

Журнал "Авиация и космонавтика"

№2, 1970

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "Авиация и космонавтика": №2, 1970 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 52 с.

ISBN 978-5-458-69198-7

«Авиация и космонавтика» — ежемесячный научно-популярный журнал советских и российских военно-воздушных сил. Издаётся с 1918 года, до 1962 года выходил под названием «Вестник воздушного флота». Журнал освещает жизнь и учёбу авиаторов и космонавтов, достижения и перспективы авиационной и космической техники, публикует статьи об истории авиации, опыте освоения и боевого применения авиационной техники, отечественной и зарубежной, рассказывает о истории авиационных частей и подразделений.

ISBN 978-5-458-69198-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригиналe, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

става, высокие боевые и морально-психологические качества воздушных бойцов позволяют им быть готовыми в любую минуту выполнить свой долг по защите Родины.

Успешное выполнение сложных и ответственных задач по обучению и воспитанию личного состава ВВС требует от авиационных командиров, штабов, политорганов, партийных организаций высокой активности, инициативы, умения по-ленински критически оценивать достигнутые результаты и находить пути дальнейшего подъема боеготовности. Надо больше заботиться об идеологическом воспитании воинов-авиаторов, о выращивании мастеров боевого применения: снайперов бомбового удара, ракетного залпа, отличных пилотажников; воспитывать таких летчиков, которые были бы готовы вступить в единоборство с любым противником, на любых скоростях и высотах.

Стремление каждого авиатора в совершенстве овладеть летным мастерством должно проявляться в конкретных результатах боевой учебы, в постоянной работе по овладению уверенной техникой и оружием, военной наукой и тактикой современного боя, по повышению своих теоретических и специальных знаний, в настойчивости творческих овладеть опытом командиров, старших товарищеской, ветеранов Великой Отечественной войны.

Воины-авиаторы вместе со всеми вооруженными защитниками нашей Родины как боевую программу и руководство в действии в жизни и боевой службе восприняли призыв Коммунистической партии, сформулированный в Тезисах ЦК КПСС к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, — работать и жить по-ленински, проявлять неустанные заботу об укреплении оборонного могущества Страны Советов, крепить интернациональную солидарность с народами социалистических стран.

Главное в подготовке к Ленинскому юбилею заключается в том, чтобы глубже раскрыть бессмертные идеи великого вождя, их связь с политикой, с повседневными делами Коммунистической партии, Советского правительства, всех советских людей по строительству коммунизма, вооруженной защите Страны Советов.

Наш народ гордится успехами Советской Армии и Военно-Морского Флота. Он горячо воспринял оценку боеспособности наших Вооруженных Сил, высказанную от имени партии Генеральным секретарем ЦК КПСС Л. И. Брежневым: «Ныне Советская Армия — могучая, грозная, неодолимая сила. Она вооружена лучшим в мире оружием. Советские воины — от солдат до маршалов, от матросов до адмиралов — это настоящие мастера воинского дела, отлично владеющие военной наукой и уверенной им превосходной техникой, это люди, безгранично преданные нашей партии, делу коммунизма!»

В безграничной верности советских воинов своему народу, коммунистическим идеалам — неиссякаемый источник могущества Советских Вооруженных Сил. Овенные славой побед, они всегда были, есть и будут надежным стражем завоеваний Октября, великого дела Ленина — дела коммунизма.



С ОБРАЗОМ
ЛЕНИНА
В СЕРДЦЕ

ВСТРЕЧА С ИЛЬИЧЕМ

ЛЕНИН! КАЖДЫЙ ДЕНЬ, ЧАС, МИНУТА ЖИЗНИ ВЕЛИКОГО ВОЖДЯ НАПОЛНЕНЫ ГЛУБОКИМ СМЫСЛОМ, ГЕРОИКОЙ, БЕЗЗАВЕТНЫМ СЛУЖЕНИЕМ РОДИНЕ, ДЕЛУ ТРУДЯЩИХСЯ ВСЕГО МИРА. ВОТ ПОЧЕМУ МЫ С РАДОСТЬЮ ВСТРЕЧАЕМ КАЖДЫЙ НОВЫЙ ФАКТ, ДЕТАЛЬ, ШТРИХ ЕГО БИОГРАФИИ, ДОРОЖИМ КАЖДЫМ НОВЫМ ЛЕНИНСКИМ ДОКУМЕНТОМ, ВОСПОМИНАНИЕМ О ЛЮБИМОМ ИЛЬИЧЕ.

СРЕДИ ЛЮДЕЙ, ЗНАВШИХ В. И. ЛЕНИНА, ОБРАЩАВШИХСЯ К НЕМУ ПО ВОПРОСАМ УКРЕПЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ АРМИИ ИЛИ ВЫПОЛНЯВШИХ ЕГО ЛИЧНЫЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ НА ФРОНТАХ БОРЬБЫ ПРОТИВ МНОГОЧИСЛЕННЫХ ВРАГОВ РЕСПУБЛИКИ СОВЕТОВ, НЕМАЛО ВОИНОВ-АВИАТОРОВ, ПРОСЛАВЛЕННЫХ КРАСВОЕННИКОВ, ТАЛАНТИВЫХ АВИАЦИОННЫХ КОМАНДИРОВ: М. СТРОЕВ, А. ТУМАНСКИЙ, Я. ГУЛЯЕВ, Н. СОКОЛОВ-СОКОЛЕНКОВ, В. ЮНГМЕЙСТЕР, А. СЕРГЕЕВ, Ж. АККЕРМАН, ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА А. РЯЗАНЦЕВ И ДРУГИЕ.

ИТАК, СЛОВО ВЕТЕРАНАМ НАШЕЙ АВИАЦИИ, ТЕМ, КОМУ ПОСЧАСТЬЕ ВЫПАДЛО ВИДЕТЬ И СЛЫШАТЬ ИЛЬИЧА, КТО НАВСЕГДА В СЕРДЦЕ СВОЕМ ЗАПЕЧАТЛ ЕГО СВЕТЛЫЙ ОБРАЗ. НИЖЕ ПУБЛИКУЕТСЯ РАССКАЗ СТАРЕЙШЕГО СОВЕТСКОГО ЛЕТЧИКА А. К. ТУМАНСКОГО.

Встреча с Владимиром Ильичем Лениным произошла для меня совершенно неожиданно. Вот как это случилось.

В конце ноября 1917 года ревком Западного фронта поручил мне сформировать небольшую авиаэскадрилью из летчиков, преданных Советской власти, и направиться в Гомель в распоряжение 1-го Минского революционного отряда, которым командовал Р. Берзин.

Авиагруппа была создана. Мы перелетели в Гомель и сразу же активно включились в боевую работу. Но через некоторое время кончился весь наш запас авиаобомб. Об этом я доложил товарищу Берзину.

— Надо немедленно ехать в Петроград к товарищу Ленину, — выслушав меня, сказал Берзин. — Только он может помочь нам...

В день отъезда командир отряда дал мне вместе с требованием на бомбы письмо к В. И. Ленину и приказал вручить его только лично.

В Смольном было многолюдно. Сюда тянулись все, кто хотел отдать себя полностью и безраздельно в распоряжение Советской власти. С трудом я пробился к входу и показал письмо часовому. Он вызвал начальника караула, который, осмотрев пакет, повел меня по гулким коридорам Смольного. Воздле одной из комнат он передал пакет какому-то товарищу. С ним мы пошли дальше. Остановились у дверей, где стоял вооруженный матрос. Сопровождавший товарищ попросил меня подождать, а сам удалился. Через несколько минут он вышел и ска-

зал, что письмо передал Владимиру Ильичу и что тот скоро выйдет.

Ожидая выхода Ленина, очень развознялся. Мне вдруг стало жарко. Я расстегнул бекешу и снял фуражку, хотя в комнате было прохладно. Затем, вспомнив, что нужно рапортовать, на-дел снова фуражку.



Сопровождавший меня товарищ, заметив, что со мной творится, с добром усмешкой хлопнул меня по плечу и сказал:

— Ну чего раз волновался? Вот выйдет наш Ильич, увидишь его и сразу успокоишься. Правду тебе говорю!

Когда Владимир Ильич быстро вошел к нам, я хотел отрапортовать ему по всем правилам. Он взял мою руку, отвел ее от козырька, пожал и как-то особенно приветливо поздоровался. Страх мой исчез совершенно, и я заговорил с ним совсем спокойно.

Что сразу же поразило меня в Ленине? Необычайно большой чистый лоб и глаза — глаза, смотрящие прямо в душу, все видящие в человеке и постоянно меняющие свое выражение. Но особенно поразило меня то, что я увидел в Ленине простого, совсем простого и очень близкого мне человека. Хотелось быть с ним и разговаривать долго, долго.

Я начал рассказывать о положении на фронте. Владимир Ильич ни разу не прервал меня, ни единым жестом или выражением не показал мне, что он торопится. Внимательно выслушав меня, Владимир Ильич начал задавать вопросы.

Прежде всего он спросил, какие у нас неотложные нужды. Я рассказал, что мы остались без бомб, что очень трудно работать: приходится летать на малых высотах, чтобы опознать противника по форме, так как польские легионеры носили на руках угольники, которые можно было разглядеть только с 50 и не выше чем со 100 метров. Карт нет. Для ориентировки приходится читать на станциях вывески с их названиями.

Владимир Ильич спросил, насколько опасно летать так низко. Я ответил, что пока еще никого из нас не сбили, но пулеметные пробоины мы иногда приносим. Когда я сказал, что на всякий случай летчики стали подкладывать под сиденья сковородки, Владимир Ильич рассмеялся и сказал, что придумали мы это оригинально, но что, конечно, это не выход из положения. Я сказал еще, что риск таких полетов на небольших высотах снижается тем, что появление самолета на малой высоте бывает почти всегда внезапным. Противник теряется и не успевает во время открыть огонь, да и моральный и боевой эффект всегда бывает значительно большим, особенно если полет сопровождается пулеметным обстрелом.

Затем Владимир Ильич стал подробно расспрашивать, на каких самолетах мы летаем, много ли у нас наших русских самолетов и каково их качество. Я отвечал Владимиру Ильичу, что больше всего у нас на фронте французских самолетов; в последний же год появились и английские. Из самолетов отечественной конструкции или постройки я перечислил: «вуазен», завода Щетинина, «вуазен» конструктора Иванова, «фарман», «морчет» и «декан». Первые четыре я похвалил, а в отношении «декана» заметил, что он очень неустойчив в полете.

— Стало быть, мы умеем и уже можем сами строить неплохие самолеты, — резюмировал Владимир Ильич.

Далее Владимир Ильич спросил, знал ли я с воздушным кораблем «Илья Муромец». Я ответил, что видел его только один раз в воздухе, но слышал много очень хороших отзывов о нем, как о могучей боевой машине. Владимир Ильич стал подробно расспрашивать меня о нем и интересовался его данными: какой радиус действия, бомбовая нагрузка, огневые средства и почему они сравнительно мало летали во время войны. Я рассказал все, что знал о «муромцах»: «муромцы» берут с собой 10—15 пудов бомб, летают почти всегда очень высоко, до 4000 метров. На корабле предусмотрены сферический обстрел, он почти не имеет мертвых конусов, и поэтому нападать на него боятся.

После чисто авиационных вопросов Владимир Ильич стал меня расспрашивать, как мы пришли на фронт Октябрьскую революцию. Когда я рассказал, как мы в отряде разделились на «правых» и «левых» (направо шагнули те, кто был за большевиков), он рассмеялся и заметил, обращаясь ко мне прозвищем:

— Вот видите, как наши люди быстро и без колебаний решают важнейший вопрос своей совести и самой жизни. И разве не доказывает это еще лишний раз, что наша революция давно созрела в умах и сердцах людей...

Во время разговора Владимир Ильич несколько раз оглядывал меня, и я заметил, что его взгляд задержался на моей груди. Я сообразил, что, наверное, из-под расстегнутой бежевки виден золотой Георгий с бантом (первой степени), который я по молодости нацепил

пил, отправляясь в Смоленский. Тут же он спросил:

— Вы, кажется, офицер?

Я объяснил, что при Керенском за боевые заслуги был произведен в прапорщики, а всю войну проводил в «нижних чинах». И вот тогда Владимир Ильич сказал фразу, которая запомнилась мне на всю жизнь:

— Это очень хорошо, что вы сразу перешли на сторону Советской власти. Нам очень нужны честные и преданные специалисты, а скоро их потребуется много...

Я ответил, что встретил революцию с радостью и буду работать честно. Рассказал, как пришлось быть свидетелем и участником демонстрации в 1905 г. в Минске, которую так жестоко расстреляли по приказу Курлова. О казни студента Пуликова...

Процессия, Ленин сказал, чтобы завтра утром я зашел к товарищу Крыленко (в то время Крыленко был Верховным Главнокомандующим или, как сокращенно говорили, «главковерх») и получил у него наряд на бомбы.

Владимир Ильич протянул мне руку, поблагодарил за беседу и попросил передать от него привет товарищу Верзину и моим товарищам авиаторам.

Яшел к себе в гостиницу и все время думал о том, с какой убежденностью говорил Ильич: «Стало быть, мы умеем и уже можем сами строить неплохие самолеты...» «Нам очень нужны честные и преданные специалисты, а скоро их потребуется много...»

Как далеко видел Ильич!

А. ТУМАНСКИЙ

Летная биография этого молодого авиатора только еще начинается. Винтор Дешевов — курсант четвертого курса Тамбовского высшего военного авиационного училища летчиков имени М. М. Расковой. Он настойчиво овладевает теорией и практикой летного дела, является Ленинским стипендиатом.

Фото В. ВЫСОЦКОГО



Могучий политический и трудовой подъем в нашей стране, вызванный широко развернувшейся подготовкой к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, находит яркое отражение в жизни Вооруженных Сил. Воины-авиаторы, как и весь личный состав Советской Армии и Флота, встречают знаменательный юбилей новыми успехами в ратном труде.

Несомненно, в достижении успехов большую роль играет согласованная деятельность командиров, политработников, всех коммунистов. Вместе с командирами политорганы и партийные организации настойчиво борются за высокое качество полетов, укрепление дисциплины, предотвращение летных происшествий и предпосылок к ним, пропагандируют передовой опыт, непримиримо относятся к упрощечеству, послаблениям и другим недостаткам в боевой учебе.

Об этом ярко и убедительно говорилось на прошедших отчетно-выборных партийных собраниях и партийных конференциях. Коммунисты проявили исключительную заботу о дальнейшем улучшении партийно-политической работы как одного из важных условий повышения боеготовности авиационных частей и подразделений. Особое внимание было сосредоточено на глубоком анализе партийно-политической работы и выработке путей ее улучшения.

Как показали отчеты и выборы, уровень партийно-политической работы за истекший год повысился. Значительно выросла активность партийных организаций. Они стали работать лучше, глубже вникать в жизнь подразделений и частей, квалифицированно влиять на повышение качества боевой и политической подготовки, укрепление воинской дисциплины, помогать командирам своевременно устранять недостатки, мешающие повышению боевой готовности. Сейчас партийные организации настойчивее борются за личную примерность членов и кандидатов партии в учебе, службе и воинской дисциплине. Улучшилась работа по выполнению партийных решений, предложений и критических замечаний коммунистов.

В пример можно поставить деятельность партийной организации, где секретарем майор П. Гридин. Отличительная особенность работы этого партийного коллектива заключается в том, что здесь чувствуется деловитость и целеустремленность. Партиком как орган коллективного руководства постоянно воспитывает у коммунистов высокую сознательность и ответственность за выполнение своего партийного и служебного долга. Он конкретно организует работу по мобилизации коммунистов и личного состава на решение задач боевой и политической подготовки.

По его инициативе с летным составом организуются дополнительные занятия по таким дисциплинам, как аэродинамика, тактика, авиационная техника.

Партийная организация большое значение придает повышению специальных знаний личного состава, технической пропаганде. Созданы кружки по изучению авиатехники, подготовке к повышению классности. Занятия проводятся не реже одного раза в неделю. Работой кружков руководят партийные активисты М. Зянкин, В. Щербаков и др.

РАСТИТЬ ОТВАЖНЫХ ВОЗДУШНЫХ БОЙЦОВ

Генерал-майор авиации А. БОРИСОВ,
полковник П. ДРАГОВОЗ

Большую работу с молодыми офицерами проводят член парткома Н. Семенчук, коммунисты А. Караваев, В. Худяков, И. Маленкин. Летчики не только изучают свою военную специальность, но и приобретают твердые командные навыки, умение организовывать политическое и воинское воспитание подчиненных.

Партиком создана школа передового опыта. Ею руководят коммунист В. Поликарпов. В школе обобщен и распространен опыт работы личного состава по сокращению сроков подготовки техники к вылету, по обеспечению безопасности полетов. В ней систематически выступают с лекциями и докладами лучшие летчики, инженеры, техники и механики.

Партийно-политическая работа при подготовке и проведении полетов организуется особенно тщательно. Она заранее планируется с учетом задач и особенностей предстоящих полетов. К участию в ней привлекается широкий круг партийного и комсомольского актива. В основе лежит мобилизация личного состава на отличное выполнение полетных заданий, предотвращение всякого рода предпосылок к летным происшествиям. Среди личного состава поддерживается стремление работать как можно лучше, образцово выполнять обязательства.

Известно, что основу боеспособности частей и подразделений, их хорошей выучки и крепкой дисциплины составляют сознательное выполнение каждым воином своего долга перед Родиной, советский патриотизм и социалистический интернационализм, беззаветная преданность народу, партии и правительству, верность делу коммунизма. Вот почему политорганы, партийные и комсомольские организации придают первостепенное значение в своей деятельности политическому воспитанию личного состава, широкой пропаганде марксистско-ленинских идей. В идеологической работе активно участвуют офицеры-руководители.

Заметно оживилась идеологическая работа в связи с подготовкой к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Усилился интерес авиаторов к углубленному изучению жизни и деятельности В. И. Ленина, материалов международного Съезда коммунистических и рабочих партий, Тезисов ЦК КПСС к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Но как отмечали коммунисты на отчетно-выборных партийных собраниях и конференциях, в идеологической работе есть еще нерешенные вопросы. Нельзя закрывать глаза на то, что от-

дельные пропагандисты, руководители групп марксистско-ленинской учебы и политических занятий подчас неглубоко готовятся к занятиям. Порой недостаточно высок идеино-теоретический уровень семинаров. Некоторые офицеры готовятся к ним наспех, поверхностно изучают труды классиков марксизма-ленинизма, рекомендованную литературу.

На собраниях и конференциях спрашивали, отмечалось также то, что до последнего времени мало что делалось по улучшению морально-психологической подготовки авиаторов и особенно летного состава. Этому важному участку работы уделяется внимание лишь от случая к случаю. В отдельных парторганизациях пока дальше разговоров, составления планов дело не идет.

Кое-где не полностью используются возможности для усиления патриотического воспитания, пропаганда героических традиций нашего народа и его Вооруженных Сил, успехов советских людей в строительстве коммунизма.

Оставляют желать лучшего организация и проведение партийно-политической информации не только сверху, но и снизу некоторых авиационных подразделений и частях. Правда, за последнее время авиаторам больше читаются лекции и доклады, лучше работают агитаторы; пропагандисты выступают как раз на такие темы, которые в данный момент больше всего интересуют авиаторов, нуждаются в разъяснении, вызывают обсуждение.

Однако имеются случаи, когда отдельные командиры и политработники, парторганизации недостаточно заботятся о воспитании воинов. Не придается, в частности, должного значения личному общению начальников с подчиненными. И встречаются порой такие руководители, в том числе и коммунисты, которые видятся с подчиненными лишь на собраниях или служебных совещаниях, не всегда находят время для непринужденного разговора.

Личное общение с подчиненными, постоянное изучение их деловых и политических качеств — это служебная и партийная обязанность каждого начальника и тем более коммуниста.

Совершенствовать идеологическую работу — значит все теснее связывать ее с повседневной жизнью, учебой и задачами подразделений и частей. Факты показывают, что там, где ослабляется внимание к идеино-политическому воспитанию воинов-авиаторов, создаются условия для проникновения буржуазной идеологии, оживления обывательщины и беспринципности, вредных



ЗА СРОКОЙ ЛЕНИНСКИХ ДОКУМЕНТОВ

«ЗОЛОТОЙ РЕЙС»

«Получил Вашу шифровку об отчаянном положении Закавказья. Мы прияли ряд мер, для немногого золота Армении, подтвердили всяческие поручения Компроду... Ленин».

Этой ленинской шифровке от 9 апреля 1921 года, направленной секретарю Кавказского бюро ЦК РКП(б) Серго Орджоникидзе, предшествовали такие события.

13 февраля 1921 года в Армении вспыхнуло восстание против Советской власти. Его подняли местные мусаватисты, подстрекаемые Антантой. Под напором оголтелых, до зубов вооруженных банд отряды XI армии и коммунистические части Армении вынуждены были оставить Ереван и с боями отступать на юг, к персидской границе.

С каждым днем положение наших войск становилось тяжелее. Все коммуникации были перерезаны. Редели ряды отважных бойцов, кончались продовольствие и топливо, недоставало оружия и боеприпасов. В этой обстановке

Ревком Армении послал несколько радиограмм, каждая строка которых сейчас, спустя десятки лет, дышит напряжением жестоких боев за Советскую власть в Закавказье. «Сегодня на линии Иманшалу в последнем бою по напирающему противнику пускаются последние снаряды и патроны. Продовольствия нет... Приуждены без огнеопасных и продовольствия двигаться в направлении Нахичевани и далее — по обстоятельствам...». В следующей телеграмме еще более тревожные строки: «Розданы последние запасы хлеба. Топлива у бронепоездов хватит только на двое суток. А самая большая экономия в артиллерийских снарядах продлит работу артиллерии максимум на 3 дня...». И наконец последняя телеграмма от 20 марта 1921 года: «Продовольствие на исходе... Срочно необходимо присыпка только на аэроплане 20 пудов золота для обмена на продовольствие. Для спуска аэроплана подготовлен площадку Нахичевани с опознавательными знаками с каждой стороны по три белых квадрата, между ними белая стрела в сторону полета. От

выполнения настоящей просьбы зависит наше существование».

Получив эти радиограммы, Серго Орджоникидзе связался с Москвой, с В. И. Лениным. Владимир Ильич не замедлил с ответом. Он распорядился оказать нашим частям, попавшим в окружение, вооруженную помощь и на самолете доставить в Нахичевань золото, не останавливаясь перед тем, если его придется немедленно экспроприировать у местной буржуазии.

Выполнение ленинского задания было возложено на 1-й авиаэвакуационный, базировавшийся на тбилисском аэродроме. Но на самолетах «Кьюпоп», которыми был вооружен дивизион, преодолеть без посадки четырехсотпятидесятиверстовый воздушный путь от Тбилиси до Нахичевани было невозможно. Радиус действия и высотность этих машин были недостаточны. Выход нашли коммунисты-авиамеханики дивизиона. Они предложили своими силами в кратчайший срок разобрать три отлетавших свой срок «хэвиленда», стоявших на аэродромном «кладбище», и изгодных и отремонтированных частей собрать один самолет. Их инициативу поддержали авиаторы дивизиона.

С огромным напряжением, проявляя находчивость и выдумку, работали механики и мотористы. Каждый стремился внести свою лепту в выполнение задания Ленина. И казалось, невозможное стало возможным. Через двое суток на

пережитков прошлого, различного рода нарушений воинской дисциплины и аморальных явлений, там слаба действенность проводимых идеологических мероприятий.

На отчетно-выборных собраниях правильно подчеркивалось, что ослабление политического и воинского воспитания, недостатки в организации жизни и быта личного состава строго по уставам, низкая требовательность к военнослужащим — все это неизбежно приводят к грубым нарушениям дисциплины, к разного рода происшествиям.

Отдельные политработники, партийные и комсомольские организации, занимаясь вопросами укрепления дисциплины, увлекаются общими мероприятиями. Мало оказывают помощи командирам-единонаучникам. В ряде подразделений не изжиты недостатки в пропаганде требований Военной присяги и уставов. Воинам-авиаторам не везде убедительно разъясняется, что ныне еще более, чем когда-либо, дисциплина является одним из важнейших условий, определяющих степень боеготовности частей и подразделений.

Внимательный и всесторонний анализ многочисленных положительных примеров в деятельности партийных организаций и политорганов, критических замечаний и предложений, высказанных коммунистами, со всей определенностью подтверждает вывод о необходимости самого серьезного усиления внутрипартийной работы как одного из решающих условий дальнейшего подъема всей партийно-политической работы. Речь идет прежде всего о повышении

роли партийных собраний как органов колlettivnogo руководства, школы политического воспитания коммунистов.

Какие тут отмечались недостатки? Так, в первичной парторганизации, на учете в которой состоит коммунист И. Никитин, не всегда соблюдались сроки проведения собраний. Случалось, на них рассматривались не главные вопросы. Конечно, такие собрания проходили формально, без принципиальной партийной критики недостатков.

ЦК КПСС в известном Постановлении «О практике проведения партийных собраний в Ярославской городской партийной организации» наметил конкретные пути дальнейшего улучшения внутрипартийной работы, усиления воспитания у коммунистов высоких партийных качеств. За время, прошедшее после принятия указанного Постановления, многие политорганы и партийные организации уже немало сделали по улучшению практики подготовки и проведения партийных собраний. Требования ЦК КПСС изучены с парктактивом, со всеми коммунистами.

Но это лишь начало. Далее должна последовать большая организаторская деятельность политорганов, партийных организаций по улучшению подготовки и проведения партийных собраний, заседаний партбюро и партийных комитетов, по изучению и обобщению практики работы с целью своевременного устранения имеющихся недостатков. Особо важное значение необходимо придать контролю и проверке исполнения решений, реализации критических замечаний и предложений выступивших коммунистов.

тров, информации обо всем этом партийных организаций.

Дальнейшее повышение боевитости каждой партийной организации зависит от того, как все ее члены выполняют требования Устава КПСС. Совершенно очевидно, насколько важна роль личной примерности коммунистов для успехов всего подразделения.

Борьба за хорошие и отличные показатели в боевой и политической подготовке подразделений, за высокую боевую готовность и воздушную выручку авиаторов требует, чтобы каждый коммунист воздействовал на военнослужащих прежде всего силой личного примера, высоким моральным авторитетом. Именно в боевитости парторганизаций, активности и личной примерности коммунистов — решающее условие достижения успехов во всем. Об этом убедительно свидетельствует опыт работы лучших партийных организаций, где секретарями офицеры В. Хорев, Н. Путиленко, В. Кузьмин и др.

В настоящее время следует проявлять больше заботы о повышении индивидуальной активности коммунистов в партийной жизни. Без активного участия каждого члена партии в жизни своей партийной организации не может быть боевой работы партийного коллектива в целом. Активное и заинтересованное участие коммуниста в партийной работе способствует его идеиному росту, формированию у него навыков вожака и организатора, чувства ответственности за состояние дел в своей организации.

Одним из видов такой работы является выполнение поручений, которые

аэродроме стоял готовый к полету подкрашенный двухместный «хэвилдейд». Кому же доверить выполнение сложного полета на большую дальность, через горы и территорию, занятую врагом?

Командиром экипажа без колебаний назначили прославленного красноярца Всеволода Мельникова, отличившегося при выполнении многих ответственных заданий. Вторым пилотом — Бориса Кудрина, не раз летавшего в горах, знавшего особенности этого трудного района, смелого и находчивого бойца.

Самолет с трудом набрал высоту. Летчики осторожно вели его по трудной трассе, над ущельями и горами, стараясь не делать резких маневров. Особенно трудно было «перескочить» через Семеновский перевал. Мотор работал с перебоями, и машина с трудом набирала каждый метр высоты.

Наконец в синей дымке показалась заснеженная вершина Арагата. Позади остался занятый дашнаками Ереван. Каждая минута полета — предельное напряжение. И вот внизу показалась площадка с белыми квадратами и стрелой. Площадка была до того мала, что посадка на нее могла стоить летчикам жизни. Но они смело повели машину к земле, зная, что теперь в любом случае задание В. И. Ленина будет выполнено: золото попадет в руки наших бойцов, если даже его придется извлекать из-под обломков самолета.

Искусно выполнив маневр захода,

Мельников удачно приземлил самолет. Красноармейцы на руках пронесли георгиевские ленты через всю Нахичевань.

Получив золото, командование частей Красной Армии закупило у Персии продовольствие, боеприпасы, топливо. Вскоре на помощь нашим окруженным бойцам пришла XI армия, закончившая к тому времени военные операции в Грузии. Дашнаковский мятеж был ликвидирован. Над Ереваном снова взвился советский флаг.

3 апреля Ревком Армении телеграфировал В. И. Ленину: «Сегодня усилиями армянских трудящихся масс при поддержке частей Красной Армии ликвидирована гнусная авантюра партии дашнаков, которая, опираясь на деклассированные части турецкоподданных беженцев, кулаков и маузеристов, в последний раз перед своей смертью попыталась сыграть лакейскую роль перед Антантой».

Такое не забывается никогда. С помощью трудящихся России армянский народ отстоял свою независимость, в короткий срок ликвидировал разруху, наладил хозяйство. Высоко был оценен и подвиг летчиков. Об этом свидетельствует следующий документ: «Объявляется для следования приказ войскам XI Армии от 29 марта сего года. Красные военные летчики 1-го авиационного дивизиона истребителей тт. Мельников Всеволод и Кудрин Борис блестящее выполнили возложенную на них задачу по доставке на

самолете золота в район расположения войск, действовавших на территории Армении. Командующий войсками Армении т. Молкачанов... сообщает: «Прилет летчиков в район расположения вверенных мне войск произвел в высшей степени благоприятное впечатление на части. Самолет при перелете боевой линии был встречен с громадным подъемом духа и единодушным «ура». Летчики т. Кудрин Борис и т. Мельников Всеволод выполнили блестящее свою задачу, доставив груз в полной сохранности».

Установление прямой связи посредством самолета внесло живую струю в жизнь вверенных мне войск, которые после 40-дневной стоянки на позициях и ведения изнурительных боев при недостаточном питании вновь воспряли духом. Все это внесло отнюдь к столь блестящему выполненной летчиками задаче».

Реввоенсовет армии, учитывая необычайную трудность 450-ти верстового перелета над высокими горами и глубокими ущельями, объявляет от имени революции красным ордам тт. Мельникову Всеволоду и Кудрину Борису благодарность.

Авиадарм Сергеев. Красные военлеты В. Мельников и Б. Кудрин, выполнившие задание В. И. Ленина, по ходатайству ВЦИК Армении были награждены Реввоенсоветом республики орденом Красного Знамени.

Подполковник В. ВУКОЛОВ.

возлагает на коммунистов партийная организация. Подбор поручений и контроль за их выполнением, воспитание у коммунистов готовности выполнить любое поручение, а не только то, которое отвечает его наклонностям, — это составная часть большой и разносторонней работы с коммунистами.

Партийным организациям и политорганам в юбилейном году необходимо особенно внимательно относиться к приему в партию, не допускать элементов формирования, пресекать факты искусственного сдерживания роста партийных рядов, что одинаково вредно.

Успех внутрипартийной жизни, всей партийно-политической работы во многом зависит от деятельности партийного актива, от умения выполнять свои высокие обязанности вновь избранных секретарей и членов партийных органов.

Политорганам следует больше уделять внимание воспитанию партийного актива, чаще советоваться с ним, повышать его роль в организаторской работе. Актив — большая сила, используя которую политорганы и парторганизации смогут и дальше улучшать партийно-политическую работу.

На отчетно-выборных партийных съездах и партийных конференциях приняты в основном деловые, конкретные решения. Это программа работы на длительное время.

Правильно поступают те политорганы и партийные организации, которые, организуя выполнение решений, сосредоточивают внимание на дальнейшем совершенствовании стиля работы, внедрении

научных основ в партийно-политическую работу.

Готовясь к ленинскому юбилею, коммунисты стремятся овладевать ленинским стилем работы, совершенствовать организаторскую деятельность. И там, где создана атмосфера напряженного творческого труда, не остается места для заседательской суеты, бумаготворчества, шумихи, там каждый работник трудится конкретно и целеустремленно.

В пример можно привести политорган, где организационно-партийной работой руководит офицер П. Монич. Работники этого политоргана хорошо связаны с партийным активом. Они постоянно бывают в парторганизациях. На месте обучают секретарей партийных организаций и членов бюро парткомов, стремятся повысить активность первичных партийных организаций. Политический отдел регулярно занимается обучением группарторгов, секретарей партийных организаций. Сразу же после отчетов и выборов этот политорган организовал учебу актива, принял самое деятельное участие в реализации критических замечаний и предложений товарищей.

Известно, какую важную роль в улучшении партийно-политической работы играют заместители командиров по политической части. Можно привести много примеров их успешной деятельности. Однако в деятельности некоторых политработников, особенно молодых замполитов-эскадрильи, немало упущений. Поэтому политорганы, как отмечалось на партконференциях, должны усилить руководство этой категорией политработников, оказывая им больше практической помощи. Особое внимание надо обратить на то, чтобы заместители командиров по политчасти вместе с партбюро, парткомами организовывали партийную работу, повседневно учили партийный актив, воспитывали у всех коммунистов высокую партийность, стремление всегда и во всем исходить из интересов партии и государства, не допускать успокоенности.

В ходе отчетов и выборов партийных органов подчеркивалась необходимость дальнейшего всенародного улучшения партийного руководства комсомольскими организациями. Выполняя Постановление ЦК КПСС «О 50-летии ВЛКСМ и задачах коммунистического воспитания молодежи», партийные организации и политорганы должны привлекать всех коммунистов, особенно руководителей, к организаторской и воспитательной работе среди молодых авиаторов, в непосредственной борьбе за то, чтобы каждая комсомольская организация стала боевым жизнедеятельным коллективом, тесно связанным с молодежью.

Комсомол — шеф Военно-Воздушных Сил. Политорганы и партийные организации обязаны продолжать развивать деловые связи местных комсомольских органов и организаций с организациями ВЛКСМ авиационных подразделений и частей, учебных заведений. Коммунисты, комсомольцы, все воин-авиаторы в эти дни настойчиво работают над решением поставленных задач по боевой и политической подготовке, стремятся достойно встретить 100-летие со дня рождения В. И. Ленина.

ЧИТАТЕЛЬ
ПРОДОЛЖАЕТ
РАЗГОВОР

ШТАБ

И ТАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

Статья П. Загайного «Штаб и боевая готовность» («Авиация и космонавтика» № 12 за 1969 г.), на наш взгляд, посвящена важной теме — роли и месту штаба в системе боевой подготовки летного состава. Поэтому хотелось бы продолжить разговор, начатый в этой статье, и поделиться опытом работы штаба Краснознаменного авиационного полка имени В. И. Ленина по организации летно-тактической подготовки — одного из важнейших слагаемых боевой готовности.

Известно, что становление и совершенствование мастерства воздушного бойца существенно зависят от качества наземной подготовки. Вот почему наряду с изучением других важных теоретических дисциплин командир и штаб уделяют неослабленное внимание тактической подготовке летного состава, которую мы планируем исходя из задач и с учетом уровня подготовки каждого экипажа, звена и подразделения в целом.

Чтобы повысить натренированность экипажей и их боевое мастерство, в повседневных полетах отрабатываются все более сложные элементы боевого применения, тактические приемы. Подготовка летчиков находится под постоянным контролем штаба. При этом учитывается выполнение каждым летчиком летно-тактических упражнений и заданий на учениях, их количество и качество. Строго контролируя соблюдение методической последовательности выполнения упражнений, мы стремимся, чтобы к летно-тактическим учениям допускались экипажи, полностью подго-

товленные к решению предстоящих задач в соответствующих условиях.

Каждое упражнение с отработкой элементов боевого применения, как правило, выполняется на тактическом фоне — с обозначением рубежей радиолокационного обнаружения, зон поражения зенитными средствами «противника». Поэтому наземная и воздушная обстановка на маршруте, в районе «боевых действий» создается с учетом тактики действий «противника» и в соответствии с целями, которые должны быть достигнуты в результате выполнения данного упражнения.

Естественно, подготовка к таким полетам требует тщательной организации наземной учебы. И здесь тоже важная роль принадлежит штабу. Это — и планирование занятий, и контроль за их проведением, и подготовка руководителей, летного состава.

Вот, скажем, изучение вопросов тактики, специальной литературы. Как с этим было прежде? Случалось, такие занятия проводились не на должном методическом уровне, без надлежащего контроля. Теперь определен четкий порядок работы со специальной литературой: выделен офицер, который обобщает все новое, что связано с боевым применением, а также тактикой, и информирует об этом летчиков. Наряду с этим перед каждым летно-тактическим учением планируются групповые упражнения и тактические летчики.

Групповые упражнения обычно проводятся по теме предстоящего ЛТУ, и для них разработки командир привлека-

ет офицеров штаба. Групповому упражнению предшествуют теоретические занятия и самостоятельная подготовка офицеров. Штаб заранее определяет руководителей занятий, заботится о подготовке наглядных пособий.

Для группового упражнения разрабатывается учебно-методический материал; определяется характер, объем, содержание и последовательность его проведения, оперативно-тактическая обстановка, замысел действий сторон. Вот как, например, было организовано групповое упражнение с летным составом одного подразделения.

Командир эскадрильи поставил учебную цель — отработать с летным составом некоторые практические задачи. По рекомендации офицера штаба групповое упражнение проводилось в два этапа. Значительное время руководитель отвел для объяснения задач и проверки подготовки летного состава к групповому упражнению.

При проведении групповых упражнений на подобные темы встречаются и недостатки. Один из руководителей, разрабатывая тактическую обстановку, не учел особенностей района и площадок десантирования. В своем выступлении он рассказал лишь о расположении сухопутных войск «противника» вблизи района десантирования. Это упущение было исправлено присутствовавшим на занятии офицером штаба. В другой раз офицер штаба помог молодому командиру, не имевшему опыта разработки на карте оперативно-тактической части замысла, усвоить последовательность работы, хорошо подготовить карту руководителя.

Офицеры штаба постоянно проверяют, как летный состав наносит на полетную карту обстановку, изучает рекомендованную литературу, прививают штабную культуру. Так, однажды капитан Кирченко забыл нанести зоны поражения средств ПВО и рубежи обнаружения радиолокационных станций «противника». Офицер штаба напомнил ему тактико-технические данные зенитных средств и показал, как все это нужно отражать на карте, оформлять справочные данные, делать необходимые расчеты.

НА ВТОРОЙ
СТРАНИЦЕ
ОБЛОЖКИ

ИСТРЕБИТЕЛИ
ТРИДЦАТЫХ
ГОДОВ

ИЗ ИСТОРИИ
СОВЕТСКОЙ
АВИАЦИИ

I-14 (АНТ-31). Это был первый в нашей стране одноместный истребитель-низкоплан с убираемым в полете шасси. Конструкция цельнометаллическая, фонарь кабины закрывающийся, носила тормозные. Это также были новинки в нашем строительстве истребителей. Проектирование и постройка И-14 велись в 1932—1934 гг. бригадой П. О. Сухого под общим руководством А. Н. Туполева.

Первый опытный самолет был выпущен в мае 1933 г. Его конструкция носила еще переходный характер: фюзеляж был с гладкой обшивкой, а крыло и оперение — с гофрированной. Мотор был первоначально установлен мощностью в 500 л. с. Вооружение: один пулемет ПВ-1 и две пушки АПК-37 под крылом, помимо стволов две пушки ШВАК, два ПВ-1 и держатели для небольших бомб.

При испытаниях (испытывал

летчик К. А. Попов) самолет показал хорошие данные, хотя и был строг в управлении. Принято было решение строить его в серии, но с более мощным мотором М-25 в 640/712 л. с. и обшивку сделать гладкой. Вместе с тем закрытый фонарь, как непривычный для летчиков по тому времени, был упразднен и кабина стала открытой с узником козырьком и заголовником. Это было шагом назад, уступкой традициям. В этой модификации самолет назывался И-14 бис (АНТ-31 бис). Была начата их серийная постройка. Но пополнение истребителя И-16, имеющего преимущество в летных качествах, сделало ее излишней. Было выпущено только 18 самолетов И-14.

I-15 БИС (И-152). Этот истребитель был прямым развитием И-15, говоря точнее, его видоизменением по

требованию ВВС. Дело в том, что верхнее крыло типа «чайки» не встретило сочувствия у летчиков, которые не сразу к нему привыкли. Тогда Н. Поликарпов применил привычный центроплан. Крыло стало прямым, как у И-5. Был установлен более мощный мотор М-25Б в 750 л. с., размеры самолета немного увеличены: площадь крыльев стала 22,5 м² и проекция на них была принята новая. Была пересчитана прочность. Вес пустого самолета увеличился на 180 кг и достиг 1310 кг., полетный — 1730 кг. Вооружение — 4 пулемета ПВ-1 или крупнокалиберных БС и 150 кг бомб.

Летные качества, несмотря на более мощный двигатель, получились немного ниже, чем у И-15. Были две модификации И-15 бис: с турбокомпрессорами и с герметической кабиной. Был также двухмест-

Раньше бывали случаи, когда из-за недостатка времени групповые упражнения проводились с большим количеством слушателей. Практика, однако, показала, что при этом учебные вопросы отрабатывались недостаточно глубоко: очень трудно учитывать индивидуальную подготовку летчиков. Когда занятия стали проводиться с меньшей аудиторией, это положительно сказалось на выполнении учебно-боевых заданий.

Офицеры штаба оборудовали специальную макет-карту с изменяемой тактической обстановкой, на которой наглядно воспроизводится район боевых действий, линия боевого соприкосновения войск, средства ПВО противника и другие данные. Этой карты летчики готовятся к выполнению полетных заданий.

Основная цель, которую преследуют тактические летучки, — это совершенствование знаний и навыков, умение быстро разбираться в обстановке, своевременно принимать решения, грамотно применять тактические приемы. Летучки проводят командиры по разработанной штабом методике.

Почутительно проводят тактические летучки с авиаторами капитан Дьячок. Занятия он начинает с объявления темы, цели занятий; затем сообщает, в каком порядке будет проводиться летучка и, как правило, проверяет, насколько хорошо летчики знают тактико-технические данные боевой техники «противника», а потом приступает к отработке вводных, выставляя каждому летчику оценку за решение. Ставя вводные, руководитель создает динамичную, сложную обстановку и требует от обучаемых быстроты и самостоятельности действий. К примеру, по одной из вводных летчики давали противоречивые ответы. Тогда командир убедительно показал, как надо действовать в данной обстановке, а на разборе летучки оценили действия каждого летчика, отметил недостатки.

При организации летно-тактического учения командир ставит задачи, штаб разрабатывает организационно-методические указания, организует взаимодействие, связь, контроль за подготовкой и оказывает практическую помощь летному составу. При разработке наземной и

воздушной обстановки здесь стремятся максимально приблизить ее к боевой, обязательно учитывают современные взгляды на боевое использование авиации, сухопутных войск и различных средств ПВО. При подготовке к учению офицеров штаба каждому из них ставится конкретная задача. Взять, например, отработку такого документа, как карта руководителя ЛТУ, на которую насыщается тактическая обстановка, замысел учения. Эту работу обычно возглавляет наиболее подготовленный офицер.

Не менее важное значение имеют четкая разработка задания, подготовка необходимых справочных данных. Разработка оперативно-тактического замысла требует от исполнителя также глубоких и всесторонних знаний тактики действий авиации сторон, возможностей их боево-техники, оружия и т. д.

Так, при подготовке к одному из летно-тактических учений нельзя было не учитывать многих факторов, которые в реальных боевых условиях могли бы повлиять на выполнение задания. Например, определяя боевые порядки, принимали во внимание, что в район десантирования придется лететь в полосе действия нашей истребительной авиации; анализировали возможное противодействие средств ПВО «противника», радиационную обстановку на маршруте и в заданным районе, характер местности, соблюдение мер маскировки и многое другое.

В соответствии с масштабами и содержанием оперативно-тактической части замысла командир и штаб в подготовке к ЛТУ предусмотрели теоретические занятия по теме учения, а затем самостоятельную подготовку, тактические летучки и тренировки с летным составом.

И вот учение началось. С этой минуты офицеры штаба не только контролировали готовность экипажей к выполнению заданий, особенно к повторному вылету, но принимали и отдавали распоряжения о работе технических средств связи, осуществляли контроль за движением машин в воздухе. Сбор данных по радио с борта кораблей был поручен специально выделенному штабному офицеру, что значительно сократи-

ло время поступления и обработки информации.

Экипажи действовали уверенно, тактически грамотно. Особенно отличились подчиненные офицеров Голубцова и Сыромятникова, которые точно по месту и времени вышли в заданный район, с ходу совершили посадку на площадки ограниченных размеров и быстро высадили десант. Несмотря на плохую погоду и сильную болтанку, летный состав действовал смело и инициативно, широко использовал переменный профиль полета, противозенитный и противоракетный маневры. В решительных действиях авиаторов сказывались всесторонняя подготовка на земле, четкое, продуманное до мелочей управление группами в воздухе.

Важный этап учения — разбор. От того, как он подготовлен, зависит поучительность ЛТУ, обобщение и распространение передового опыта, анализ недостатков и определение конкретных путей их устранения. В процессе разбора необходимо оценить действия экипажей, инженерно-технического состава, воинов обеспечивающих подразделений.

Подготовкой и проведением разбора занимаются командир и штаб. Учитывая, что времени на это, как правило, отводится немного, офицеры штаба еще в ходе ЛТУ собирают данные, привлекая начальников служб. Для наглядности и объективного анализа результаты учения оформляют в виде графиков, таблиц, схем. Штаб несет полную ответственность за своевременное оформление всего наглядного материала и заблаговременно начинает эту работу, завершая ее по мере получения полных данных. В результате командир имеет возможность безошибочно и в короткий срок определить качество решения задач ЛТУ каждым экипажем и подразделением, точно установить уровень их боевой готовности, принять необходимые меры для дальнейшего повышения выучки подчиненных. И в этом ему серьезную помощь оказывает штаб — важное звено в системе боевой подготовки авиаторов.

Подполковник Н. КИРПИЧНИКОВ,
капитан А. ГРЯЗНОВ.

ный тренировочный вариант — ДИТ с тем же мотором.

После испытания самолет И-15 бис в 1937 г. был передан в массовое производство более 2 тысяч экземпляров. Но продукты в ЦАГИ показали, что схема «чайки» имеет преимущества.

И-153 («Чайка»), был дальнейшим развитием истребителя И-15. Основное отличие — убираемые в полете колеса и лыжи. Вооружение состояло из четырех пулеметов ШКАС, позже — из четырех ВС или двух пушек ШВАК. Осенью 1938 года самолет успешно прошел испытания, первоначально с двигателем М-25B, затем был поставлен двигатель М-62. С 1939 года началась массовая постройка И-153. На Халхин-Голе произошло его первое боевое крещение. Схема и конструкция И-153 были до-

веденены Н. Н. Поликарповым до большой степени совершенства: летные качества были выдающимися для полугоризонтальной схемы.

ИП-1 (ДГ-52) — истребитель пушечный (конструктора Д. П. Григоровича) — одноместный свободномесяущий низкоплан с мотором 640 л. с. Вооружение: две динамо-реактивные пушки АПК-4 калибра 76 мм. Шасси полуубираемое движением назад. Конструкция цельнометаллическая, обшивка вся гладкая, клепка потайная. Мотор М-25 мощностью в 630/700 л. с.

Самолет был выпущен в 1934 г. и после испытаний в 1936—1937 гг. был передан в серийное производство. При испытаниях опытного образца был ряд осложнений с невыходом самолета из штопора, что было полностью устранено введе-

нием «форкиля» от заголовника до воздушного киля. Кроме того, в серийных самолетах пушки АПК-4 были заменены двумя пушками ШВАК и шестью пулеметами ШКАС.

Всего было выпущено 90 истребителей ИП-1. Модификации самолета ИП-1 под наименованиями ИП-2 и ИП-4 в серии не строились.

И-16 — это один из самых известных советских истребителей (конструктор Н. Н. Поликарпов). Он имел малый полетный вес, минимальные размеры, звездообразный двигатель и короткий бочкообразный толстый фюзеляж. Конструкция смешанная. Фюзеляж — деревянный, монокок, выклеенный из шпон-

и. Маленький, как «мушка», И-16 вмещал в себе идею быстроходного самолета, выполнявшего к тому же очень

эффективно фигуры высшего пилотажа, и выгодно отличался от любых бипланов. По тому времени — декабрь 1933 г. — это был действительно выдающийся самолет, первый в мире серийный и массовый истребитель-моноплан, положивший начало распространению такой схемы.

И-16 выпускался серийно в течение семи лет, имел ряд модификаций, характеризовавшихся неуклонным возрастанием веса при тех же габаритных размерах, ростом мощностей двигателей и улучшением вооружения. Самолет применялся в боевых действиях в Испании, на Халхин-Голе и на фронтах Великой Отечественной войны.

В. ШАВРОВ.

ИЗ ОПЫТА ПАРТПОЛИТРАБОТЫ

Летно-тактические учения в разгаре. У самолетов, сверкающих под лучами восходящего солнца, выстроены летчики. Командир эскадрильи дает последние указания, а затем предоставляет слово своему заместителю по политической части военному летчику первого класса капитану В. Гусеву.

Выступление политработника было коротким. Он знал, что сложная учебно-боевая задача поставлена звеньям, в которых не только все ведущие, но и подавляющее число ведомых — коммунисты. Им, членам ленинской партии, и был адресован призыв зампилита — быть впереди, показать пример выполнения партийного и служебного долга, увлечь всех товарищей по оружию на успешное решение задачи.

Мысль обратиться к коммунистам возникла, конечно, не случайно. Она диктовалась знанием силы партийной организации, верой в коммунистов подразделения, которые еще в ходе подготовки к ЛТУ показали себя с наилучшей стороны. И на учениях они действовали с сознанием высокой ответственности за успех каждого вылета. В том, что уже в первых вылетах эскадрилья дважды выполнила бомбометание со средним баллом 4,5, несомненно, сказалась глубокие знания и мастерство коммунистов, мобилизующая роль партийной организации во главе с секретарем партбюро старшим лейтенантом П. Форофонтым.

Казалось бы, имея опыт, несложно провести партийное собрание, посвященное учениям. Но собравшие коммунистов подразделения предшествовала тщательная подготовка с широким привлечением партийного актива, со всесторонней оценкой сильных и слабых

ВЕДУЩИЕ

сторон подготовки личного состава. Получив возможность заранее все обсудить, взвесить, коммунисты в ходе собрания внесли ряд хорошо аргументированных предложений. Так, коммунист Е. Васильев высказал мысль о том, что надо готовить ведомых к принятию на себя в случае необходимости обязанностей ведущего. Это предложение было принято и в других эскадрильях и внедрено в жизнь.

Одно из заседаний бюро первичной парторганизации было посвящено распределению обязанностей партийного актива на время учений, что позволило бюро оказывать в ходе учения постоянное и повсеместное партийное влияние на личный состав, оперативно реагировать на все изменения обстановки.

Коммунисты В. Гусев, П. Форофонтов, В. Кузнецова и другие провели работу по разъяснению личному составу целей и задач ЛТУ, необходимости поддержания высокой боеготовности, повышения чувства личной ответственности каждого коммуниста за ход и

результаты учения. С большим интересом авиаторы выслушали выступления первоклассного летчика, коммуниста Е. Васильева, о мерах по обеспечению безопасности полетов на учениях, особенно груповыми полетами на различных высотах; мастера бомбовых ударов Э. Плотвина — о выполнении бомбометания в усложненных условиях и других первоклассных специалистов, которым уже приходилось выполнять подобные учебно-боевые задания.

Выступления авторитетных, знающих дело офицеров принесли пользу всему личному составу, но особенно молодым авиаторам. Вскоре все в эскадрилье твердо осознали, что учения потребуют полной отдачи сил и знаний, будут серьезным экзаменом на боевую зрелость, а значит, недопустимы даже малейшие послабления.

И вот перед эскадрильей поставлена первая задача — готовиться к перелету на другой аэродром. Партийные активисты получают конкретные поручения: В. Кузнецова проконтролировать

ЧИТАТЕЛЬ СТАВИТ ВОПРОС

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ ЗАКАЛКА ЛЕТЧИКА. КАКОЙ ЕЙ БЫТЬ?

Летчик — назовем его капитаном Силановым — выполнил тренировочный полет на отработку маневра для бомбометания с кабрированием. На одном из заходов Силанов неточно рассчитал высоту окончания маневра и самолет внезапно вошел в облака. Летчик попал в сложную ситуацию.

Начали разбираться: почему все это произошло? Детальное знакомство с уровнем подготовки летчика, контрольные полеты и беседы с ним помогли выяснить довольно любопытную, на мой взгляд, картину. Летал Силанов уверенно. Пилотировал самолет чисто и грамотно. Своевременно реагировал и на усложненную обстановку, которую он создавал для него при дополнительной проверке в воздухе. В чем же тогда причина растерянности летчика?

— Не ждал я их на этой высоте, — откровенно признался Силанов. — А когда очутился в облаках, словно водой ходил под колени... Одним словом, морально и такому обороту дела я оказался не совсем подготовленным.

Малось бы, все встало на свои места. Все ли? К этому полету, как показал анализ предварительной подготовки, Силанов готовился целиком и пропил ее в полном объеме. Занимался он им на тренажере, обстоятельно отвечал на вопросы готовности. То, что его летная подготовленность, как уже отмечалось, была на должном уровне, убедительно подтверждалось и оценками выполнения упражнений в воздухе, и результатами проверок техники пилотирования. Заметим, истину, что такой контроль профессиональной выучки летчика имеет строгий критерий — соответствующие нормативы

оценок по каждому элементу полета. А как быть с морально-психологической готовностью летчика к полету? Каковы тут критерии?

Нельзя сказать, что в практике обучения и воспитания летного состава этому вопросу совсем не уделяется внимания. Опытные авиационные командиры в качестве критерия морально-психологической подготовки к полету широким используют различные видовые или комплексные готовности и тренировках на специальной аппаратуре и в кабинах самолетов. Но это, очевидно, только начало. К разработке системы оценок морально-психологической готовности и полету, мне думается, следует привлечь и опытных авиационных командиров, и методические советы, и врачей-психологов, и сотрудников научно-исследовательских учреждений ВВС. Это дело требует глубокого научного подхода.

Мне кажется, психологическая готовность воздушного бойца к выполнению задания должна проверяться в ходе подготовки летного состава. Этого требует сама жизнь. Этого требуют интересы боевой учебы, безопасность полетов, воспитание дисциплинированного, стойкого и мужественного бойца, способного вести бой и побеждать сильного, технически оснащенного врага.

Не вызывает сомнения, что командиру звена и эскадрильи весьма желательны бы конкретные рекомендации по организации подготовки летчиков к полету. К сожалению, таких рекомендаций, собранных воедино, достаточно, в виде памятки или учебника пока еще нет. А между тем, многое из того, что накоплено полезного в посредневной

практические занятия с летным составом по подготовке авиатехники к повторному вылету на запасном аэродроме; В. Кулешову побеседовать со стрелками-радистами о мерах безопасности при заряжании пушек. Подобные задания получают и другие коммунисты. Понятно, что все эти вопросы отрабатывались и раньше. Но замполит, партбюро учтивали, что в соответствии с поставленными задачами самолеты придется готовить при ограниченном количестве технического состава. И если на повседневных занятиях летный состав уверенно выполнял такие обязанности, то к динамичной, быстременящейся обстановке ЛТУ, когда при дефиците времени потребуются особенно четкие и безошибочные действия каждого специалиста, авиаторов нужно было подготовить психологически, еще раз обратить их внимание на главные направления деятельности.

Позаботилось партийное бюро и о том, чтобы все коммунисты взяли на период учений конкретные социалистические обязательства. Звенья соревновались между собой на точность выхода к цели по месту и времени, эффективность ее поражения; технический состав боролся за быструю и высококачественную подготовку самолетов и повторному вылету. Были разработаны меры оперативной информации личного состава об итогах соревнования по задачам и нормативам, продуманы формы пропаганды в наглядной агитации опыта отличившихся. Замполит и секретарь партийной организации заглагавшему пронструкировали редакторов боевых листков и «моловий». Результаты предварительной работы оказались уже с са-

мого начала ЛТУ. Так, в группе вооружения боевой листок, редактируемый ефрейтором В. Бутенковым, появился спустя 10 минут после завершения подготовки техники к вылету по тревоге. В нем говорилось о действиях ряда авиаспециалистов, содержалась призыв следовать их примеру. Вскоре были выпущены боевые листки и в других группах.

В наглядной агитации нашли отражение успехи победителей соцсоревнования — первоклассных летчиков Ф. Пильщиков и Л. Комлева, техник-лейтенанта В. Коржанского, сержанта Н. Крылова и многих других. В ряде боевых листков и листков-моловий говорилось о недостатках, выявленных в ходе ЛТУ, назывались их конкретные виновники, и, как правило, такие выступления заставляли людей подтягиваться, избегать в дальнейшем ошибок.

В то же время большое место в наглядной агитации отводилось политической информации о событиях в нашей стране и за рубежом.

Для мобилизации личного состава эскадрильи на успешное решение задач ЛТУ использовались все проверенные формы партийно-политической работы. Учитывая, что организовать, скажем, коллективные прослушивания последних известий удавалось далеко не всегда, на период учений был выделен политинформатор коммунист В. Лаптев, который прослушивал радиопередачи, записывал все главное и доводил до личного состава в удобное для тех или иных его категорий время. По наиболее важным событиям старший лейтенант Лаптев провел разъяснительную работу в группах и экипажах.

Политзанятия в подразделении проводились и на учениях, но с учетом условий, главным образом методом рассказа и живой беседы, причем все было заранее продумано; руководители групп взяли необходимую литературу и географические карты малого формата, слушатели имели конспекты. Кроме упомянутого выше заседания партбюро, было проведено еще одно. На нем рассматривался вопрос о приеме кандидатами в члены КПСС летчика-комсомольца старшего лейтенанта А. Иванова и военного штурмана первого класса капитана В. Парнигина. К слову сказать, на тех же ЛТУ состоялось заседание и парткомиссии по приему кандидатом в члены КПСС старшего лейтенанта И. Малинова, прошло партийное собрание с повесткой дня: «О передовой роли коммунистов в решении задач бомбардировочной подготовки». Надо сказать, что обстановка учения, сложность и ответственность решаемых задач вызывали у коммунистов глубокую заинтересованность в успехе своего боевого коллектива. Партийное собрание прошло при высокой активности его участников, продемонстрировавших политическую зрелость, правильное понимание своего партийного и служебного долга.

И в том, что эскадрилья заслужила на учениях высокую оценку, есть весомый вклад коммунистов, отражение их авангардной роли, умения мобилизовать весь личный состав на успешное решение задач боевой и политической подготовки.

**Майор А. МАМЛЕЕВ,
военный летчик
первого класса.**

практике, родилось в процессе боевой учебы, несомненно, можно использовать при разработке таких пособий.

Хотелось бы повести разговор о роли тренажера на специальном аппаратуре и в кабине самолета. Как он проводится? Несмотря на ряд вводных, которые дает руководитель занятий, тренажер порой несет нужной нагрузки. Конечно, специфика некоторых тренажеров такова, что они только моделируют полет или отдельные его элементы. Что бы инструктор ни предпринимал, какие бы вводные ни давал, летчик подсознательно знает, что это лишь имитация полета, которая не грозит ему никакой опасностью. Но значит ли это, что тренажерная аппаратура вовсе не должна использоваться для морально-психологической подготовки к полету? Нет. Мне думается, что тут весь вопрос упирается в методику обучения.

Почему бы, например, при проведении тренажера не использовать различные раздражители: яркий свет, резкий звук и т. д.? Да при этом давать вводные, которые бы предельно усложняли обстановку. Конечно, я не ратую за превращение тренажера в своеобразный испытательный стенд. Его основное назначение — отработка и сохранение навыков. Однако, мне думается, что, ставя обучаемого летчика в условия реального дефицита времени, давая сигналы в быстром темпе и т. д., вполне можно дать ему такую морально-психологическую нагрузку, которую необходимо летчику. Может быть, даже следует подумать о каких-то типовых вводных для тренажеров каждого типа.

Странт, по-моему, задуматься и о введении специального психолого-практического практикума для летчиков. Конечно, ре-

шить этот вопрос, скажем, в масштабе части вряд ли возможно. Очевидно, тут свое слово должны сказать специалисты авиационной медицины, психологи и педагоги. Но это не значит, что они должны вести эту работу отрываясь от летного состава. Только тесный монтаж теории с практикой может дать желаемый результат.

В разработке типовых вводных для занятий на тренажере, в составлении психологического практикума, впрочем, как и во всей работе по психологической подготовке авиаторов, на мой взгляд, большая роль принадлежит методическим советам. И в самом деле. В методических советах, как правило, входят наиболее опытные летчики, политработники, инженеры. Следовательно, их усилия надо направить на нужное русло.

Об отрицательном влиянии на психологическую подготовку летчика различного рода условностей и послаблений в нашей печати говорится достаточно. Общизвестно в этой связи и значение боевой учебы в сложных, максимально приближенных к боевым условиям, способствующих развитию инициативы и самостоятельности в действиях воздушного бояца.

Безусловно, меры безопасности при этом должны соблюдатьсь неукоснительно. Кстати, строгое соблюдение этих мер будет способствовать постоянному совершенствованию боевого мастерства, формированию у летчика готовности правильно и смело действовать в условиях опасности.

Многое вопросов, требующих решения, возникает и при сочетании морально-

психологической закалки с организацией технической учебы, наземной подготовки. Ни для кого не секрет, что высокая техническая грамотность укрепляет уверенность летчика в воздухе. Но используется ли до конца эта сторона технической учебы?

В психологической подготовке летчика велика также роль физической закалки. Вопрос о более предметном использовании физической подготовки для формирования необходимых психологических качеств у летчиков давно нарезал и требует своего решения.

Странт, по-моему, подумать об использовании для морально-психологической закалки летчиков, для повышения их боевого мастерства таких чувств, как гордость летчика, желание быть первым, о которых мы порой почему-то стыдимся умалчиваем. Сейчас, когда широко развернулось соревнование за высокое звание мастера воздушного боя, снайпера ракетного и бомбового ударов, такая постановка вопроса, по-видимому, будет вполне правильной.

Думается, что обсуждение на страницах журнала всех аспектов психологической готовности летчика к полету, как готовности к бою, поможет взять новые рубежи в боевом совершенствовании, будет способствовать дальнейшему укреплению боевой готовности авиационных частей и подразделений.

**Подполковник Н. ЛОГИНОВ,
военный летчик первого класса.**



В СТРОЮ ЛЕТНОЙ ГВАРДИИ

Он сидел, положив большие руки на колени, кряжистый, широкоплечий. Перед ним на столе лежала полетная карта, а рядом — стопка свежих газет, бланки боевых листков. Когда мы вошли, он поднялся нам навстречу и в его серые глаза как бы заскочили солнечные зайчики.

Разговорились о жизни эскадрильи, о делах комсомольских. Владимир Ровнин, чувствовалось, близко к сердцу принимает все, что касается его со-служивцев. Вот он подходит к широкому окну и, заглядывая в него, говорит: «Весной здесь, вон у того домика, появятся молодые деревца. Так решили на собрании. Да, будет здесь тенистая аллея...»

Широкоокулное лицо Владимира слегка порозовело, взгляд устремился вдаль. Казалось, он прислушивался к

песне турбин, что лилась из поднебесья. И как знать, может, виделась ему уже зеленая крона деревьев, о которых только что сказал, а может, вспомнилась юность, что прошла в селе Бороньки, на Могилевщине, и маленький По-2 — самолет, который увидел впервые. С этого все и началось. А тут еще фильмы: «Чкалов», «Небесный тихоход», «Воздушный извозчик». Но все это было позже, потом. А сама мечта, наверное, пришла раньше, еще в ту суровую пору военного лихолетья, когда небо раскалывалось от надрывного гула чужих самолетов. Они, как кошмарный сон, ворвались в его безматеринское детство.

Отец Владимира — Николай Самсонович — был на фронте шофером. Подвозил снаряды. Однажды рядом с его автомобилем разорвался снаряд. Ма-

шина загорелась. Пламя могло перекинуться в кузов. А там — снаряды. Рядовой Ровнин, раненный осколком, кинулся тушить пожар, сбивая пламя фуфайкой, руками. На помочь подоспели другие солдаты. Огонь отступил. А Николая Самсоновича отправили в госпиталь.

Летом 1943 года мать — Ксения Андреевна Ровнинина, а с ней и пятеро детей, мал мала меньше — перебралась к родственникам в соседнее село Павленково. В Павленково, хотя уже два года шла война, была Советская власть: село находилось в партизанском краю.

Но однажды утром в Павленково на-грянули каратели. Женщины, старики, детей фашисты начали сгонять на площадь. Ксения Андреевна спряталась было с детьми в погреб, но нашли, проклятые, вытолкали: «Шинель, шинель» — и прикладом в спину. Бежала по улице мать, как птица с перебитым крылом. А вокруг нее малые детишки.

Но не успели гитлеровцы сделать свое черное дело. Только пулеметы начали, чтобы стрелять в детей да в матери безоружных, только чиркнули зажигалками у факелов, чтобы хаты жечь, как подоспели партизаны. Простыла тогда немецкая пуля над головой несмышленыша Володьки, да не задела его, лишь сердце ему как бы огнем обожгла.

Так что с самого детства знаком Владимир с запахом пороха. Сколько помнит себя, живет он рядом с людьми заслуженными, с теми, кто защищал родную землю от врага.

ПИСАТЕЛИ И ХУДОЖНИКИ У АВИАТОРОВ

В конце минувшего года группа московских писателей и художников студии имени Грекова по приглашению Военного совета и Полигитуправления ВВС совершила поездку по авиационным гарнизонам. В течение десяти дней онизнакомились с жизнью и боевой учебой авиаторов.

Воинов-авиаторов с работниками искусства связывала давняя и большая дружба. Писатели всегда желанные гости в наших частях. В тридцатые годы по приглашению командующего ВВС Я. И. Алексина писатели Алексей Толстой, Иван Раухло, Михаил Колычев, Виктор Гусев, Лев Никулин, Алексей Новиков-Прибой и другие совершили многодневную поездку по авиа гарнизонам.

Советские литераторы воспели в своих произведениях героические дела наших авиаторов. Литература стала идеяным оружием, помощником командиров

и политработников в воспитании стойких защитников Родины.

Прошли годы. Качественно изменились Военно-Воздушные Силы, изменились люди. В связи с этим командование ВВС пригласило большую группу писателей для ознакомления с жизнью, бытом и боевой учебой авиаторов. Они побывали в гарнизонах дальней, военно-транспортной и фронтовой авиации, в летном и техническом училищах.

Гостям были показаны учебные лаборатории, казармы, авиационная техника, полеты.

Писатели Антонина Коптяева, Геннадий Семенихин, Георгий Свиридов, Лев Экономов, Анатолий Иванов, поэты Владимир Туркин, Гарольд Регистан, Игорь Лашков и Иван Рыжиков выступали перед летчиками, штурманами, инженерами, техниками, авиационными специа-

листами, побывали в библиотеках, проводили читательские конференции.

Писатели проделали на самолете путь в тысячи километров. Состоялось 15 читательских конференций, сотни задушевных бесед с авиаторами. Художники студии имени Грекова Сергей Антонов и Николай Соломин сделали зарисовки, в которых отразили жизнь в боевую учебу авиаторов. По приезде была организована выставка в Доме офицеров академии им. Н. Е. Жуковского. В этом номере публикуется несколько репродукций работ с этой выставки.

Писатели побывали также в Звездном городке, вели обстоятельные беседы о литературе с космонавтами.

Военный Совет и Полигитуправление ВВС встретились с участниками поездки. На этой встрече, кроме писателей, побывавших в войсках, присутствовали Леонид Соболев, Людмила Татьяниничева, Иван Падерин, Иван Лазутин, сотрудники аппарата ЦК и МГК КПСС.

Поеzdka писателей по частям, встреча с Военным Советом укрепила контакты авиаторов с деятелями культуры и создала хорошие условия для дальнейшего творческого сотрудничества.

Генерал-майор авиации
Н. ЧУГУНОВ.