащены новым оружием — управляемыми ракетами. Изменения произошли на всех этапах воздушного боя.

Поиск разделился на два основных элемента: обнаружение воздушного противника и его опознавание. Ответственность за исход поиска поровну делилась между летчиком и пунктом управления, поскольку самолетные и наземные радиолокационные средства имели различные возможности по обнаружению цели и установлению ее принадлежности. Без предварительной информации о противнике командир группы первым, как правило, бой не начинал. Упреждение в обнаружении противника на дальних рубежах обеспечивало захват тактической инициативы.

Сближение, как и прежде, характеризовалось двумя элементами — скрытностью и стремительностью. Однако условия для достижения скрытности

ухудшились, а для стремительности улучшились. В первом случае оказали влияние радиолокационные средства, захватившие в поле своей видимости все воздушное пространство в прифронтовой полосе, во втором — резко возросшая тяговооруженность самолетов.

Способы достижения скрытности в боях между сверхзвуковыми истребителями значительно видоизменились. Маскировка на фоне солнца, облаков, темное время суток уже не обеспечивали неожиданности нападения на противника. Особое внимание в этих условиях стало уделяться маскировке боевого порядка помехами, быстрому переоборудованию перед началом сближения, применению ложных вторжений на второстепенных участках. Затруднить противнику обнаружение самолета стало сложнее, поэтому необходимо было скрыть замысел боя, свои первые тактические ходы.

Атака — решающий этап боя — с поступлением на вооружение новых ракет начиналась с дальности, превышавшей дальность визуальной связи с противником. Это обещало большие изменения в тактике воздушного боя вообще и в достижении внезапности в частности. Однако, как и в корейской войне, проявились слабости оружия. Американские управляемые ракеты «Спарроу» и «Сайдвиндер» второго поколения создавались для условий перехвата скоростных, слабо маневрировавших бомбардировщиков, а во Вьетнаме и на Ближнем Востоке в 70-х годах по-прежнему развернулись групповые маневренные бои. Чтобы обеспечить «прямолинейную» ракетную атаку, широко использовались демонстративные действия, маскировка ударных групп на малой высоте, ввод их в бой из засад. Тактике пришлось подстраиваться под ограниченные возможности техники. Новые приемы боя компенсировали недостатки ракетного оружия.

Ближний маневренный бой, основным принципом которого традиционно считалась связь маневра и огня, в 60-х годах был выведен из тактики истребителей как утративший свое значение. Однако опыт показал полную несостоятельность подобной концепции. Особо поплавились за это американские летчики, пилотировавшие во Вьетнаме многоцелевой ракетоносец «Фантом», имевший невысокие маневренные характеристики. Сами же летчики вступили в войну с утраченными навыками коллективизма, взаимной поддержки в группе и пилотирования на режимах, близких к предельным. Увлечение «запрограммированным» перехватом обернулось для них большими потерями.

Не менее дорого обошлось и годами накапливавшееся отставание в разработке средств и методов управления истребителями в групповом воздушном бою. Обстановка заставила разомкнуть боевые порядки за пределы зрительной связи между группами различного тактического назначения. Командир в лучшем случае видел только своего ведомого, радиосвязь с остальными экипажами постоянно нарушалась интенсивными помехами. Наземный командный пункт не получал полной информации об обстановке от приданных радиолокационных постов. Решения часто запаздывали и не соответствовали сложившейся обстановке. Никто не мог предсказать, что срывы в управлении станут

\* Бабич В. К. Истребители меняют тактику. — М.: Воениздат, 1983. — 152 с. — 30 к.

причиной большинства потерь, понесенных сверхзвуковыми истребителями в локальных войнах. Положение усугублялось тем, что летный состав не был готов активно действовать в условиях помех.

В последнем вооруженном конфликте на Ближнем Востоке в июне 1982 года воздушные бои над Ливаном вели уже реактивные истребители третьего поколения F-15 и F-16, при создании которых были учтены уроки Вьетнама. Усовершенствованные ракеты «Спарроу» AIM-7F, бортовые радиолокаторы с дальностью обнаружения воздушной цели более 80 километров сделали реальной атаку на встречном курсе. Однако успех ее с применением оружия, имевшего радиолокационную полуактивную систему наведения, мог быть гарантирован в боевой обстановке только при соблюдении довольно жестких условий по маневру противника. Поэтому усилия дорогих и сложных F-15 дополняли более легкие и дешевые F-16, предназначенные для ближнего маневренного боя, летчики которых пытались скрытно выйти в заднюю полусферу противника, используя диапазон малых высот. Управление осуществлялось с воздушного командного пункта — самолета дальнего радиолокационного обнаружения E-2C «Хокай».

События в небе Ливана показали, что истребители западных стран ориентируются в настоящее время на воздушный бой, сочетающий в равной мере как новые, так и старые элементы. Атака на встречном курсе лишь обогащает тактику, но не отменяет ни сложившихся принципов, ни испытанных приемов группового маневренного боя. По-прежнему он занимает основное место в программах подготовки летчиков-истребителей, к его особенностям приспосабливаются боевые качества современных самолетов и оружия.

Таково краткое содержание книги. В ней убедительно показано, что опыт локальных войн — это не только демонстрация приемов и способов действий. Из этого опыта можно извлечь поучительные уроки, которые, безусловно, помогут глубже проникнуть в «секреты» тактики и боевого применения современных самолетов. Именно поэтому, на наш взгляд, книга будет полезной для летного состава истребительной авиации, который прежде других сталкивается с необходимостью поиска новых приемов воздушного боя. Однако ее с интересом прочтут и другие читатели, интересующиеся проблемами авиационной тактики.

Книга имеет методическую направленность, сопровождается рекомендациями и доступными схемами, которые можно использовать в процессе летно-тактической подготовки.

Следует отметить, что опыт войн в Корее и Вьетнаме, ближневосточных конфликтов 70-х годов обобщен достаточно полно. Вместе с тем для всестороннего анализа воздушных боев на реактивных истребителях третьего поколения автору, видимо, не хватило информационного материала. Было бы целесообразно продолжить работу в этом направлении, проанализировать также тактику других родов авиации в локальных войнах, что, несомненно, будет полезно для развития тактического кругозора летного состава и авиационных специалистов.

# ЧЕРНАЯ МОЛНИЯ

Профессор  
М. ДМИТРИЕВ,  
доктор химических наук

Термин «черная молния» появился в научной литературе сравнительно недавно. На существование в природе этого явления указывали как результаты наблюдений, так и научные изыскания по химической физике воздушной среды. Изучались также материальные следы этого вида молний.

По мере дальнейшего развития авиационной техники и расширения масштабов ее применения проблема черной молнии становится все более актуальной. В связи с этим летному составу необходимо знать ее природу и свойства, так как встреча с ней в воздухе вполне вероятна.

Казалось бы, не светящейся молнии быть не может. Действительно, электрические разряды, в частности линейные молнии, как правило, сопровождаются излучением многочисленных квантов света, поэтому черными быть не могут. Однако среди шаровых молний черная совсем не редка. Сведения о ней содержатся в древних рукописях еще античной эпохи.

Известный астроном В. Чернов описал быстро движущуюся черную молнию. Она возникла 23 июня 1974 года в городе Запорожье около 17 ч 45 мин во время сильной грозы с ливнем. Ее полет был хорошо заметен на сером фоне тучи. Сначала сверкнула обычная линейная молния. Вскоре рядом с ней пролетела и черная. Это зрелище поразило ученого своей необычностью.

Полковник А. Богданов наблюдал в районе Москвы в дневное время плавно парящую темно-коричневую молнию размером 25—30 см. Было отчетливо видно, что она представляла собой туманный сгусток металлического цвета. Молния имела несколько красноватый оттенок, вокруг нее слабо светился темно-коричневый ореол. Неожиданно она раскалилась, округлилась и взорвалась.

Черные молнии неоднократно наблюдались в виде наростов или комков грязи на деревьях, мачтах, крышах, металлических поверхностях. Когда их пытались чем-либо ударить или сорвать, они раскалялись и взрывались.

Как же объясняется природа черной молнии? Одна из теорий основана на представлении о молекулярно-аэрозольных конгломератах. В атмосфере они возникают в результате длительного воздействия на воздух солнца, космических лучей, электрических полей облаков, линейных молний, других физико-химических факторов. При этом образуются химически активные частицы, положительно и отрицательно заряженные ионы и аэрозоли. При определенных условиях возможно концентрирование этих частиц сначала в ядра конденсации, затем в молекулярно-аэрозольные конгломераты. Накопившиеся в них химически активные частицы и вещества могут реагировать между собой, что вызывает разогрев конгломерата. Он приобретает относительно сферическую форму и превращается в пылающую шаровую молнию, способную взрываться.

Шаровая молния не может существовать в светящемся состоянии более двух минут, а черная «живет» гораздо дольше и не редко оседает на поверхности различных предметов. Она не видна в ночное время. Ее хуже регистрируют радиолокационные средства. Черную молнию легко принять за летящую птицу или за какой-нибудь предмет.

С черной молнией можно встретиться даже там, где грозовая деятельность теоретически невозможна. Примечательно, что в большинстве случаев при приближении самолета к такой молнии она или превращается в шаровую, или взрывается.

Особого внимания требуют черные молнии, осевшие на поверхности самолетов (на земле или в полете), радиоэлектронной аппаратуре, стенках цистерн с горючим. Не следует предпринимать никаких попыток снять их или разрушить, поскольку они быстро превращаются в шаровые или взрываются, что представляет немалую опасность. Необходимо выждать или принять меры, чтобы избежать столкновения с ними.



## СПУТНЫЙ СЛЕД

## НА ПРЕДПОСАДОЧНОМ ПЛАНИРОВАНИИ

Полковник-инженер Г. РАЕВСКИЙ,  
доцент, кандидат технических наук

З а любым самолетом в полете образуется возмущенная зона воздуха — спутный след, который создает значительные кренящие и разворачивающие моменты, тряску, сильно изменяет перегрузки. Периодическая печать давала много публикаций, освещавших исследования этого явления. Такие статьи помещались и в журнале «Авиация и космонавтика».

После летных экспериментов и теоретических исследований специалисты дали рекомендации по обеспечению безопасности работы экипажей, эксплуатирующих самолеты различных типов. Однако случаи попадания в спутный след еще встречаются. Руководителям полетов, летному и инженерно-техническому составу необходимо хорошо знать воздействие его на самолет, особенно при заходе на посадку и посадке. Это обусловлено следующими причинами.

Малый запас высоты на данном этапе полета не всегда позволяет благополучно приземлиться. Сравнительно малые скорости, большие углы атаки ухудшают эффективность органов управления. Дефицит времени для уточнения расчета на посадку требует исключительно точного выдерживания траектории и параметров полета. Меняются профиль снижения, конфигурация самолета, режимы работы двигателя, возрастают интенсивность радиосвязи и объем получаемой информации, что, как правило, повышает психофизиологическое напряжение летчика (экипажа).

Самое простое средство устранения попаданий в спутный след — увеличение интервалов между самолетами. Однако в военной авиации за ограниченное время нередко требуется посадить большое количество машин. Не исключены и случайные сближения самолетов на глиссаде снижения.

Для определения вероятности попадания в спутный след нужно знать его характеристики. Основной возмущающий фактор в спутной зоне за самолетом — вихревые жгуты, образующиеся после сворачивания вихревой пелены, сходящей с крыла. Важнейшие их показатели — время существования и вертикальная скорость опускания. За истребителями и истребителями-бомбардировщиками спутный след существует 30—60 с, за тяжелыми транспортными самолетами и бомбардировщиками — 2—3 мин и дольше. Вертикальная скорость «оседания» жгутов может быть от 1 до 5 м/с и более в зависимости от типа крылатой машины, скорости полета, перегрузки и ряда других причин.

Надо также знать область возможных траекторий предпосадочного снижения (рис. 1). Ее строят, исходя из законов разброса траекторий по высоте и курсу в нескольких сечениях по дальности, начиная от конца четвертого разворота до точек приземления.

Определим математическое ожидание времени пребывания спутного следа в области возможных траекторий. Можно предположить, что ошибка летчика в выдерживании глиссады — случайная величина, подчиняющаяся нормальному закону. Время пребывания следа в заданной области траектории также случайная величина, которую находим по формуле:

$$t = \frac{H_{\Phi} - H_{н.гр}}{V_y} = \frac{\Delta H}{V_y},$$

где  $H_{\Phi}$  — фактическая высота полета самолета относительно земли в данном контрольном сечении;

$H_{н.гр}$  — высота нижней границы рассматриваемой области траекторий относительно земли в том же контрольном сечении;

$\Delta H$  — разность высот относительно земли между траекторией полета самолета и нижней границей рассматриваемой области траекторий;

$V_y$  — скорость опускания следа.

В формуле  $\Delta H$  величина случайная.  $V_y$  для самолета данного типа с определенной конфигурацией и скоростью полета можно считать величиной постоянной. При более строгом подходе надо учитывать, что со временем она уменьшается. В этом случае можно пользоваться  $V_{y,ср}$ .

Линейная функция от аргумента, подчиненного нормальному закону, также подчинена ему. Следовательно, зная вероятностные характеристики высоты полета контрольного сечения, найдем и вероятностные характеристики времени пребывания спутного следа в данном контрольном сечении. Математическое ожидание этого времени определится по формуле:

$$m_t^* = \frac{m_H^* - H_{н.гр}}{V_{y,ср}},$$

где  $m_t^*$  — математическое ожидание времени пребывания спутного следа в заданном контрольном сечении;

$m_H^*$  — математическое ожидание глиссады снижения в заданном контрольном сечении;

$V_{y,ср}$  — средняя скорость опускания следа.

Расчеты показывают, что при заходе на посадку с круга в области предпосадочных траекторий снижения, охватывающей 96 процентов траекторий,  $m_t^*$  изменяется от 26 с в районе БПРС до 46 с в районе ДПРС. По мере приближения к ВПП оно уменьшается. Если учитывать всю область предпосадочных снижений (с точностью до долей процента), то  $m_t^*$  увеличится у БПРС до 40 с, а у ДПРС до 70 с. Следует учитывать, что при посадках некоторых самолетов даже в безветренную погоду спутный след за это время может полностью разрушиться.

Для определения вероятности попадания самолета в спутный след будем исходить из следующих условий. Разброс предпосадочных траекторий снижения самолета подчиняется нормальному закону (фактический закон распределения имеет асимметрию и эксцесс, не равные нулю). Летчик сзади летящего самолета выполняет предпосадочное снижение, не оценивая положение спутного следа от впереди летящего, что в общем-то справедливо. Самолет берется как точка.

Рассмотрим любое сечение эллипса рассеивания траекторий на удалении менее одного километра. Размеры эллипса в этом случае соизмеримы с размерами крылатой машины, которая попадет в спутный след, если впереди летящий (первый) самолет прошел через область  $R_1$  (рис. 2а), а сзади летящий (второй) — через  $R_2$  (рис. 2б).

Объясняется это следующим. Если первый экипаж пролетит ниже линии «а — в», спутный след за заданный временной интервал  $t$  выйдет из эллипса рассеивания траекторий (опустится на расстояние  $l = V_{y,ср} \cdot t$ ). Сзади летящий экипаж может попасть в спутный след только ниже линии «с — d»: когда первый пролетит в самой верхней точке эллипса рассеивания (точка А), спутный след опустится на расстояние  $l$ , и попадание в него возможно в области точки  $A_1$ .

На больших удалениях от начала ВПП размеры самолета намного меньше размеров эллипсов рассеивания: его вертикальная полуось на расстоянии 4 км более 120 м. В этом случае для оценки вероятности попадания в спутный след используется другая методика, которой мы не касаемся.

Боковой ветер относит спутный след в сторону. Если известна скорость ветра  $V_{zv}$ , можно определить и расстояние перемещения его вдоль оси ОZ:

$$l_b = V_{zv} \cdot t,$$

где  $l_b$  — расстояние уноса спутного следа вдоль оси;  $V_{zv}$  — скорость бокового ветра или его боковой составляющей;

$t$  — временной интервал между садящимися самолетами.

Область  $R_1$ , через которую должен пролететь первый самолет, чтобы сзади летящий попал в спутный след, несколько уменьшится (на рис. 3а она ограничена кривой «а'—в'» и заштрихована). Область  $R_2$  (на рис. 3б ограничена кривой «с'—d'») сместится в направлении ветра и также несколько уменьшится по сравнению с областью  $R_2$  при его отсутствии. Увеличение скорости бокового ветра уменьшает вероятность попадания самолета в спутный

след. При некоторой боковой составляющей  $V_{zb}$  и заданном интервале  $t$  между садящимися самолетами область  $R_2$  может оказаться вне эллипса рассеивания траекторий. Мы не рассматривали случая, когда при наличии бокового ветра один из вихревых жгутов «зависает» в области выравнивания самолета (влияние земли), а другой уходит в сторону.

Расчеты вероятности попадания самолета в спутный след при различных  $t$  и  $V_{zb}$  приведены на рис. 4 и 5. По оси абсцисс откладывается временной интервал между самолетами на предпосадочном снижении, а по оси ординат — вероятность попадания в спутный след. Все дано для дальностей 1 и 4 км от начала ВПП. Из рисунков видно, что с уменьшением временных интервалов вероятность попадания самолета в спутный след увеличивается. Если при  $t=40$  с на удалении одного километра от ВПП при отсутствии бокового ветра вероятность попадания в спутный след близка к нулю, то при  $t=20$  с она приблизится к 0,03 (рис. 4). Это значит, что из каждых ста самолетов, выполняющих предпосадочное снижение за впереди летящим самолетом, три могут попасть в спутный след. С уменьшением временного интервала до 5 с вероятность попадания в спутный след возрастает до 0,062 — шесть самолетов могут попасть в спутный след.

Большое влияние на нее оказывает ветер. Разрушая жгуты, он не только уменьшает интенсивность воздействия спутного следа на попавший в него самолет, но и выносит его из области вероятных траекторий. Так, уже при скорости бокового ветра 3 м/с на дальности одного километра от ВПП вероятность попадания в спутный след при  $t=12$  с равна нулю. Иными словами, временной интервал, при котором возможно попадание самолета в спутный след, уменьшится в 3,3 раза по сравнению с безветрием. Полученные результаты дают основание заключить, что при боковом ветре 4 м/с и более вероятность попадания в спутный след на предпосадочном снижении при  $t=18$  с равна нулю (на удалении 4 км от ВПП).

График на рис. 6 показывает вероятность попадания самолета в спутный след в зависимости от временного интервала между самолетами на различных дальностях от начала ВПП при отсутствии бокового ветра. При  $t=10$  с на дальности 4 км от начала ВПП она равна 0,034, а на дальности 600 м — 0,083. Это значит, что примерно восемь самолетов из ста могут попасть в спутный след. В то же время при  $t=33$  с на дальности 600 м это невозможно: спутный след выйдет из области вероятных траекторий (эллипса рассеивания).

Чтобы не попасть в спутный след на предпосадочном снижении, летчик (экипаж) должен внимательно прослушивать радиообмен, просматривать область предпосадочных траекторий и соблюдать необходимые дистанции. При попадании же в спутный след необходимо доложить руководителю полетов и уйти на второй круг. При этом нужно быть готовым к парированию внезапного крена самолета.

При попадании в спутный след при атаке возможна потеря цели и пространственной ориентировки (особенно в сложных метеословиях или ночью). В этом случае целесообразно включить автопилот или САУ в режим приведения к горизонту. После выхода в горизонтальный полет продолжить поиск цели. Если же летчик правильно определил положение самолета в пространстве после выброса из следа, необходимо вывести самолет в горизонтальный полет в ручном режиме и продолжить поиск цели с последующей атакой.

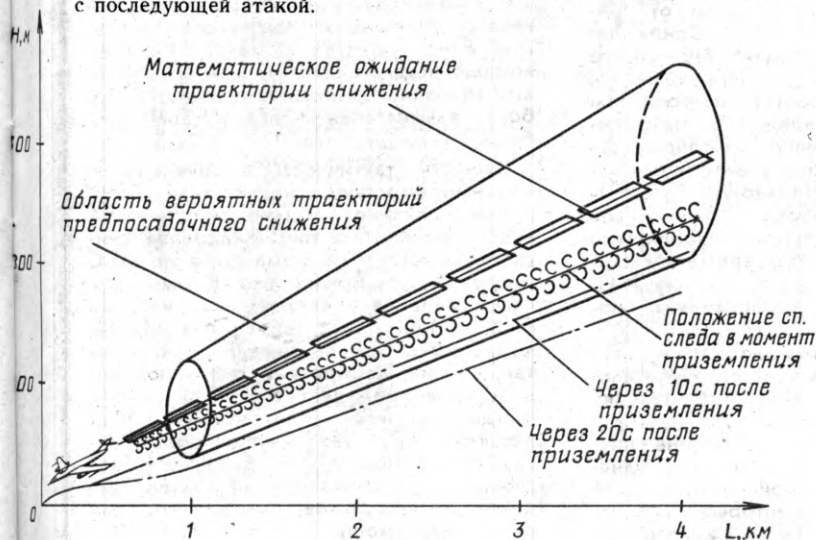


Рис. 1

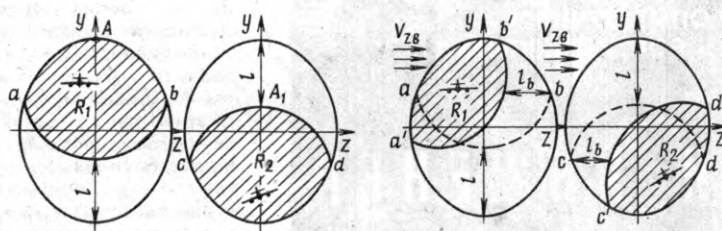


Рис. 2а

Рис. 2б

Рис. 3а

Рис. 3б

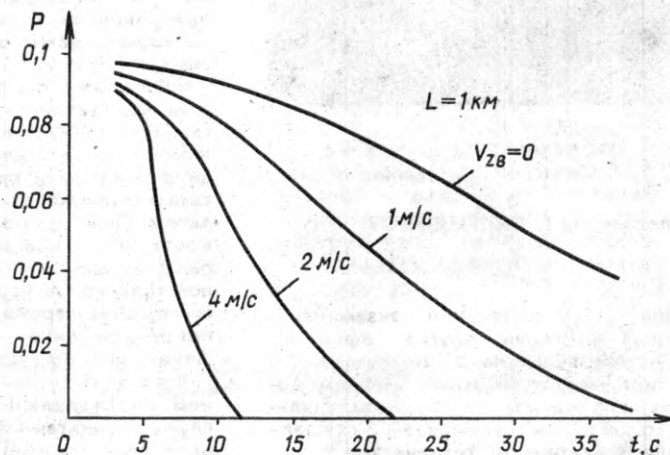


Рис. 4

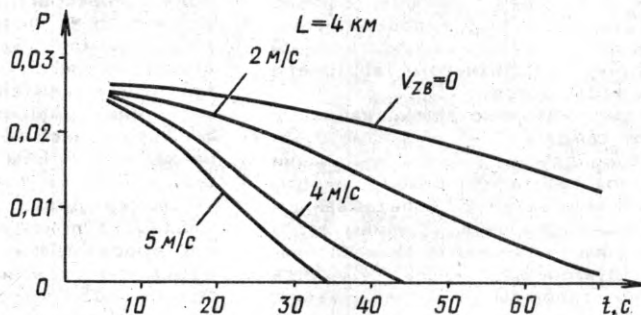


Рис. 5

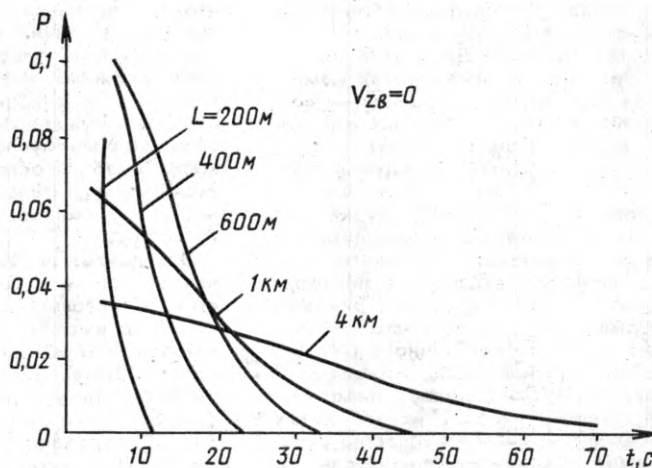


Рис. 6



## И ИНЖЕНЕР, И ВОСПИТАТЕЛЬ

Подполковник Г. СПИРИДОНОВ

Члены государственной экзаменационной комиссии, другие офицеры, присутствовавшие на защите дипломных проектов в Киевском высшем военном авиационном инженерном училище, с особым вниманием слушали старшего лейтенанта технической службы Бориса Денисовича Дудку. Стоя у испещренной формулами доски, он сначала волновался, потом несколько успокоился. Волнение его объяснялось тем, что для своего диплома офицер выбрал сложную и проблематичную тему, вторгаясь в ту область, которой он, будучи борттехником вертолета, очень интересовался.

Как известно, некоторые кабинные приборы самолетов — высотомер, вариометр и другие — при изменении параметров полета или режима работы силовой установки с запаздыванием дают новые показания. Причины этого известны, и на устранение их направлена конструкторская мысль. Имеются различные гипотезы и предложения. Офицер Дудка решил обстоятельно рассмотреть один из методов безынерционного снятия параметров, доказать его перспективность и преимущества перед другими. Соискателю инженерного диплома требовались основательная теоретическая подготовка, умение полемизировать с опытными оппонентами и отстаивать свои взгляды.

С защитой Борис Денисович справился блестяще. Мнение комиссии было единодушным: оценка — «отлично». Как одного из лучших специалистов, его направили служить в вертолетный полк на руководящую должность.

Эскадрилья, в которую Б. Дудка был назначен заместителем командира по инженерно-авиационной службе, выполняла сложные задачи по перевозке грузов и личного состава. Экипажи транспортных вертолетов часто работали вдали от места постоянного базирования. Это вносило свои особенности в работу ИАС. Приходилось пересматривать графики учебы, регламентных работ, чтобы не снижать качество учебного процесса, усилить контроль и профилактические меры, направленные

на повышение эксплуатационной надежности винтокрылых машин. Капитан-инженер Б. Дудка, начальники ТЭЗ звеньев и групп эксплуатации офицеры В. Праведников и А. Артихов наряду с этим много занимались воспитательной работой. В индивидуальных и групповых беседах, на совещаниях они систематически поднимали вопросы самостоятельности и инициативы, повышения личной ответственности авиаторов за выполнение воинского долга. Умело применяли моральное стимулирование отличников, никогда не оставляли без воздействия проступки. Ведь слишком дорого приходится расплачиваться за ошибки, порожденные неграмотностью, недоученностью или недисциплинированностью даже одного военнослужащего.

...Во время регламентных работ на машине, закрепленной за капитаном технической службы А. Пашенко, механики-радисты второпях перепутали штепсельные разъемы на блоке системы автоматического управления полетом. При контрольном облете дефект проявился. Нелегко пришлось бы экипажу в многокилометровом маршрутном полете. А ведь существует целая система контроля, направленная на предупреждение подобных просчетов. Почему она не сработала?

Хотя этот случай произошел в соседнем подразделении, в эскадрилье, где служил капитан-инженер Дудка, инцидент стал предметом серьезного разговора. Коммунисты предлагали улучшить организацию тренировки на стоянке, особенно в сумерках и ночью, повысить качество пооперационного контроля и перекрестных осмотров, распространить опыт передовых техников, таких, например, как правофланговый социалистического соревнования капитан технической службы Г. Петров. Заместитель командира эскадрильи по ИАС все ценное из предложенного взял на заметку, чтобы в ближайшем будущем внедрить в практику.

Офицер Дудка придерживается незыблемого правила: предъявлять высокую требовательность не только к молодым техникам и механикам, но и к отлично подготовленным. Не раз случалось, что, осматривая вертолет хорошо зарекомендовавшего себя специалиста, он снижал оценку даже, казалось бы, за незначительное отклонение от требований наставления по ИАС или инструкции по эксплуатации. Так, строго указал прапорщику Н. Жарову на то, что при заправке вертолета топливом тот не обеспечил надежного заземления. А когда прапорщик не сделал для себя должных выводов, инженер привлек его к дисциплинарной ответственности. Он потребовал, чтобы все специалисты пунктуально соблюдали меры безопасности. Со временем молодой заместитель командира по ИАС нашел понимание и поддержку личного состава.

Эскадрилья в борьбе за звание отличной взяла повышенные обязательства — готовить и содержать технику только с высоким качеством, не иметь отказов и предостылок по вине личного состава. Крепкая воинская дисциплина стала надежной помощницей авиаторов. Правда, некоторые специалисты уверовали в свою непогрешимость. А известно: от самонадеянности до ошибки — один шаг.

Как-то опытный техник обратился к Борису Денисовичу:

— При опробовании двигателя зави-  
саяют обороты.

— В чем вы видите причину? Что предлагаете сделать? — спросил капитан-инженер Дудка.

— Отправить на рекламацию и зам-  
нить насос-регулятор или синхрониза-  
тор оборотов, — уверенно ответил тех-  
ник.

— Обоснуйте, пожалуйста, свое ре-  
шение.

По мере объяснений техника инженер понял, что анализ неполадки проведен поверхностно и вывод, по всей вероятности, ошибочен. Чтобы убедиться в этом, он задал несколько вопросов. Ответы на них показали, что специалист забыл о некоторых особенностях физических процессов, протекающих в топливной автоматике. Когда инженер сказал ему об этом, тот даже обиделся: мол, ошибки быть не может.

Эксплуатационную проблему Борис Денисович решил относительно быстро. Будучи борттехником, он уже сталкивался с подобным явлением. Невыход двигателя на повышенный режим был вызван тем, что из-за ослабления пружины золотника системы топливо до-  
полнительно сливалось через клапан посто-  
янного давления насоса-регулятора.

Взяв несложное приспособление для разблокировки золотника, капитан-инженер автоставил его в гнездо регулирующего узла. Послышался характерный щелчок, свидетельствовавший о том, что золотник стал в крайнее положение.

— После повторной прогазовки дви-  
гателя проверьте параметры работы, —  
распорядился Дудка. — А потом при-  
должим разговор.

На этот раз силовая установка работала устойчиво. Сконфуженный техник вынужден был признать свою неправоту. Нет, капитан-инженер Дудка не урекнул его в некомпетентности, но имел для этого все основания. Он тактично и спокойно посоветовал специалисту, на что следует обратить внимание при самостоятельном изучении топливной системы.

— Во время следующего осмотра и-  
шего вертолета расскажете о работе  
автоматики, — предупредил он техник.

К слову сказать, разговор такой  
стоялся. Внешне это было собеседо-  
вание, а по существу — зачет. Офи-  
цер хорошо подготовился к нему и по-  
казал глубокие знания. А главное, с  
более взыскателен к себе, к своей у-  
бе.

Чуткость, тактичность в сочетании  
непримиримостью к недостаткам, бе-  
спечное знание техники, обязанность  
всех должностных лиц эскадрильи  
сказали заместителю командира по И-  
А уважение и признание. Коммуни-  
стическое подразделение единодушно изб-  
рило Бориса Денисовича секретарем пар-  
тийного бюро. Как партийный руково-  
дитель, он также проявил себя под-  
линным инженером человеческих душ.  
Каждого у него найдется слово  
поддержки в трудную минуту, добрый  
вет. Он хорошо изучил деловые и  
рационально-психологические качества  
пилотов и механиков, умеет вовремя  
прийти на помощь.

Как-то капитан-инженер заметил,  
один из офицеров чем-то удручен.

ботал вяло, без инициативы и задора, в разговор вступал неохотно, на технические разборах был пассивен. Дудка попытался вызвать его на откровенность. Не получилось. Однажды на предварительной подготовке этот офицер нарушил технологическую дисциплину. Инженер потребовал объяснений. Тогда-то и узнал, что у подчиненного неурядицы в семье.

При первой же возможности Борис Денисович побывал у офицера дома, поговорил с его женой, помог им наладить взаимоотношения. Беседовал Б. Дудка с подчиненным не раз, в различной обстановке. Постепенно техник воспрянул духом. Дела у него пошли лучше, да и в семье установились мир и согласие.

Заместитель командира по ИАС часто бывает и в общежитии молодых офицеров. Одно время его, как и других членов методического совета, беспокоило, что молодежь скучно и неинтересно проводит досуг. Не находя дела по душе, некоторые потянулись к рюмке. Капитан-инженер Дудка поставил перед командованием вопрос об улучшении работы с молодежью. Неплохой спортсмен, он был застрельщиком спортивных мероприятий, привлекал к

ним молодых офицеров. Улучшилась работа художественной самодеятельности. Остались довольны офицеры и коллективными выездами на природу, которые организовали руководители ИАС. Методический совет привлёк лейтенантов к воспитательной работе с солдатами и сержантами, пропаганде славных боевых традиций ВВС.

Конечно, инженер не семи пядей во лбу, рецептов на все случаи жизни не имеет. Но он всегда опирается на партийных активистов, коммунистов. Так, офицер Г. Федоров часто нарушал воинскую дисциплину. Его пригласили на заседание партбюро. Коммунисты принципиально, по-партийному высказали претензии товарищу, заставили его изменить поведение.

Что греха таить, не все руководители ИАС охотно занимаются воспитательной работой, используют рекомендации военной педагогики и психологии. Для таких главное, чтобы личный состав знал и выполнял свои функциональные обязанности. Борис Денисович требует, чтобы каждый офицер чувствовал себя в ответе за идейную убежденность подчиненных, глубоко понимал политику партии и правительства. Он часто напоминает слова Гене-

рального секретаря ЦК КПСС товарища Ю. В. Андропова: «...партия добивается того, чтобы человек воспитывался у нас не просто как носитель определенной суммы знаний, но прежде всего — как гражданин социалистического общества, активный строитель коммунизма, с присущими ему идейными установками морально и интересами, высокой культурой труда и поведения».

Среди подчиненных офицера Б. Дудки много обладающих высокой технической культурой специалистов, например, мастера бортовые техники А. Жукота, В. Праведников и другие. На них он опирается в своей работе с личным составом, на их примере учит молодежь формировать в себе лучшие качества труженика и советского патриота, о которых подробно говорилось на июньском (1983 г.) Пленуме Центрального Комитета партии.

\* \* \*

Пока эта корреспонденция готовилась к печати, в жизни Б. Дудки произошли радостные перемены. Ему присвоено очередное воинское звание майор-инженер. Борис Денисович также повышен в должности — назначен инженером полка по вертолету и двигателю.

## БОЕВОЙ ОПЫТ — В ПРАКТИКУ ОБУЧЕНИЯ

# ВТРОЕ БЫСТРЕЕ

Е. ГЛУШАНИН

ЕЯСКОЕ ВЫСШЕЕ ВОЕННОЕ АВИАЦИОННОЕ ОРДЕНА ЛЕНИНА УЧИЛИЩЕ ЛЕТЧИКОВ ИМЕНИ ДВАЖДЫ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ЛЕТЧИКА-КОСМОНАВТА СССР В. М. КОМАРОВА, СОЗДАННОЕ В 1918 ГОДУ, ИМЕЕТ СЛАВНЫЕ ТРАДИЦИИ. СВЫШЕ ДВУХСОТ ЕГО ВОСПИТАННИКОВ УДОСТОВЕРЯЮТСЯ ВЫСОКОМУ ЗВАНИЮ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ТЫСЯЧИ ВЫПУСКНИКОВ НАГРАЖДЕНЫ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ СССР. ОТМЕЧЕНЫ НАГРАДАМИ И ПРЕПОДАВАТЕЛИ УЧИЛИЩА, СРЕДИ КОТОРЫХ НЕМАЛО ИНЖЕНЕРОВ, АВИАЦИОННЫХ ТЕХНИКОВ И МЕХАНИКОВ, ВНЕСШИХ ВЕСОМЫЙ ВКЛАД В ПОДГОТОВКУ ЛЕТНЫХ КАДРОВ ДЛЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ В ПОРУ СУРОВЫХ ИСПЫТАНИЙ. О НИХ И РАССКАЗЫВАЕТСЯ В ПУБЛИКУЕМОЙ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ.

С начала Великой Отечественной войны инструкторский состав училища разработал и ввел новую методику обучения курсантов-летчиков. Суть ее состояла в следующем. Тем, кто усваивал программу быстрее и лучше, давали больший налет, не дожидаясь, пока их догонят другие. Польза от этого метода была ощутимой: молодые воздушные бойцы выпускались в более сжатые сроки. За годы войны училище подготовило 3517 летчиков и 157 штурманов. И это в неимоверно трудных условиях, когда учебное заведение пришлось трижды перебазировать с места на место.

Большие физические нагрузки легли не только на инструкторов, но и на инженерно-технический состав. Возрос объем работ, связанных с подготовкой и обслуживанием самолетов, оборудованием стоянок и капониров. Но техники и механики, понимая сложность и важность стоявших задач, трудились самоотверженно, с высокой личной ответственностью. Уже осенью сорок первого года в училище начали поступать новые самолеты, обладавшие хорошими летно-техническими данными: МиГ-3, Як-1, Ил-2 и др. В подразделениях развернулась работа по их освоению.

По инициативе коммунистов войны вели настойчивый поиск резервов сокращения технологических нормативов, отведенных на выполнение ремонтных и регламентных работ. Если прежде на отдельные наиболее трудоемкие операции уходило до семи дней, то вскоре за счет рационализации, введения ночных смен этот срок удалось сократить до двух с половиной суток. Все авиаторы довольно скоро овладели смежными специальностями. Воентехники В. Латошин, А. Киселев, Н. Белов, например, в три раза быстрее заменяли моторные рамы, а при необходимости выполняли и клепальные работы.

Значительный резерв времени и экономии трудозатрат давало строгое соблюдение воинской дисциплины во вре-

мя проведения наземной подготовки и регламентных работ на авиационной технике. Перекуры, передвижения по аэродрому и даже отдых были сокращены до минимума, каждая минута взята на строгий учет. Если же и выдавалось немного свободного времени, то его использовали для обучения стрельбе из личного оружия, штыковому бою, метком поражению противника гранатами. Словом, учили тому, что могло понадобиться авиаспециалисту для защиты и обороны аэродрома, а также при сопровождении воинских эшелонов и автоколонн.

В подразделениях велось соревнование за максимальное продление сроков эксплуатации агрегатов, силовых установок. Командиры и начальники в беседах, материалах стенной печати и на разборах активно распространяли опыт лучших авиаторов. Вот что писала в те дни многотиражка училища: «На ЛаГГ-3 авиамеханика товарища Близнюка уже на исходе был ресурс. Но подойдите к этой машине, и вы скажете, что она только сейчас спущена с конвейера... Самолет Як-1 сержанта Головатого уже обрабатывает вторую тридцатипроцентную надбавку сверх установленной нормы, а истребители, обслуживаемые авиамеханиками Бутримовым и Крохмалевым, отработали шестьдесят процентов сверх выделенного ресурса и содержатся в хорошем состоянии».

Проводились технические конференции. На них выступали опытные специалисты, делились опытом. Так, младший воентехник Колычев рассказывал о методике эксплуатации маслосистем в условиях перепадов температуры наружного воздуха, а авиаспециалисты Ласкин и Дмитриев давали советы по надежному запуску моторов, их правильному опробованию и остановке при сильных морозах. Были и другие полезные рекомендации. Личный состав обогащался передовым опытом, улучшал методы эксплуатации авиационной техники.

Золотые страницы в летопись училища вписали наши новаторы — право-

фланговые соревнования. Сейчас трудно установить, кто первым подсказал изменить порядок намотки шнуровой амортизации хвостового крестовика. А его-то чаще всего и выводили из строя курсанты на посадке. Личному составу пришлось разработать и внедрить новую технологию, которая позволила увеличить количество посадок в три-четыре раза. Техник Колычев после соответствующих расчетов заменил отдельные тросопроводы воздушной системы. Эта доработка успешно выдержала испытание, в результате повысилась надежность системы.

Некоторые дефицитные детали подлежали ремонту в заводских условиях. Один из инженеров разработал способ восстановления агрегатов методом сварки и последующей обработки, обеспечив тем самым бесперебойный выпуск мастерскими училища готовых изделий. А наш активный новатор Швецов только за восемь месяцев войны внес около десяти ценных рационализаторских предложений.

С перебазированиями личному составу училища выпадали трудные испытания. Люди уставали настолько, что, казалось, не было никаких сил заниматься рационализаторской деятельностью. Но войны трудились самоотверженно, не только обеспечивали высококачественную работу авиационной техники, но и занимались обустройством аэродрома, оборудованием стоянок, складских и жилых помещений. Например, заместитель начальника училища майор Шевченко предложил специальный снегоочиститель и гладилку, с помощью которых можно было убирать и укатывать снег на ограниченных площадках между самолетами. Это значительно снизило трудозатраты на подготовку аэродрома к полетам.

В годы тяжелых испытаний через крепкие руки авиаспециалистов нашего училища прошли 1344 самолета, 1350 моторов, 3000 пушек и пулеметов. Только в течение 1941—1942 годов они смонтировали 409 реактивных установок для фронтальных самолетов, авиабаза обслуживала 2493 самолета других частей.

Инженеры, техники, механики, мотористы и другие специалисты прославленного учебного заведения на деле доказали свою верность социалистической Родине и внесли достойный вклад в разгром фашистских захватчиков, в нашу Великую Победу.



# ЧЕЛОВЕК ИЗ ЛЕГЕНДЫ

Полковник в отставке Е. КОЯНДЕР

Маршал авиации С. А. Худяков.  
Фото 1944 года.



Видного советского военачальника маршала авиации С. А. Худякова, чье 80-летие было отмечено в минувшем году, называли человеком из легенды. В молодости имя и фамилия у него были другие — Арменак Ханферянц. Родился он в Азербайджане, в бедной крестьянской семье. Когда ему исполнилось 15 лет, твердо решил уехать в Баку, чтобы работать и учиться. Там, в среде бакинского пролетариата, юноша быстро проникся чувством классового самосознания. В самое трудное время защиты Баку от интервентов и белогвардейцев Арменак вступил в Красную гвардию. Отважно сражался молодой красногвардеец за Советскую власть. В одном из боев смертельно ранили его командира — Сергея Худякова.

— Садись на моего коня и выводил отряд к своим. Враги не должны знать, что я погиб. Ты теперь Худяков! — сказал умирающий командир отряда конных разведчиков.

Юный красный конник вывел бойцов из окружения. Его назначили командиром отряда и оставили за ним фамилию Худякова.

После гражданской войны Худяков продолжал службу в рядах Красной Армии, занимал должности командира взвода, эскадрона, сотни, начальника школы младших командиров, начальника штаба кавалерийского полка. В 1923 году стал членом Коммунистической партии. В 1931 году поступил в Военно-воздушную инженерную академию имени профессора Н. Е. Жуковского. Закончил ее успешно и получил назначение в ВВС Белорусского военного округа. Несмотря на большую занятость, без отрыва от службы освоил самолеты По-2, Р-5, УТ-2.

Война застала полковника Худякова в Минске. В период оборонительных боев Сергей Александрович проявил огромную выдержку и незаурядные способности авиационного начальника.

В феврале 1942 года генерал-майор авиации Худяков был назначен командующим военно-воздушными силами Западного фронта. Здесь в период контрнаступления советских войск нашему командованию при активном участии Худякова удалось сконцентрировать до 80 процентов всей авиации зоны обороны Москвы на главном направлении, что,

способствовало успешному проведению операций.

Летом того же года Сергей Александрович стал командующим 1-й воздушной армией. Командующий фронтом генерал армии Г. К. Жуков в то время так аттестовал его: «Оперативно грамотный, смелый, энергичный, инициативный и требовательный командарм. Умело и организованно провел все наступательные операции фронта, правильно организовал взаимодействие с наземными войсками. Сам находился всегда на главных направлениях, откуда и руководил боевыми действиями авиации фронта над полем боя...»

Используя опыт, полученный в боях под Москвой, Худяков практически отработал массированное применение авиации на узком участке фронта на главном направлении наступающих войск. Протяженность Западного фронта в то время составляла несколько сот километров. Войска непрерывно находились в боях. Для их поддержки с воздуха требовалось маневрировать авиацией по фронту и в глубину, сообразуясь с обстановкой. По указанию командующего воздушной армией штаб создал три вспомогательных пункта управления: два на флангах и один в центре фронта. Тыл воздушной армии соответственно подготовил аэродромную сеть и занял ее подразделениями авиационного обеспечения, имеющими в достаточном количестве горючее и боекомплекты. Такая организация позволила оперативно и скрытно сосредоточить авиацию на главных направлениях, успешно решить поставленные задачи.

В памяти ветеранов воздушной армии сохранилась проведенная летом 1942 года под командованием Худякова операция по уничтожению самолетов противника на его аэродромах, расположенных перед Западным фронтом.

Командарм сосредоточил штурмовую и истребительную авиацию на Калужском и Козельском аэроузлах, откуда противник был лучше досягаем. Удар решили нанести одновременно по нескольким аэродромам в то время, когда вражеские летчики обедали и отдыхали, а технический состав заправлял самолеты горючим и готовил их вооружение.

Налет этот оказался для противника неожиданным. На аэродроме Сеща было уничтожено двадцать пять двухмоторных бомбардировщиков, в районе Алсуфье-

во — десять Ю-88. На Брянском аэродроме решительной атакой с двух заходов штурмовики вывели из строя около семидесяти машин врага, сожгли два ангара, где ремонтировались самолеты, и ремонтный завод. Свои потери составили три машины. На аэродроме Орел находилось до тридцати гитлеровских истребителей. Группы штурмовиков 232-й штурмовой авиадивизии уничтожили около двадцати из них.

Понеся такие потери, фашисты резко снизили боевую активность.

Подобных налетов на аэродромы врага было организовано несколько. Они вылились в самостоятельные воздушные операции по завоеванию господства в воздухе. Сергей Александрович был одним из непосредственных исполнителей плана разгрома 2-го воздушного флота гитлеровцев, который уже в середине 1942 года практически не мог полностью решать поставленные перед ним задачи.

В 1943 году генерал-полковник авиации Худяков возглавил штаб ВВС Советской Армии, одновременно выполняя обязанности заместителя главнокомандующего ВВС. В этой должности ярко и масштабно раскрылся его талант крупного военачальника. Он умело координировал действия нескольких воздушных соединений фронтовой и дальней авиации, поддерживавших войска наступающих фронтов. Так было на Курской дуге, под Белгородом и Орлом, при освобождении Харькова и Левобережной Украины, в Ясско-Кишиневской операции.

Боевые заслуги С. Худякова были высоко отмечены Родиной. В 1944 году Указом Президиума Верховного Совета СССР ему присвоено воинское звание маршал авиации. Он награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Суворова I степени, Кутузова I степени, Суворова II степени, Красной Звезды и медалями.

Незадолго до падения Берлина Сергей Александрович по решению Государственного Комитета Обороны был назначен командующим 12-й воздушной армией на Дальнем Востоке. Он внес значительный вклад в разгром японских милитаристов. Его имя вошло в историю Вооруженных Сил и советской авиации. Вся его жизнь — пример беззаветного служения Родине.

# РЕШЕНИЕ ЗАДАЧИ

Для того чтобы проконтролировать ход моделирования маневров, выполняемых по условиям задачи № 9, ниже приводится таблица изменения параметров на каждом шаге интегрирования. В качестве независимого переменного, за исключением восьмого шага, принято время с интервалом  $\Delta t=3c$ .

Особого пояснения требует графическое построение траекторий движения самолета. Его можно выполнить двумя способами.

Первый, предложенный профессором В. П. Ветчинкиным, сводится к следующему. На чертеже наносится точка 1 начального положения центра масс самолета и направление скорости в ней  $V_1$ . По нормали к траектории в точке 1 (перпендикулярно вектору скорости) откладывается величина радиуса на первом шаге из таблицы  $R_1=1200m$  (рис. 1). Из точки 0, проводится радиусом  $R_1$  дуга 1—2, стягивающая угол  $\Delta\varphi_1$ , также взятый из таблицы для первого шага. Далее из точки 2 на направлении 0—2 откладывается радиус  $R_2$  второго шага ( $R_2$  в нашем примере равен 1600m). Получаем точку 0<sub>2</sub>, из которой радиусом  $R_2$  проводим дугу 2—3, стягивающую угол  $\Delta\varphi_2$ . Участки дуг 1—2; 2—3; 3—4 и так далее образуют траекторию движения, изображенную на рис. 1. Там же наносятся точки, отмечающие положение самолета на траектории с трехсекундным интервалом времени, перегрузка и величина скорости. Для сравнения на рис. 2 приведены траектории первого и второго вариантов разгонов-разворотов.

Чтобы построить траектории движения самолета вторым способом, необходимо из точки 1 отложить по направлению его движения (вдоль вектора скорости) величину продольного смещения  $\Delta L'_x$ , на первом шаге (точка 2' в нижней левой части рис. 1). В конце отрезка 2' перпендикулярно первоначальному направлению откладывается величина поперечного смещения  $\Delta L'_z$ . Полученная таким образом точка 2 характеризует положение самолета в конце первого шага. Через нее под углом  $\Delta\varphi_1$  к начальному направлению полета проведем прямую, на которой

Начальные условия  
 $V_0=500$  км/ч,  $H=1000m=const$ ,  
 $\Delta t=3$  с.

Закон пилотирования  
1. В разгоне от  $V=500$  км/ч до  
700 км/ч  $n_y=2=const$ ,  
далее  $n_y=3(4)=const$ .  
2.  $P_p=P_p$  форсаж.

точ- ка №	$V_{нач}$ км/ч	$n_x$	$\Delta V$ км/ч	$V_{ср}$ км/ч	$R_m$	$\omega, ^\circ/c$	$\Delta\varphi, ^\circ$	$L_x$	$L_z$	
1	500	+0,58	62	531	1260	6,6	20	430	81	$n_y=2$
2	562	+0,59	63	595	1600	6	18	490	77	
3	625	+0,63	66	658	1900	5,7	17	570	82	
4	690	+0,51	56	718	1430	8	24	585	120	$n_y=3$
5	746	+0,55	60	776	1650	7,5	22	630	125	
6	806	+0,6	64	838	1900	7	21	648	130	
7	870	+0,63	66	903	2220	6,4	19	740	120	$\Delta t=1,1c$
8	936	+0,63	24	948	2500	6,1	6	290	15	
4	690	+0,33	36	708	1000	11,2	34	570	173	$n_y=4$
5	726	+0,38	40	746	1130	10,4	31	595	167	
6	766	+0,4	42	788	1240	10	30	635	170	
7	808	+0,43	46	831	1320	9,5	29	670	175	
8	854	+0,48	50	880	1550	9,0	27	680	170	
9	904	+0,5	53	930	1750	8,4	25	760	170	

отложим  $\Delta L'_x$ , а из конца отрезка (точка 3') в перпендикулярном направлении величину бокового смещения  $\Delta L'_z$ . В итоге получим точку, характеризующую положение самолета в конце второго шага интегрирования. Затем на прямой линии, проведенной из точки 3 под углом  $\Delta\varphi_2$  к направлению движения в конце первого шага, или под углом  $\Delta\varphi_2=\Delta\varphi_1+\Delta\varphi_2$ , равным сумме приращений угла  $\Delta\varphi$  на предыдущих шагах к начальному направлению движения, откладываем величину смещения  $\Delta L'_x$ , и на перпендикуляр к нему  $\Delta L'_z$ . В итоге определим ряд точек с трехсекундным интервалом, характеризующих траекторию движения самолета.

Режимы разгона-разворота, найденные графоаналитическим методом, помещены в таблице и на графиках. Они являются основой для выбора рационального маневрирования в воздушном бою в горизонтальной плоскости.

М—1см:200м

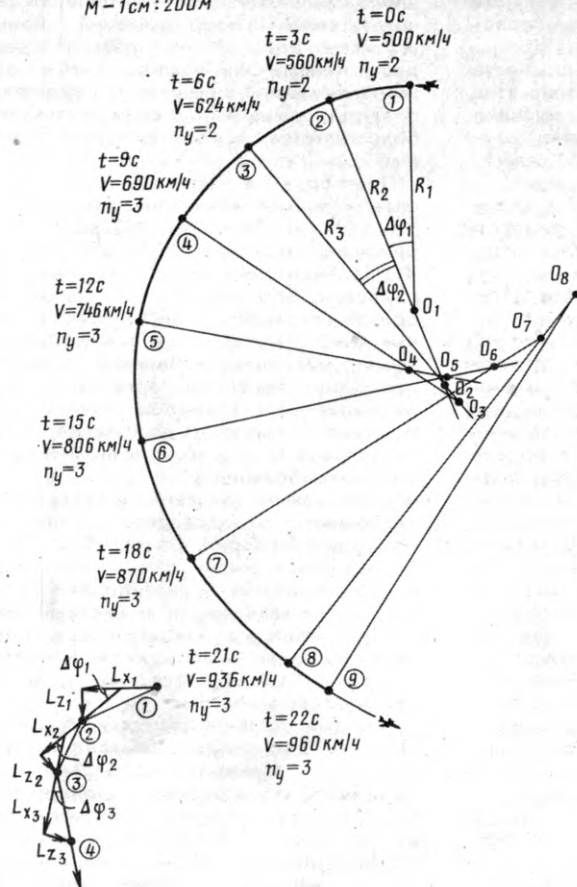


Рис. 1

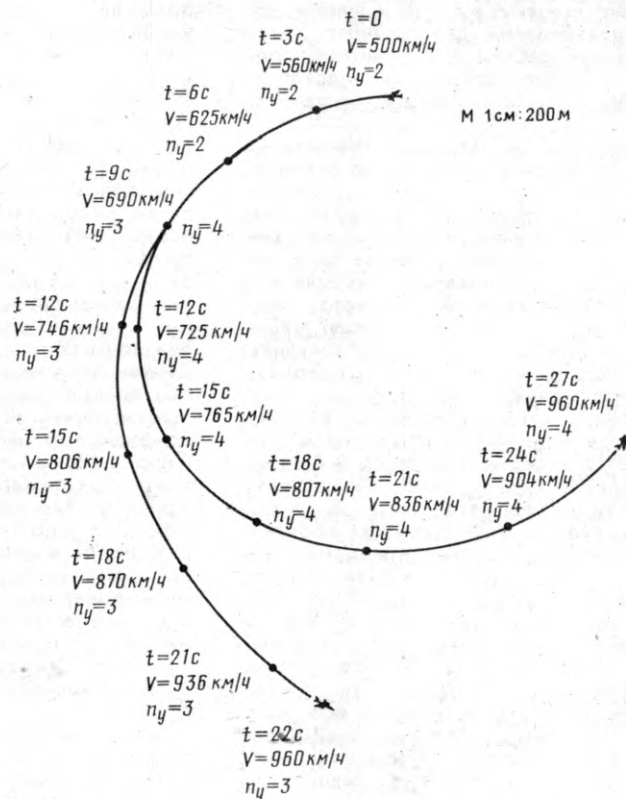


Рис. 2



# КОЛЛЕКТИВ КРЕПОК ДИСЦИПЛИНОЙ

Полковник  
Н. МИНАКОВ,  
командир полка

**Ж**изнь убедительно подтверждает правоту ленинской мысли о том, что без железной дисциплины не может быть победы над врагом. Об этом говорят и многочисленные фронтовые примеры. Нередко в тяжелейших схватках, кризисных ситуациях именно крепкая дисциплина и высокая организованность позволяли советским воинам брать верх над превосходившим по численности и вооружению противником.

Значение воинской дисциплины еще более возросло в современных условиях. Это обусловлено прежде всего коренными изменениями, происшедшими в военном деле, средствах и способах ведения вооруженной борьбы. Дисциплина — это тот стержень, на котором держатся высокие результаты в боевой и политической подготовке, четкая организация службы войск, твердый внутренний порядок. Ее уровень зримо показывает степень выучки и слаженности подразделений, действенность воспитательной работы в коллективе, результаты деятельности командования, партийной и комсомольской организации.

Батальон связи, которым командует майор В. Афанасьев, несколько лет подряд носит звание отличного, на него равняются другие наши подразделения. Новых высот в ратном труде воины добились и в минувшем учебном году. По итогам социалистического соревнования подразделение снова заняло ведущее место. Высоких результатов связисты добились прежде всего благодаря тому, что в ротах давно изжиты серьезные нарушения дисциплины, воины приучены к четкому порядку. Беспрекословное повиновение командирам стало нормой поведения каждого. В батальоне царит атмосфера высокой требовательности, зыскательности к военному делу, строго соблюдаются порядок подчиненности, нормы поведения на службе и вне ее. Велика и сила общественного воздействия на отстающих. Это дает отрядные результаты. Майор В. Афанасьев, его заместители, партийные активисты постоянно интересуются, как офицеры сочетают высокую требовательность к подчиненным с активным личным участием в политико-воспитательной работе и дисциплинарной практике, помогают им глубоко анализировать причины отдельных нарушений, находить верные пути и методы обеспече-

ния твердого уставного порядка в подразделении. Все это позволяет командиру своевременно сосредоточивать усилия подчиненных на нерешенных вопросах, умело использовать скрытые резервы.

Иначе обстоят дела в батальоне, где политработником офицер О. Карпенко. Здесь случаются отступления от требований уставов. Например, личный состав роты, где командиром капитан И. Федорков, а политработником лейтенант В. Игнатов, пока недостаточно глубоко знает и, естественно, нечетко выполняет уставные требования. В минувшем учебном году капитан И. Федорков, кое-кто из командиров взводов не всегда последовательно боролись за пунктуальное изучение и претворение в жизнь положений уставов. В ходе занятий и тренировок порой забывали подчеркивать значение образцового выполнения этих положений для успешного решения учебно-боевых задач, перекрытия нормативов, качественного несения дежурства, караульной и внутренней служб.

Командование и партком полка своевременно обратили внимание офицеров роты на просчеты в их деятельности, напомнили Федоркову, Игнатову и другим, что забвение хотя бы на короткое время необходимости разъяснять подчиненным значение военной присяги и уставов, попытка подменить эту работу одними административными мерами неизбежно приводят к ослаблению дисциплины. В то же время штаб части усилил контроль за организацией и проведением занятий с личным составом подразделений, за применением правильной методики обучения подчиненных. С командирами взводов было проведено инструкторско-методическое занятие на тему «Как внедрять уставные положения в учебно-воспитательный процесс».

Вскрыв недостатки в этом подразделении, пропагандист части, офицеры штаба выступили в других ротах с лекциями и докладами о характере советской воинской дисциплины, о значении строжайшей исполнительности в современном бою. Пользу офицерам принесло собеседование о ленинском стиле работы.

Говоря об этом, не могу не вспомнить свое вступление в должность командира полка. Уволившийся в запас по выслуге лет полковник Николай Иванович Трифонов, передав мне дела, сказал:

— Желаю успехов. Хочу напомнить: стержень всей службы — дисциплина. Будет она крепкой, придут и успехи.

Вскоре и сам убедился, насколько он был прав.

Действительно, от организации учебно-воспитательного процесса на строгой уставной основе, от исполнительности подчиненных зависит очень многое. Надо отметить, воины в нашем полку в абсолютном большинстве добросовестные и дисциплинированные. Они умеют самоотверженно трудиться, не привыкли попусту тратить учебное время, нарушать данное слово. Это и позволяет им идти от рубежа к рубежу, добиваясь новых успехов в дальнейшем повышении боевой готовности расчетов, смен и подразделений. Воины-связисты, однако, не довольствуются достигнутым. Они решили снова подтвердить звание отличного коллектива, с честью выполнить социалистические обязательства, взятые на новый учебный год.

Претворяя в жизнь решения XXVI съезда партии, последующих Пленумов Центрального Комитета, указания Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Ю. В. Андропова по дальнейшему укреплению обороны страны, повышению боевой готовности Советских Вооруженных Сил, командиры и политработники нашего коллектива, опираясь на партийную и комсомольскую организации, стали более целеустремленно вести политическое и воинское воспитание, активнее бороться за строгое выполнение уставных требований.

Образцовый воинский порядок поддерживается в подразделении, которым командует майор Н. Стародубов. Здесь боевая учеба, жизнь, быт личного состава организованы в соответствии с уставами, наставлениями и инструкциями. В помещении, где размещаются солдаты и сержанты, чисто и уютно. В учебных классах — действующие макеты, другие оригинальные пособия.

Твердый уставной порядок, организованность достигнуты благодаря продуманному планированию боевой и политической подготовки, поддержанию четкого распорядка дня, в котором предусмотрено необходимое время для учебы, отдыха личного состава, проведения партийно-политической работы. Немаловажную роль играет также и постоянный контроль за несением караульной

и внутренней служб. Офицер Стародубов умело опирается на партийную и комсомольскую организации, всемерно развивает и поддерживает их инициативу.

Подразделение продолжительное время лидирует в социалистическом соревновании, показывает стабильные высокие результаты в учебе, дисциплине, прочно удерживает звание отличного. Для коллектива характерны заинтересованность в общем успехе, взаимная требовательность, товарищеская спайка, исполнительность и честность. С интересом слушают воины разъяснения коммунистов подразделений положений Конституции СССР, советских законов, рассказы о том, как железная дисциплина помогала фронтовикам-связистам с честью выполнять ответственные боевые задания, громить фашистских захватчиков.

Укрепляя воинский порядок, командир требователен к офицерам, прапорщикам и сержантам, добивается от них четкости в исполнении приказов и распоряжений, воспитывает их в духе непримиримости к малейшим отступлениям от положений уставов и присяги. Мастер связи майор Стародубов, другие офицеры систематически контролируют организацию боевой учебы, внутренней службы, на месте помогают подчиненным устранять недочеты, личным примером учат, как надо поддерживать уставной порядок, выполнять требования военной присяги, приказов и распоряжений.

Ценность накопленного здесь опыта заключается в том, что учеба ведется дифференцированно, охватывает всех командиров, которым принадлежит исключительно важная роль в совершенствовании индивидуальной воспитательной работы. Особое внимание при этом обращается на изучение условий жизни и воспитания военнослужащих до призыва в армию. С этой целью поддерживаются постоянные контакты с родителями, трудовыми коллективами, военными комиссариатами.

В свете указаний Министра обороны СССР серьезное значение в воспитании дисциплинированности и исполнительности мы придаем проведению занятий по строевой подготовке, строевым смотрам, ежемесячным батальонным и полковым вечерним поверкам. Постоянное внимание этому уделяет и партком полка. Только за последнее время на своих заседаниях он обсудил такие вопросы: «Задачи коммунистов в дальнейшем укреплении дисциплинированности личного состава», «Воспитательная роль воинских ритуалов», «Мероприятия партийного комитета по усилению пропаганды требований военной присяги и уставов».

О личной примерности коммунистов и комсомольцев в укреплении воинской дисциплины, улучшении службы войск регулярно идет речь на партийных и комсомольских собраниях.

В полку систематически пропагандируются требования военной присяги и уставов. При этом используются многие формы и методы. Результативно работает агитпропгруппа при парткоме части. Для офицеров и прапорщиков прочитаны лекции и доклады на темы: «XXVI съезд КПСС о необходимости высокой организованности и дисциплины», «Военная присяга и уставы — закон жизни советских воинов», «Формирование ком-

мунистических общественных отношений», «Повиновение — душа воинской службы» и другие.

Требования уставов широко пропагандируются в материалах наглядной агитации. В каждом подразделении имеются стенды «В. И. Ленин — создатель Советских Вооруженных Сил», «Клятва воина на верность Родине», «Служи по уставу — завоевывай честь и славу», «Карательная служба — выполнение боевой задачи». Вопросы борьбы за твердый воинский порядок систематически рассматриваются в системе марксистско-ленинской подготовки и на политических занятиях. Коммунисты штаба регулярно выступают перед руководителями групп политической учебы с анализом состояния воинской дисциплины, рекомендуют им, как ярче и доходчивее пропагандировать требования уставов и военной присяги.

Следует отметить, что, какой бы вопрос ни обсуждался на любом собрании, совещании, семинаре или инструкторско-методическом занятии, офицеры штаба обязательно ведут разговор о состоянии дисциплины в части. В нашем коллективе постоянно помнят указание члена Политбюро ЦК КПСС, Министра обороны СССР Маршала Советского Союза Д. Ф. Устинова о том, что все вопросы, связанные с укреплением дисциплины, мы должны решать в органическом единстве с задачами повышения боевой готовности, боевого совершенствования подразделений, частей и кораблей. Под этим углом зрения и ведется у нас воспитательная работа.

Командир, являясь организатором учебно-воспитательного процесса и обладая всей полнотой власти, призван осуществлять решения партии и указания Министра обороны СССР. Вместе со своими заместителями, опираясь на партийную и комсомольскую организации, он обеспечивает хорошо продуманное планирование учебы, мероприятий по службе войск, безусловное выполнение намеченных планов. От его распорядительности, требовательности, от того, насколько глубоко и всыскательно он осуществляет контроль, зависит и отношение подчиненных к делу, их исполнительность и результаты ратного труда воинского коллектива в целом. Исходя из этого, штаб и партком полка, коммунисты-руководители постоянно заботятся о повышении профессиональной подготовки, компетентности, ответственности, развитии организаторских способностей и улучшении стиля работы командиров подразделений. При подведении итогов боевой и политической подготовки за месяц, период обучения обстоятельно обобщается опыт работы передовых офицеров, глубоко анализируются просчеты и упущения в деятельности тех начальников, которые не сумели добиться высокого уровня дисциплины подчиненных.

В тех подразделениях, где об этом помнят постоянно, организаторская и воспитательная работа проводится более предметно и дает положительные результаты. Так обстоит дело, например, во взводе, где командиром офицер И. Грицай. Опираясь на сержантов и комсомольскую группу, повседневной требовательностью к подчиненным он добился того, что личный состав поддерживает образцовый воинский порядок. Здесь люди всегда заняты делом, успешно овладевают боевым мастерством,

важно, культурно отдыхают, с увлечением занимаются спортом.

Коммунист Грицай показывает достойный пример подчиненным. Солдаты, сержанты и прапорщики учатся у него исполнительности, профессиональному мастерству, в каждом его поступке видят образец строгого и точного соблюдения законов, военной присяги, уставов, приказов и распоряжений, норм коммунистической морали и нравственности. Личный пример командира в учебе и службе, его твердая воля в наведении уставного порядка способствуют тому, что дела во взводе идут хорошо. Здесь уже давно нет серьезных нарушений дисциплины, а подавляющее большинство воинов — отличники боевой и политической подготовки, специалисты высокого класса, спортсмены-разрядники и значкисты ВСК.

Наш полк богат такими примерами. Они подтверждают, что ключ в борьбе за твердый уставной порядок, крепкую дисциплину, отличные результаты в боевой и политической подготовке лежит в повседневной справедливой требовательности командира к подчиненным, его умения воспитывать людей. Эти качества определены принципами ленинского стиля руководства, представляют собой норму поведения советского офицера, его взаимоотношений с начальниками и подчиненными. Об этом постоянно напоминают нам коммунисты А. Волков, В. Ефанов, В. Колчанов, А. Клепиков и другие старшие товарищи.

Внутренний порядок в казармах, учебных помещениях, автопарках, состоянии службы войск в значительной степени зависят от сержантов и старшин подразделений. Если командир отделения, заместитель командира взвода, старшина роты настойчиво добиваются выполнения подчиненными всех уставных положений, то и службу воины несут, как правило, четко и организованно. Например, старшина роты старший прапорщик А. Кубраков — требовательный и заботливый начальник. Он хорошо знает круг своих обязанностей, по-партийному относится к их выполнению. У него всегда все предусмотрено до мелочей. А отсюда высокие результаты в службе.

В нашем полку воспитание и обучение сержантов постоянно находится в центре внимания командования, партийной и комсомольской организаций. В большинстве своем младшие командиры хорошо владеют своей специальностью. Но некоторые из них не приобрели еще прочных командирских навыков. Поэтому важно сделать все, чтобы постоянная требовательность к сержантам сочеталась с заботой об их воспитании и становлении как настоящих, полноправных командиров. В полку для сержантов организована школа передового опыта, работает лекторий по вопросам воинского воспитания и педагогического мастерства. Здесь уже прочитаны лекции: «Вопросы воинского воспитания и укрепления дисциплины», «О стиле работы старшины подразделения по наведению твердого уставного порядка».

Для поддержания твердого уставного порядка в полку сделано немало. В новом учебном году мы сосредоточим свои усилия на дальнейшем укреплении воинской дисциплины, что будет способствовать достижению новых успехов в боевой и политической подготовке.



# ТЕЛЕСКОПЫ В КОСМОСЕ

Ю. ЗАЙЦЕВ, заведующий отделом Института  
космических исследований АН СССР

**Н**аблюдения в ультрафиолетовом диапазоне — естественное продолжение наземной оптической астрономии, но лишь в диапазоне более коротких волн. Они необходимы для исследования свойств молодых горячих звезд, газовой галактической среды, определения пространственной структуры распределения газа в межзвездном пространстве. Это важно для выяснения динамики образования звезд, протопланетных систем, протозвездных облаков. К настоящему времени уже составлены обширные каталоги ультрафиолетовых звезд и изучены их спектры.

С помощью ультрафиолетового телескопа «Орион», установленного на орбитальной станции «Салют», были открыты и исследованы мощные хромосферы у холодных звезд. Хромосфера (слой очень горячего газа, окутывающего звезду) ранее была известна только у Солнца. Оказалось, что у холодных звезд, собственная температура которых 3—4 тысячи градусов, имеется хромосфера с температурой 10—20 тысяч градусов. Предполагают, что необычные физические условия в хромосфере являются следствием ядерных процессов, протекающих в наружных облаках звезды.

Были также открыты группировки горячих звезд очень низкой светимости, так называемые ультрафиолетовые звезды непонятной природы.

Впервые удалось получить ультрафиолетовую spectroграмму планетарной туманности. Это гигантских размеров газовое образование с очень горячей звездой в центре. Анализ spectroграммы дал возможность обнаружить три новых для планетарных туманностей элемента — магний, алюминий и титан. Следует отметить, что за предшествующие пятьдесят лет изучения таких туманностей наземными методами были открыты лишь шестнадцать элементов, а за последнюю четверть века не было открыто ни одного.

Что касается дальнего инфракрасного и субмиллиметрового диапазонов, то именно в них выделяется наибольшее количество энергии многих астрономических объектов.

Чувствительность рентгеновских телескопов можно повысить за счет увеличения эффективной площади датчиков и понижения уровня фона. Применение фокусирующей оптики и повышение точности ориентации космического аппарата позволят повысить угловое разрешение наблюдений. В свою очередь это приведет к расширению класса объектов, доступных наблюдениям, и к более детальному определению их характеристик.

В частности, «рентгеновские изображения» позволяют обнаруживать новые удаленные квазары. Практически в любом квадратном градусе небесной сферы содержится несколько неизвестных квазаров. Обнаружение квазаров, удаленных от нас на расстояние в миллиарды световых лет, и измерение их угловых размеров показали реальную возможность получения информации о процессах образования и эволюции галактик. Одновременно ученых интересуют источники огромной ядерной энергии, используемой этими объектами.

Радиометоды дают нам возможность обнаружить и исследовать объекты, от которых до Земли из-за большого их удаления доходит предельно малое количество энергии, а также объекты, имеющие настолько низкую температуру, что их излучение приходится только на радиодиапазон. Длины волн здесь самые большие. Поэтому требования к точности конструкции радиотелескопа не столь жесткие. А стоимость его меньше, чем оптического. Так, при сопоставимой стоимости радиотелескоп имеет диаметр 600 метров, а оптический — 6 метров.

Эффективность любого телескопа зависит прежде всего от собирающей энергии площади и наибольшего расстояния между крайними элементами конструкции.

Угловая разрешающая способность долгое время оставалась «ахиллесовой пятой» радиоастрономии. Она зависит от отношения длины принимаемой волны к диаметру инструмента. А поскольку длины радиоволн в сотни раз больше, чем у видимого света, то и разрешающая способность радиотелескопов, естественно, оставалась низкой.

Еще в начале пятидесятых годов радиомир выглядел как бы расфокусированным, туманным. Повысить «зоркость» инструментов можно было единственным способом: увеличивая диаметр приемных антенн. Путь сложный и дорогостоящий, так как стоимость инструмента растет в среднем пропорционально кубу его размера. Качественный скачок был достигнут за счет создания радиointерферометра. Он представляет собой систему антенн, разнесенных на большие расстояния, но работающих как единое целое. Его угловое разрешение определяется расстоянием между крайними антеннами — базой интерферометра. Были созданы радиointерферометры с базой в несколько километров. С их помощью открыты радиогалактики и отождествлены с определенными оптическими объектами. База современного интерферометра стала сравнима с размерами земного шара. Существует много пар антенн, работающих в согласованном режиме на межконтинентальных расстояниях. Например, Австралия — США, Крым — Калифорния, Австралия — Крым. В результате удалось добиться углового разрешения до двух десятитысячных угловой минуты.

Вынося одну из антенн в космос, можно создать интерферометр, разрешающая способность которого будет ограничена только неоднородностями межзвездной плазмы. Кроме того, в условиях невесомости можно смонтировать очень большие и даже практически неограниченно наращиваемые антенные поля. Это пока единственный способ добиться максимально возможного увеличения чувствительности. Такие конструкции можно собрать из стандартных секций диаметром по 100—300 метров. Причем их изготовление будет дешевле, чем таких же по параметрам наземных сооружений. Путем набора оптимальных элементов могут быть собраны радиотелескопы, превышающие по своим размерам даже Землю.

Преимущества космических радиотелескопов станут особенно ощутимы, если работающие в диапазоне дециметровых, сантиметровых и миллиметровых радиоволн антенны размером порядка нескольких километров разместит на расстоянии в миллионы километров. Помимо этого в далеком космосе, очевидно, будут полностью исключены радиопомехи наземных радиостанций.

Большие зеркала в космосе выгоднее делать не параболической формы, а сферической. В этом случае фокусное расстояние зеркала возрастает. В районе фокуса системы будет находиться автоматический спутник с приемной радиометрической аппаратурой. Точность поверхности зеркала задается и контролируется другим космическим аппаратом, расположенным в центре сферы. Такие зеркала помимо преимуществ, связанных с однотипностью конструктивных элементов, имеют большое поле зрения.

Увеличив базу до нескольких астрономических единиц и используя антенны диаметром в несколько километров, можно в миллионы раз повысить чувствительность и угловое разрешение радиointерферометра. Это позволит ученым заняться поиском следов деятельности внеземных цивилизаций, получать объемные изображения астрономических объектов, определять расстояния до них и скорости их движения.

Сейчас, например, точными прямыми методами определяют расстояния до объектов, удаленных от нас только на 200—300 световых лет. Дальше все расстояния до небесных тел оценивают лишь косвенными методами. Радиointерферометры позволяют точно определить расстояние до любого удаленного объекта Вселенной.

Наряду с этим развивается новый метод, позволяющий с помощью синхронных наблюдений с базой, превышающей диаметр Земли, на основе использования особенностей распространения радиоволн получить высококачественное изображение радионисточников с разрешением, намного большим, чем у интерферометра. Суть метода заключается в том, что облака плазмы между источником излучения и радиотелескопом играют роль гигантской линзы, создающей около Земли изображение исследуемого источника. Появится возможность измерять скорость его перемещения, исследовать физические характеристики среды между источником и радиотелескопом и т. д. Предполагается, что этим же методом удастся изучить межга-

Окончание. Начало в № 11.

лактическую среду, а также плазму в оболочках самих объектов.

Простейший вариант синхронного приема: две антенны с переменной по величине и направлению базой между ними. Первоначально это будут два радиотелескопа — космический и наземный. В последующем потребуются три космических радиотелескопа. И наконец, в перспективе рассматривается создание на круговой орбите многоантенного кольца, позволяющего получать высокоточные изображения методом синхронного приема.

— Таким образом, перспективы радиоастрономии связаны с увеличением площади антенн и разнесением их на большие расстояния, вплоть до выноса в космическое пространство. Естественно, на первом этапе найдут применение космические антенны диаметром 10—100 метров. Перемещая их по сравнительно близким, околоземным орбитам, можно получать высококачественные изображения и проникнуть в тайны строения более близких астрономических объектов, например ядер нашей Галактики. Первым практическим шагом в этом направлении стало создание и вывод на околоземную орбиту космического радиотелескопа KPT-10.

Гамма-астрономические наблюдения за пределами земной атмосферы начались сравнительно недавно. Лишь в 1968 году был получен первый положительный результат — открытие диффузного гамма-излучения Галактики. Однако потенциальная важность этого метода исключительно высока. Пока что он является единственным способом получения информации о процессах высоких энергий, таких, как ускорение ядерной компоненты космических лучей в удаленных областях Вселенной, аннигиляции вещества и антивещества. Так, детальные наблюдения углового и спектрального распределения интенсивности фонового галактического гамма-излучения должны принести уникальные данные о распределении космических лучей в Галактике.

Одновременные исследования с нескольких космических аппаратов позволили наблюдать короткие гамма-вспышки длительностью от одной до тридцати секунд. Природа их до сих пор окончательно пока не выяснена. В этих наблюдениях, проводившихся в совместном советско-французском эксперименте на трех советских спутниках и межпланетных автоматических станциях, а также на нескольких американских аппаратах, было достигнуто рекордное разрешение — около десяти секунд. Был использован метод измерения запаздывания времени прихода всплеска на несколько аппаратов, разнесенных в пространстве на расстояние миллионов километров. При этом точность фиксации времени прихода всплеска достигла нескольких миллисекунд (рис. 1 и 2).

Основная трудность освоения гамма-диапазона связана с малой интенсивностью источников гамма-излучения. Это становится особенно очевидным, если измерять интенсивность в числе пришедших фотонов. Энергия каждого фотона хотя и велика, достигая сотен мегаэлектрон-вольт, в десятки миллионов раз больше энергии квантов видимого света, но затрудняет обнаружение сотен и тысяч источников. Для этого нужен детектор с площадью около  $1 \times 2 \text{ м}^2$ , а каждый источник придется наблюдать почти десять дней. Разумеется, такие приборы уже создаются. Закончена, в частности, разработка гамма-телескопа с чувствительной площадью в полтора квадратных метра. Исследования будут проводиться совместно советскими и французскими учеными.

Как не о столь уж отдаленной перспективе, можно говорить о гигантском спутнике Земли размером в многие сотни метров и массой в тысячи тонн. Он будет оснащен комплексом телескопов, которые перекроют весь диапазон электромагнитных волн. Здесь и гамма-телескоп размером в добрый десяток метров, и комплект рентгеновских телескопов, ультрафиолетовый и оптический мультителескоп, зеркало которого, подобно фасеточному глазу стрекозы, состоит из сотен метровых зеркал, и, наконец, гигантский радиотелескоп размером в несколько сотен метров. Такие сложные и баснословно дорогие инструменты могут быть созданы лишь на средства всех стран мира. И пользоваться ими будут все астрономы Земли, а обслуживать — интернациональный экипаж.

Космос должен быть мирным. Именно такой курс отстаивает Советский Союз. Земле не нужны «космические орбиты» войны. Советский Союз предлагает заключить международный договор о нерасширении в космосе оружия любого рода. Более того, наша страна готова договориться о запрете вообще применения силы как в космическом пространстве, так и из космоса в отношении Земли. Это — реальные пути предотвращения милитаризации космического пространства, превращения его в сферу исключительно мирных научных исследований, отвечающих интересам всего человечества.

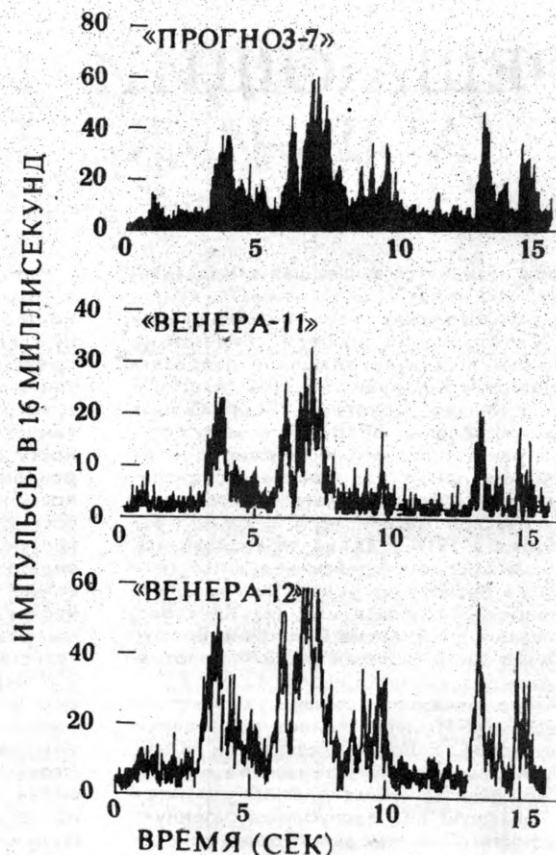


Рис. 1. Гамма-всплеск, наблюдавшийся 4 ноября 1978 года одновременно автоматическими межпланетными станциями «Венера-11», «Венера-12» и спутником «Прогноз-7».

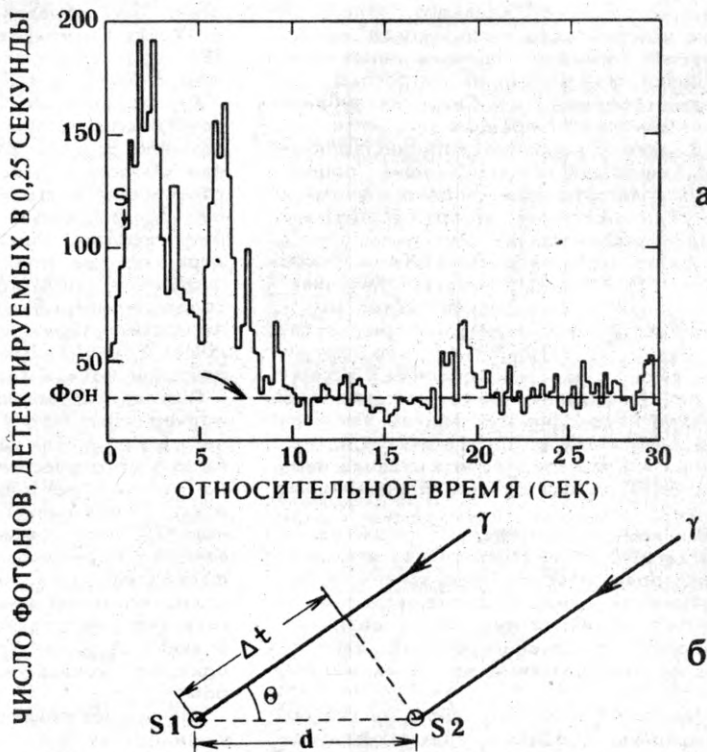


Рис. 2. Гамма-всплеск, зарегистрированный 20 октября 1977 года прибором «Снег-2МП-1» с точностью до нескольких миллисекунд, позволяет определить угол  $\theta$  между направлением на источник всплеска и прямой, соединяющей два космических аппарата. Использование третьего спутника дает возможность локализовать положение источника (метод триангуляции).



# РЕШАЮЩИЙ ИСТОЧНИК НАШИХ ПОБЕД

Подполковник Н. ШАХМАГОНОВ

Так называется вышедшая в Издательстве ДОСААФ СССР книга\* кандидата философских наук генерал-майора А. Скрыльникова, в которой убедительно раскрывается руководящая и направляющая роль Коммунистической партии в строительстве Советских Вооруженных Сил, укреплении оборонного могущества страны, достижении всемирно-исторических побед над врагами социалистической Отчизны. Книга написана на фактическом материале. Она охватывает события с 1917 года, когда создавались первые красногвардейские части, сыгравшие решающую роль в разгроме белогвардейских войск атамана Краснова, до наших дней, когда Советские Вооруженные Силы окрепли и стали оплотом мира и безопасности народов.

Автор отмечает выдающуюся роль Владимира Ильича Ленина в создании регулярной Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Коммунистическая партия, ее вождь в то время реально оценивали нависшую над Республикой военную опасность. Они указали народу единственно верный путь выхода из создавшегося положения — создание армии нового, социалистического типа. В январе 1918 года Совет Народных Комиссаров принял Декрет об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а в феврале — Декрет о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота. И уже вскоре после этого, когда кайзеровская Германия, нарушив перемирие, двинула свои войска на Петроград, молодые Вооруженные Силы Республики приняли боевое крещение.

Думается, основное достоинство книги «Решающий источник наших побед» в том, что автор дает вполне научный и аргументированный отпор буржуазным фальсификаторам истории, пытающимся извратить цель создания РККА и РККФ. Лжеисторики преданмеренно умалчивают о «крестовом походе» против молодой Республики Советов, который организовал в то трудное для нее время международный империализм. Естественно, замалчивают они и тот факт, что именно необходимость защиты завоеваний революции от посягательств интервентов и белогвардейцев заставила партию большевиков создать Вооруженные Силы.

В книге довольно подробно рассказывается о мероприятиях РКП(б) и Советского правительства, направленных на укрепление армии и флота, усиление в войсках партийной прослойки, создание широкой сети военно-учебных заведений для подготовки красных командиров.

Немало страниц посвящено рассказам о партийных съездах, сыгравших решающую роль в укреплении Красной Армии.

\* Скрыльников А. И. Решающий источник наших побед. — М.: Изд-во ДОСААФ, 1983. — 78 с. — 10 к.

Интересно описывается период, когда в армии и на флоте создавался партийно-политический аппарат. Его родословную начали легендарные комиссары — представители Коммунистической партии в частях и на кораблях. Они воспитывали у бойцов и командиров ответственность за судьбы революции, бдительность к всевозможным проискам контрреволюционеров, крепили организованность и дисциплину, сплачивали личный состав, неустанно повышали его политическую сознательность. Именно в этом видели свои первоочередные задачи военные комиссары. Роль их как политических воспитателей и организаторов на том этапе советского военного строительства поистине огромна.

Между тем ряды коммунистов в войсках множились, увеличилось число партийных ячеек. К концу 1918 года их уже насчитывалось около трех тысяч. Поэтому вопрос о руководстве армейскими партийными организациями становился все более злободневным. Решить его, как показала жизнь, смогли политические отделы — органы, находившиеся в подчинении командования и отвечавшие за организацию воспитательной работы с личным составом. Они непосредственно руководили деятельностью парторганизаций, проводили в жизнь политику партии. Первый политотдел был образован при штабе Северо-Урало-Сибирского фронта. К концу 1918 года они уже имелись почти на всех фронтах и в большинстве дивизий.

Руководство КПСС строительством, всей деятельностью Вооруженных Сил служило основой дальнейшего укрепления оборонной мощи государства и в годы мирного строительства. Об этом периоде рассказывается в главе «Во имя безопасности социалистического государства», где глубоко раскрыта роль партии в индустриализации страны, создании могучей оборонной промышленности, перевооружении армии и флота современным оружием и первоклассной боевой техникой.

В главе «Сражающаяся партия» автор подчеркивает, что в годы Великой Отечественной войны на фронте и в тылу не было такого участка работы, такого дела, которые не пронизывали бы мудрость и воля нашей партии. Разработанная КПСС программа мобилизации советского народа на разгром немецко-фашистских захватчиков включала широкий комплекс экономических, политических, идеологических и собственно военных мероприятий, обеспечивших в единстве успешную борьбу с агрессором.

Впечатляют приведенные в книге цифры и факты. В Вооруженные Силы, сообщает автор, пришли 120 секретарей ЦК компартий союзных республик, краевых, областных комитетов партии; с июля по декабрь 1941 года по решению ЦК в качестве политбойцов на фронт были посланы 60 000 коммунистов и 40 000

комсомольцев. Всего же за первые шесть месяцев войны в Вооруженные Силы влилось более 1 100 000 коммунистов — треть состава территориальных партийных организаций.

Немало ярких и интересных примеров можно найти в главе, посвященной неуклонно возрастающей роли руководства партии в современный период. Автор справедливо отмечает, что повышению роли партийного руководства Вооруженными Силами способствуют постоянное и целеустремленное ведение партийно-политической работы, усиление влияния на личный состав политорганов и партийных организаций, что главная сфера приложения их сил — сознание людей, их мысли, настроения, чувства.

В речи на июньском (1983 г.) Пленуме Центрального Комитета партии Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Ю. В. Андропов подчеркнул: «Во всей воспитательной и пропагандистской работе следует постоянно учитывать особенность переживаемого человечеством исторического периода. А он отмечен небывалым за весь послевоенный период по своей интенсивности и остроте противоборством двух полярно противоположных мировоззрений, двух политических курсов — социализма и империализма. Идет борьба за умы и сердца миллиардов людей на планете». На острие этой борьбы находятся и армейские коммунисты. В своей работе они руководствуются требованием Центрального Комитета партии к членам и кандидатам в члены КПСС в полной мере учитывать процессы и явления, характерные для нашего социалистического общества, уровень общественного сознания масс и общеобразовательной подготовки молодежи, изменения в технической стороне военного дела и другие насущные вопросы.

Нашу армию и флот по праву называют школой мужества, трудолюбия и высокой нравственности. Что же делает такой школой Советские Вооруженные Силы? Что позволяет постоянно повышать их воспитательную роль? На эти и другие вопросы отвечает книга генерал-майора А. Скрыльникова «Решающий источник наших побед». Автору ее удалось полно и объемно показать руководящую роль Коммунистической партии в руководстве советским военным строительством, найти свой подход к изложению, казалось бы, уже известного и достаточно освещенного в литературе материала, привлечь внимание читателя интересными цифрами и фактами, особенно актуальными в настоящее время обобщениями и размышлениями.

Бесспорно, книга послужит большим подспорьем в идейно-воспитательной работе командиров и политработников, партийных и комсомольских организаций Военно-Воздушных Сил, направленной на обучение и воспитание мужественных защитников Родины.

# НА МАЛЫХ ВЫСОТАХ

Генерал-майор медицинской службы В. КОПАНЕВ,  
доктор медицинских наук, профессор;  
полковник медицинской службы В. ЕГОРОВ,  
доктор медицинских наук, профессор

Полеты на малых высотах и на сравнительно больших скоростях представляют определенную сложность и требуют от летчиков особых навыков, прочной психофизиологической закалки. Подготовка к полетам на малых высотах строится с учетом особенностей деятельности человека в этих условиях. Каковы же эти особенности?

На малых высотах значительно труднее выдерживать курс, скорость и высоту. Выход ниже заданного эшелона реально угрожает безопасности полета, а увеличение высоты, особенно в боевых условиях, облегчает обнаружение самолета радиолокационными станциями противника. Имеющиеся на борту высотомеры и радиовысотомеры не всегда дают точную информацию, а поэтому летчик вынужден контролировать высоту полета одновременно и по приборам, и визуально. Это приводит к своеобразному психологическому конфликту, который получил название раздвигания внимания: пилотируя по приборам, летчик остро нуждается в визуальном контроле за положением самолета в пространстве, и наоборот.

Однако ошибки в глазомерном определении высоты, особенно в период освоения маловысотных полетов, могут достигать ста процентов и, как правило, в сторону завышения. Но после соответствующих тренировок величина ошибки снижается до плюс — минус десяти процентов.

Как показывают исследования, летчик на внекабинное наблюдение на малых высотах затрачивает в зависимости от задания пятьдесят — девяносто шесть процентов общего полетного времени. При полетах же на средних и больших высотах в простых метеословесных — от пяти до шестидесяти восьми процентов. В начальный период освоения полетов на малых высотах тренировки глазомера с периодическим контролем показаний высотомеров приобретают исключительно важное значение.

При переносе взгляда от наземных ориентиров к приборам требуется определенное время для оценки их показаний. Чем быстрее летчик переключает внимание, тем меньше времени ему требуется для определения истинного положения самолета по отношению к земле. При обучении авиаторов правильному распределению и переключению внимания командиры используют дополнительные тренировки на пилотажных тренажерах, занятия игровыми видами спорта и специальные физические упражнения, развивающие внимание и быстроту реакции.

Характерная психофизиологическая особенность деятельности летчика при полетах на малых высотах и больших скоростях — усложнение работы зрительного анализатора. В турбулентной атмосфере возникают вибрации приборной доски и головы летчика. Эти не совпадающие по фазам колебания приводят, несмотря на стремление летчика сосредоточить взгляд, к деформации изображения на сетчатке глаза и к временному снижению остроты зрения до 0,3—0,5. В свою очередь, большие линейные перемещения земной поверхности навстречу самолету затрудняют визуальную

ориентировку. Дальность видимости ориентиров значительно сокращается, и с момента появления их в поле зрения до пролета проходит краткий период времени — возникает дефицит времени восприятия. Кроме того, в солнечный день блики на остеклении фонаря кабины также мешают вести ориентировку. Опыт показывает, что наиболее надежно через переднее и боковое стекло в секторе от 20° влево до 10° вправо от продольной оси самолета.

При полетах ночью разная яркость наземных ориентиров нарушает темновую адаптацию летчика, что затрудняет оценку расстояния до земли. В связи с этим время пилотирования по приборам по сравнению с дневными условиями возрастает. Были случаи, когда у авиаторов при переходе от приборного пилотирования к визуальному возникала иллюзия разворота самолета, вызванная различными угловыми скоростями перемещения ориентиров, находящихся на разных удалениях от машины.

Как правило, в качестве ориентиров используются выделяющиеся на местной объекты. Однако ранней весной и осенью пестрота земной поверхности снижает их контрастность, а зимой при снежном покрове многие естественные ориентеры (реки, озера) исчезают, что усложняет визуальное определение высоты полета. При поиске целей в таких условиях отвлечение внимания на считывание показаний приборов может привести к пропуску ориентиров и даже дезориентации. Так, по данным французских авиационных психофизиологов, проанализировавших более тысячи полетов на малой высоте и большой скорости, в ста случаях летчики теряли ориентировку на местности и не смогли выйти в заданный район.

Учитывая, что на больших скоростях полета время на обнаружение и опознание объекта крайне ограничено, опытные летчики сознательно выбирают меньшее число ориентиров и сосредоточивают внимание только на контрастно выделяющихся, имеющих характерные признаки. Естественно, такому полету предшествует основательная подготовка. Летчик тщательно изучает карту, в деталях отработывает маршрут, выделяет необходимые контрольные и опорные ориентеры, рассчитывает время их пролета. В результате глубокой и всесторонней подготовки он использует в полете психофизиологические механизмы антиципации (предвидения). Сущность этого явления заключается в том, что, ожидая появления какого-либо объекта, человек опознает его за время на тридцать пять — сорок процентов меньшее, чем при обычном восприятии. Иначе говоря, происходит оптимизация процесса восприятия во временном дефиците.

Полет на малых высотах в болтанку из-за частых, а порой очень сильных изменений знакопеременных перегрузок довольно утомителен. В зависимости от условий перегрузки могут меняться в широком диапазоне от 0,05 до 3 единиц. В болтанку не только ухудшается зрение, но и весь организм летчика испытывает неблагоприятные ощущения. При вибрациях увеличивается защитное тоническое напряжение мышц тела, развиваются скрытые и выраженные формы

укачивания, в том числе и у тех летчиков, у которых в обычных полетах эти явления не проявляются.

Чтобы предотвратить подобное, применяются различные тренировки вестибулярного аппарата. Кроме хорошо известных летному составу занятий на батуте, лопинге, акробатикой и гимнастикой рекомендуется простой и эффективный комплекс упражнений, включающий быстрые движения головой вперед и назад, в стороны, круговые движения в произвольном темпе, определяемом самочувствием, но в пределах 20—120 движений в минуту. Весь комплекс выполняется в течение 5 минут сидя, стоя и в движении в часы утренней физзарядки и тогда, когда позволяют время и обстановка.

Сложный характер деятельности летчиков при выполнении полетов на малых высотах, естественно, вызывает высокое эмоциональное напряжение. Его оптимальные величины, как правило, несут тонизирующий стенический характер, а резко выраженные формы снижают работоспособность. Для профилактики возможной эмоциональной напряженности, которая бывает в начальный период освоения полетов, широкое распространение получили аутогенная тренировка, комплекс специальных упражнений, рекомендованных летному составу. Выполнять их необходимо после консультации и под контролем авиационного врача. Очень важно при планировании полетов учитывать динамику работоспособности человека в течение летной смены. Она носит фазовый характер и состоит из периодов вработываемости, оптимальной работоспособности, полной и неустойчивой компенсации при развитии утомления. Первый и последний периоды характерны тем, что работоспособность человека не максимальна. Поэтому наиболее сложное задание целесообразно планировать вторым в летную смену, а менее сложные — первым, третьим и последующими. Оптимальное время между вылетами — 30—40 минут.

Когда возникает осложнение в полете, ухудшается самочувствие, летчик должен доложить об этом руководителю полетов и принять решение на дальнейшее выполнение задания или его прекращение. Наиболее распространенные признаки ухудшения самочувствия в полете: усталость, разбитость, тошнота, головокружение и головная боль, тяжесть в голове, невнимательность, вследствие чего появляются нетипичные ошибки и пропуски отдельных действий в работе с арматурой кабины.

Полеты на малых и предельно малых высотах резко отличаются от всех других видов полетов даже при отличной видимости и спокойной атмосфере. И, конечно же, выполнять такие полеты нужно при хорошем функциональном состоянии организма. Не случайно авиационные врачи и командиры строго следят за выполнением летным составом распорядка дня, соблюдением регламентированного режима труда, отдыха и питания, медицинских рекомендаций. Высокие морально-политические качества летчика, его психологическая устойчивость, хорошее состояние здоровья — важные компоненты, обеспечивающие успешное выполнение полетного задания и безопасность полета.



# ЗА КОСМОС БЕЗ ОРУЖИЯ

Подполковник Ю. МИХАЙЛОВ

Сегодня космическая техника все шире используется в интересах насущных потребностей людей: обеспечения судоходства, связи, предсказания погоды, наблюдения за состоянием растительности на Земле, обнаружения районов залегания полезных ископаемых, планирования сельскохозяйственных и лесных угодий, поиска потерпевших аварию судов и самолетов. Советский Союз считает, что космос должен быть мирным и свободным от всякого оружия. Не случайно в центре внимания зарубежной печати остается мирная инициатива СССР по предотвращению грозной и реальной опасности распространения гонки вооружений на космос. Она нашла свое конкретное воплощение в проекте договора «О запрещении применения силы в космическом пространстве и из космоса в отношении Земли». Советская сторона выразила надежду, что США последуют примеру СССР, объявившего односторонний мораторий на запуски противоспутникового оружия в космос.

Опасность милитаризации космического пространства усиливается, что связано с курсом американской администрации на достижение военного превосходства над СССР. Вашингтон рассматривает новую сферу своей деятельности как некую «абсолютную позицию», завоевание которой якобы открывает путь к господству на Земле. Президент Рейган выдвинул концепцию так называемой «космической защиты», предполагающей размещение определенных типов вооружений на околоземной орбите или применение оружия наземного базирования против космических объектов.

«После многих лет относительного равновесия и стабильности, — пишет лондонская «Файнэншл таймс», — начинается гонка вооружений в космосе. И в центре ее немедленно оказалось противоспутниковое оружие. В настоящее время Соединенные Штаты Америки выделяют на космические разработки 15 млрд. долл. в год, и, как запланировано, эта сумма будет увеличиваться ежегодно на 10 процентов в реальном исчислении в течение следующих пяти лет. Для сравнения укажем, что военный бюджет в целом будет расти на 7 процентов».

Планы Белого дома по наращиванию военного космического потенциала ста-

ли составной частью принятой в 1982 году космической политики, которая направлена на форсированное создание и развертывание космического оружия и является открытой угрозой человечеству. Милитаризация космоса повысит уровень военного противостояния в мире, усилит недоверие в отношениях между государствами, отодвинет перспективу достижения договоренностей по разоружению. И как следствие этого, увеличится вероятность развязывания войны на Земле.

Какова позиция Советского Союза в этом вопросе? Запустив первый в мире спутник, СССР одновременно в марте 1958 года предложил программу полной демилитаризации космоса. Но это предложение, переданное на рассмотрение XIII сессии Генеральной Ассамблеи ООН, не получило поддержки со стороны США и их союзников.

Советский Союз внес пересмотренный проект. Вопрос о космическом пространстве и о международном сотрудничестве по его изучению не связывался с другими проблемами. Однако и данный проект, и другие предложения СССР в этом направлении не были поддержаны Вашингтоном. Соединенные Штаты стремились сохранить свободу рук в милитаризации космоса.

Советский Союз настоятельно выступает за принятие частичных мер по ограничению военного использования космического пространства. Деятельность СССР, поддержанная другими миролюбивыми государствами, позволила добиться некоторых результатов.

В 1963 году по инициативе СССР заключен Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой. Статья 1 договора содержит обязательство государств-участников «запретить, предотвращать и не производить любые испытательные взрывы ядерного оружия и любые другие ядерные взрывы» в трех средах — под водой, в атмосфере и в космическом пространстве.

В 1967 году вступил в силу Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела. Разработан он также по инициативе Советского Союза. В договоре, регулирующем деятельность государств по исследованию и использованию космоса, закреплены положения по частичной демилитаризации космического пространства, пол-

ной демилитаризации Луны и других небесных тел. Его участники обязались не выводить на орбиту вокруг Земли объекты с ядерным или другими видами оружия массового уничтожения, не устанавливать такое оружие на небесных телах и не размещать его в космическом пространстве каким-либо иным образом. Луна и другие небесные тела должны использоваться только в мирных целях.

В 1972 году между СССР и США был подписан Договор об ограничении систем противоракетной обороны (ПРО). Он запрещает создавать, испытывать и развертывать системы или компоненты ПРО космического базирования.

В 1977 году по предложению СССР принята Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду. Ее необходимость была обусловлена появлением средств, которые могли быть использованы в военных или иных враждебных целях. Например, в западной печати обсуждалась возможность распыления со спутников соединенный брома для создания в озоновом слое Земли «окоп», через которые космическая радиация свободно достигнет поверхности Земли и уничтожит все живое.

Указанные соглашения перекрыли путь гонке вооружений в космосе, но не полностью. В правовом отношении еще остается возможность использования тех видов оружия, которые не подпадают под определение оружия массового уничтожения. Вот почему Советский Союз внес предложение заключить договор о запрещении размещения в космическом пространстве оружия любого рода. Проект такого договора представлен в ООН в августе 1981 года. Однако выработка его текста в Комитете по разоружению до сих пор не начата из-за обструкционистской позиции США и ряда других стран НАТО. Соединенные Штаты Америки фактически выступают против предотвращения гонки вооружений в космическом пространстве.

Касаясь этой проблемы, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Ю. В. Андропов заявил в интервью журналу «Шпигель»: «...мы убеждены, что следует пойти даже дальше: договориться о запрещении вообще применения силы как в космическом пространстве, так и из космоса в отношении Земли». Но Вашингтон преследует другие цели. Руководители Пентагона заявляют: «Страна, которая добьется господства

По материалам иностранной печати.

в космосе, автоматически приобретает необходимые рычаги для достижения своих политических целей, если не полный контроль над планетой, и сможет влиять на ход истории». В Соединенных Штатах началась материализация идей завоевания космоса. Завершается создание на базе истребителя F-15 авиационного противоспутникового комплекса АСАТ. В 1978—1979 годах между СССР и США велись переговоры по противоспутниковым системам. Вашингтон прервал их в одностороннем порядке, так как они могли помешать Соединенным Штатам Америки создавать противоспутниковое оружие.

На военные цели перекладываются программы многообразных космических кораблей типа «Шаттл». Они призваны стать основой американских военно-космических программ. В директиве о национальной космической политике подчеркивается первоочередность запуска этих кораблей в военных целях. На базе ВВС Ванденберг в штате Калифорния полным ходом идет строительство нового космического центра, откуда будут стартовать военные челночные корабли. В ходе полетов в космическое пространство планируется выводить спутники военного назначения, орбитальные командные пункты Пентагона, новые виды космического оружия. Предполагается, что оснащение корабля «Шаттл» специальным манипулятором («механической рукой») позволит ему проводить «инспекцию» спутников на орбите, смещать их с орбиты, уничтожать или спускать в грузовом отсеке на Землю.

Пентагон делает ставку на гонку космических лазерных вооружений. По сведениям журнала «Авиэйшн уик энд спейс технолоджи», для этих целей финансовые средства по плану министерства обороны предполагается увеличить к 1988 году в 12 раз. Как сообщает печать, Пентагон уже разместил контракты на разработку всех важнейших компонентов для лазерной космической системы. Подрядчиками выступают корпорации «Локхид эйркрафт», «Истмэн кодак» и ТРВ. Такой вид оружия может быть готов для испытаний в 1993 году, его стоимость составит 30 млрд. долл.

Принято решение начать разработку противоспутниковых комплексов нового поколения на основе лучевого оружия. Такое решение идет вразрез с Договором об ограничении систем противоракетной обороны 1972 года, который запрещает создание систем ПРО космического базирования. Американская администрация преподносит решение о создании нового противоракетного оружия как сугубо оборонительную меру, как «заботу» Белого дома о «спасении человечества» от ядерной угрозы. Однако этот шаг Вашингтона ориентирован не на сохранение мира, а на явную дестабилизацию существующего стратегического баланса. Планы создания широкомасштабной системы ПРО при одновременном наращивании ядерных вооружений преследуют цель подготовки первого ядерного удара. По мнению американских стратегов, система ПРО позволит в этом случае парализовать советские межконтинентальные ракеты и лишит СССР способности нанести ответный удар и эффективно защищаться.

Сам президент США призвал американских ученых приступить к разработке мощных систем ПРО. Это не просто слова. За ними стоит намерение администрации щедро финансировать исследовательские работы по созданию противоракетных систем в космосе (2,6 млрд. долл. в 1984 и 3,1 млрд. долл. в 1985 финансовом году). В целом на ближайшие годы в США запланирован опережающий рост расходов на военные космические программы по отношению к общему увеличению военного бюджета. По свидетельству прессы, рассчитывая на щедрые ассигнования на космические системы, Пентагон выражает надежду, что их можно будет развернуть к концу столетия.

Руководство США совершенствует организационную структуру органов, занимающихся военно-космической деятельностью. В составе ВВС США в 1982 году сформировано космическое командование, ставшее организационной основой подготовки и ведения войны в космосе и из космоса. Существуют планы реорганизации этого командования в Объединенное космическое командование для ВВС, ВМС, сухопутных войск и морской пехоты США. Вслед за космическим командованием созданы центры исследований космической технологии, комитет космических операций, группа межведомственной координации по проблемам космической политики, строится объединен-

ный центр космических операций. В высших военных кругах ведутся разговоры о неизбежности создания космических сил США. По заявлению руководителей американских ВВС, эти шаги вызваны стремительным расширением космических военных программ США.

В космическую деятельность вовлекается частный бизнес США. Частным компаниям предоставлено право на приобретение ракет-носителей для запусков космических объектов. По мнению администрации, запуски спутников на средства и силами частных компаний высвободят дополнительные рейсы космических кораблей «Шаттл» в военных целях. Предоставление частным компаниям доступа к техническим средствам, обладающим повышенной опасностью, может иметь серьезные последствия.

Таким образом, Соединенные Штаты Америки предпринимают лихорадочные усилия по милитаризации космического пространства. Безумные планы ведения войны в космосе еще раз разоблачают фальшь «миролюбивой» политики Вашингтона. В этих условиях задача не допустить распространения гонки вооружений на космос приобретает все большую остроту, становится одним из важнейших направлений борьбы СССР и других стран за сохранение мира на Земле.

Демонстрация советской космической техники на ВДНХ СССР.

Фото В. ГОРЬКОВА.





# УКАЗАТЕЛЬ СТАТЕЙ, ОПУБЛИКОВАННЫХ В ЖУРНАЛЕ ЗА 1983 ГОД

## ОФИЦИАЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ. ПЕРЕДОВЫЕ СТАТЬИ

Юрий Владимирович Андропов	1
Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении почетных званий «Заслуженный военный летчик СССР» и «Заслуженный военный штурман СССР»	10
Береговой Г. Путь на орбиту	4
Буланин В. Дисциплина — главное условие безопасности полетов	12
Голубев С. Немеркнущий свет традиций	5
Долыников Г. Научная работа в вузах ВВС	9
Ефимов А. Немеркнущий свет Октября	11
Кузовов В. Ленинским курсом	10
Кутахов П. Под знаменем партии, единый с народом	2
Кутахов П. Боевые крылья Родины	8
Ленинским курсом под руководством партии	1
Логинов В. Тыл и боевая готовность авиаторов	6
Повышать бдительность, быть начеку	7
Скороиков Г. Военно-научная работа в войсках	3

## ПОЛИТИЧЕСКОЕ И ВОЕННОЕ ВОСПИТАНИЕ

Андронов Ю. Ведущий	6
Антонов Н. В компетенции парткома	1
Антонов Н. Сокровищница ратной славы	3
Антонов Н. Резервы — в дисциплине, организованности	5
Артюшенко И., Басов В. За строкой индивидуального плана...	12
Батехин Л. Повышать эффективность партийного влияния	5
Батехин Л. Дело всей партии	9
Беляев Ю. За службу Родине	5
Бессчетнов Е. Золотая Звезда комэска	2
Борисов А. Наш партийный долг	3
Волков А. Военный инженер — идейный боец партии	11
Воронков В. Пропагандистом быть обязан	1
В угаре антисоветизма	11
Галышкин Г. Показатель зрелости коммуниста	4
Драговоз П. Авторитет партийного решения	9
Дробинка И. Словом и личным примером	4
Дроздов А. На фронтовых примерах	7
Дружнин Г. По долгу и призванию	3
Евтушенко В. Воспитание доверием	6
Жалнин В. Рождено соревнованием	3
Зданюк В. Заинтересовать слушателей	2
Зданюк В. Бдительность — наше оружие	5
Иванов И. Низовая... В чем ее сила?	8
Калоша В. С учетом возросших требований	6
Калчев М. Экзамен на зрелость	11
Капранов В., Михайлов С. Внимание к письмам — чуткость к людям	6
Клочихин Л. Полк встречает лейтенантов	9
Ковалев В. Чтобы хорошо владеть техникой	4
Котельников С. Право вести за собой	5
Кощавка А. Точка опоры	3
Ланьшин Ю. Отвечая духу времени	1
Магера В. Нести слово правды	12
Макаревич Б. Не по шаблону, а творчески	1
Макеев В. Важная политическая задача	1
Макеев В. Контрпропаганда — наступательность, действенность	11
Мишуrowsкий Г. Отравленное оружие лжи и клеветы	10
Обухов В. Слушая голос вождя	1

Обухов В. Принципиально, взыскательно	12
Олейник В. Нацеленность на поиск	7
Павлов В. Перекрестки судьбы	5
Подольн А. Бесполойный характер	2
Подольн А. Принеси мне звезду...	8
Пучинский А. Мера зрелости	5
Ренькас Я. Курсом агрессии	7
Свинченко В. Воспитывая воинственно-интернационалистов	5
Секистов В. Правда истории и живые мифы	9
Снегирев И. Силой слова и примера	2
Стацкий А. Лицом к жизни коллектива	12
Ступнев Н. Спроси с себя строго	7
Финаев А. Самообладание и выдержка	7
Харламов С. Надежный резерв	2
Чеботарев Н. Огонь зажигают от огня	6
Чеботарев Н. Уметь зажигать сердца	10
Юдин А. Сопричастность	6
Юдин А. Начинать с себя	12

## ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКИЕ И ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ СТАТЬИ

Гущин В. В. И. Ленин. КПСС о социалистической законности	10
Жизнь, отданная человечеству	5
Кожевников М. Над картами воздушных операций	4
Микронов Л., Томилин Е. Над огненной дугой	7, 8
Павлов Г. В рамках интеграции	1
Пономарев А. Поворотный этап в мировом революционном движении	7
Ренькас Я. Реальный социализм и его фальсификаторы	11
Сергеев Е. Хроника великой жизни	11
Томилин Е. Тактика, рожденная над Волгой	1
Халипов В. Закономерный этап на пути к коммунизму	2
Халипов В. Решающая сила современности	8

## ЗА ВЫСОКУЮ БОЕВУЮ ГОТОВНОСТЬ

Андронов В. Методический совет рекомендовал	8
Базанов П. Бортовые помощники летчика	3
Белоножко П. На пульсе времени	12
Владимиров В. Умом и оружием	3
Воротников С. Во взаимодействии с танками	2
Вострецов В. Служить, как требуют уставы	11
Гламазда С. Экономическая работа в частях	4
Голубев С. Командир — организатор боевой учебы	1
Григорьев В. Командирская позиция	12
Докучаев В. Важное средство обучения	4
Долгих А. Когда пренебрегают тренажером...	10
Дорофеев В. Килограммы тонну составляют	3
Журавлев А. Экономия — забота каждого	6
Казанов В. Незаслуженно забытые	6
Козловский Э., Драч Л. Совершенствование навыков на тренажерах	6
Кокарев В. Прогноз погоды точен	5
Краснов А. Военная хитрость	3
Крошча В. Искерпаны ли резервы?	2
Кузнецов В. В эскадрилье — ЛТУ	10
Ларцев С. Заблаговременно, с перспективой	1
Литвинчук Н. Какая была ошибка?	2
Лощманов П. Рачительно, по-хозяйски	5
Минаков Н. Коллектив крепко дисциплиной	12
Михайлов А. Поддерживая наземные войска	9

Нестеров Б. В поиске новых приемов	6
Нестеров С. Определение курса по РЛС	3
Никитин З., Кисляков Ю. Нужны ли модели в тактике?	9
Новиков М. Шаблон и творчество несовместимы	11
Обухов В. Совершенствуя мастерство	5
Пасынков Н. «Прямые стрелки»	4
Подольн А. Упреждая удар	11
Подольн А. Атакуют пара Ухова	12
Подрадных О. «А лидера мы договоримся»	10
Попов А. Путь в небо	8
Попов М. Приказано заступить на дежурство	10
Приймак Ю. Если мыслить не шаблонно...	2
Протасов Ю. Над горами	5
Пучинский А. Третий вылет	12
Резервы в соревновании	11
Рожков Д. ...Но задание выполнили	2
Саввин Е. По наземной цели	8
Серпов В. Атакуют первыми	7
Силеник И. Полеты в горах	1
Скубилин В. Эффективно осваивать новую технику	11
Сухов И. Пример командира	10
Сучков В., Кравчук Б., Зайцев В. Цена терминологии	7
Толчеев В. Экзаменует... посадка	6
Трегубов Н. Лейтенанты становятся в строй	4
Финогеев Д., Митрофанов В. Разведка погоды и решение на полеты	1
Шатилов А. В помощь штурману	9
Шинкин В. Экономика летного часа	9
Штанько И. С перспективой на будущее	2
Штанько И. Путь к здоровью, выносливости	7

## ЛЕТЧИКУ О ПРАКТИЧЕСКОЙ АЭРОДИНАМИКЕ

Востриков Е. Продольная раскачка самолета	10
Лошкарев Н. От маршрута уклонился	3, 4
Мельник И., Логинов Ю. Если центровка ушла назад	6
Моделирование в летной практике. Задачи	2—12
Силиов В., Лемко О., Шепель В. Элерон на больших углах атаки	7

## ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЕВОЙ ПОДГОТОВКИ И ВОПРОСЫ ТЫЛА ВВС

Андронов Ю. ...И стал самолет от личным	4
Антонов А. Самолеты возвращаются в строй	6
Апарин Е. Водители на аэродроме	1
Бегена В. В напряженном ритме	4
Бегена В. Целевой осмотр авиатехники	7
Бендрих В. Рабочий день инженера	10
Бобров Г. Забота о летном поле	7
Буртышев Н. Почему засорился фильтр?	6
Виноградов М. Резервы поиска	8
Воробьев В., Трифионов В. По вышшим критериям	10
Глушанин Е. Второе быстрее	12
Гугиненко О. На пыльном аэродроме	9
Ермаков Д. Бригадным методом	3
Завьялов В. Затяжелел воздушный винт...	5
Зайцев А. Из ТЭЧ — с гарантией	5
Злобин О. В основе — технологическая дисциплина	7
Исмагилов Ф. Подготовка бортовых техников	1

Карпенко П., Кузьмин Ю. Отказа могло не быть...	1
Карпенко П., Кузьмин Ю. Фильтры были чисты	3
Карпенко П., Кузьмин Ю. Почему возник помпаж?	12
Кульшин А. Дело во второстепенное	6
Лебедев В. Искусство общения	4
Лебедев В. Призвание — инженер	9
Манаров А. Трепачеры для специалистов ИАС	2
Манаров В. Забота его такая	3
Нефедов В. Воспитатель и организатор	1
Новицкий А., Ямпольская Т. Как предупредить коррозию	5
Полушатов Н. Двигатель пришлось снять...	9
Рыков И. Геопотенциальная высота	3
С посадкой на запасном аэродроме	8
Спирidonов Г. Ракеты к применению готовы	3
Спирidonов Г. И инженер, и воспитатель	12
Усольцев В. Аэродромные зори	10
Фефелов В. Уход за двигателями	1
Финаев А. Приверженность делу	11

## БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Анчури Ф. Из «добрых» побуждений	6
Андронов Ю. Стоило только учесть погоду...	7
Артемьев Е. С утра ярко светило солнце...	5
Вишневский Г. Последствия вредной привычки	4
Володко А. На воздушной подушке	2
Грабов В. От графической модели — к орнитологическому прогнозу	4
Гурьев В. «Следуйте на запасной...»	3
Дмитриев М. Черная молния	12
Козловский А. Пришлось покинуть самолет...	1
Крюков Н., Кремень М. Методом опорных точек	6, 7
Курнявцев Н. Летчик превысил скорость	8
Курнявцев Н. Возник прогрессирующий «козел»	9
Литвинчук Н., Козлов В. Какая информация главная?	9
Мельник И., Гушин В. Потеряли... скорость	3
Нестерук В. Прогноз обледенения	9
Новиков М. Авторучка в кабине	8
Осканов С., Алпатов И. Честность плюс контроль	11
Попов В., Александров В. В сложных метеоусловиях	8
Раевский Г. Спутный след на предпосадочном планировании	12
Рожнов Д. Слово в эфире	6
Усольцев В. Каждый нарушил понемногу	2
Усольцев В. По горячим следам	9
Юденко А. Две предпосылки в одном полете	10

## ИЗ ЖИЗНИ ВУЗОВ

Андрюченко П., Голинский Д. Воспитывающая самостоятельность и инициативу	5
Голованов Р. Самообладание, хладнокровие, выдержка	3
Демиденков Г., Курочкин В. Из училища отчислен. Почему?	7
Зотов А. Чуткость к новому	4
Котельников С. Мечта зовет	3
Кочегаров Ю., Саввин Е. Опираясь на прогрессивные методы	11
Лепешев Э. Творческие находки новаторов	2
Михайлов В. Школа героев	5
Подрядчиков О. «Все зависит от вас...»	9
Приглашают вузы ВВС	3—6
Сытьянов В. Дойти до каждого	8
Тем, кто мечтает обрести крылья	2
Финаев А. Почерк инструктора	12

## КОСМОНАВТИКА И НАРОДНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Березовой А. 211 суток на орбите	7—9
Брыков А. Спуск на Землю	10
Георгиев О. Сближение в космосе	2
Горьков В. Истоки	3
Горьков В. Накануне	8, 9

Горьков В. Орбиты спутников	1
Давыдов И., Почкаев И. На суше и на море	11
Зайцев Ю. Телескопы в космосе	11, 12
Егоров В. У польских друзей	8
Егулов С. Полет космического корабля «Союз Т-8»	7
Егулов С. Экипаж «Союза Т-9»	9
Космос — для мира. Кто против?	6
Лукачев Ю. Научные чтения К. Э. Циолковского	9
Лындин В. У кубинских друзей	4
Лындин В. У монгольских друзей	6
Лындин В. У румынских друзей	10
Мазуров Г., Базарский О., Жуков В. Атмосфера-линза	1
Михайлов Ю. Мирный космос: кто против?	2
Мишин В. Первые, незабываемые	10
Пестов И. Слагаемые успеха	6
Попов И. Спутники планет	4
Почкаев И., Григоренко В. Тренажная база	4
Почкаев И., Григоренко В., Любимов А. В тисках перегрузок	8
Почкаев И., Григоренко В., Скачков В. В безопорном пространстве гидролаборатории	7
Прогноз движения спутников	5
Римши М. У наших друзей из ГДР	2
Рудев А. «Спейс Шаттл» и космическое право	3
Соломин А. Когда бушует Солнце	7
Соломин А. Ответы дает космонавтика	11
Таблица запусков космических аппаратов в СССР в 1982 году	4
Тамкович Г. В космическом дозоре	6
Терехов А. Где берег «шестого океана»?	1
Терехов А. Космическое телевидение и право	4
Тищенко А. Цветовые исследования Земли	5
Ткачев Л. «Спасите наши души»	6
Юдин И. В Федерации космонавтики СССР	3

## НАУКА НА СЛУЖБЕ РОДИНЕ

Борог В., Васин И. Так создавались «илы»	9
Иванов Е. Пластмассы в авиации	10
Лебедев В. Конструкторский почерк	1
Майоров А. Крылья народные	2
Миронов С. ЭВМ и авиация	8
Пономарев А. Подвиг конструктора	3
Ульянов Б., Шитов В. Решетчатые крылья	4

## ГОДЫ. ЛЮДИ. ПОДВИГИ

Агеев А. Прорыв блокады	5, 6
Антонов Н. Из когорты бесстрашных	9
Арьев М. Воевали и учились	6
Базыкин Е. Испытание огнем	8
Белая Ю., Спиридонов Г., Коньков Н. Выстояли и победили	2
Бирюков Н. Экипаж машины боевой	4
Бляшко Р. Боевая дерзость	8
Верховский С., Турьян В. В небе над Волгой	6
Воронин Н. Снаряды находили цель	9
Голдырев Д. Срывая атаки врага	2
Головешкин В. В небе Испании	8
Голубев С. Фронтные спутники мои	7
Голышев М. Летчик-интернационалист	1
Гусев И. «Ночной охотник»	5
Гусев М. Прокладывая путь в небе	11
Гуськов П. Покой нам только снится	6
Дьяченко Г. Рассказ ветерана	10
Ермолаев В. Штурм крепости врага	7
Кияненко А., Терехов А. Мастер снайперских ударов	2
Кияненко А., Терехов А. Дерзкое решение	10
Копейкин А. Против мятежной крепости	11
Корабельский Г. Необычное задание	1
Королева Е. Первые боевые вылеты	5
Костин Н. Не мог поступить иначе	2
Кояндер Е. Человек из легенды	12
Кузин А. С боевого задания не вернулся...	11
Кузнецов Н. Этих дней не смолкнет слава	8
Лапшин А. За гранью известного	10
Ложкин В. Мужали в боях	11
Манаров А. Подвигу сродни	4

Манько А. С комсомольским билетом у сердца	3
Михайлин Я. Против вражеских лазутчиков	1
Назаров О. В боевом строю	3
Пинчук В. Дело всего народа	8
Покровский Б. Фотография на память	5
Родин И. След на земле	3
Савичев Н. Орден Богдана Хмельницкого	10
Сбытов Н. Первый праздник	8
Снавыш В. Всесоюзный авиационный...	8
Смолдырев Е. Специальное задание	5
Сухов К. Лидер атаки	4
Улезно В. Защищая власть Советов	4
Федоров В. Рекорды дальности	6
Чаплыгин Г. От Москвы до Варшавы	9
Шишов Л. Горели «тигры» и «пантеры»	7
Шмелев В. Летчик из Рузаевки	11

## ВАШЕ ЗДОРОВЬЕ

Кадыров Р. Доступно каждому	4
Светличный И. Главный госпиталь авиаторов	9
Толмачев Е. Начало большого пути	3

## ПОЛЕТ И ПСИХОЛОГИЯ. НА ТЕМЫ МОРАЛИ

Артамонов В. О резервах нашей психики	10
Бездетнов Н. Ночная посадка в качку	7
Бессчетнов Е. Крутой вираж	12
Копанев В., Егоров В. На малых высотах	12
Кошавка А. «Знался Елагин...»	8
Лисицкий С. Две встречи	11
Рудный Н. Психология летного труда	3—5
Савиных В. Эксперименты с оптическими приборами	1
Фесенко В., Соломин А. Умей владеть собой	11
Финаев А. Не измени мечте	9

## ЗА РУБЕЖОМ

Буйновский Э. Пентагон рвется в космос	5
Дубров В. Авиация в ливанском конфликте	9, 10
Константинов А. Пушки на вертолете	8
Михайлов Ю. За космос без оружия	12
Новичков Н. Боевая авиация в англо-аргентинском конфликте	2, 3
Рощупкин В. Крылатые шпионы НАТО	7
Ткачев Л. Милитаристские амбиции США	11
Федоров В. Для истребителей будущего	11

## КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Гонунь А. В бой шли планеристы	1
Давтян С. Крылатая гвардия	4
Демин А. Религия и современность	1
Демин А. Командирская ответственность	7
Захаров Ю. Орудие милитаризма и сионизма	8
Зубко Н. Впервые	2
Иванов В. Курсом агрессии	4
Ишлинский А. Автоматические исследования	3
Кондаков В. «Расколотое небо»	6
Крацев А. Годы в авиации	4
Лебедев В. Верность интернациональному долгу	7
Ренькас Я. Колониализм меняет облик	5
О проблемах военной истории	12
Светличный И. Отравленное оружие империализма	2
Светличный И. Путь к подвигу	10
Свиридов И. Тактика в боевых примерах	2
Свиридов И. Истребители меняют тактику	12
Серышев Е. О военных хитростях	1
Серышев Е. Дорогой побед	8
Соколов В. Военная угроза: мифы и реальность	6
Шахматов Н. Огненные рубежи	4
Шахматов Н. Решающий источник наших побед	12



# СОДЕРЖАНИЕ:

Буланкин В. Дисциплина — главное условие безопасности полетов	1
Подольян А. Атакуют пара Ухова	4
Григорьев В. Командирская позиция	6
Артюшенков И., Басок В. За строкой индивидуального плана...	8
Белоножко П. На пульсе времени	10
Магера В. Нести слово правды	12
Стацкий А. Лицом к жизни коллектива	14
Финаев А. Почерк инструктора	15
Юдин А. Начинать с себя	16
Обухов В. Принципиально, взыскательно	18
Пучинский А. Третий вылет	20
О проблемах военной истории	21
Книжная полка	22
Мастера высшего пилотажа	23
Бессчетнов Е. Крутой вираж	27
Карпенко П., Кузьмин Ю. Почему возник помпаж?	29
Моделирование в летной практике. Задача № 11	—
Свиридов И. Истребители меняют тактику	30
Дмитриев М. Черная молния	31
Раевский Г. Спутный след на предпосадочном планировании	32
Спиридонов Г. И инженер, и воспитатель	34
Глушанин Е. Второе быстрее	35
Кояндер Е. Человек из легенды	36
Моделирование в летной практике. Решение задачи	37
Минаков Н. Коллектив крепко дисциплиной	38
Зайцев Ю. Телескопы в космосе. (Окончание)	40
Шахмагонов Н. Решающий источник наших побед	42
Копанев В., Егоров В. На малых высотах	43
Михайлов Ю. За космос без оружия	44
Указатель статей, опубликованных в журнале за 1983 год	46

## На обложке:

На 1-й стр. — Выше, дальше, быстрее всех. Фотоэтиюд А. Джуса.

На 2-й стр. — Учебный год начался. Фото А. Джуса.

На 3-й стр. — Снимают авиаторы-фотолюбители.

На 4-й стр. — Полеты закончены. Фото А. Джуса.

## Адрес редакции:

125083, Москва, А-83.

Телефон:  
155-13-28.

Издатель: ВВС.

Воениздат, 103160, Москва, К-160.

3-я типография Воениздата.

**ДОМА И МАГАЗИНЫ «ВОЕННАЯ КНИГА» ПО ПЛАНУ ВЫПУСКА ЛИТЕРАТУРЫ ВОЕННОГО ИЗДАТЕЛЬСТВА МО СССР НА 1984 ГОД ПРИНИМАЮТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ЗАКАЗЫ НА КНИГИ, ПОСВЯЩЕННЫЕ АВИАТОРАМ-ФРОНТОВИКАМ, СОВРЕМЕННЫМ ВОЕННЫМ ЛЕТЧИКАМ, А ТАКЖЕ НА КНИГИ ОБ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ И ПЕРСПЕКТИВАХ ЕЕ РАЗВИТИЯ:**

**КАЛЕНДАРЬ ВОИНА** на 1985 год. — 17 л., ил. — В пер.: 70 к.

В календаре помещены материалы о деятельности В. И. Ленина, КПСС по созданию и повышению боевой мощи Советских Вооруженных Сил.

**Анищенков П. С., Шуринов В. Е. ТРЕТЬЯ ВОЗДУШНАЯ.** — 17 л., ил. — В пер.: 80 к.

Авторы очерка подробно рассказывают о массовом героизме и высоком профессиональном мастерстве авиаторов 3-й воздушной армии, громивших врага на земле и в воздухе от верховьев Волги до Восточной Пруссии.

**ИХ ПОЗВАЛО НЕБО/ Коробейников В. А., Накрохин Е. А., Смирнов Г. С. и др.** — 16 л. — В пер.: 70 к.

Исторический очерк о Борисоглебском высшем военном авиационном ордена Ленина, Краснознаменном училище летчиков имени В. П. Чкалова. Основан на богатом фактическом материале.

**БОЕВАЯ АВИАЦИОННАЯ ТЕХНИКА/ Павленко В. Ф., Дьяченко А. А., Жулев В. И. и др.** — 22 л., ил. — В пер.: 1 р. 50 к.

В книге освещены вопросы аэродинамики полета, рассказано о конструкциях и системах управления летательных аппаратов, об устройстве и принципе работы авиационных двигателей, их элементов и систем.

**Пономарев А. Н. АВИАЦИЯ НАСТОЯЩЕГО И БУДУЩЕГО.** — 15 л., ил. — В пер.: 1 р. 30 к.

В книге рассматриваются пути развития вооружения и оборудования боевых самолетов.

**Покровский Б. Л. ЛЕТЧИКУ О ПСИХОЛОГИИ.** — 2-е изд., перераб. и доп. — 8 л. — 45 к.

Книга рассчитана на летный состав ВВС и авиационных врачей.

**Эти издания можно заказать в одном из ближайших отделов «Военная книга — почтой» по адресу:**

- 480091, Алма-Ата, ул. Кирова, 124.
- 690000, Владивосток, ул. Ленинская, 18.
- 252133, Киев, бульвар Леси Украинки, 22.
- 443099, Куйбышев, ул. Куйбышева, 91.
- 191186, Ленинград, Невский проспект, 20.
- 290035, Львов, ул. Белоцерковская, 2а.
- 220029, Минск, ул. Куйбышева, 10.
- 113114, Москва, Даниловская набережная, 4а.
- 630076, Новосибирск, ул. Гоголя, 4.
- 270009, Одесса, ул. Перекопской дивизии, 16/6.
- 226011, Рига, ул. Крышьяна Барона, 11.
- 344018, Ростов-на-Дону, Буденновский проспект, 76.
- 620062, Свердловск, ул. Ленина, 101.
- 700077, Ташкент, Луначарское шоссе, 61.
- 380007, Тбилиси, пл. Ленина, 4.
- 720001, Фрунзе, ул. Киевская, 114.
- 680038, Хабаровск, ул. Серышева, 42.
- 672000, Чита, ул. Ленина, 111а.

Управление книжной торговли  
ГУТ МО СССР.

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

Художественный редактор Т. Павлова

Сдано в набор 06.10.83 г.  
Г-60927. Формат 60×90<sup>1</sup>/<sub>8</sub>.  
Печ. л. 6. Усл. печ. л. 6.  
Зак. 640.

33,75 усл. кр.-отт.  
3-я тип. УВИ.

Подписано в печать 01.11.83 г.  
Глубокая печать.  
Уч.-изд. л. 9,4. Изд. № П/9322.  
Цена 40 коп.



С Н И М А Ю Т  
А В И А Т О Р Ы -  
Ф О Т О Л Ю Б И Т Е Л И

На учениях.

Фото Ю. КРАВЧУКА.

Композитор С. Туликов на встрече с  
авиаторами Военно-воздушной академии  
имени Ю. А. Гагарина.

Фото В. ШЛЫЧКОВА.





Цена 40 коп.  
Индекс 70 000

