

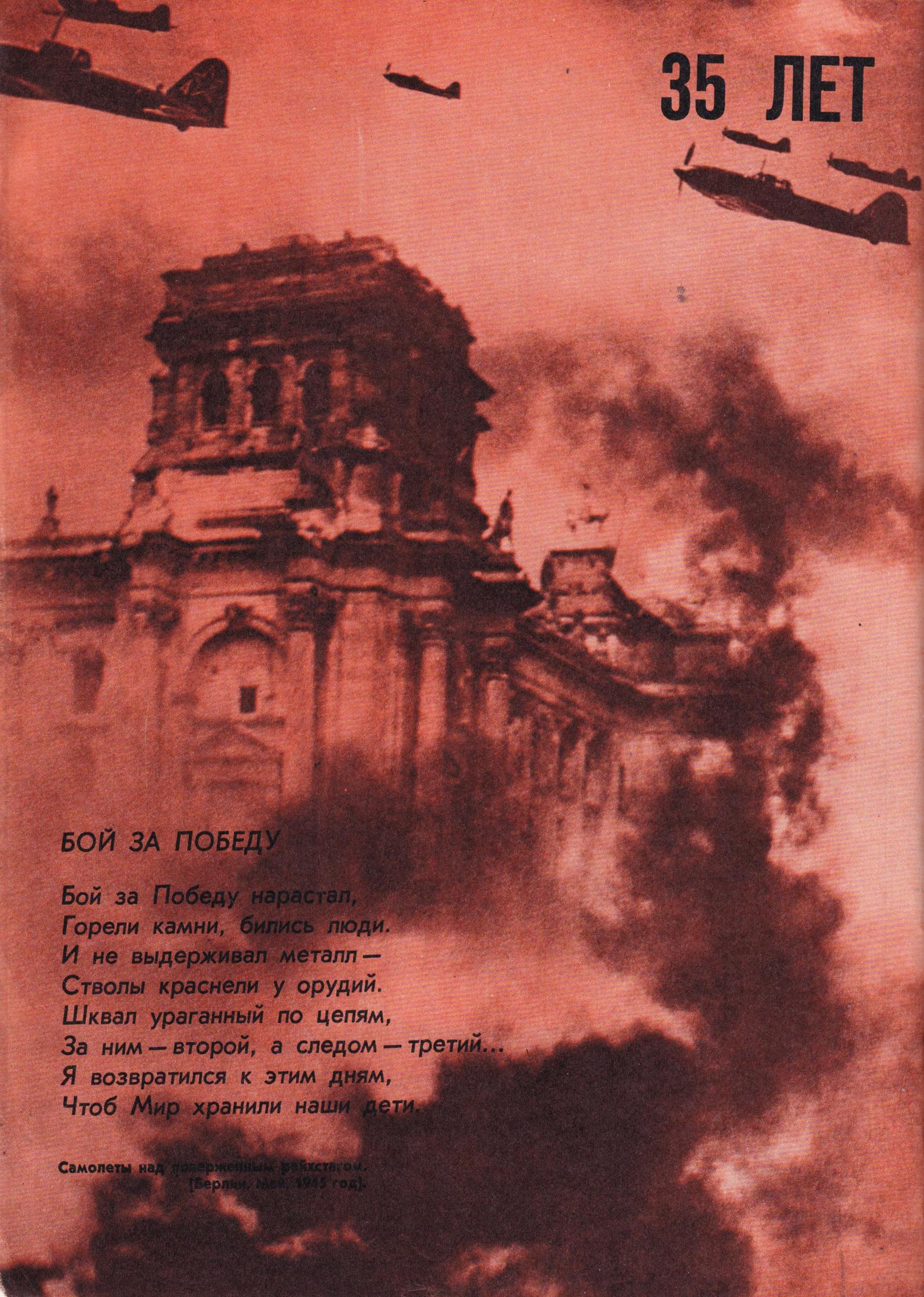
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

... МАЙ ...



• 1980 •



35 ЛЕТ

БОЙ ЗА ПОБЕДУ

Бой за Победу нарастал,
Горели камни, бились люди.
И не выдерживал металл —
Стволы краснели у орудий.
Шквал ураганный по цепям,
За ним — второй, а следом — третий...
Я возвратился к этим дням,
Чтоб Мир хранили наши дети.

Самолеты над поверженным Рейхстагом.
[Берлин, май 1945 год].

НЕМЕРКНУЩЕГО ПОДВИГА

На листке календаря пламенеют цифры и слова: 1980, май, 9, пятница, Праздник Победы, соседствующие со скрупами, но выразительным рисунком: на фоне красноезвездного салюта силуэт Спасской башни Кремля с рубиновой пятиконечной звездой, орден Отечественной войны, как символ заслуженной награды советскому солдату за его бесстрашный подвиг в минувшей войне. И в этот день 35-летия Великой Победы советские люди, все прогрессивное человечество свято чтут творцов ратного подвига, отстаивших свободу и независимость социалистического Отечества, спасших мир от коричневой чумы.

22 июня 1941 года без объявления войны, внезапно, вероломно, по-разбойничьи немецко-фашистские полчища напали на нашу Родину. Советский народ, ведомый Коммунистической партией, поднялся на Отечественную войну, чтобы дать отпор второй после иностранной интервенции и гражданской войны попытке международного империализма уничтожить вооруженным путем первое в мире социалистическое государство. 1418 дней и ночей длилась гигантская по размаху, насыщенная тяжелыми испытаниями битва советского народа с армией фашистской Германии и ее сателлитов, завершившаяся полной победой советского народа. 20 миллионов человеческих жизней выносила из наших рядов эта смертельная схватка с немецким фашизмом, и человечество эту цифру навечно записало в свою историю.

Победа в Великой Отечественной войне достигнута ратными подвигами, стойкостью, мужеством, высоким воинским мастерством советских воинов, героическим трудом славного рабочего класса, колхозного крестьянства, советской интеллигенции. В сражениях с врагом проявили свои высокие морально-политические и боевые качества воины всех родов войск — пехотинцы, танкисты, артиллеристы, минометчики, саперы, моряки, летчики. Тесно взаимодействуя, они решали свои боевые задачи на земле, море и в воздухе, ломая хребет фашистскому зверю.

Весомый вклад в общее дело Победы внесли Военно-Воздушные Силы, наши славные воздушные воины. В жестоких боях они завоевали господство в воздухе, уничтожили на земле и в воздухе 57 тысяч вражеских самолетов, с честью выполнили свои задачи. Наши Военно-Воздушные Силы успешно прикрывали наземные войска, населенные пункты и промышленные объекты от ударов с воздуха, уничтожали боевую технику и живую силу врага, вели разведку, обеспечивали связь с партизанами, наносили мощные удары по важным экономическим и политическим центрам гитлеровской Германии, сыграв неоспоримую роль вместе с другими видами Вооруженных Сил в разгроме врага.

Как была завоевана эта победа? Вспомним, что к началу войны гитлеровское командование по плану «Барбаросса», рассчитанному на молниеносный, победный удар, сосредоточило огромное количество своих дивизий — танковых, моторизованных и авиационных эскадр. Достаточно сказать, что к началу войны с СССР фашистская Германия имела около 20 тысяч боевых, учебных и транспортные самолеты. Одних бомбардировщиков с черными фашистскими крестами на крыльях враг сосредоточил около 7 тысяч. И еще: за последние три года войны в фашистской Германии было построено ни много ни мало, а 80 тысяч самолетов. Такова воздушная мощь хваленых «Люфтваффе», и сокрушить ее было делом поистине титаническим, но оно оказалось по силам советским воздушным бойцам.

Мы никогда не забудем первых часов и дней войны. Около 5 тысяч вражеских боевых самолетов обрушились на наши позиции, на аэродромы, села и города. Враг рассчитывал в первые же дни войны ударами своих бомбардировщиков нанести тяжелый урон нашей промышленности, парализовать работу железнодорожного транспорта, разрушить важнейшие политические и экономические центры, разгромить наши авиационные части на их аэродромах, лишить их возможно-

сти сопротивляться, завоевать господство в воздухе. Внезапность удара позволила фашистам нанести существенный урон советской авиации, уничтожить в воздухе и на аэродромах большое количество наших самолетов. Положение осложнялось еще и тем, что на вооружении наших частей находились самолеты, во многом уступавшие вражеским в летно-тактических показателях.

И тем значительнее подвиг тех, кто в первые же часы войны не дрогнул, кто на истребителях И-16 смело вел воздушные бои, кто на бомбардировщиках ТБ-3, СБ вылетал на бомбежку врага, кто превратил «учебную парту» — тихоходный По-2 в грозный ночной бомбардировщик. Слава им, крылатым героям первых часов и недель войны!

Это он, младший лейтенант Д. Кокорев в 4 часа 30 минут утра 22 июня 1941 года у города Замбрува совершил таран вражеского самолета, после чего благополучно посадил машину. Это они, воздушные витязи И. Иванов, Е. Панфилов, Л. Бутелин, П. Рябцев, Н. Игнатъев, А. Данилов, А. Мокляк, С. Гудимов в первые же часы войны таранили меченные черными крестами фашистские самолеты. Ныне установлено, что всего в годы войны наши летчики около 500 раз таранили гитлеровские машины, причем 17 летчиков применили таран дважды, А. Хлобыстов — трижды, а Б. Ковзан — четырежды.

Таран — оружие смелых и отважных. Этим оружием владели советские летчики, снискав славу героев. В те суровые дни войны писатель Алексей Толстой писал, что наша Советская Родина предстала перед всем миром как «колыбель героев, огненный горн, где плавают простые души, становясь крепкими, как алмаз и сталь».

Крылатые герои в труднейшую минуту боя смело шли на таран не только воздушных, но и наземных целей. Первыми совершили огненный таран наземных целей экипажи летчиков Н. Гастелло, Г. Храпая, А. Авдеева. А всего наши летчики совершили более 350 огненных таранов по скоплениям живой силы и техники врага. В памяти народной навсегда запечатлены подвиги крылатых героев А. Маресьева, Л. Белоусова, З. Соронина, П. Харитоновца, С. Здоровцева, М. Жукова, В. Талалихина, А. Катрича, Б. Сафонова, С. Супруна, И. Полбина и многих других верных сынов Отчизны.

Выстояли наши воздушные воины в первый период войны, закалились, окрепли, получили в свои руки новые, совершенные самолеты. В части поступили новые отечественные самолеты совершенных конструкций: истребители Як-3, Як-7б, Як-9, Ла-5, Ла-7, бомбардировщики Пе-2, Ил-4, Пе-8, Ту-2, штурмовики Ил-2, Ил-10. Их создали конструкторские коллективы, возглавляемые А. Туполевым, С. Яковлевым, С. Лавочкиным, С. Ильюшиным, В. Петляковым, А. Микояном, а труженики тыла построили их в годы войны в огромных количествах — десятки тысяч самолетов. В совершенстве овладели ими наши летчики и сумели завоевать господство в воздухе. Врагу были нанесены сокрушительные удары под Москвой и Сталинградом, в небе Кубани и над Курской дугой, над Днепром и Дунаем, над Вислой и Одером, над Берлином и Эльбой. Крылатые герои сокрушили гитлеровскую авиацию, уничтожив большое количество вражеской техники и живой силы.

Война для советских авиаторов — это не только отвага и мастерство, это — огромный, титанический труд летного и технического состава и всех, кто обеспечивал боевые вылеты. А их совершено было в войну много, очень много — более 4-х миллионов самолето-вылетов. На врага сброшены миллионы тонн бомбового груза, проведены сотни тысяч воздушных боев, полетов на разведку, штурмовку. Умелыми организаторами боевой работы наших авиаторов являлись авиационные командиры, возглавлявшие воздушные армии, корпуса, дивизии и полки, такие, как С. Руденко, Т. Хрюкин, С. Красовский, В. Судец, В. Рязанов и другие. Душой, вдохновителем личного

состава частей были верные сыны Коммунистической партии, мужественные политработники. Шестнадцать из них удостоены звания Героя Советского Союза и в их числе — И. Мороз, В. Буянов, С. Куница, А. Соколов, Ф. Сербин, Г. Таряник и другие.

Бессмертные подвиги крылатых богатырей Отчизны по достоинству оценила Родина — свыше 200 тысяч из них удостоены орденов и медалей, 2420 стали Героями Советского Союза, 65 удостоены этой награды дважды, а прославленные летчики А. Покрышкин и И. Кожедуб отмечены этим отличием трижды. Орденами СССР награждены 897 авиасоюзов и частей, 708 получили почетные наименования и 288 удостоены звания «гвардейских».

В пледее крылатых героев минувшей войны видное место занимают воспитанники оборонного Общества, те, кто стартовал в небо с аэродромов Осоавиахима. Около тысячи из них удостоены звания Героя Советского Союза. А. Покрышкин и И. Кожедуб стали летчиками на аэродромовских аэродромах. Среди дважды Героев Советского Союза также много воспитанников оборонного Общества: В. Алесенко, А. Алелюхин, Т. Бегельдинов, Л. Беда, Г. Береговой, П. Головачев, Н. Гулаев, Д. Глинна, А. Ефимов, П. Камонин, А. Карпов, С. Кретов, В. Лавриненков, А. Рязанов, Г. Сивков, П. Таран и другие.

Неоценим вклад оборонного Общества в общее дело разгрома врага. В предвоенные годы в организациях Общества, в его клубах были подготовлены тысячи умелых защитников Родины, а с первых же дней войны развернулось массовое обучение трудящихся и особенно молодежи военному делу. Только в сентябре 1941 года в общественных организациях обучалось военному делу более 7 миллионов человек — весомый вклад во имя разгрома врага. Орден Красного Знамени, которым награждено оборонное Общество — заслуженная награда за ратный подвиг. На знамени Общества еще одна награда — орден Ленина.

Тридцать пять лет отделяют нас от салюта Великой Победы. Три с половиной десятилетия наш народ трудится на мирном поприще, воплощая планы ленинской партии по строительству коммунизма. Все эти годы наша страна являлась и является самым активным и последовательным борцом за мир. Однако мы никогда не отступали от ленинских заветов об укреплении наших Вооруженных Сил, об усилении экономического и оборонного потенциала, учитывая возможность агрессии империалистических кругов.

96-миллионное, дважды орденоносное оборонное Общество — одна из самых массовых в стране добровольных организаций трудящихся. Выполняя решения Коммунистической партии, Общество неустанно крепит экономическую и оборонную мощь социалистического государства, воспитывает советских людей, молодежь в духе святости идей марксизма-ленинизма, любви и верности родному Отечеству, готовности встать на защиту завоеваний Великого Октября.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 5 (356) 1980

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

Издается с 1950 года
© «Крылья Родины», 1980.

КУЙБИШЕВ:

аэроклуб имени Героя Советского Союза Фадеева



Куйбышев, Мичурина, 118А. По этому адресу в красивом современном здании расположен Куйбышевский областной аэроклуб имени Героя Советского Союза, летчика-истребителя Вадима Фадеева. Участник Великой Отечественной войны, председатель Совета ветеранов клуба Виктор Николаевич Щербина говорит:

— Как же, как же. Вадима хорошо помню. Это был настоящий богатырь, занимался боксом, тяжелой атлетикой, он мог поднять сразу трех курсантов. Хороший, общительный товарищ. Словом, если коротко сказать, — все положительные качества были при нем.

В свидетельстве за № 19, выданном Фадееву 25 марта 1939 года, записано: «...Закончил в 1938 году обучение в Куйбышевском областном аэроклубе Осоавиахима по курсу подготовки пилотов на учебном самолете У-2 и сдал испытания в комиссии со следующей оценкой: по теоретической подготовке — 4,5, по летной подготовке — 5. Во время обучения имел налет: вывозных — 59 посадок, самостоятельных — 63, контрольных — 28».

По окончании аэроклуба Фадеев был назначен инструктором-летчиком. Одновременно продолжал учебу в авиационном тренировочном отряде. Затем — военное училище летчиков. Строевая часть.

Когда началась Великая Отечественная война, по его просьбе был откомандирован в действующую армию. Провел 394 боевых вылета, сбил 22 самолета противника, уничтожил в штур-

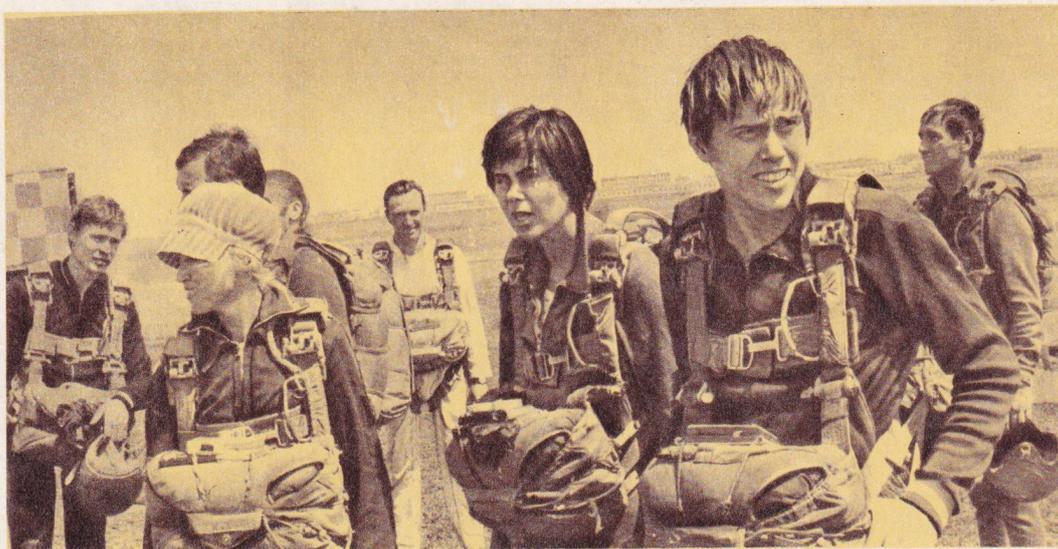
мовках 90 автомашин, 15 орудий, 25 вагонов, до двух рот солдат и офицеров.

Вот один из воздушных боев. Бомбардировщики показались юго-восточнее Абрау-Дюрсо, идут на Мысхако с моря. Три вражеских Ю-88 и десять Ю-87 в сопровождении девятки Ме-109. Фадеев дает команду: Искрину — атаковать истребителей, Речкалову — парой прикрыть удар по бомбардировщикам, вторую пару — на усиление четверки Искрина. Четверка Фадеева снизу врывается в боевой порядок «юнкерсов». Вадим бьет по ведущему. Строй ломается. Ведущий горит, но упрямо продолжает лететь к цели. «Ни одна бомба не должна упасть на десантников», — помнит Фадеев слова приказа и атакует ведущего сверху. Две короткие очереди из всех пулеметов и пушки. Бомбардировщики

щетинятся трассами из бортового оружия. Ведущий взрывается. Мимо проскочившего вниз Фадеева проносятся обломки «юнкерса». Сверху падает, дымя, «мессершмитт». Приходится отказаться от атаки снизу — «юнкерсы» успешно сбрасывают бомбы, уходят на материк южнее Мысхако. Преследовать их некогда. Фадеев направляет на помощь Искрину пару Речкалова, сам со своей четверкой поднимается стороной выше для прикрытия — противник может подбросить подкрепление.

И точно — с шести тысяч метров сваливаются восемь «сто девярых». Пары Фадеева и Сутырина бросаются им наперерез. Вадим с ходу снимает ведущего — Ме-109.

Фадеев управляет боем спокойно, не вмешивается, где не нужно, старает-



● У стенда Героя Советского Союза В. И. Фадеева. О летчике-фронтовике рассказывает курсантам председатель Совета ветеранов аэроклуба В. Щербина.

ся удержать инициативу в своих руках. Фашисты потеряли уже пять самолетов. Непрерывные атаки наших истребителей доводят их до отчаяния. И вот на пятнадцатой минуте боя сверху со стороны моря спешат на помощь «мессершмиты» четыре «фокке-вульфа».

Враг безуспешно повторяет атаку снизу, навязывает бой на вертикалях, но стоило Сутырину сбить одного на пикировании, как три уцелевших переворотом через крыло уходят к земле и больше не появляются. Мимо Речкалова проскакивает «мессер», за ним гонится сержант Савин, а по Савину стреляет с большой дистанции другой Ме-109. Речкалов снизу с короткой дистанции сваживает длинную очередь в атакующего противника. Фашистский летчик покинул горящий самолет, болтается под куполом парашюта над морем. «Мессершмитты» вышли из боя все сразу.

Гвардейцы в полном составе возвращаются домой. В этом бою фашисты потеряли семь истребителей и один бомбардировщик.

За проявленные подвиги при выполнении боевых заданий на фронте борьбы с немецкими захватчиками Вадим Фадеев был отмечен двумя орденами Красного Знамени.

☆☆☆

Верный сын Родины коммунист Фадеев 5 мая 1943 года пал смертью храбрых в неравном бою. 24 мая Президиум Верховного Совета СССР присвоил Вадиму Ивановичу Фадееву высокое звание Героя Советского Союза.

В Куйбышеве свято хранят память о героях-фронтовиках. Имя Фадеева носит одна из улиц города, его именем назван парк. 10 марта 1966 года Совет Министров СССР присвоил имя Героя Советского Союза В. И. Фадеева Куйбышевскому аэроклубу ДОСААФ.

С портрета, что на стене, смотрит на нас герой-летчик Фадеев, тут же рассказывается о его заслугах. В комнате боевой и трудовой славы портреты еще восьми Героев Советского Союза, воспитанников аэроклуба. Над ними аншлаги «Запомни навеки, родная страна, их доблесте, их мужество, их имена». Вадим Фадеев, Александр Кучумов, Леонид Лизунов, Николай Васильев, Борис Воловцов, Петр Потапов, Борис Еряшев, Владимир Кошелев, Николай Бережков — своим примером, беззаветным служением Родине они вдохновляют аэроклубовцев, и те, не жалея сил и времени, много делают для подготовки молодежи к службе в Советской Армии, развивают авиационные виды спорта.

☆☆☆

В год 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 35-летия Победы аэроклубовцы взяли на себя повышенные социалистические обязательства: иметь

● Перед прыжками.

Фото В. СТАРЦЕВА

более 70 процентов пилотов 1 и 2 классов, увеличить до 12 единиц количество самолетов с марной «отличной», добиться, чтобы не менее 50 проц. постоянного состава клуба были ударниками коммунистического труда, присвоения семи бригадам, звеньям, экипажам и группам звания «Коллектив коммунистического труда».

— Обязательства напряженные, — говорит начальник аэроклуба А. Тепляков, — но у нас имеется полная уверенность, что они будут выполнены. Клуб располагает хорошей учебной базой, а, главное людьми, способными решить сложные задачи. Вот командир подразделения В. Кравцов. Обладает большим опытом, многое делает для совершенствования учебной базы. Выполненная им и его подчиненными объемная схема района полетов помогает инструкторам в подготовке курсантов к полетам. Или заместитель командира подразделения коммунист В. Гаврилов, которому можно доверить любую работу. Как-то серьезно заболел бывший командир подразделения клуба по политчасти Ю. Симонов. Гаврилов его заменил и с этой ответственной ролью справился. Скрупулезность, пунктуальность, аккуратность во всех делах — вот что отличает этого руководителя. С его именем связано совершенствование учебной базы, сам изготовил ряд пособий.

Среди передовиков — молодой командир звена О. Яблов, инструктор А. Задорожный, штурман Г. Шаталов, инженер Б. Новоселов, старший летчик-методист Д. Гончар, летчик-методист И. Варивада.

— Всех, конечно, не перечислить, — говорит А. Тепляков, — главное, люди, на каком бы участке ни работали, всюду стремятся найти резервы для улучшения учебного процесса.

Много, например, новинок в методическом кабинете. Здесь, помимо названного макета района полетов, отлично выполнены макеты фигур пилотажа, в доходчивой форме рассказывается о методике подготовки и проведения полетов, особых случаях в полете, основах педагогики и психологии. В классе всегдалюдно. Коллективно и в одиночку инструкторы готовятся к полетам.

Коллектив передового подразделения, где командиром В. Кравцов, живет как одна семья. Каждый стремится помочь друг другу. Не так давно влился в коллектив молодой инструктор, выпускник Волчанского авиационного училища ДОСААФ Н. Милостной. Он очень аккуратен, — говорят о нем командиры, товарищи, — педантичен, но эти качества пока еще не сумел применить в отработке летной документации, где они больше всего необходимы. Милостной в звене молодого командира О. Яблова. Яблов семь лет работал инструктором. Всегда спокойно, с каким-то душевным вниманием проводит он предварительную подготовку, без натаскивания, доверяя и контролируя, с минимальным налетом выпускает курсантов. Думается, и Милостной он делает настоящим инструктором, таким, как мастер спорта А. Задорожный, как Н. Кулешова, которые требовательно, со знанием дела преподносят курсантам все премудрости летного мастерства.

Когда выйдет этот номер журнала, курсанты поднимутся в воздух, будут отрабатывать вывозную программу, а позади занятия по изучению материальной части самолета и двигателя, спецоборудования, теории полета, аэродинамики и других дисциплин.

☆☆☆

Курсанты клуба — это рабочие, студенты, учащиеся производственно-технических училищ и техникумов. Задолго до полетов курсанты были распределены по группам, закреплены за инструкторами, которые изучают своих будущих учеников не только по анкетным данным, но и в постоянном общении с ними. Теперь в клубе затрудняются сказать, кому принадлежит инициатива постоянной связи инструкторов с родителями, наставниками их подопечных на производстве, в общежитии. Главное, инициатива получила широкое распространение.

Эти связи помогают лучше узнать своего курсанта, — говорит инструктор Н. Кулешова. — Недавно побывала я в

общежитии, где живет курсант моей группы Анатолий Спиридонов. Он находится вдали от родителей, окончил городское производственно-техническое училище, ныне трудится на одном из предприятий слесарем контрольно-измерительных приборов. Каково же было мое удовлетворение, когда я узнала от команданта общежития о Спиридонове: аккуратный, дисциплинированный, вежливый, член бытовой комиссии общежития. Знать, как курсант ведет себя в быту, — немаловажная деталь для инструктора.

Перед началом вывозной программы в клубе проводятся родительские собрания. На них родители курсантов знакомятся с руководителями аэроклуба, инструкторами, получают представление об особенностях летного труда, о предполетном режиме. Такие собрания способствуют укреплению дисциплины, повышению качества летной учебы.

Составной частью деятельности аэроклуба является спортивно-массовая работа. Здесь гордятся своими воспитанниками, такими, как судья международной категории мастер спорта Ю. Тарасов, абсолютный чемпион мира заслуженный мастер спорта И. Егоров, чемпионка страны, награжденная знаком Почетного мастера спорта, С. Подольяк и многими другими.

А планы на 1980 год? Решено подготовить шесть мастеров и двух кандидатов в мастера спорта, 65 разрядников по самолетному спорту.

Это высокий рубеж, если вспомнить, что в 1979-м наши спортсмены-летчики и особенно парашютисты, заметил председатель клубного совета Н. Жупеев, выступили ниже своих возможностей: летчики заняли на зональных соревнованиях второе, парашютисты четвертое места. Для парашютистов это непростительно. Звено возглавляет мастер спорта И. Лузанин, имеющий на счету более 1500 прыжков. В коллективе, подтвердившем, кстати, звание коллектива коммунистического труда, много опытных спортсменов, за последние годы подготовлено более 20 мастеров спорта. В сборную страны были зачислены мастера спорта международного класса С. Родионова и Л. Хрипунова, мастер спорта Е. Виноградова. Более четырех тысяч прыжков на счету у инженера С. Храбрых. Она учится в аспирантуре, мало свободного времени, и все же не расстается с любимым парашютным спортом.

Командир звена называет в числе лучших парашютистов мастеров спорта А. Черствякова, В. Ключкина, кандидата в мастера спорта О. Ползникова. Вот только новую технику никак не можем получить, сетует он.

Много забот у авиационных спортсменов. Подготовка к соревнованиям, детальное изучение комплексов. Это и занятия по методике обучения фигурам и ведению ориентировки, выработка и изучение рекомендаций по безопасности полетов и парашютных прыжков во время соревнований, проведение тренировочных сборов...

Большие спортивные планы у авиамоделистов. График предусматривает участие в пяти городских, двух областных соревнованиях, двух зональных встречах и в розыгрыше первенства РСФСР. Куйбышевцы стремятся выступить и на всесоюзных стартах.

У них есть основания надеяться на успех. Так, в 1979-м сборные команды Куйбышевской области (спортсменов и юношей) заняли первые места в зональных соревнованиях, большинство стали чемпионами. Особенно отличился инженер В. Бильно, много помогавший молодым. Выполнили нормы мастеров спорта авиамоделисты К. Поляков, В. Решетов, О. Калинин, М. Макаров.

☆☆☆

Шел к концу обычный рабочий день. Вечерело. Инструкторы бережно укладывали в папки методические разработки, справочную литературу. А в классы шумной гурьбой входили курсанты. Преподаватели Д. Гончар, И. Варивада, инженеры В. Зубов, А. Комлев, штурман Г. Шаталов начинали наземные занятия.

Молодые сердца, вдохновленные подвигами героев-летчиков, мысленно были уже в воздухе. А на них все так же глядел с портрета на стене герой-летчик Вадим Иванович Фадеев.

Н. БАЛАКИН,
спец. корр. «Крылья Родины»
Куйбышев

Маршал авиации
А. ПОКРЫШКИН,
председатель ЦК ДОСААФ СССР,
трижды Герой Советского Союза

День Победы! Он навечно вошел в историю человечества. Его свет не только не меркнет с годами, но разгорается все ярче, освещая величие и значимость беспримерного всемирно исторического подвига советского народа.

Победа над гитлеровской Германией спасла нашу Родину от рабства, избавила Европу от коричневой чумы, коренным образом изменила лицо мира, способствовала укреплению позиций социализма и демократии, образованию мировой социалистической системы и ослаблению системы империализма. Победа высоко вознесла над Землей могущество нашей Родины — Союза Советских Социалистических Республик, убедительно доказала, что в мире нет такой силы, которая могла бы остановить поступательный ход исторического развития.

Великая Отечественная война была не просто столкновением противоборствующих сторон. Это была борьба противоположных социальных систем. Отражена была очередная и самая мощная попытка ударных сил международного империализма сокрушить первое в мире социалистическое государство.

Советский народ и его Вооруженные Силы под руководством славной Коммунистической партии нанесли сокрушительное поражение фашистской Германии и ее сателлитам, отстояли свободу и независимость социалистической Родины, осуществили великую освободительную миссию, с честью выполнили свой интернациональный долг. Неисчислимы жертвы, понесенные советскими людьми, тяжчайшие страдания и лишения, пережитые нашим народом в ходе войны, напряженный труд на фронте и в тылу увенчались полным торжеством над врагом. Это была победа советского общественного и государственного строя, доказавшего свое превосходство над отживающим капиталистическим строем. Мы победили потому, что вели войну справедливую, освободительную.

Первые дни мая, вот уже 35 лет вызывают в сердце каждого из нас особые чувства радостного подъема и воодушевления. Ни с чем не сравнимы переживания ветеранов Великой Отечественной войны, испытывающих огромное удовлетворение от сознания исполненного долга. Поистине — это праздник с седinou на висках.

Должен признаться, что не могу спокойно слушать замечательную песню «День Победы». Ее торжественная мелодия и исполненные глубокого смысла слова точно выражают чувства и мысли

всех, кто 1418 дней и ночей шел неимоверно тяжкими путями войны, кто своим ратным трудом, стойкостью, мужеством, боевым мастерством, подвигами, героизмом, кровью и жизнью — приближал День Победы.

Как он был от нас далек в те июньские дни 1941 года, когда вооруженные до зубов гитлеровские полчища вероломно и внезапно обрушились на нашу страну. Мы еще сами не представляли себе, сколько и каких испытаний выпадет на долю советского человека, сколько нам, летчикам, придется сменить аэродромов и мертв в планшетах — сначала с запада на восток, а потом с востока на запад... Но одно мы твердо знали с самого начала войны, с первого ее дня — враг будет разбит, победа будет за нами.

Миллионы советских воинов вели жесточайшие сражения, каких еще не знала история. На гигантском фронте — от Баренцева до Черного моря — не умолкал грохот, не угасало пламя сражения на земле, в небесах и на море. Ведомые родной Коммунистической партией, советские люди сплотились в единый боевой лагерь, грудью встали на защиту социалистической Отчизны. Героическая оборона Брестской крепости, Одессы, Севастополя, Ленинграда, повсеместная стойкость наших войск опрокинули гитлеровский план молниеносной войны. А битва под Москвой — первое крупнейшее поражение фашистских войск с начала второй мировой войны — развеяла миф о непобедимости гитлеровской армии.

Характерной чертой всех действий Советской Армии с первых до последних дней Великой Отечественной войны явился массовый героизм воинов всех родов войск. Летчики и пехотинцы, танкисты и моряки, артиллеристы и саперы проявляли непоколебимую стойкость, беспримерную храбрость и высочайшее мужество. Это был поистине всенародный подвиг, порождавший тысячи и тысячи героев.

В первые месяцы войны советским летчикам приходилось драться, как правду, с превосходящим по численности врагом, совершать по несколько боевых вылетов в день.

С первых же дней боев мы жили одним — нанести наибольшие потери врагу. Сколько подвигов совершалось ежедневно. Ценой своей жизни мой однополчанин, комсомолец летчик Яковлев обеспечил победу наших истребителей над большой группой «юнкеров». Командир эскадрильи коммунист Атрашкевич направил горячий самолет на колонну вражеских автомашин. Молодой, исключительно скромный летчик Березкин таранил «Фокке-Вульф-189».

В ходе сражений мы становились все более умелыми, искали и находили наилучшие тактические приемы и методы борьбы с сильным и коварным врагом. Мы, истребители, отрекались от многих устаревших приемов, разрабатывали новые, наиболее эффективные. С учетом боевого опыта в различных условиях родилась ставшая широко известной

формула победы в воздушном бою: высота — скорость — маневр — огонь!

Боевая зрелость советских летчиков и авиационных командиров особенно ярко проявилась весной 1943 года над Кубанью, где разгорелось одно из крупнейших воздушных сражений второй мировой войны. Стремясь удержать этот причерноморский район, фашистское командование направило на помощь своим сухопутным войскам до 1200 самолетов. В середине апреля сюда были переброшены крупные силы и советской авиации. Почти два месяца длилась битва в воздухе. Ее выиграла наша авиация. Противник потерял 1100 самолетов, из них 800 — в воздушных боях.

В своей замечательной книге «Малая земля» Леонид Ильич Брежнев вспоминает о тех днях: «Один за другим приехали три авиакорпуса из резерва Ставки. По мере подхода они вступали в бой. Прежде всего красноезвездные истребители закрыли небо над Малой землей. Густо обрушились бомбы на вражеские боевые порядки. Теперь бои шли при равных силах в воздухе, а затем превосходство перешло к нам, поскольку летчикам удалось разбомбить несколько аэродромов противника».

Наш гвардейский истребительный авиационный полк активно участвовал в этих сражениях. На наших полетных картах Малая земля была заштрихована красным карандашом. Мы, летчики, знали, что этот ничем не приметный с воздуха прибрежный участок земли обильно поллит кровью советских воинов. Дорогой ценой отобрал его у врага морской десант, возглавляемый майором Ц. Л. Куниковым. Мы должны были надежно прикрыть с воздуха защитников Малой земли и обеспечить действия своих бомбардировщиков и штурмовиков.

Вспоминается один из многих боевых вылетов. Рано утром восьмеркой вылетели мы для сопровождения Пе-2, которые двумя группами шли бомбить скопления пехоты и танков противника в балке у Мысхако. Одну из них прикрывал я со своим ведомыми, другую — звено Дмитрия Глинки.

На подходе к Цемесской бухте нас встретили «мессершмитты». Глинка сразу вступил с ними в бой. Моя группа продолжала сопровождать пикировщиков. Беспрепятственно отбомбившись, они стали разворачиваться над морем на обратный курс. Мы усилили наблюдение за воздухом, зная, что именно на развороте вражеские «охотники» чаще всего подавляют бомбардировщиков.

В это время на встречном курсе появилось несколько групп «юнкеров». У меня даже сердце сжалось от боли. Целая армада самолетов! Сколько бомб под крыльями этих хищников! И все они будут сброшены на головы защитников Малой земли. Нет, не бывает этому! Не задумываясь, веду свое звено в атаку. Стремительно налетаем на группу вражеских бомбардировщиков и открываем прицельный огонь. «Петляковы», сблизившись с «юнкерами», тоже вступили в бой. В одно мгновение все перемеша-

СВЕТ ВЕЛИКОЙ

лось. Образовался какой-то клубок из огня и металла. Гитлеровцы в конце концов не выдержали, беспорядочно сбросили бомбы и повернули назад. Пе-2, прекратив стрельбу, сомкнули строй, чтобы идти домой. Я пересчитал их. Все целы! Вот так бы и долететь до аэродрома! Но недалеко от нас уже появились «фоккеры», настоящее испытание еще только начиналось.

Вот уже снизу к двум приотставшим Пе-2 приближается пара «фокке-вульф». Резко перевожу самолет с переворотом в пикирование и захожу в хвост «фоккеру», второго атакует мой ведомый. Гитлеровцы не замечают нас, увлеченные преследованием бомбардировщиков. Теперь вопрос «кто кого» будет решать скорость и мастерство.

Наконец, «фокке-вульф» в прицеле, и я хлестнул по нему из всех пушек и пулеметов. «Фоккер» вдруг, перевалившись через крыло, пошел вниз. Провожая его взглядом: самолет врезается в море. От него остается лишь облачко дыма да круги на воде...

Догоняю своих бомбардировщиков уже над сушей. А совсем рядом в карусели воздушного боя крутятся десятки истребителей, вражеских и наших. Надо быть особенно внимательным. Правда, гитлеровцам сейчас не до нас. Все они скованы «яками», а на подходе в дымке различаю новую большую группу наших истребителей. Враг понес большие потери и отступил.

Битва в небе Кубани имела огромное значение в борьбе за господство в воздухе. В первый период войны советские Военно-Воздушные Силы, сохранив боеготовность, вели упорную борьбу с вражеской авиацией и нанесли ей большие потери в самолетах и летном составе. В контрнаступлении под Сталинградом, в воздушном сражении над Кубанью и в битве под Курском наша авиация последовательно нанесла ряд мощных ударов и разгромила важнейшие воздушные группировки противника, уничтожила его лучшие, наиболее подготовленные летные кадры. Летом 1943 года господство в воздухе на всем советско-германском фронте было уже полностью за нами.

Коренной перелом в соотношении сил в воздухе был обеспечен возросшим мастерством, отвагой советских авиаторов и героическими усилиями тружеников тыла, снабжавших фронт всем необходимым. В авиационные полки непрерывно поступали в нарастающем количестве новые и все более совершенные самолеты. Мне довелось во время войны быть на заводах, производивших первоклассное вооружение, и я видел, с каким воодушевлением, недосыпая и недожая, самоотверженно трудились рабочие, инженеры, техники. Фронт и тыл жили одной жизнью, единым стремлением — как можно быстрее разгромить врага.

Пользуясь всенародной поддержкой, ведомые Коммунистической партией Вооруженные Силы страны, в том числе и авиация, в ходе войны стали первоклассной военной организацией, имеющей

отличных солдат и офицеров, талантливых военачальников, современное вооружение. Все эти достоинства решающим образом сказывались на ходе и исходе крупнейших сражений. Битва под Москвой, Сталинградом, Орловско-Курская эпопея, сражения за Украину и Белоруссию вошли бессмертными страницами в боевую летопись Советской Армии.

Заключительные сражения Великой Отечественной войны явились подлинным триумфом нашего могущества и военного искусства. Они завершились полным разгромом и безоговорочной капитуляцией фашистской Германии.

Наш замечательный народ, народ-герой, народ-богатырь высоко поднял над планетой и победно пронес сквозь огонь военных лет овеянное славою ленинское знамя, знамя Великого Октября, знамя социализма. Великим организатором и вдохновителем народа, его Вооруженных Сил в борьбе с фашизмом являлась ленинская Коммунистическая партия Советского Союза. Она была поистине сражающейся партией: большая часть ее состава находилась в действующих частях и соединениях. Коммунисты шли в бой впереди на самых трудных участках. Своим личным примером они поднимали боевой дух масс, вели их на подвиги, вселяли твердую уверенность в победу. Партия сплотила все народы нашей страны в единую братскую семью, воспитала в советских людях драгоценные морально-боевые качества и прежде всего — животворный советский патриотизм.

Сыны всех советских народов проявили на полях сражений невиданный героизм, стойкость и самоотверженность. О подвигах летчиков написаны рассказы и повести, сложены стихи и песни. Среди прославленных авиаторов немало и воспитанников нашего оборонного Общества. Более тысячи летчиков — Героев Советского Союза начинали свой путь в небо с аэроклубных аэродромов.

Высокая идейность, нравственная чистота и достоинство солдат, офицеров и генералов наших Вооруженных Сил особенно ярко проявились при выполнении ими их великой освободительной миссии. Перед всем миром предстал благородный облик советского воина-освободителя, органически сочетающего в себе беспредельную любовь к социалистической Родине с глубоким уважением к другим нациям и народам. Недаром во многих странах высятся памятники иobelisks, воздвигнутые в честь советских воинов, избавивших народы от фашистского порабощения.

Все прогрессивное человечество отмечает в эти майские дни День Победы, воздает дань сердечной признательности советскому народу и его Вооруженным Силам, сыгравшим решающую роль в разгроме гитлеровских полчищ. Однако в мире активно действуют силы, которые пытаются вытравить из памяти народов ненависть к фашизму и благодарность Советскому Союзу за его неисчислимые жертвы, принесенные на алтарь

Победы. Они пускают в ход весь арсенал антисоветской пропаганды — фальсификации истории, ложь, клевету, провокации.

Империалистические заправилы во главе с Соединенными Штатами Америки в последнее время встали на позиции «холодной войны», развернули безудержную антисоветскую кампанию, раздувают новый тур гонки вооружений, создают угрозу всеобщему миру.

В этих условиях Коммунистическая партия и Советское правительство, последовательно и неуклонно проводя политику мира и разрядки международной напряженности, принимают все необходимые меры для защиты государственных интересов нашей Родины.

Овеянные славою побед Советские Вооруженные Силы ныне имеют все необходимое для достойного отпора любым агрессорам. Присшедшая в последние годы научно-техническая революция качественно изменила нашу Армию, Авиацию и Флот. Могучие ракетные войска стратегического назначения способны обрушить возмездие на голову агрессора в любой точке земного шара. Неизмеримо возросла боевая мощь Военно-Воздушных Сил, авиации ПВО страны. Постоянная высокая боевая готовность стала законом жизни каждого воина, всех частей и соединений. Вместе с Советскими Вооруженными Силами на страже интересов социализма зорко стоят братские армии стран — участниц Варшавского договора.

Неустанная забота Коммунистической партии об укреплении оборонного потенциала страны и совершенствовании Вооруженных Сил включает воспитание всех советских людей в духе беззаветной преданности Родине, постоянной готовности к ее защите, высокой бдительности. В решении этой задачи важная роль отведена нашему Добровольному обществу содействия Армии, Авиации и Флоту — одной из самых массовых организаций страны. Пропаганда ленинских заветов о защите социалистического Отечества, доблестных боевых традиций наших Вооруженных Сил, военная и техническая подготовка молодежи, развитие технических видов спорта — все формы работы ДОСААФ призваны всемерно способствовать воспитанию патриотов, сильных телом и духом, умелых и отважных наследников и продолжателей славы героев минувших сражений.

Тридцать пять лет советский народ живет, озаренный светом великой Победы. Он трудится, учится, строит, воздвигая величественное здание коммунизма, умножая богатство и славу Отечества. Мы знаем — во всем, что нас сейчас окружает, что мы имеем, чего добились за эти годы, отчетливо проявляются плоды Победы, одержанной в мае 1945 года. Не только ветераны Великой Отечественной войны, не только участники и свидетели тех исторических событий, но и все советские люди от мала до велика отмечают День Победы как один из самых знаменательных праздников. От поколения к поколению передается радость этого дня. И никогда не померкнет в веках бессмертный подвиг миллионов героев, живых и павших на полях сражений. Он будет жить в благодарной памяти народа, вдохновляя его, рождая великую энергию, зовя на новые подвиги во имя Родины.

ПОБЕДЫ

ПОДВИГ ОТЦОВ — КРЫЛЬЯ СЫНОВЕЙ

В эти светлые майские дни торжественно и празднично, в обстановке трудового и политического подъема отмечает советский народ 35-летие Победы над фашистской Германией. Вновь и вновь вспоминаем мы тех, кто тяжким ратным трудом, ценой жизни своей добывал в кровавых боях Победу. Вечны в памяти народной имена героев. Подвиги их бессмертны.

В нашей республике берегут память героев. В воздушных боях против фашистских захватчиков прославили свои имена и выпускники аэроклубов Белоруссии. За совершенные в фронтовом небе подвиги дважды удостоен высокого звания Героя Советского Союза воспитанник Минского аэроклуба С. Грицевец. 32 фашистских стервятника сбил дважды Герой Советского Союза П. Головачев. Путевку в небо он получил в Гомельском аэроклубе. Бессмертен подвиг белорусского летчика А. Горовца, сбившего в одном бою 9 вражеских самолетов...

Подвиги отцов — крылья сыновей. Сейчас в авиационных клубах республики занимаются спортсмены — летчики, парашютисты, планеристы, авиамоделисты, сыновья и внуки тех, кто мужественно и умело защищал на фронтах Великой Отечественной войны честь и независимость Родины.

За последние годы авиационные спортсмены Белоруссии добились значительных успехов. Много среди них мастеров своего дела, завоевавших победы на крупных соревнованиях.

В 1969 году пришла в Минский аэроклуб Валентина Яикова. Начала летать на спортивных самолетах, тренировалась много и упорно. Быстро росло мастерство спортсменки. В 1976 году Валентина стала чемпионкой мира, а еще через два года — абсолютной чемпионкой мира по самолетному спорту. В это же время сумела освоить и полеты на вертолетах, стала мастером спорта. Сейчас Валентина Яикова работает инструктором в Минском аэроклубе, успешно готовит молодых спортсменов.

В этом же клубе вырос и мастер спорта международного класса Евгений Фролов — победитель международных соревнований, обладатель кубка имени В. П. Чкалова, чемпион мира и Европы. Он кандидат в сборную команду СССР по самолетному спорту.

Вертолетный спорт в нашей республике сравнительно молод, но в авиационных клубах уже есть хорошо подготовленные спортсмены-вер-

толетчики, показывающие высокие спортивные результаты. Любит вертолетный спорт Вячеслав Иноземцев, заместитель начальника Минского аэроклуба по летной подготовке. Он мастер спорта, постоянно совершенствует умение, а свой опыт и знания передает молодым. Неоднократный чемпион республики, Иноземцев тренирует сборную команду БССР по вертолетному спорту. Под его руководством выросли вертолетчицы Людмила Данилевич и Раиса Лебедева. Спортивный стаж у них пока небольшой: Людя летает с 1974 года, а Рая — с 1975-го. Но за этот сравнительно короткий период они добились заметных успехов. Обе — кандидаты в сборную команду страны. В 1978 году Людмила стала абсолютной чемпионкой республики, а в 1979-м — бронзовым призером VII Спартакиады народов СССР. Раиса была серебряным призером на республиканских соревнованиях, бронзовым — на VII Спартакиаде.

Любителям авиационного спорта хорошо знакомо имя Владимира Гурного — заслуженного мастера спорта СССР, заслуженного тренера СССР, заслуженного деятеля культуры БССР, чемпиона Европы и мира по парашютному спорту.

— Трудно быть хорошим спортсменом? — спросил я как-то Владимира.

— Главная трудность в том, — ответил он, — чтобы уметь владеть собой, не давать себе расслабиться. И, конечно, надо очень любить свой спорт, быть преданным ему. Спорт — это повседневный труд, труд иной раз на грани человеческих возможностей. Без этого нельзя добиться победы, показать действительно высокие результаты.

Мы назвали несколько имен спортсменов старшего поколения. В авиационных клубах ДОСААФ республики немало молодежи, способной поддерживать и преумножать славные спортивные традиции старших товарищей — вертолетчики В. Филиппенко и Т. Кондрат из Витебска, парашютистки Г. Азаренок из Могилева, Е. Маракуца из Гомеля и многие, многие другие.

Неплохих результатов добились авиационные спортсмены Белоруссии на VII Спартакиаде народов СССР. Но мы понимаем, что успехи эти — не предел. Можно и нужно добиваться большего. И это дело не только самих спортсменов. Необходимо своевременно им помогать. Думается, что главную ставку надо делать на молодежь. Плохо, когда не замечают способных, перспективных спортс-

менов, не уделяют им должного внимания. Если способному спортсмену вовремя помочь, он сможет добиться многого. Не все шло гладко сначала у таких мастеров, как, например, И. Муковозчик или А. Литош, а сегодня эти авиамоделисты — чемпионы страны, которые могут поделиться накопленным опытом и с молодежью.

Советских спортсменов всегда отличало не только высокое мастерство, но и глубокая идейность, убежденность в правоте нашего дела. В повседневной работе со спортсменами мы не имеем права об этом забывать. Наши клубы, первичные организации ДОСААФ стремятся использовать все имеющиеся возможности для воспитания молодых на героических примерах недавнего прошлого. Условия для такой работы в Белоруссии неисчерпаемы. Белорусский народ чтит героев, не жалевших крови и самой жизни в боях с немецко-фашистскими захватчиками.

Недалеко от Минска, у поселка Радошковичи, стоит памятник Николаю Гастелло. Здесь он совершил бесстрашный подвиг, направив на колону гитлеровцев свой горящий самолет. В парке города Барановичи Брестской области воздвигнут памятник С. Грицевцу. У здания 65-й школы Минска возвышается памятник летчику Б. Окрестину. На примерах мужества и героизма прославленных асов воспитываются спортсмены-авиаторы.

Юношей и девушек, мечтающих заниматься авиационными видами спорта, очень много. Авиационных клубов для таких ребят явно не хватает. Поэтому было решено начать организацию спортивно-технических клубов. Эксперимент этот удался.

Первый такой клуб — парашютный — был создан в Бресте. Сама обстановка подсказала нам это. Дело в том, что Брест в настоящее время промышленный город. Здесь много фабрик, заводов, на которых работает в основном молодежь. Есть высшие и средние специальные учебные заведения, профессионально-технические училища.

Следует отметить, что горком партии поддержал нашу инициативу. Не стоял в стороне от этого полезного дела и горком ДОСААФ, возглавляемый энтузиастом оборонно-массовой работы Л. Варченко. Областной комитет ДОСААФ предоставил клубу три комнаты для парашютных классов.

Клуб организован на базе крупнейшего в городе электромеханического завода, который ему и помогает. За короткий время на заводе было

сделано все необходимое для подготовки спортсменов. Руководит клубом офицер запаса В. Шаревич. Есть один штатный и два общественных инструктора.

Работа идет успешно. В 1978 году здесь подготовили 110 парашютистов, которые совершили 2315 прыжков. 1979 год оказался еще плодотворней: 150 человек получили третий спортивный разряд, 65 — второй, 10 — первый. Два спортсмена выполнили нормы кандидата в мастера спорта, а один стал мастером спорта СССР. Стоит сказать, что результаты эти лучше, чем в нашем Витебском аэроклубе, где имеется парашютное звено и есть свои самолеты.

Команда Брестского клуба приняла участие в республиканских соревнованиях и заняла на них третье место. На его базе весьма успешно был проведен чемпионат БССР по парашютному многоборью. В дальнейшем предполагается проводить здесь тренировочные сборы республиканских команд.

Еще моложе Мозырский авиационно-технический спортивный клуб, которым руководит мастер спорта И. Грабовский. Ему еще нет трех лет. Но уже в 1978 году клуб подготовил 65 спортсменов-разрядников, выполнивших 1250 прыжков. Команда клуба в 1979 году участвовала в чемпионате республики по парашютному многоборью и в спартакиаде республики. Чемпионами спартакиады стали мастера спорта парашютисты Александр Носевич и Валерий Хегай.

Организовали этот клуб производственное объединение «Беларуськабель» и техническое училище № 84. А учебную базу предоставил Гомельский областной комитет ДОСААФ.

У Мозырского клуба хорошие перспективы. Здесь, как и в Бресте, много рабочей и учащейся молодежи. Кроме того, в городе есть все условия для расширения его деятельности. Есть бассейн, тир. Отличная трасса. Недавно побывавший в клубе тренер сборной команды страны по парашютному спорту В. Лапицкий сказал:

— Лучших условий для тренировок многоборцев я пока не видел.

Видимо, Мозырский клуб может стать местом тренировок сборных команд страны по парашютному многоборью.

В создании авиационных спортивно-технических клубов в крупных городах республики мы видим одно из важнейших условий расширения авиационных видов спорта. Начали мы эту работу с клубов парашютных, так как они не требуют таких капитальных затрат, как, скажем, самолетные. Сейчас изучаем возможности создания и планерных клубов.

Белорусские авиационные спортсмены полны желания ознаменовать год Ленинского юбилея и 35-летия Победы новыми спортивными достижениями. И для этого есть у нас все возможности.

В. САВИН,
председатель ЦК ДОСААФ
Белорусской ССР

Фотодокументы далеких военных лет. И сегодня, спустя годы после Великой Победы, они волнуют нас, рассказывая о неповторимом, суровом и героическом времени, о тяжелых испытаниях, выпавших на долю народа-богатыря, о подвигах лучших его сынов.

Фото М. РУНОВА и Б. ВДОВЕНКО, военных фотокорреспондентов, ветеранов Великой Отечественной войны. Публикуются впервые.



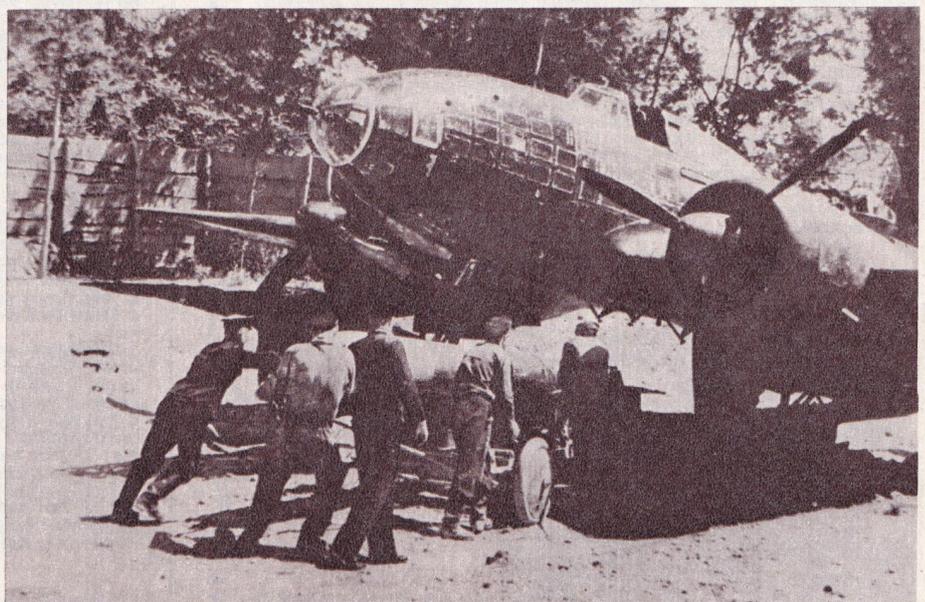
Фотолетопись огненных лет 1941



Первые дни блокады Ленинграда.

Летчики-истребители А. Соколов и Г. Онуфриенко, в начале 1942 года ставшие Героями Советского Союза.

Аэродром на Кавказе. Подготовка к боевому вылету дальнего бомбардировщика Ил-4.



АВИАТЕХНИК

Мы вместе прибыли на фронт,
я — младший лейтенант,
он — в том же звании пилот,
такой же синий кант.

А через год
(то срок большой
на боевом пути),
а через год

он был старшой,
и орден на груди.

Я по ночам
чинил мотор

ему в любой мороз.
Одет с иголки майор,
я — в масле весь насквозь.

К концу войны —
полковник он,
да с Золотой Звездой,
на мне —

былой комбинезон
с медалочкой одной.
Победа скоро.

Скоро мир.
Подходит май в цвету.
Пилю из жести,

командир,
холодную звезду.

Под целлулоид завожу
Я твой живой портрет...
И вот с семьей твоей

дружу
десяти мирных лет.

Сквозь память давних канонад,
былое пригубя,
я, техник — младший лейтенант,
я помню, что тебя.

ИВАН ШАХИН...

ТЕХНИКА не подведет, если ее готовил Шахин. Так говорят в нашем клубе о коммунисте, ветеране Великой Отечественной войны и труда технике-бригадире Иване Григорьевиче Шахине, более тридцати лет обеспечивающем безотказную работу материальной части самолета.

С авиацией он породнился в годы тяжелых испытаний, нависших над нашей Родиной. В качестве авиационного механика обслуживал на фронтовых аэродромах многие типы военных самолетов, и всегда они летали надежно. После окончания ратной службы прибыл на родину В. И. Ленина, поступил на работу в Ульяновский аэроклуб, да так поныне и остался в нем.

За многолетний честный труд И. Шахин много раз поощрялся. Награжден общесоюзным знаком «Ударник 10-й пятилетки», многие годы он ударник коммунистического труда. Его портрет занимает достойное место на доске Почета. В нынешнем году И. Шахин взял повышенные социалистические обязательства — сдать весеннюю зачетную сессию на отлично, не иметь отказов авиационной техники, удерживать звание «Отличный самолет». Это обязательство выполнено. Богатый опыт И. Шахин передает молодым специалистам, проявляя при этом чуткое отцовское отношение и своему подопечному. В аэроклубе благодарны своему учителю, наставнику техник самолета И. Черяков, инженер технико-эксплуатационной службы А. Гоголев, сам ставший уже наставником, и многие другие.

В. ГЛОТОВ,
инженер аэроклуба

Ульяновск

Фото В. ТИМОФЕЕВА



О ДОЛГЕ ВОИНСКОМ

ВETERАНЫ — МОЛОДЫМ

«Советские воины должны глубоко сознавать свой долг по обеспечению мирного труда советского народа, защите дела мира и социализма».

(Из Постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы».)

«Долг — превыше всего»... «Это наш долг»... «Будь верен долгу»...

Как часто каждый из нас с самого раннего детства, едва осознав себя человеком, слышал и слышит эти слова. Их говорили мать и отец в семье, учитель в школе, бригадир на заводе, командир в армии. Слова эти, преисполненные глубокого смысла, мы взволнованно произносили и сами, в торжественный час принятия военной Присяги.

В долге перед обществом заключена самая глубокая моральная связь — зависимость человека от окружающей социальной среды. Долг предполагает готовность не на словах, а на деле исполнить требования общества. Он несовместим с пассивной благонамеренностью, доброй волей без дела.

«Ничто так не возвышает личность, — говорилось на XXV съезде КПСС, — как активная жизненная позиция, сознательное отношение к общественному долгу, когда единство слова и дела становится повседневной нормой поведения. Выработать такую позицию — задача нравственного воспитания».

Характеризуя известного революционера Н. А. Алексеева, В. И. Ленин писал, что это «замечательно добросовестный к исполнению своего долга товарищ».

Общественный долг побуждает человека отдавать все силы, знания, способности самому справедливому делу — построению нового общества.

В этих коротких заметках мне хочется, дорогие мои юные друзья, читатели журнала «Крылья Родины», поразмышлять вместе с вами о воинском долге.

★★★

Мы — страна мирного созидательного труда. Мы никому не угрожаем, ни на кого и никогда не собирались и не собираемся нападать. Слово «Мир» на всю планету прозвучало в первом ленинском Декрете после победы Октября. Наша партия всегда следовала и будет следовать этому ленинскому завету. Однако агрессивные силы империализма не оставляют нас в покое. Поэтому партия проявляет постоянную заботу об укреплении обороноспособности страны. Но никогда ранее советский воинский долг по защите Отечества не измерялся такой высочайшей мерой ответственности, как в настоящее время. Его возросшие требования диктуются агрессивностью империалистов и ленинских гегемонистов, характером современной военной техники и оружия.

Конституционное положение о защите социалистического Отечества конкретизировано в статьях об обязанностях граждан СССР. Статья 62 определяет защиту Отечества как священный долг каждого советского гражданина.

Сознание воинского долга не является врожденным качеством человека. Оно воспитывается, формируется под влиянием всего образа жизни. Как подчеркивалось на XXV съезде КПСС «утверждение в сознании трудящихся, прежде всего молодого поколения, идей советского патриотизма и социалистического интернационализма, гордости за Страну Советов, за нашу Родину, готовности встать на защиту завоеваний социализма, было и остается одной из важнейших задач партии».

Процесс всестороннего развития личности, ее нравственное совершенствование может быть плодотворным и эффективным только в том случае, если этот процесс базируется на глубоком усвоении научного мировоззрения. Его основу составляет марксистско-ленинская теория. На этом прочном фундаменте партия строит дело коммунистического воспитания, как и всю свою революционно-преобразующую деятельность.

Идеально закаленный человек не только разумом, но и сердцем предан коммунистическим идеям и видит высший смысл своей жизни в борьбе за их осуществление.

Только человек, овладевший научным мировоззрением, способен воспринять требования коммунистической морали как необходимое выражение интересов всего общества и вместе с тем каждого его члена. С другой стороны только человек, в плоть и кровь которого вошли принципы коммунистической морали, может стать сознательным и активным строителем и защитником нового общества.

Понимание высоконравственной сущности воинского долга по защите социалистического Отечества, необходимости безупречного его выполнения способствует изучению Конституции СССР, ее положений о правах и

свободах граждан страны, о неотделимости их осуществления от исполнения обязанностей перед обществом. В свою очередь такое понимание обуславливает осознанное отношение к ратному труду, когда воин выполняет возложенные на него обязанности не только по долгу, но и по совести, по внутреннему побуждению, отдавая им все силы своего ума и сердца, а если потребуется, свою кровь и жизнь.

Идейные убеждения придают непреодолимую моральную силу воину: за уставными требованиями, приказом командира он видит большие задачи армии. Идейно убежденного воина не страшит суровость армейской жизни и тяжесть ратного труда. В свою очередь безыдейность — родная сестра расхлябанности, недисциплинированности, нечестного отношения к службе.

Об этом убедительно говорит и богатый боевой опыт Советских Вооруженных Сил. Во время Великой Отечественной войны мне много раз приходилось водить на задания группы грозных штурмовиков Ил-2. На многочисленных примерах я могу показать, что когда летчики точно следовали приказу командиров, строго соблюдали предписанное каждому место в строю и установленный порядок действий, задачи выполнялись успешно.

Если же кто-то отступал от требований, то сразу создавались большие осложнения. Помните, как во время одного боевого вылета в период сражения на Орловско-Курской дуге мне было поручено возглавить большую группу штурмовиков. Фашистские истребители неотступно шли за нами. Они ждали, что кто-то из нас при подходе к цели или после выполнения боевого задания, вследствие естественного желания поскорее покинуть воздушное пространство над территорией противника, начнет увеличивать скорость. Тогда неминуемо растянется строй, нарушатся боевой порядок и взаимодействие. Но все советские летчики точно и неукоснительно выдерживали параметры полета и свое место в боевом строю. Фашистам не удалось помешать нам нанести сокрушительный удар по их войскам и без потерь вернуться на свой аэродром.

Летом 1943 года в наш гвардейский штурмовой авиаполк пришел молодой летчик, комсомолец младший лейтенант Николай Пургин. Через огненные завесы врага, тяжелые воздушные бои прошел он до победного мая 1945 года. Закончил войну в небе над Берлином и Прагой. Девять раз фашистские снаряды прерывали его полет, тяжело ранили самолет. Летчик садился на вынужденную, падал с самолетом на нейтральную полосу, прыгал с парашютом, на ходу заживлял раны и каждый раз возвращался в боевой строй. Любовь к Родине, верность воинскому долгу, жгучая ненависть к врагу вела его через все испытания. В боях возмужал и окреп юноша, превратился в грозного воздушного бойца, сделал сотни боевых вылетов. В конце войны коммунист старший лейтенант Пургин стал Героем Советского Союза.

И сегодня генерал-майор авиации Николай Иванович Пургин — в боевом строю защитников советского неба. Он учит молодых летчиков непоколебимой верности своему священному долгу, любви к Родине и ненависти к ее врагам. Когда размышляешь над судьбой этого человека и сотен тысяч таких, как он, патриотов, невольно вспоминаются слова известного советского писателя Алексея Толстого: «Родина наша — колыбель героев, огненный горн, где плавятся простые души, становясь крепкими как алмаз и сталь».

Большое значение для формирования высокого сознания воинского долга и неукоснительного стремления к его образцовому выполнению имеет личный пример старших. Больше чем всякие прокламации и конференции, учит живой пример, утверждал не раз В. И. Ленин.

Никакими формами, никакими предписаниями и правилами невозможно искусственно заменить влияние личности. Довелось, друзья, и мне за время службы в авиации встречать людей, оказавших огромное влияние на мое становление. Одним из них был заместитель командира нашего полка по политчасти гвардии майор Сергей Фролович Мельников. Умудренный большим партийным и жизненным опытом, тонкий психолог и отличный летчик, он учил нас словом и делом. Был немногословен и, когда случалось оказываться в тяжелых условиях, говорил: «Знаю и вижу, что трудно. Но — надо! Будешь делать, как я. Полетим вместе». Однажды группа в 10 Ил-2, которую он вел, встретила 80 самолетов противника. Майор не дрогнул, не отвернул, а смело повел всех нас в атаку. И мы победили, сбив 10 Ю-87. А главное — не дали противнику нанести бомбовый удар по нашим войскам.

Гвардии майор С. Ф. Мельников не дожидаясь победы, но он жив в нашей памяти, в наших сердцах. Он и сегодня учит меня и других своих боевых соратников — однопольчан, ходивших с ним в бой крыло в крыло, учит жизни, службе, верности партийному и воинскому долгу.

В воспитании молодежи в духе верности священному долгу защитника социалистического Отечества важная роль принадлежит самой ратной службе и подготовке и ней. «Советские Вооруженные Силы — это не только школа боевого мастерства, — говорит член Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР, Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов, — но и хорошая школа идейной и физической закалки, дисциплинированности и организованности. Воинская служба закаляет молодой, часто еще не окрепший характер, дает юношам технические и профессиональные знания, учит коллективизму, стойкости, выдержке».

Большую роль в подготовке молодежи к воинской службе играют организации ДОСААФ. В оборонном Обществе молодой гражданин Страны Советов получает возможность овладеть начальными военными знаниями, основами боевой техники. Здесь, в учебных классах, на аэродромах аэроклубов, в школах ДОСААФ формируется активная жизненная позиция юноши, зреют нравственные качества будущего защитника Родины, приобретаются начальные практические навыки, необходимые солдату.

Все мы только что торжественно отметили 110-ю годовщину со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Ленинский завет о защите социалистического Отечества мы воспринимаем как свой высший нравственный долг. В суровые годы Великой Отечественной войны советские воины проявили на полях сражений массовый героизм. Свыше 11 тысяч их удостоены были звания Героя Советского Союза, в том числе около 3 тысяч — авиаторы. Орденами и медалями награждено более 7 миллионов человек. Полкам и дивизиям Вооруженных Сил СССР было вручено 10900 орденов и медалей. Новое поколение наследников славы героев войны несет достойно свою службу под боевыми Знаменами Советских Вооруженных Сил.

О глубоко понимании высокой общественной значимости ратного труда, священного долга защищать Отечество свидетельствует и наличие целых династий, представители которых посвящают свою жизнь профессии военного летчика, инженера, техника, штурмана. В предвоенные годы в Тамбовском училище летчиков командиром эскадрильи служил майор В. Землянский. Поздней осенью 1941 года он возглавил штурмовой авиаполк. Восьмого августа 1942 года в бою под Сталинградом коммунист Землянский повторил подвиг капитана Н. Гастелло, за что был удостоен звания Героя Советского Союза посмертно. Ныне в училище служит его сын подполковник А. Землянский, военный летчик 1-го класса.

В гвардейском истребительном авиационном Проскуровском полку имени Ленина Московского комсомола служит гвардии майор Александр Бокач. Он военный летчик 1-го класса, мастер высшего пилотажа. Его отец Борис Васильевич в период войны был командиром истребительного авиаполка, сбил лично 7 самолетов противника, награжден 6 орденами и 20 медалями. Летчиками были и оба брата отца. Один из них, младший лейтенант Василий Васильевич Бокач. Он в грозные дни и ночи 1941 года защищал небо Москвы, отличился уже во время отражения первого налета авиации противника на советскую столицу, за что награжден орденом Красного Знамени. Сегодня гвардии майор Александр Бокач подымает в воздух стремительный краснозвездный истребитель с того же аэродрома, с которого взлетали его отец и дядя, уходили в грозное небо войны к славе и бессмертию героические защитники советской столицы.

Сыновья приходят на смену отцам. В одной из авиационных частей ордена Ленина Московского военного округа более 10 лет служил военный летчик 1-го класса подполковник Анатолий Павлович Росляков. А когда он ушел на заслуженный отдых, его место в боевом строю занял сын — летчик-инженер лейтенант Юрий Росляков. Другой сын — Игорь стал курсантом одного из высших военных авиационных училищ летчиков.

Встают в строй воздушных бойцов и представители третьего поколения авиационных династий. В тяжелых боях летом 1941 года пал смертью храбрых летчик-истребитель Иван Васильевич Прокопов. Ныне в Военно-Воздушных Силах служит его сын и внук.

Сыновья и внуки несут дальше эстафету верности своей социалистической Родине.

Хочу добавить еще вот что. Долг — понятие классовое. Буржуазные идеологи тоже говорят и пишут о долге, а буржуазные военные деятели не прочь демагогически использовать это понятие, но в своих корыстных целях.

Характерно, что в современных армиях капиталистических государств почти не применяется само понятие «сознание долга». Ведь иначе трудно замаскировать участие империалистической военщины в подавлении революционного и национально-освободительного движения, оправдать военное вмешательство в дела независимых государств, участие в различных агрессивных акциях. Воспитание солдата буржуазной армии основывается на антикоммунизме, национализме, расизме. Именно это позволяет воспитывать людей типа американского лейтенанта У. Колли, руководившего уничтожением всего населения вьетнамской деревни Сонгми, формировать чилийских «горилл» и израильских убийц в военных мундирах. Жестокость, а не мужество, страх, но не героизм, вероломство вместо благородства характеризуют черты солдат империалистической армии.

Социалистический воинский долг выражает священную обязанность обеспечивать безопасность нашего Отечества, защиту завоеваний Октября, дела Мира.

Общеизвестны ленинские слова, обращенные к красноармейцам. «Вам выпала великая честь с оружием в руках защищать святые идеи...».

Советские воины, верные великому ленинскому завету, выполняют свой ратный долг мужественно и умело, с достоинством и честью, как велит присяга, как учит партия.

Генерал-полковник авиации
М. ОДИНЦОВ,
дважды Герой Советского Союза,
заслуженный военный летчик СССР

Варшавский Договор — оборонительный союз братских социалистических государств, союз нового социалистического типа глубокими интернациональными историческими корнями связан с победой советского народа и его героических Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне.

Значительная роль в разгроме немецко-фашистских войск и освобождении народов Европы от фашизма, в укреплении обороны социалистического лагеря принадлежит и Военно-Воздушным Силам, которые в тесном взаимодействии с сухопутными войсками и Военно-Морским Флотом принимали активное участие во всех операциях Советской Армии, а также проводили и самостоятельные воздушные операции. ВВС СССР сыграли главную роль в разгроме авиации фашистской Германии.

На завершающем этапе войны крылом к крылу с советскими авиационными частями и соединениями против фашизма сражались и авиачасти Польши, Чехословакии, Румынии, Болгарии, Югославии, а также летчики свободолюбивого французского народа, внося свой вклад в общее дело Победы.

Вооруженные и подготовленные к боевым действиям с помощью Советского Союза национальные авиационные части и соединения по договоренности между правительствами дружественных стран и военным руководством Советского государства передавались в оперативное подчинение командующих воздушными армиями Советских ВВС. Так, ВВС Польши на протяжении всего периода совместных боевых действий оперативно подчинялись командующему 16-й воз-

взаимодействие и наладить взаимную информацию, командующие направляли в штабы ВВС союзных держав и их авиационные соединения свои оперативные группы или авиационных представителей (советников).

В послевоенный период усилиями коммунистических и рабочих партий, правительств государств-участников Варшавского Договора и с помощью Советского Союза, заботящегося об усилении союзных армий, Военно-воздушных сил, повышении их боевой мощи, авиация дружественных стран сделала крупный шаг в своем развитии. На смену самолетам с поршневыми двигателями пришла качественно новая реактивная авиационная техника.

Ныне страны-участницы Варшавского Договора — это авиационные государства. Военно-воздушные силы Объединенных Вооруженных Сил — это грозный и мощный вид Вооруженных Сил. Основу их составляют реактивные самолеты, оснащенные современным вооружением, средствами обнаружения противника и управления огнем, новой навигационной аппаратурой. Благодаря этому авиация приобрела такие высокие, необходимые для успешных действий качества, как всепогодность и круглогодичность боевого применения, способность эффективно преодолевать и прорывать систему противовоздушной обороны противника, наносить удары по его глубокому тылу, обеспечивать и удерживать господство в воздухе, решать многие другие задачи.

Обладая ударной мощью, Военно-воздушные силы способны влиять на исход крупных операций как на сухопутных, так и на морских театрах военных действий.

**Генерал-полковник авиации А. КАТРИЧ,
Герой Советского Союза,
заместитель Главкома Объединенными
вооруженными силами стран — участниц
Варшавского Договора по ВВС**

КРЫЛОМ

душной армией 1-го Белорусского фронта. Польские летчики в сентябре 1944 года оказали неоценимую помощь воинам и населению восставшей Варшавы. Позже 4-я смешанная авиационная дивизия осуществляла эффективную поддержку 1-й армии Войска Польского в Варшавской операции и в Померании. В Берлинской операции 1945 года наряду с 4-й смешанной авиационной дивизией участвовал 1-й смешанный авиакорпус, состоявший из 2-й штурмовой и 3-й истребительной авиационных дивизий.

1-й Чехословацкий истребительный авиационный полк, сформированный в июне 1944 года, участвовал в боевых действиях в составе 2-й воздушной армии. В дальнейшем на территории СССР была создана, вооружена и обучена 1-я чехословацкая смешанная авиационная дивизия, в состав которой входили два истребительных полка и один штурмовой, вооруженные самолетами Ла-5 и Ил-2. Эта дивизия входила в 8-ю воздушную армию. С апреля 1945 года дивизия участвовала в освобождении Остравы, Отавы и чешского Гешина.

В ходе боевых действий по освобождению Румынии зародилось и крепло боевое содружество советских и румынских ВВС. 1-й румынский авиакорпус входил в состав 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта. Советские и румынские летчики в большинстве случаев базировались на одних аэродромах, тесно взаимодействовали при выполнении боевых задач. Особенно эффективны были их действия в ходе наступления 27-й советской и 4-й румынской общевойсковых армий и 6-й советской танковой армии на Клужском направлении.

Болгарская воздушная эскадра входила в состав 17-й воздушной армии 3-го Украинского фронта и внесла достойный вклад в освобождение Болгарии от немецко-фашистских оккупантов.

Народные армии и их Военно-воздушные силы участвовали в освобождении не только своих, но и соседних стран. Так, румынские воины вместе с советскими войсками вели бои против гитлеровцев на территории Югославии и Венгрии, югославские — в Венгрии, чехословацкие — в Польше.

Управление авиацией (советской и союзной) командующие воздушных армий осуществляли централизованно. Чтобы добиться единства в понимании задач, обеспечить тесное

Значительный удельный вес в них занимает фронтовая авиация. Оснащение авиационных частей современными самолетами, несущими на борту ракеты различных классов и авиабомбы, позволяет фронтовой авиации решать широкий круг задач по прикрытию и поддержке сухопутных войск.

Истребительная авиация ПВО каждого из государств-участников Варшавского Договора, вооруженная всепогодными истребителями-перехватчиками с мощным ракетным оружием, способна перехватывать и уничтожать самолеты и крылатые ракеты противника в широком диапазоне высот, в любых метеословиях, в любое время суток. Истребители обеспечивают перехват и уничтожение самолетов-носителей, управляемых ракет класса «воздух—земля» до рубежа их пуска.

Боевые вертолеты стали мощным огневым средством в поддержке сухопутных войск.

В целом Военно-воздушные силы армий государств-участников Варшавского Договора обладают высокой мобильностью и маневренностью, позволяющей быстро переносить усилия авиации с одних направлений на другие, способностью проникать в тыл противника и воздействовать на его объекты, применять различные средства поражения, радиоэлектронной техники в любых условиях погоды, времени года и суток, наносить внезапные удары с воздуха по стационарным и малоразмерным подвижным целям.

Благодаря самоотверженным усилиям народов дружественных стран в некоторых из них создана своя авиационная промышленность. По зову коммунистических и рабочих партий десятки тысяч человек приняли участие в строительстве авиационных заводов и ремонтных органов авиационной техники и вооружения.

Всеми своими свершениями, нынешней боевой мощью ВВС обязаны мудрому руководству коммунистических и рабочих партий государств-участников Варшавского Договора, 25-летие создания которого достойно, вместе со всеми воинами Объединенных вооруженных сил встречает личный состав Военно-Воздушных Сил.

Боевое содружество ВВС, зародившееся и окрепшее в боях с фашистами, выдержало испытание временем. Сегодня оно продолжает развиваться, укрепляться по многим направле-

ниям и является одним из важнейших факторов, способствующих дальнейшему повышению боевой готовности Объединенных вооруженных сил.

Высокая боевая готовность является главным и определяющим показателем мощи ВВС социалистического содружества. Совершенствование боевой готовности авиации — процесс непрерывный, постоянно развивающийся и совершенствующийся. В нем не может быть предела. Поскольку постоянно развивается и усложняется военное дело, авиационная техника и вооружение, прицельно-навигационные системы и их электронное оборудование, постольку растут требования и к боевой выучке, организованности и дисциплине.

Опыт истории учит, что в укреплении оборонной мощи социалистических государств нельзя отставать от требований времени. Нам хорошо известно, что США и их союзники по агрессивным блокам содержат сильные группировки тактической авиации на всех театрах военных действий, постоянно обновляют самолетный парк, совершенствуют систему ПВО. Все это свидетельствует о том, что ВВС в агрессивных планах империалистических государств занимают важное место, и страны-участницы Варшавского Договора, конечно, не могут безучастно смотреть на усиления натовских милитаристов. Укрепление своей обороноспособности, своих Вооруженных Сил, проявление высокой бдительности — постоянная забота наших народов.

Еще в 1970 году на разборе войсковых маневров «Двина» Л. И. Брежнев по этому поводу говорил следующим: «Мы имеем теперь хорошую технику. Но, как известно, живем мы

К КРЫЛУ

в век научно-технического прогресса, когда оружие совершенствуется так стремительно, что подчас даже не за год, а в более короткие сроки создаются новые образцы и системы. Застой в этой области может быть чреват большими последствиями».

Коммунистическими и рабочими партиями воспитаны тысячи летчиков, инженеров, техников и других авиационных специалистов, беспредельно преданных делу социализма и коммунизма. Их успехи в покорении пятого океана с гордостью приветствуют народы мира, их героизм и мастерство по достоинству оцениваются правительствами.

Авиационные специалисты ВВС дружественных стран — замечательные мастера своего дела, в совершенстве владеющие современным оружием и сложной боевой техникой. Воспитанные в духе марксизма-ленинизма, беспредельно преданные своему народу, они с честью и достоинством выполняют свой патриотический и интернациональный долг. Это люди неумной энергии и завидного трудолюбия, мужественные воины, умеющие любое дело доводить до конца. Они непрерывно совершенствуют свое боевое мастерство, повышают боевую готовность, укрепляют интернациональное единство и готовы в братском союзе выполнить поставленные перед ними сложные боевые задачи по защите своих социалистических Отечеств.

Для примера приведем истребительную эскадрилью ВВС ННА ГДР, где командиром Ганс Буханич. Майор Буханич, коммунист, первоклассный летчик, выпускник Военно-Воздушной Краснознаменной, ордена Кутузова академии имени Ю. А. Гагарина.

Эскадрилья майора Буханича оснащена новейшей советской авиационной техникой. В ходе посещения войск Генеральным секретарем ЦК СЕПГ, Председателем Госсовета ГДР товарищем Эрихом Хонекером, летчики продемонстрировали свое высокое летное мастерство.

Опираясь на достигнутые результаты летной и боевой подготовки, личный состав эскадрильи поставил себе целью в честь 35-й годовщины освобождения немецкого народа от гитлеровского фашизма славной Советской Армией и 25-летия заключения Варшавского Договора добиться еще более высоких показателей, направленных на усиление боевой

мощи и боевой готовности ВВС. Их задача: боевые стрельбы по наземным и надводным целям, перехват воздушных целей выполнять только с оценкой «отлично».

Одним из передовиков в этом начинании является летчик, заместитель командира эскадрильи по политической части майор Герман Бётгер.

Полк, в котором служат Буханич и Бётгер, дружит с соседним авиационным полком ВВС Группы советских войск в Германии. Дружба имеет хорошие традиции. Встречаясь, летчики и техники обмениваются опытом по вопросам повышения эффективности политического воспитания, летной и боевой подготовки, укрепления дисциплины. Крылом к крылу летчики дружественных частей несут боевое дежурство на границе со странами блока НАТО, защищают воздушное пространство социалистического лагеря.

Высокое летное мастерство и морально-боевые качества летного состава в сочетании с первоклассной техникой, которой оснащаются авиачасти, превращают авиацию союзных армий в силу, способную гарантировать неприкосновенность воздушных границ и мирный труд братских народов.

Большинство авиационных частей строит учебу так, чтобы полностью использовать боевые возможности техники, поражать противника на больших дальностях, с первого выстрела, пуска, захода, в полной мере использовать скоростные, высотные, маневренные и другие качества авиационных комплексов.

Высокая боевая выучка авиационных подразделений и частей, подготовка командиров и штабов лучше всего достигается на летно-тактических, авиационных учениях и учениях совместно с сухопутными войсками и силами флота, когда они проводятся в обстановке, максимально приближенной к боевой, без послаблений и упрощенчества.

В ходе учений авиационные командиры и штабы совместно с командирами и штабами других видов вооруженных сил настойчиво учатся оценивать обстановку, быстро принимать смелые обоснованные решения, доводить их в короткие сроки до подчиненных и твердо проводить в жизнь, действовать слаженно, оперативно, как единый и цельный организм.

В процессе тактических и авиационных учений, учений с сухопутными войсками и силами флота изыскиваются новые, наиболее эффективные способы боевых действий подразделений, частей, способы применения штатного вооружения, совершенствуется тактика всех родов авиации и сухопутных войск, их организационная структура.

Особое внимание уделяется совершенствованию взаимодействия авиации с сухопутными войсками, отработке способов организации взаимодействия с ПВО сухопутных войск и ПВО стран. Непрестанно ведется поиск и отработка способов совместных действий различных родов авиации при выполнении задач в сложных условиях боя и операции.

☆☆☆

В настоящее время в авиации дружественных армий в разгаре боевая учеба. Днем и ночью в различных условиях выполняют учебно-боевые задачи экипажи, подразделения, части. Большинство авиационных полков ВВС государств-участников Варшавского Договора к 25-й годовщине добились высоких показателей в боевой и политической подготовке, освоении новой авиационной техники, воспитании и обучении летного состава, обеспечении безаварийной летной работы. Важным требованием времени является то, что учеба, полеты проводятся в обстановке, приближенной к боевой, исключая послабление и упрощенчество, малейшее проявление неорганизованности.

В юбилейном году — 25-летия создания организации Варшавского Договора — у личного состава ВВС армий стран социалистического содружества впереди напряженная пора полетов, летно-тактических учений.

То, что удовлетворяло вчера, сегодня — пройденный этап. Вот почему для авиационных командиров, штабов и политорганов присуще чувство нового, умение видеть перспективы развития военного дела, замечать и поддерживать все передовое, что рождается в теории и практике подготовки Военно-Воздушных Сил.

Воины-авиаторы союзных армий, сплоченные в единую интернациональную семью, всегда начеку, надежно охраняют воздушные рубежи, совершенствуют свое боевое мастерство и постоянно готовы дать сокрушительный отпор любой агрессии, откуда бы она ни исходила.



Фотолетопись огненных лет

Связной самолет У-2.

В полку Героя Советского Союза А. Юмашева (слева направо): старший лейтенант З. Плотников, полковник А. Юмашев, капитан Е. Гимпель, младший лейтенант С. Селищев.

1942



Этот снимок сделан в дни обороны Севастополя. Аэродром, где базировался 7-й авиационный истребительный полк. МиГ-1 вернулся из боевого вылета.



Это было в феврале 1945 года, во второй половине дня. Командир полка гвардии подполковник М. В. Кузнецов, объяснив наземную обстановку, сказал:

— Полетим на свободную охоту в составе шестерки, я с Пенязем, ты со своим звеном. Задача прежняя, штурмовка наземных войск.

Наш 106-й гвардейский истребительный авиаполк стоял в это время на аэродроме Шпротау, в семидесяти километрах восточнее Нейссе. А на Нейссе, в районе населенных пунктов Форст и Губин, готовясь форсировать реку, собирались наши войска. Огромное количество войск, не менее армии.

Сюда же, стремясь им помешать, стягивались войска противника. Они спешили. Шли по всем дорогам, идущим с запада: шоссейным, грунтовым, проселочным. А мы, авиаторы, стремясь их задержать, наносили по ним штурмовые удары. Бомбили, беря под крыло Як-1 по две небольшие 25-килограммовые бомбы, расстреливали из пушек и пулеметов. Каждый день совершали по несколько вылетов.

И вот летим снова. Солнце уже на юго-западе, но нам не мешает, оно впереди слева. Идем на небольшой высоте. Чтобы не ошибиться в расчетах, командир ведет нас не строго на Форст, лежащей на Нейссе, не с курсом на запад, а немного правее. Выйдя на Нейссе между Форстом и Губином, мы развернемся влево, выйдем на Форст, и все дороги, которые нам нужны, — перед нами.

Идем. Впереди командир с Алексеем Пенязем. Рядом со мной — Константин Звонарев, чуть в стороне Василий Симакин и Константин Беспалов. Что из себя представляет наша шестерка? Командир Михаил Васильевич Кузнецов, опытный, известный на фронте летчик, Герой Советского Союза. На его боевом счету около двадцати вражеских самолетов. Забегая вперед, скажу: до конца войны он еще увеличит свой боевой счет, получит вторую Золотую Звезду Героя; после войны, закончив академию, будет начальником авиационного училища, станет генералом. Но пока он подполковник, а мы — состав этой группы — лейтенанты, молодые по возрасту, однако тоже опытные, каждый имеет свой счет — от пяти до восьми сбитых самолетов противника, все награждены орденами.

Мое звено зарекомендовало себя при сопровождении «килов». На нашем счету более сотни сопровождений и ни единой потери. После встреч с летчиками-штурмовиками на земле у нас болят бока и спины — так крепко, по-братски они нас обнимают. Самолеты, числящиеся на нашем боевом счету, в основном истребители — это те, что пытались атаковать сопровождаемых нами штурмовиков.

...Впереди засверкала Нейссе, сейчас развернемся влево и выйдем на Форст. И вдруг, информация командира полка: — Впереди справа выше самолеты противника. Атакую группу прикрытия. Вы бьете штурмовиков.

Я глянул вправо вперед и по блеску крыльев на солнце увидел первую группу ФВ-190, истребителей, которых немецкое командование стало использовать в качестве штурмовиков, добавив к их бортовому оружию — четырем пушкам — еще и бомбовый груз. Вдали,



Николай Владимирович Забырин — воспитанник Подольского аэроклуба, Армавирской военной школы пилотов. В годы войны защищал Сталинград, участвовал в освобождении Донбасса, Украины, Львова, в боях за Берлин и Прагу. Выполнил 315 боевых вылетов, провел 67 воздушных боев, сбил 15 вражеских самолетов. После войны, закончив академию, командовал полком, был на штабной работе в авиации Московского военного округа. Ныне Герой Советского Союза полковник запаса Н. В. Забырин — начальник управления ЦК ДОСААФ СССР. Редакция публикует его воспоминания об одном из боев над территорией Германии.

☆☆☆

БОЙ НАД НЕЙССЕ

сверкая на солнце, виднелась еще одна группа, за ней — еще... А рядом с первой — группа прикрытия, 12 Me-109. Вся эта армада шла на штурмовку наших наземных войск.

Кузнецов и Пенязь уже понеслись к «мессерам», чтобы связать их боем, обеспечить нам возможность атаки ФВ-190. Миновав линию фронта — реку Нейссе, мы неприцельно сбросили бомбы и с разворотом вправо устремились на первую девятку ФВ-190.

Вижу их справа выше. Они следуют с курсом на Губин, туда, где наши войска. Уже приготовились, идут в боевом порядке «правый пеленг». Представляю, как пройдя линию фронта — Нейссе, ведущий, с разворотом влево, бросит машину в пики. За ним понесутся ведомые, откроют огонь...

Конечно, драться четверкой против девятки, вернее группы девятки, идущих одна за другой, трудно. Но мы не будем с ними сражаться в полном смысле этого слова. Не будем стремиться сбивать, увеличивать личный счет. Не в этом сейчас главное. А в том, чтобы их разогнать, сбить с боевого курса, помешать сбросить бомбы прицельно и бить из пушек прицельно. Короче, сорвать их замысел, сорвать штурмовку. В этом суть нашей задачи.

За гулом своего мотора я не слышу их гула, кажется, что они идут в абсолютном молчании, но наши войска их уже, наверное, слышат. Я представляю, как этот моторный рев, жуткий, немного вибрирующий, через минуту-другую погонит людей в укрытия, заставит зарыться в землю, воспретит всякую деятельность...

Жаль, что нас очень мало. Но командиру полка еще труднее. Вдвоем с Лешей Пенязем они сражаются против двенадцати. И сражаются, вижу, успешно: один Me-109 с дымом несется к земле. «Командир! Один загорелся, упал!» — подтверждает Пенязь. Силен у нас командир! И глаз у него верный, и

рука тяжелая, сбивает, как правило, с первого залпа, с первой атаки.

Скорость нарастает. За фонарем свистит воздушный поток. Девятка фашистских самолетов впереди и несколько выше. Ближе всего от меня замыкающий. Его сбить проще всего. Но что это даст? Ничего. Группа, как шла, так и пойдет. Чтобы сбить ее с курса, развалить боевой порядок, надо сразить ведущего. Быстро осматриваюсь. Все хорошо. Нам никто не мешает, товарищи все на местах. Передаю:

— Бью ведущего!

Вот он в прицеле. Растет, приближается. И никак не реагирует, значит, мы пока что не обнаружены. Тем лучше, тем внезапнее будет наша атака, тем ошеломительнее. Нажимаю гашетку. Слышу и чувствую рокот оружия. «Фоккер» горит. Обдав боевой порядок фашистов огнем, проносимся ниже, пересекаем их путь справа налево, уходим вперед метров на тысячу. Этого достаточно, их пушки нас не достанут.

— Разворот!

Забирая вправо, круто идем в набор высоты. Развернулись. Фашисты слева внизу. Первой девятки нет. Ведущий, снижаясь, горит, остальные разлетелись в разные стороны, кто пикирует влево, кто вправо, на Губин уже не идут, бомбы, вполне очевидно, сбросили до линии фронта. Но они еще могут собраться, могут обстрелять наши войска огнем бортового оружия. Командую:

— Атака!

Короткая, но энергичная схватка, и гитлеровцы, оставив поле боя, поспешно уходят на запад. Парамы, по одному, как попало. Опять слышен голос Леша Пенязя: «Командир! Еще одного завалили!». И вслед за тем голос самого командира:

— Машина подбита... Выхожу из боя, прикрой...

Вижу: Пенязь не может прикрыть Кузнецова. Фашисты, разделившись на

группы, осами закружились вокруг обеих машин.

— Костя! Прикрой командира! — кричу Звонареву. Ни секунды не мешкая, он сразу уходит туда. Надо бы и Пенязю помочь, но на подходе вторая девятка фашистов, и нам ее надо встретить. А Леша, надеюсь, выкрутится. Самолет у него исправен, боеготов, а сам он боеспособен.

— Атакуем вторую девятку! — передаю я ведомым.

Бьем теперь сверху. Лобовая атака сложна, времени мало чтобы прицельиться, но фашистам, конечно, известен результат воздушного боя первой девятки. Вижу: строй заколебался, нарушился. Понятно: экипажи освобождаются от бомб. То, что нам нужно. Атакуем на огромной скорости, проскакиваем над боевым порядком и сразу идем в разворот для атаки сзади, с хвоста.

И опять короткая схватка, клубки надсадно ревущих моторов, изрыгающих огонь пушек и пулеметов, дымные шлейфы, секущие по наклонной пространству. И опять упершись в линию фронта, будто в стену, уходят вспять «фоккеры».

На подходе третья девятка. Боезапас иссяк, но мы атакуем смело, напористо. Разбив боевой порядок гитлеровцев, гоняемся за одиночками — они же не знают, что нам нечем стрелять — прижимаем их к земле, заставляем сбрасывать бомбы, уходить восвояси.

...Бой длился пятнадцать минут. Ни одна бомба не упала на наши войска, ни один фашистский снаряд. Отражая налет, мы сбили восемь вражеских самолетов, а потеряли один: Николай Беспалов, не долетев до аэродрома, приземлился на поле. Успешно проведенный бой был высоко оценен командованием и наземной армии — нам объявили благодарность, и нашим авиационным командованием — все мы были представлены к орденам Красного Знамени и Отечественной войны, к высокой награде за мастерство, боевую спайку, взаимную выручку.

Полковник запаса
Н. ЗАБЫРИН,
Герой Советского Союза

Феликс ЧУЕВ

Орденские планки

*В военторге очередь —
сплошь отцы и деды,
покупают ленточки перед Днем
Победы.
Очередь солдат проходит вдоль
стены —
орденская планка на груди страны.
Очередь все меньше...
Кончится она.
Ленточки последние
«Слава» и «Война»
к дымящим знаменам двенадцатого
года
медленно плывут в предания народа.*

ПОДХОД —

Весна. Идут полеты с курсантами. Все заняты своим делом — инструкторы, командиры, весь личный состав. Чувствуется осязаемая ответственность всех и каждого за стоящие перед коллективом задачи, за их выполнение. Так же, как и в прошлом, успешном для нас году.

1980 год — особый, это год 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина, 35-летия Победы.

Началу практического обучения предшествовала многомесячная подготовка личного состава всех служб. Особо надо отметить вторую половину марта и апрель, когда постоянный состав и особенно летный, всесторонне проверялся в готовности к этому наиболее ответственному периоду работы: мы сдали зачетную сессию, провели наземную подготовку с курсантами; летно-техническую конференцию, завершили сбор руководителей полетов, провели летно-методическую конференцию и методические полеты с летным составом.

Многие факторы определяют успех летной работы, но главное, это подготовка летчиков-инструкторов, их умение, индивидуальный подход в обучении и воспитании курсантов. Поэтому летно-методической подготовке инструкторов мы уделяем большое внимание. Готовясь к конференции, мы старались охватить все вопросы практического обучения и воспитания курсантов. Естественно, забота, прежде всего, о молодых и начинающих инструкторах. Перед методическими полетами провели совещание руководящего состава, на котором разобрали многие вопросы обучения и воспитания, в том числе и вопрос индивидуального подхода к курсантам.

Анализируя опыт прошлого года, надо сказать, что все инструкторы, несмотря на разницу в стаже работы, в летных навыках, показали хорошие результаты, уверенную технику пилотирования с инструкторского сиденья, грамотную методику обучения, умение научить и потребовать. Мы были в них уверены, и они доказали это делом.

Доброе слово надо сказать о командирах звеньев В. Полтавченко, В. Юрасове, В. Сидоренко. Богатый многолетний опыт

они неустанно передавали инструкторам-летчикам, систематически летали с курсантами всех групп и своевременно добрым советом и показом помогли исправлять возникающие ошибки. На страже последовательности методики летного обучения и внедрения передового опыта стояли командиры А. Криворучко, М. Ромашов, другие товарищи.

В процессе летне-осеннего периода прошлого года мы дважды организовывали показательные летные дни. Будем проводить и в этом году. Считаем, они необходимы. В повседневных заботах и полетах незаметно накапливаются различные недостатки, а порой и отступления от установленных норм и правил. Организация и проведение показательных летных дней отсеивает все это, как шелуху, заставляет встряхнуться людей, возвращает их на путь точного выполнения установленных правил.

Хорошая методическая работа, как и любая творческая, требует не только определенной системы, но и определенных условий. В прошлом году, скажем, зная климатические особенности нашего района — сухое жаркое лето — мы сделали все возможное, чтобы люди нормально учились, трудились — летали, занимались, отдыхали между полетами. На старте установили постоянные и передвижные тенты, провели душ, отремонтировали и оборудовали класс для подготовки к очередным полетам, комнату для приема пищи и отдыха летного состава. Изменили распорядок дня: полеты начинали несколько раньше, чтобы закончить их до наступления жары. Опыт прошлого года мы перенесем и на этот, 1980-й.

В методической работе огромную роль играет социалистическое соревнование. Подводя итоги 1979 года, мы сравнили его с предыдущим и обнаружили интересные факты. Так, например, сравнивая день самостоятельного вылета первого курсанта в 1978 году с тем же днем в 1979-м, увидели, что к этому дню летавших самостоятельно был уже не один, а более половины от общего числа курсантов.

Почему же такая огромная разница? Потому что социалистическое соревнование приняло более широкие формы: боль-

ше стало гласности и наглядности, шире используется и пропагандируется опыт лучших летчиков-инструкторов и летных групп.

Проанализировав работу аэроклуба за 1979 год, вскрыв недостатки, мы еще раз убедились, что безопасность полетов, безаварийность зависит в основном от летчиков-инструкторов, от их умения летать, обучать летному делу, воспитывать.

Что из себя представляют наши инструкторы? Примерно половина из них — опытные, со стажем работы 7—10 лет, вторая половина — молодежь, работает в этой должности 1—3 года. В зависимости от опыта и идет обучение, от умения правильно дозировать различные методы в их количественном и качественном выражении. Для подтверждения сравним методику обучения двух инструкторов-летчиков С. Титова и В. Брагина.

Сергей Титов в 1965 и 1966 гг. летал у нас в качестве спортсмена. Затем работал механиком самолета и одновременно летал. Способного юношу направили в школу инструкторов, — и вот с 1970 года он летчик-инструктор. В 1976 году он выполнил норматив мастера самолетного спорта, а недавно нормативы инструктора 1-го класса. Участвуя в составе сборной ДОСААФ на Всесоюзных соревнованиях, стал чемпионом СССР 1979 года по упражнению, коммунист с 1967 года, Титов, неизменный группиратор подразделения и член партийного бюро аэроклуба. Нелегкую работу инструктора умело сочетает с учебной в техническом вузе.

Вот эта жизненная школа «авиационных университетов», трудолюбие, отточенная техника пилотирования, вера в себя и доверие к людям, снискали ему

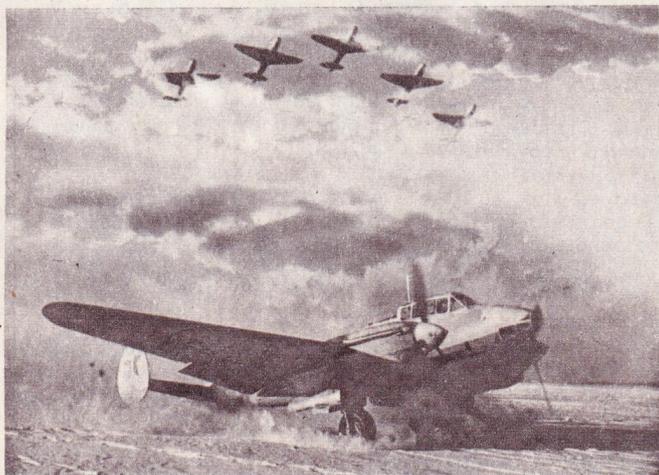
Фотолетопись огненных лет

Идут бои за Ростов.

Командир экипажа Е. Петров и стрелок Г. Бродский... 801-й штурмовой авиационный полк.

1943

Ефрейтор Анна Возданова — стрелок-оружейник.



ТОЛЬКО ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ

уважение товарищей и старших, создали прочный авторитет у подчиненных и, как следствие, безграничное к нему доверие. Из десяти выпусков группы в самостоятельные полеты он девять заканчивал первым и всегда с хорошим и отличным качеством.

Титов — ударник десятой пятилетки. В 1979-м, как и обычно, он выпустил группу первым и с высоким баллом — 4,6. Процесс выпуска продолжался с 15 по 27 июня, т. е. всего 12 календарных дней, всего пять летних смен. Экзамен по летной практике группа сдала на отлично. Как видим, это не стечение обстоятельств, не случайность, а система, из года в год подтверждающая свою правоту и утверждающая свое превосходство.

Чем же это объясняется? Во-первых, личностью самого инструктора. У Титова свой принцип: чем больше поработаешь с курсантами на земле, тем легче учить их в воздухе.

Еще в начале года, получив группу, он старается глубже познать индивидуальные способности и наклонности каждого, помогает курсантам в освоении теоретических дисциплин, подготовке к зачетам и экзаменам. Так они изучают друг друга: инструктор — курсантов, курсанты — инструктора. Так зарождается коллектив, крепнет взаимовыживание и доверие.

Приступая к летному обучению, инструктор знает, кто и на что способен, определяет метод работы с каждым, распределяет место для освоения летной программы: кого поставить вперед, кого в середину, а кого замыкающим. И здесь у него свой принцип: первый и замыкающий — наиболее сильные, в середине — тот, кто послабее. Это дает

возможность держать всю группу на примерно одинаковом уровне. Иногда за счет сильных инструктор несколько увеличивает налет тем, кто послабее. Курсанты при этом видят планы инструктора, верят в него и это дает свои положительные результаты.

Как правило, курсанты группы Титова вылетают самостоятельно с первой проверки и это является сильным моральным стимулом.

Осваивая с курсантами летную программу, Титов намечает контрольные ориентиры, подходя к которым, сверяет порядок движения группы по программе, переход количества полетов, полученных курсантами, в качество. Определяет возможности обучающихся. Этот анализ, контроль позволяют своевременно, в индивидуальном порядке дозировать, разнообразить методику обучения: одному курсанту больше показывать, другому больше доверять, с третьего снять напряженность... Инструктор хорошо чувствует, когда количество переходит в качество, когда курсанту не только можно, но и нужно доверить самостоятельное выполнение того или иного элемента полета.

Таков стиль и порядок обучения и воспитания в большинстве групп, у основной массы летчиков-инструкторов.

Однако некоторые, в основном молодые, инструкторы, пытаются, обходя опыт старших, искать и свои пути обучения. Не всегда это бывает удачно. Приведу пример с инструктором-летчиком Владимиром Брагинным. Молодой годами и опытом, энергичный, несколько резковатый характером, он больше придерживается принципа — «незачем говорить на земле, надо учить в воздухе». Методику обучения он не нарушал, но,

пользуясь свободой маневрирования в планировании и в выборе индивидуальных методов, шел своим путем. Он выпустил всю группу с хорошим и отличным качеством, но чего это стоило, видно из приведенных цифр.

Во-первых, стараясь не отстать от других, он выпустил одного из курсантов, Бурмакина, в числе первых — 8 июня. Резкое выдвижение одного курсанта привело к уменьшению дневной нагрузки и увеличению перерывов у других, а это в свою очередь — к определенным сомнениям и затягиванию программы. Процесс выпуска группы растянулся с 8 июня по 18 июля, т. е. на 40 календарных дней, или на 16 летних смен... Пришлось инструктору помочь и кое в чем поправить.

Однако есть у него и положительное. Обучение показу «земли» с воздуха у него получилось несколько лучше, чем у других. Выполняя проходы над взлетно-посадочной полосой с переменным профилем, он старается показать суть приближения и удаления земли, а это много дает. Затем закрепляет визуальное восприятие высот 6—8 и 1—1,5 метра, работает с курсантами на наземных тренажерах, шлифует именно эти элементы. Поэтому был твердо уверен, чего-чего, а землю его курсанты видят отлично.

Летное обучение — сложный процесс. Научить человека летать — не просто. А надо еще и воспитать, подготовить и полетам морально, психологически. А люди все разные: смелые и излишне осторожные, волевые и недостаточно твердые, упрямые и легкоранимые. Сколько людей, столько характеров. И у каждого что-то свое, присущее только ему, его привычкам, наклонностям, убеждениям. Ко всем с одинаковой меркой не подойдешь. Только индивидуально. Только индивидуальный подход к человеку может решить успех летного дела.

В. МОНИН,
председатель
городского комитета
ДОСААФ,
бывший начальник
Волгоградского аэроклуба

Переводники социалистического соревнования

Штурмовка укрепленного пункта противника экипажем П. Патрина, — одного из лучших разведчиков 4-й воздушной армии. (Снимок сделан с борта самолета). Внизу: (слева направо) штурман Г. Зенин, стрелок-радист А. Антонов и командир экипажа П. Патрин.

Участник боев на Орловско-Курской дуге Илья Пресняков — мастер ночных полетов.



ВЕРНОСТЬ ЗАВЕТАМ ВОЖДЯ

Мне хочется на примере одного вертолетного полка, который носит имя В. И. Ленина и которым мне выпала большая честь и огромная ответственность командовать, рассказать о том, как Владимир Ильич заботился о развитии Военно-Воздушных Сил, и о том, как претворяются в жизнь его Заветы.

☆☆☆

В 1918 ГОДУ по личному указанию Ленина было создано несколько авиационных групп и отдельных разведывательных отрядов, в том числе: 49-й в Киеве, 35-й в Нижнем Новгороде и 24-й в Петрограде. Пройдя по фронтам гражданской войны, летчики этих отрядов громили полчища врагов революции, иностранных интервентов.

В августе 1921 года на базе этих отрядов была сформирована 1-я разведывательная эскадрилья. В сентябре этого же года за выдающиеся заслуги перед Родиной приказом Революционного Военного Совета Республики № 264 от 20 сентября 1921 года эскадрилье вручено Почетное Революционное знамя ВЦИК, а летчики-герои Братолюбов, Петров, Каминский, Чулков, Лазовский, Илюхин, Нарышкин, Моисеев — удостоены высшей правительственной награды того времени — ордена Боевого Красного Знамени.

Самой знаменательной датой в истории нашей части явилось 9 марта 1924 года. В этот день Революционный Военный Совет Республики, отмечая выдающиеся заслуги личного состава эскадрильи в защите первого в мире социалистического государства, созданного В. И. Лениным, приказом № 367 присвоил ей наименование «Первая Разведывательная Эскадрилья имени В. И. Ленина».

В ту пору, когда эскадрилья было присвоено имя любимого вождя, она имела уже богатые боевые традиции. Ее авиаторы три года сражались на фронтах, совершили много боевых вылетов. Высокую боевую выучку, беспредельную верность делу революции показали многие летчики. Вот один из них, мастер высшего пилотажа Юрий Александрович Братолюбов.

В 1918 году на празднике авиации летчик Братолюбов продемонстрировал всей Москве изумительное по тому времени летное мастерство. Его «падение листом»,

штопор и спираль вверх колесами поразили зрителей и вошли в золотой фонд советского пилотажного искусства. Братолюбов написал фактически первое руководство по высшему пилотажу.

Шли годы. Страна набирала силы, укрепляла армию и флот. Изюм в день росло могущество родной авиации. Все новые высоты брала и наша эскадрилья. В 1926 году, совершив полет на Дальний Восток, авиаторы-ленинцы стали на страже дальневосточных рубежей нашей Родины. В 1929 году, участвуя в разгроме китайских милитаристов и белогвардейцев на КВЖД, они продемонстрировали свое мастерство, взаимную помощь, готовность постоять за Отчизну. В боях отличились авиаторы: Балашов, Кузнецов, Веселов, Макаров, Амболт. Каждый из них был награжден орденом Красного Знамени.

☆☆☆

В феврале 1934 года в Северном Ледовитом океане, в 144 милях от мыса Уэллен, затонул пароход «Челюскин». Людей, высадившихся на лед, надо было спасать. В эти тревожные дни пришел приказ и в нашу авиачасть: для спасения выделить пять самолетов Р-5. Группу возглавил Николай Петрович Каманин. 5 апреля ему удалось добраться до Чукокки и сразу же приступить к вывозке людей. На двухместной машине, сделав специальные приспособления, летчик брал на борт до пяти-семи человек. 13 апреля лагерь челюскинцев опустел. 16 апреля А. П. Каманину в числе семерки летчиков было присвоено звание Героя Советского Союза, остальные летчики и техники были награждены орденами и медалями.

Эпопея челюскинцев вошла в историю нашей Родины как героический подвиг полярников, моряков и летчиков. С того времени прошло 46 лет, но до сих пор челюскинская эпопея является одним из ярких примеров мужества и героизма советских людей.

В 1937 году эскадрилья была переименована в 59-ю скоростную бомбардировочную авиационную эскадрилью имени В. И. Ленина. В это время на ее вооружении были самолеты СБ, которые она получила и освоила еще в 1934 году.

1938 год — тревожное время на Дальнем Востоке. Здесь, усилиями империалистов был создан очаг военной опасности. Война бушевала у наших границ.

Японская военщина разбойничала в Китае. В Манчжурии японские агрессоры увеличивали армию, строили укрепленные районы и аэродромы. Открыто претендуя на захват советского Дальнего Востока, японцы устраивали на наших границах одну провокацию за другой.

Партия и Советское правительство укрепляют Советскую Армию. В 1938 году 5 сентября на основе 59-й авиационной эскадрильи был сформирован полк имени В. И. Ленина. Первым его командиром был майор Калинушкин, комиссаром — Бомнин, начальником штаба — майор Лисунов. Полк вошел в состав 10-й Дальневосточной Краснознаменной Армии.

Летчики бдительно охраняли государственную границу. Воины-дальневосточники помнят подвиг летчика Слепцова, совершенный им незадолго до начала боевых действий на озере Хасан. Слепцов нес боевое дежурство на аэродроме. Получив сигнал о нарушении воздушной границы, взлетел и обнаружил девять вражеских самолетов. Силы были неравны, но советский летчик смело вступил в бой. Разогнав группу, он принудил противника уйти восвояси, а один самолет заставил сесть на своей территории, в расположении наземных войск.

В том же 1938 году полк принял участие в разгроме японских захватчиков в районе озера Хасан. Наши летчики действовали решительно и смело, в тесном взаимодействии с наземными войсками.

7 августа бессмертный подвиг совершил лейтенант Андрей Боровиков. В бою он метко разил врага, но и его самолет загорелся. Выпрыгнув с парашютом из горящего самолета, он приземлился в расположении врага. Японские самураи решили взять его живым, но летчик сражался до конца, предпочтя смерть позорному плену. Отважный авиатор до конца выполнил свой долг перед Родиной, остался верен присяге, проявив при этом стойкость и величие духа. Андрею Боровикову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

За отличные боевые действия у озера Хасан личный состав полка был удостоен благодарности Наркома Обороны СССР, 28 человек летно-технического состава награждены орденами, 385 — нагрудными знаками «Участник боев за Советскую Родину в районе озера Хасан».

☆☆☆

В начале Великой Отечественной войны полк оставался на востоке, но многие его воспитанники, сражаясь на разных фронтах, проявляли отвагу, мастерство, героизм. Так, майор П. Пилотов, защищая Ленинград, сбил 16 вражеских самолетов, был награжден многими орденами, удостоен звания Героя Советского Союза.

В 1945 году личный состав полка участвовал в разгроме войск империалистической Японии. За героизм и мужество, проявленные в боях против квантунской армии, полк получил благодарность Верховного Главнокомандующего; более 300 авиаторов-ленинцев были награждены орденами и медалями.

В послевоенное время офицеры, сержанты и солдаты продолжают славные традиции авиаторов-ленинцев. Это нашло свое отражение в учебных буднях, в освоении новой реактивной техники, развитии тактики.

Затем часть получила на вооружение вертолеты. После самолетов-разведчиков, бомбардировщиков, истребителей-бомбардировщиков это были принципиально новые летательные аппараты. На-

до было освоить технику пилотирования, точно и безошибочно выходить на малые площадки, взлетать и садиться с максимальным весом, летать днем и ночью в сложных метеословиях. Но и эта задача была решена успешно и в самый короткий срок.

Едва успели закончить переучивание, как получили ответственное задание. Условия были трудными, они явились испытанием как для людей, так и для авиатехники, но задание было выполнено успешно. Пятнадцать офицеров были награждены орденами и медалями. Среди них майоры Снурников, Бобух, Сыромятников, Голубцов...

Личный состав неоднократно выполнял важные задания командования — это полеты на север, оказание помощи строителям нефтепровода, населению, терпящему стихийные бедствия. И всегда авиаторам-ленинцам выражали благодарность местные органы власти, народ.

За большие заслуги, проявленные в боях по защите Советской Родины, успехи в боевой и политической подготовке и в связи с годовщиной Советской Армии и Военно-Морского Флота, Указом Президиума Верховного Совета СССР полк награжден орденом Красного Знамени.

Это был незабываемый день. На широком поле аэродрома стояли всегда готовые к взлету могучие винтокрылые машины. Тут же, в ровных шеренгах — авиаторы. Летчики, штурманы, техники, механики. Их загорелые и мужественные лица светились радостью и гордостью. На правом фланге — полковое Знамя. У Знамени — штурман первого класса подполковник Курпас. Эта честь ему оказана по праву лучшего специалиста части. Рядом — ассистенты майор Матвеев и капитан Покатилов, уважаемые офицеры полка, отличники учебно-боевой и политической подготовки. Значит Указ Президиума Верховного Совета СССР, командующий авиацией Краснознаменного Дальневосточного военного округа генерал П. С. Кирсанов прикрепил к Знамени боевой орден.

Получая высокую правительственную награду, авиаторы поклялись высоко нести честь полка, неустанно умножать его боевые традиции, быть всегда готовыми выполнить любой приказ Родины.

☆☆☆

В августе 1968 года, когда было опубликовано Постановление ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина», личный состав полка выступил инициатором Всесармийского социалистического соревнования за достойную встречу юбилея Ильича под девизом «Заветам Ленина верны».

В обращении личного состава полка к воинам Советских Вооруженных Сил говорилось:

«Дорогие боевые друзья!

К вам, кому партия и народ доверили охрану завоеваний Великого Октября, кто под ленинским знаменем продолжает путь старших поколений, для кого заветы Владимира Ильича Ленина о защите социалистического Отечества являются смыслом жизни и руководством в ратном труде, — к вам обращаемся мы, коммунисты и комсомольцы, все солдаты, сержанты и офицеры Вертолетного Краснознаменного полка имени В. И. Ленина...»

Далее перечислялись обязательства: постоянно повышать бдительность и боеготовность, боевую выучку, мастерски владеть техникой и оружием, быть всегда готовым защищать мирный труд советских людей, стать подлинными мастерами военного дела, в совершенстве знать и умело использовать боевые возможности авиационной техники, тактические приемы и способы боевых действий...

Мы взяли на себя конкретные и большие задачи, а итоговим нашим обязательством было: к апрелю 1970 года вывести часть в отличные. И мы были уверены, что сдержим слово, данное Родине, партии, народу.

Более полутора лет с большим упорством, величайшей настойчивостью боролись авиаторы-ленинцы за выполнение юбилейных социалистических обязательств. Но слово свое сдержали, обязательства выполнили.

Приказом командующего войсками Краснознаменного Дальневосточного военного округа Вертолетный Краснознаменный полк имени В. И. Ленина был объявлен отличным. Отличными успехами ленинский юбилей встречали подразделения, которыми командовали майор Голубцов, майор Сыромятников, капитан Шумский, капитан Захаров, капитан Лысенко, капитан Крайнюк, капитан Пташкин...

За отличные показатели в боевой и политической подготовке, за успешное выполнение социалистических обязательств в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина полк был награжден Юбилейной Ленинской Почетной грамотой Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР.

Весь личный состав полка был награжден юбилейными медалями «За воинскую доблесть».

Полку было вручено несколько Краснознамен...

Эти Красные знамена — яркое свидетельство больших успехов авиаторов-ленинцев, доказательства их верности ленинским военным заветам, глубокой преданности делу Ленина, имя которого носит наш полк.

В 1972 году в честь 50-летия образования СССР, за высокие показатели в боевой и политической подготовке полк был награжден Почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР.

За мужество и воинскую доблесть, проявленные на учениях, полку был вручен Вымпел Министра Обороны СССР. Звание отличных завоевали подразделения майора Седых, капитана Николаева. Большой вклад в выполнение социалистических обязательств внесли подполковники Лысенко, Костырко, майоры Арчагов, Седых, Сиволап, капитаны Николаев, Гапонов, Ковалев, прапорщики Диточенко, Монов, Ракитин, Радченко, Дзюбак, Войтенко...

☆☆☆

По итогам 1979 года полк — подряд десятый раз — подтвердил звание личного. Стабильность успехов в боевой и политической подготовке обусловлена четкой организацией учебно-воспитательного процесса, целенаправленной партийно-политической работой, постав-

ленной на службу боеготовности. Заслуга в этом всех офицеров и командиров. Они умело учат подчиненных грамотным действиям, мастерству боевого маневра и разящего огня. Примером может служить командир отличной эскадрильи капитан Авдиенко. Его эскадрилья носит звание «Эскадрилья мастеров боевого применения». Все новое, что рождает практика боевой подготовки, проверяется вначале на опыте эскадрильи мастеров боевого применения, а затем настойчиво внедряется в жизнь.

Мастера меткого огня капитаны В. Жигалин, Ю. Корнев, Е. Трубин, В. Олейник обстоятельно знакомят молодых летчиков с оптимальными способами маневра, учат искусству снайперской стрельбы. Оперативность в распространении передового опыта позволяет подтягивать всех до уровня лучших. Майоры А. Винокуров, А. Курналеев, В. Коновалов, капитан А. Авдеенко и другие офицеры умело работают с подчиненными, передают свой богатый опыт, служат примером выполнения служебного и воинского долга.

Воины-авиаторы живут в постоянном стремлении идти вперед, добиться большего, стремятся непрерывно преумножать славную историю полка имени В. И. Ленина. Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР, Председатель Совета Обороны СССР Маршал Советского Союза товарищ Л. И. Брежнев, присутствуя на общевойсковом учении, в котором участвовал и личный состав полка имени В. И. Ленина, высоко оценил воздушную, тактическую и огневую выучку авиаторов-ленинцев. Он вручил майору А. Патрушину золотые именные часы, а остальным вертолетчикам объявил благодарность.

Под впечатлением увиденного товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Во время своей поездки на Восток я познакомился... и с теми, кто несет там свою нелегкую службу, — со славными воинами нашей Армии, нашего Военно-Морского флота, наших пограничных войск. Скажу одно, товарищи: границы Родины надежно прикрыты от любых неожиданностей, дело ее защиты находится в опытных, верных руках».

Авиаторы-ленинцы любят свой марш, в котором есть и такие слова:

«Маршрутом точным, славой озаренным,
За вертолетом мчится вертолет.
Взращенный Лениным,
наш полк Краснознаменный
Родную землю зорко бережет».

Авиаторы-ленинцы свой патриотический долг видят в том, чтобы ознаменовать 1980 год, завершающий год 10-й пятилетки, год 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 35-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, новыми успехами в боевой и политической подготовке. Они глубоко понимают сложность и противоречивость современной международной обстановки и, выполняя наказ партии и народа, бдительно стоят на страже Отечества, настойчиво стремятся овладеть новыми рубежами в боевом совершенствовании, повышении боевой готовности, укреплять дисциплину и организованность.

Полковник запаса
А. САВЧЕНКО

1944

Фотолетопись огненных лет



Фотолетопись огненных лет



«Не один, а два сбитых самолета!» — докладывает своему командиру И. Кожедубу летчик Евстигнеев, вернувшийся из боевого вылета.

В 105-м гвардейском авиационном полку связи.

Боевые друзья — воздушные стрелки старшина Каримжан Канафин, сбивший два вражеских самолета, коммунисты старшина Абдрахман Аккоянов, выполнивший 58 боевых вылетов и уничтоживший фашистский «Фокке-Вульф-190», и младший сержант Кинжегали Раихов.

Идет политинформация.



НА ПАМЯТЬ СЫНОВЬЯМ

От Блока

до блокады Ленинграда
прошли отцы лирической стезей.
Им сыновья достались как награда
и как отрада в полдень золотой.

Пускай расскажут ямб и амфибрахий,
как славила Победу тишина,
вручив сынам бессмертье фотографий —
за будущую верность ордена.

Дважды Герой Советского Союза И. Павлов со своим воздушным стрелком Г. Мамыриным.



Отгремела война...

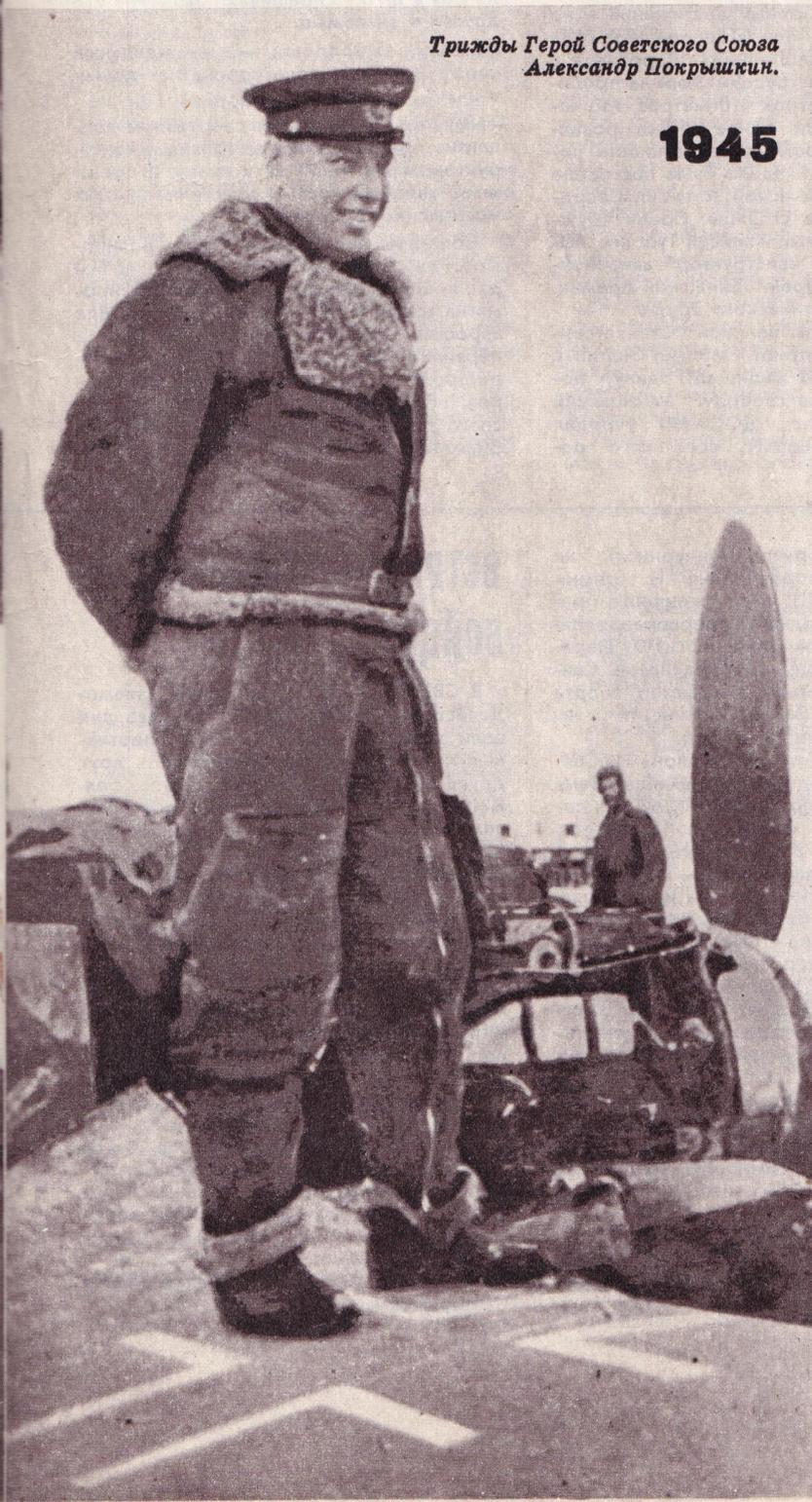
День Победы на Красной площади.



Самолеты соединения трижды Героя Советского Союза А. Покрышкина взлетают с автогазды Бреслау—Берлин на боевое задание.

Трижды Герой Советского Союза
Александр Покрышкин.

1945



...ИМЕНИ ФРОНТОВИКА

В авиационно-спортивном календаре 1980 года большое место занимают турниры в честь 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 35-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Их значение не ограничивается спортивной стороной. Эти турниры прежде всего используются для воспитания молодежи на богатых революционных, боевых и трудовых традициях нашего народа. Во время соревнований организуются встречи с ветеранами ленинской партии, фронтовиками, передовиками десятой пятилетки.

Большой интерес вызывают спортивные встречи, на которых разыгрываются кубки имени ветеранов войны. В Липецке авиамodelисты примут участие в мемориале Героя Советского Союза С. Литаврина; в Караганде и Чимкенте парашютисты будут бороться за призы памяти Героев Советского Союза Н. Абдилова и К. Спатаева.

Сегодня — рассказ об участниках московского городского турнира авиамodelистов. Они оспаривали переходящий кубок имени фронтовика Михаила Зюрина.

ЗЮРИН... Имя это золотыми буквами вписано в историю советского авиамodelного спорта. Михаил — воспитанник

детского дома, талантливый авиамodelист Осоавиахима, он сконструировал первые советские микродвигатели для летающих моделей самолетов и первый среди советских спортсменов открыл счет мировым рекордам. В 1931 году Зюрин показал результаты, перекрывшие два мировых и одно европейское достижения. Но они не были зарегистрированы, так как наша страна еще не входила в Международную авиационную федерацию (ФАИ).

42 года тому назад — 8 мая 1938 года — с Тушинского аэродрома Москвы стартовала модель с поршневым двигателем. Она пролетела по прямой 21 километр 857 метров. Это был первый официальный мировой рекорд, установленный советским авиамodelистом и утвержденный ФАИ.

Пример Зюрина воодушевил многих. Спортсмены стали совершать попытки на установление мировых достижений и не безрезультатно. Так, в апреле 1939 года модель москвича Леонида Воробьева с моторчиком конструкции Зюрина пролетела 135 километров 410 метров, что намного превышало ранее зафиксированное мировое достижение дальности полета. Рекордная модель была построена на детской технической станции Свердловского района столицы. Среди кружковцев был и юный Алексей Туполев, ныне генеральный конструктор авиационной техники, лауреат Ленинской премии, Герой Социалистического Труда.

В грозные годы Великой Отечественной молодой патриот Михаил Зюрин с оружием в руках защищал Родину, погиб в боях за ее свободу. Московский городской комитет ДОСААФ учредил кубок имени первого советского ре-

кордсмена — авиамodelиста-фронтовика, который ежегодно разыгрывают спортсмены столицы.

Турнир этот занимает особое место в авиационно-спортивном календаре и, пожалуй, один из самых популярных. В 1980-м он был посвящен 35-летию нашей Победы, что придало особый смысл спортивным поединкам. Отсюда подтянутость, увлеченность, собранность, желание сделать значительное, чтобы достойно ознаменовать великий праздник.

Московские соревнования привлекли и опытных и юных. Вот мастер спорта О. Лагутин — 48-летний спортсмен — строитель резиномоторных моделей самолетов, неоднократный победитель и призер крупных турниров. По-юношески стройный, быстрый в движениях, он кажется несравненно моложе своих лет. — Откройте нам секрет молодости, — не раз в шутку спрашивают Лагутина его друзья и знакомые.

— Секрет бодрости — авиамodelный спорт. Вот уже около сорока лет дружу с ним.

Лагутин представляет спортивный коллектив предприятия, где главным конструктором М. Тищенко, к слову, в прошлом авиамodelист — участник многих московских соревнований.

Соперник Лагутина на старте резиномоторных моделей восьмиклассник Борис Бокарев, мечтающий выполнить норматив третьего спортивного разряда для взрослых. Бокарев обучается в кружке первичной организации ДОСААФ Метростроя, а наставником здесь В. Крамов, общественный тренер Куйбышевского райкома оборонного Общества. Знаменит кружок тем, что из его рядов

СОРЕВНУЮТСЯ ПАРАШЮТИСТЫ

В ЧЕСТЬ 35-ЛЕТИЯ ПОБЕДЫ на стадионе Тамбовского высшего военного авиационного училища летчиков имени М. М. Расковой проведены соревнования по парашютному спорту на приз участника Великой Отечественной войны Ивана Савкина. Он долгое время возглавлял парашютно-десантную службу этого училища, воспитал десятки мастеров спорта, ныне ведет большую военно-патриотическую работу среди молодежи.

Спортсмены-парашютисты совершали по три одиночных прыжка на точность приземления в центре стадиона и один групповой с последующим бегом на 200 м. Всего выступало 10 команд по три человека. Среди участников — 10 мастеров спорта и 6 кандидатов в мастера спорта. Многие спортсмены неоднократно участвовали во всесоюзных соревнованиях и были их призерами. Однако на пьедестал почета молодежь пропустила лишь двух мастеров спорта.

В личном зачете победил кандидат в мастера спорта В. Кундашкин (Тамбовский АСК), на втором месте — мастер

спорта Ю. Сухоруков (Мичуринск), на третьем — перворазрядник Н. Хремин (Тамбовский АСК); среди женщин вошли — перворазрядницы Л. Скуратенок (Мичуринск), Е. Переходцева (училище, подразделение Свиридова), на третьем — мастер спорта Н. Архипова (Тамбовский институт химического машиностроения).

Первое место и личный приз И. Савкина завоевала дружная команда Тамбовского авиаспорта клуба ДОСААФ в составе мастеров спорта В. Казначеева, А. Первушина и В. Петина. На втором и третьем местах парашютисты училища из подразделений Кондратьева и Захарова.

Соревнования по парашютному спорту, разыгрываемые на стадионе, привлекают много зрителей, показывают красоту и сложность этого вида спорта. Парашютный спорт приобретает новых «заядлых» болельщиков и желающих познакомиться поближе с разноцветными куполами в небе.

Показательная программа в перерывах между выступлениями спортсменов разнообразила соревнования и еще раз подчеркнула возможности воздушных спортсменов. Это был настоящий спортивный праздник.

В. ГИНЕЕВ,
мастер спорта

Тамбов

ВСТРЕЧА ВОЗДУШНЫХ БОЙЦОВ

В СВЕРДЛОВСКЕ 47 экипажей авиамodelистов — воздушных бойцов два дня вели захватывающие поединки. Спортивные противники старались навязать друг другу быстрый темп ведения боя. В 1/16 финала неудача постигла экипаж чемпионов СССР 1976 года С. Лебедева и В. Швецова. Наконец, в финальном бою встретились хозяева соревнований — экипаж братьев Дорошенко с О. Титовым и А. Коптеловым. Это были достойные противники, прошедшие красивый и острый бой.

Победа досталась мастерам спорта международного класса Олегу и Владимиру Дорошенко, третьими были кандидаты в мастера спорта из Литвы Г. Шаблинскас и Р. Паужуолис, одержавшие победу над казанскими спортсменами М. Оводовым и Р. Ибрагимовым.

За наибольшее число отрубов ленты Олег Дорошенко получил приз областного комитета ДОСААФ.

В командном зачете свердловчане — первые, за ними бойцы Вильнюса и Куйбышева.

В. ИВАНОВ, мастер спорта

Свердловск

вышло несколько чемпионов страны среди юниоров. В 1980-м кружковцы Комарова уже начали вести счет своим победам: они стали чемпионами Москвы по комнатным моделям самолетов.

Вместе с Бокаревым на старт вышли его товарищи по кружку и те, кто закончил в нем обучение и теперь продолжают совершенствоваться в городском авиамodelном клубе. Один из них — кандидат в мастера спорта Владимир Комаров, сын наставника Виктора Александровича Комарова (сегодня Комаров-старший главный арбитр соревнований). Владимир работает на заводе макетчиком, передовик социалистического соревнования. К Ленинскому юбилею и Празднику Победы успешно выполнил взятое на себя повышенное социалистическое обязательство. С гордостью и радостью вспоминает армейскую службу, давшую ему хорошую волевою и физическую закалку.

В трудовом коллективе Владимира знают и как энергичного общественника: он организатор туристских походов и инструктор — авиамodelист ДОСААФ. Руководит авиамodelным кружком, что при одном из заводских клубов юных техников. Кружок на хорошем счету не только в районе, но и в городе (отец постоянно помогает сыну). Три его кружковца отличились на городских соревнованиях финального года VII летней Спартакиады: семиклассник Кирилл Гифер и десятиклассник Сергей Паз — чемпионы Москвы по резиномоторным моделям и радиопланерам среди школьников, а младший брат Сергея — семиклассник Миша Паз — призер городского турнира по моделям планеров. Все они учатся в 378-й школе.

Влечет кружковцев и военно-спортивная игра «Зарница» с ее увлекательными «боями» и походами по местам боевой и трудовой славы. Ребята знакомятся с героической историей Советских Вооруженных Сил, сдают нормы ГТО, закаляют себя физически, приобретая навыки, необходимые будущим труженикам и воинам.

В мае кружковцы отца и сына Комаровых будут участвовать в спортивном празднике, посвященном 35-летию Победы: это показательные выступления и демонстрация моделей на специальной выставке.

...А сейчас на старт! Более пятидесяти авиамodelистов в небе Тушинского аэродрома оспаривали приз имени фронтовика Михаила Зюрина. Мартовское воскресенье выдалось на редкость холодным: крепкий мороз, сильный порывистый ветер, дымка... Известно, что для успешного выступления с моделями свободного полета — планеров, резиномоторных и таймерных — немаловажное значение имеет характер погоды. Запустить-то приходится, конечно, во всякую — и в хорошую, и в плохую. На этот раз метеорологическая обстановка осложнилась регулировкой, запуски и наблюдение за моделями. Не обошлось без поломок. Надо было иметь добротную технику, неоднократно испытанную в различных погодных условиях.

Решающее значение для победы имела морально-психологическая подготовка и волевые качества спортсмена, его хладнокровие, выносливость, высокая спортивно-техническая выучка и умение бороться до конца.

Уверенно стартовал Александр Панков, опередивший своих соперников, мно-

гие из которых с большими титулами. Выступая с моделью планера, он добился лучшего показателя на турнире — 1025 очков из 1260 возможных, и второй год подряд завоевал почетный кубок. Александр — инженер, работает на одном из столичных заводов, он — мастер спорта. Тренер Панкова — Г. Марков, однажды завоевавший кубок имени Зюрина, отмечает исключительное трудолюбие своего подопечного. Он был сильнее своих соперников, и победа его закономерна. Думается, что Панков еще проявит себя на важных турнирах. На резиномоторном старте впереди А. Поляков.

Конечно, с позиций сегодняшнего дня результаты и победителя, и многих участников очень скромные. Беспокоит невысокая стабильность в классах резиномоторных и таймерных моделей самолетов. К сожалению, ряд участников даже не сумел пройти проверку боем во всех семи турах и «досрочно» выходил из борьбы. Видимо, ряд участников даже не сумел пройти проверку боем во всех семи турах и «досрочно» выходил из борьбы. Видимо, чтобы успешно выступать в розыгрыше личного первенства, кроме хорошей техники и разумной тактики, нужна еще вера в свои силы. Без неудержимого стремления в каждом запуске отдавать себя всего без остатка невозможно рассчитывать на удачу. И еще. Многим не хватает умения соревноваться в сложную погоду, сказывается плохая натренированность.

Городской турнир авиамodelистов на приз Михаила Зюрина помог приобрести спортивные навыки борьбы в сложных погодных условиях, явился хорошей репетицией перед новыми чемпионатами олимпийского 1980 года.

М. СЕМЕНОВ

Москва

ЧТО? ГДЕ? КОГДА?

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

- V всесоюзные соревнования по парашютному многоборью, 22—27 июня, Мозырь.
- Зональные соревнования РСФСР, 1—6 июля, Тула, Пенза, Киров, Петропавловск, Краснодар, Уфа, Барнаул, Чита.
- XX чемпионат РСФСР, 11—17 июля, Горький.
- Кубок СССР, 25—31 июля, Воронеж.
- XIII чемпионат ДОСААФ, 15—22 августа, Белгород.
- XXVI чемпионат СССР, 15—21 сентября, Орджоникидзе.
- Международные соревнования команд социалистических стран, 13—23 июня, Лейпциг, ГДР.
- XV чемпионат мира, 15—28 августа, Казань, Болгария.
- Чемпионат парашютистов Дружественных армий, июль, СССР.

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

- XX чемпионат РСФСР, 26 июня — 10 июля, Орел.
- 42-й чемпионат СССР (II лига), 17—31 июля, Орел.
- 42-й чемпионат СССР (I лига), 8—24 августа, Орел.
- Участие в международных соревнованиях команд социалистических стран, 13—26 июня, Венгрия.
- Участие в международных соревнованиях, 12—22 августа, Яссы, Румыния.

НОВЫЕ МАСТЕРА СПОРТА

За высокие показатели на финальных соревнованиях VII летней Спартакиады народов СССР и чемпионатах страны 1979 года звания мастера спорта СССР удостоены спортсмены-вертолечники: А. Г. Чивелев, В. И. Мартыанов, Г. А. Черкасов, С. А. Седых, А. В. Барышев, В. Н. Данилов, С. В. Денисенко, В. В. Козлов, В. В. Заботкин (ВВС), Г. М. Бочкарева (Киров), В. П. Лосенков, Г. В. Шалашов, Е. Н. Кузнецов (Кемерово), И. Ю. Рожкова (Москва), В. В. Еремеев, Л. Н. Коноплев, Н. В. Бейкиш (Коломна), Т. Н. Якутчик, В. В. Еременко (Ростов), Л. И. Баллуева (Сумы), А. И. Кириченко (Волчанск), А. Ю. Липин (Ижевск), Г. А. Морозова, Д. А. Андреев, С. П. Алябьев (Саратов), Н. А. Румянцев, В. И. Кареткин (Ярославль), В. И. Никитин, В. С. Уласевич, В. И. Королев (Минск), В. М. Шарендо, С. В. Друй (Витебск), В. Л. Никулина, Л. И. Денисенко (Харьков), В. В. Бурилов (Коломна), В. Г. Иващук (Москва), В. В. Баботкин, Ю. А. Заднов, П. А. Сиганов, В. Г. Ульзутуев, Ю. А. Трубин, В. К. Лебедев, А. Н. Сердюков, С. Д. Пряников, Н. В. Колпакон, В. И. Табачников, И. И. Шкредов (ВВС).

РУКОВОДИТЕЛИ КРУЖКОВ УЧАТСЯ

Вот уже десять лет Московская областная станция юных техников совместно со спортивно-техническим клубом моделизма ДОСААФ столичной области проводит постоянно действующий семинар руководителей авиационных и ракетно-модельных кружков

авиационных спортивно-технических клубов ДОСААФ, домов пионеров, станций и клубов юных техников.

Семинары проходят каждый месяц по специально разработанной программе и направлены на дальнейшее повышение методического и профессионального мастерства, инструкторов авиационного и космического моделизма. Помимо подведения итогов и обсуждения спортивного календаря, руководители кружков обмениваются опытом работы, знакомятся с новыми оригинальными образцами авиационных моделей и ракет, с технологией их изготовления. Всем участникам семинара, как правило, вручаются чертежи и описание постройки моделей, которые рекомендуются для школьников, книги и брошюры по авиационному моделизму, по истории авиации.

Так, одно из занятий было посвящено постройке и запуску контурных моделей-копий самолетов. С интересным сообщением на эту тему выступил инструктор мастер спорта СССР Б. Тарадеев. Он продемонстрировал одну из своих контурных моделей самолета Як-18 и наглядно показал и рассказал, как надо выбирать их параметры и осуществлять постройку. На основании многолетнего опыта Б. Тарадеев пришел к выводу, что кордовые контурные модели самолетов дают школьникам возможность лучше познакомиться с конструкцией настоящих машин. Он убежден, что все типы современных самолетов могут быть воплощены в контурных моделях.

Плодотворно проходят семинары конструкторов моделей, управляемых по радио.

К. СЕРГЕЕВ

НОВАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ
В ЦЕНТРАЛЬНОМ
МУЗЕЕ
ВООРУЖЕННЫХ СИЛ
СССР

Фото В. РУБАНА



НАСЛЕДНИКИ И ПРОДОЛЖАТЕЛИ

В дни, предшествующие 35-летию исторической Победы советского народа над гитлеровским фашизмом, особенно многолюдно в залах Центрального ордена Красной Звезды музея Вооруженных Сил СССР. Здесь и убеленные сединами ветераны, на груди которых яркие ленточки фронтовых наград; и молодежь, видящая в подвигах отцов пример для себя. Пионеры фотографируются у Знамени Победы. Школьники подмосковного города Жуковский приехали сюда на встречу с ветеранами Великой Отечественной войны...

Коллектив музея ведет в его стенах и за их пределами большую пропагандистскую, воспитательную, научную, поисковую работу. Постоянно пополняются музейные фонды, расширяются экспозиции, организуются тематические выставки. Недавно открыт новый большой раздел, посвященный современному Вооруженным Силам Советского Союза. Он занимает 6 залов, около полутора тысяч квадратных метров экспозиционной площади. На ней представлено 2100 экспонатов — образцы оружия и боевой техники, модели современных самолетов, часть второй ступени баллистической ракеты, личные вещи наиболее отличившихся летчиков, десантников, пограничников, схемы, фотографии, документы, живописные полотна.

«Все, что создано народом, должно быть надежно защищено». Эта мысль Леонида Ильича Брежнева красной нитью пронизывает экспозицию нового раздела. Она наглядно показывает: сегодня наши Армия, Авиация и Флот далеко ушли от того, что они представляли собой к концу Великой Отечественной войны. Это качественно новые Вооруженные Силы, обладающие большими возможностями, оснащенные первоклассным современным оружием и боевой техникой, располагающие отлично подготовленным личным составом, беззаветно преданным своей социалистической Родине.

— Мы стремились к тому, — говорит начальник научной экспозиционного отдела музея полковник А. Крупенников, — чтобы, пройдя по заключительным залам музея, посетители вынесли твердое убеждение: у нас есть чем защищать и есть кому защищать исторические завоевания советского народа. Впервые в музейной практике соблюдена научная периодизация послевоенного развития Вооруженных Сил, показаны коренные изменения в их организации, техническом оснащении, ударной мощи, вызванные научно-технической революцией.

Экспонаты рассказывают о том, как создавались Ракетные войска стратегического назначения, как во все виды Вооруженных Сил внедрялись ракетные системы, электроника, автоматика, росли их боевые возможности, маневренность, уровень боевой готовности. Возьмите, к примеру, освоение реактивной авиационной техники в послевоенный период. Ведь это подлинный массовый подъем личного состава Военно-Воздуш-

ных Сил. Его надо было наглядно и доходчиво показать.

Вот модели первых серийных реактивных самолетов, полетные карты и планшеты пионеров их освоения. На большой фотографии групповой портрет летчиков-испытателей ВВС — В. Иванова, С. Антонова, Ю. Антипова, Д. Гапоненко и других, удостоенных звания Героя Советского Союза. Убедительно показано, как наша авиация становилась сверхзвуковой, ракетносной, всепогодной, как мужал ее летно-технический состав.

В зале выставлена кабина самолета МиГ-21. Она доставлена из части за несколько дней до открытия нового раздела для посетителей. На таком самолете летал командир отличной авиационной части Николай Григорук. Во время одного из полетов в лобовое стекло с огромной силой врезалась крупная птица. Раздался треск, воздушный поток ворвался внутрь кабины. Осколки стекла поранили лицо и глаза летчика. Хлынула кровь. Преодолевая боль, почти ничего не видя, Григорук сумел посадить машину. Отважный летчик за мужество и мастерство награжден орденом Красной Звезды.

Экспонаты раскрывают одну из главных тем новой экспозиции — сегодняшние советские воины не только наследники, но и достойные продолжатели немеркнувшей боевой славы наших Вооруженных Сил. Переходя из зала в зал, от стенда к стенду, посетители видят многочисленные примеры героизма, мужества, самоотверженности и мастерства, проявленных советскими воинами всех родов войск при защите государственных интересов Родины, в процессе боевой подготовки, в борьбе со стихийными бедствиями.

Враги социализма и мира, в первую очередь американские империалисты, упрямо стремятся нарушить созидательный труд советского народа, прощупать прочность обороны нашей страны. Советским воинам, находящимся в постоянной боевой готовности, не раз приходилось силой оружия отстаивать неприкосновенность наших сухопутных, воздушных и морских рубежей.

В углу одного из залов остатки американского шпионского самолета «Локхид-У2», сбитого зенитным ракетным дивизионом 1 мая 1960 года в районе Свердловска. Портрет летчика-истребителя капитана В. А. Полякова и Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении его орденом Красного Знамени за выполнение боевого задания по уничтожению самолета-разведчика США, вторгшегося в пределы Советского Союза. А вот пробитая пулями солдатская гимнастерка и залитый кровью комсомольский билет пограничника Бориса Головина, грудью заслонившего Родину.

В жизни всегда есть место подвигу. Мы смотрим на портрет и личные вещи летчика-испытателя Б. И. Рябцева. Во время очередного полета на испытание серийного самолета у него остановился двигатель. С земли приказали катапультироваться. Но под самолетом был большой город. Летчик не покинул машину, пока не увел туда, где ее падение не могло бы никого погубить. Невольно сравниваешь этот подвиг с подвигами летчиков-героев Великой Отечественной войны, направлявших свои подбитые самолеты на скопления фашистских войск. Они ценой жизни уничтожали врага, а Борис Рябцев ценой своей жизни спас советских людей. Может ли быть лучшее подтверждение преемственности боевых традиций!

Герои живут в делах и поступках наших солдат, матросов, старшин и офицеров. В музейной витрине летная книжка, раскрытая на записи: «Июль 1979 года. Вылет за Героя Советского Союза гвардии лейтенанта Михайлова Е. В. Выполнен зам. командира авиационной гвардии капитаном Ивановым В. М. Задание №... полет на атаку». Здесь, в залах музея, героическое прошлое перекликается с настоящим.

Авиационным спортсменам хорошо известно имя полковника Петра Ивановича Долгова. На его счету было 1408 парашютных прыжков, в том числе много испытательных и экспериментальных, 8 мировых и всесоюзных рекордов. 1 ноября 1962 года отважный парашютист погиб во время рекордного прыжка с высоты свыше 25 тысяч метров. С интересом рассматривают посетители Грамоту Президиума Верховного Совета СССР о присвоении П. И. Долгову звания Героя Советского Союза за образцовое выполнение заданий по испытанию новых авиационных средств спасения и проявленные при этом отвагу, мужество и героизм. Тут же принадлежащие герою знаки — гвардии, мастера спорта, лауреата Государственной премии. Рядом большая фотография — Леонид Ильич Брежнев вручает орден Ленина и медаль «Золотая Звезда» товарищу Долгову парашютисту-испытателю Е. Н. Андрееву.

На стенде — полевая форма, запасный парашют, стропорез и другие предметы снаряжения воздушного десантника. Они повествуют о показательном эпизоде зимних учений «Березина» 1978 года. Во время высадки десанта порыв ветра свел парашюты гвардии лейтенанта В. Дудко и гвардии ефрейтора С. Кувычкина. Куполом погасли, снижение перешло в падение. До земли оставалось совсем немного, когда Дудко, удерживая одной рукой Кувычкина, сумел обрезать стропы основного парашюта и открыть запасный. На нем благополучно приземлились оба десантника и вместе со всеми пошли в атаку. А запасный парашют выставлен теперь здесь, напоминает о традиционной взаимной выручке советских воинов.

В экспозиции последовательно и ярко показано возрастание руководящей роли Коммунистической партии Советского Союза в укреплении обороноспособности социалистического государства, повышении боевой мощи его Вооруженных Сил, неразрывная связь армии и народа.

Большой стенд посвящен деятельности Всесоюзного Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту — надежного резерва Вооруженных Сил. Он рассказывает об участии ДОСААФ в подготовке молодежи к воинской службе, патриотическом воспитании трудящихся, развитии военно-технических видов спорта. Здесь фотографии передовых авиационных спортсменов, победителей международных соревнований. Портрет, документы и награды известного парашютиста В. Томаровича.

Завершает экспозицию впечатляющий показ сегодняшнего боевого могущества Советских Вооруженных Сил. Умело, мастерски используют возросшие возможности своего оружия и технических средств наши летчики, танкисты, мотострелки, военные моряки, десантники на больших учениях и войсковых маневрах «Днепр», «Двина», «Неман», «Океан», «Березина». В боевой учбе крепнет братское содружество армий стран Варшавского Договора.

Посетители, особенно молодые, надолго задерживаются у огромного живописного полотна заслуженного художника РСФСР В. Сибирского «Маневры». На нем ярко, впечатляюще воплощены напряжение и динамика современного боя. Стремительно атакуют танки, самоходные артиллерийские установки, боевые машины пехоты. С воздуха их поддерживают истребители-бомбардировщики и вертолеты огневой поддержки. В тылу «противника» высаживается воздушный десант... На полотне мало людей, но глубоко ощущаешь, что именно человек, владеющий техникой, ведет вперед все эти могучие боевые машины.

Новая экспозиция музея имеет огромное воспитательное значение. Она утверждает всех, кто с ней ознакомился, в убеждении, что советский народ может полностью положиться на свои Вооруженные Силы. Они, как завещал великий Ленин, всегда начеку, учатся военному делу настоящим образом, готовы дать сокрушительный отпор любому врагу нашей Родины.

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

ТРАДИЦИИ ВЕТЕРАНОВ — МОЛОДЫМ

● Творцам победы — наш поклон!

В клубном зале собралась в основном молодежь. Многим парням, кому весной, а кому осенью, предстоит одеть солдатские гимнастерки и встать в ряды защитников родного Отечества. Для них встреча с героями-ветеранами авиации вдвойне дорога. Именно к ним в первую очередь обратилась во вступительном слове председатель профкома Тамара Аркадьевна Сошникова, уважаемый на комбинате человек. Многие годы она работала шофером и сполна познала трудности и значимость этой профессии.

— О войне большинство из нас знает лишь по рассказам ветеранов, по кинофильмам и книгам, — обращаясь к присутствующим, сказала Т. А. Сошникова. — Война явилась тяжким испытанием для всего советского народа, который потерял в ней 20 миллионов человеческих жизней, испытывал неслыханные тяготы. Фашисты дошли до стен Москвы, Ленинграда, до Волги и предгорий Кавказа и тем не менее они были разбиты. Наша партия превратила страну в единый боевой лагерь, труженики тыла обеспечивали фронт всем необходимым для победы, а героические воины водрузили знамя Великой Победы над поверженным рейхстагом. В этом году мы отмечаем 35-летие Победы и в первую очередь мы говорим ее творцам: — «Сердечное спасибо и наш земной поклон». Тридцать пять лет наш народ занят мирным созидательным трудом — какое это великое завоевание партии и правительства, знаменосцев мира на земле!

Гостей — фронтовиков-авиаторов тепло приветствуют хозяева клуба, передовики производства. Заочно они познакомились с ними по книге «Небо доброе и злое», а теперь — разговор напрямую, лицо в лицо, и первыми вели его представители молодежи — те, кому предстоит служить в рядах армии, и те, кто уже прошел эту школу. На трибуне — секретарь комсомольской организации Игорь Лидер. Волнуясь, он передал сердечное поздравление от молодежи гостям — комсомольцам тридцатых годов, поздравил с днем Великой Победы.

● Традиции — наше оружие

— 707-й штурмовой авиационный полк для нас стал родным и близким, — сказал комсомольский вождь И. Лидер, — сроднила с ним книга героя войны Николая Александровича Шмелева, которая учит нас мужеству, воинской доблести, готовности встать на защиту советской Родины. Спасибо ему за эту книгу. Но самого автора мы знаем давно, он много лет был активным тружеником нашего коллектива, возглавлял первичную организацию оборонного Общества и многое сделал по военно-патриотическому воспитанию членов ДОСААФ. И комсомольцы, и пионеры, и люди старшего возраста знают его лично, он активно участвует в проведении походов по местам революционной, боевой и трудовой славы москвичей, возглавлял нашу «Зар-

ВЕТЕРАНЫ АВИАЦИОННОГО ПОЛКА НА ВСТРЕЧЕ С АВТОМОБИЛИСТАМИ

Партийная, комсомольская профсоюзная организации, комитет ДОСААФ первичной организации автокомбината № 2 управления Мосстройтранса, редакция журнала «Крылья Родины» организовали эту встречу фронтовиков-ветеранов 707-го штурмового авиационного полка (ШАП) с тружениками автопредприятия. Встреча эта была не совсем обычной, традиционной. Дело в том, что Издательство ДОСААФ СССР в конце минувшего года выпустило в свет книгу «Небо доброе и злое» летчика-штурмовика Героя Советского Союза Н. А. Шмелева. В № 10 журнала «Крылья Родины» за 1979 г. была опубликована рецензия на эту интересную документальную повесть.

Конечно, разговор на этом вечере вышел за рамки книги, он превратился в обсуждение таких категорий, как героизм в бою и труде, его истоки, традиции фронтовиков, эстафета поколений, храбрость и отвага, страх и бесстрашие, любовь к советской Родине, готовность к защите завоеваний социализма.



ницу», многократно провожал призывников в ряды армии. Словом, фронтовик не ушел в отставку, он по-прежнему в строю бойцов-коммунистов и молодежи на него равняется.

Именно о том, как молодежь берет на вооружение опыт ветеранов, как стремится она быть похожими на них в труде, в жизни, в готовности с оружием в руках защищать советскую Родину, говорил слесарь отдела главного механика Владимир Маяков. Сам он в первичной организации ДОСААФ прошел школу допризывной подготовки, отслужил в армии и не так давно вернулся на свое предприятие.

— Не скрою, — вспоминая годы своей армейской службы, — говорил В. Маяков, — служба армейская, это не сладкий пряник, это — упорный труд, тяготы, невзгоды, напряжение физическое, моральное. И когда мне и моим однополчанам приходилось трудно, мы вспоминали наших отцов, их огневые испытания. Память воскрешала подвиги Виктора Талалихина и Николая Гастелло, Александра Покрышкина и Ивана Кожедуба, Александра Матросова и Зои Космодемьянской и многих других верных сынов Отчизны, и на душе становилось легче, а в уставших мускулах появлялась новая сила.

Слесарь Владимир Маяков прошел армейскую школу, а его друг Александр Волнушкин — допризывник. Будущего солдата, конечно, интересует все, что связано со службой в армии и для него и для его друзей — допризывников, встреча с ветеранами войны имеет свой особый смысл. Когда ему предоставили слово и он несмело взошел на трибуну, начал говорить, обращаясь к ветеранам, стало ясно, что эта встреча для него — большое событие в жизни, что оставит она в его душе памятный след.

● Труженики войны

Молодежь сменили на трибуне ветераны минувшей войны — авиаторы. И

первым из них было представлено слово не летчикам, представителям в глазах молодежи профессии героической и романтической, а тем, кто трудился на земле дено и ночью, кто в жестокий мороз и изнуряющую жару готовил самолеты к боевым вылетам. Авиационные механики, техники! Труженики войны, проводившие в полет экипаж и первыми встречавшие вернувшихся из боя людей и машину — смертельно уставших, порой обгоренных кровью, израненных, опаленных огнем боевой схватки.

— Наш самолет Ил-2 фашисты прозвали «черной смертью», — начал свой рассказ бывший механик самолета 707 ШАП Александр Николаевич Бойцов. — Для врагов он был, конечно, грозой смертельной. Его вооружение — реактивные снаряды, бомбы, пушки, пулеметы — позволяло наносить сокрушительные бомбо-штурмовые удары по врагу. Но прежде чем штурмовик уходил в полет, его надо было подготовить, тщательно обслужить.

Мы, авиационные механики, техники, знали, что любая наша ошибка, небрежность при работе может стоить жизни экипажу, а поэтому трудились не за страх, а за совесть. Уходили с аэродрома — затемно, приступали к работе — тоже затемно, часов не считали, словом, выполняли свой долг. И не было лучше отрады, когда возвращался экипаж с задания усталым, но веселым, а в боевом листке за эскадрилью отмечались итоги — сколько сожжено фашистских танков, разбито орудий, уничтожено гитлеровцев.

Мы обнимали победителей, а они нас благодарили за исправность боевой техники, за ее безотказность. Но случалось такое, когда экипажи не возвращались с задания и для нас тогда не было горше печали. Всего за годы войны я обслужил 160 боевых вылетов. Ну а после войны...

Александр Николаевич Бойцов после войны закончил институт... медицинский, затем аспирантуру, стал кандидатом медицинских наук. Ныне работает на сугубо мирном поприще, этот боевой авиационный механик. Подать ему и другой авиационный механик Валентин Сергеевич Березин. Обслужив многие десятки боевых вылетов штурмовиков, он после войны закончил институт и ныне трудится в одной из лабораторий старшим инженером. Еще один ветеран Сергей Иванович Марков также после войны получил высшее образование, заведует лабораторией в одном из научно-исследовательских институтов. Таковы судьбы трех ветеранов-фронтовиков, их вклад в дело разгрома фашистов, их настоящее место в жизни.

● Крылья Победы

В 1939 году в городе Кинешма закончил аэроклуб оборонного Общества Юрий Дмитриевич Сорокин. Он и сейчас отлично помнит своего первого аэроклубовского инструктора Гурьяна Рыжова, свой первый самостоятельный полет. Потом стал военным летчиком. В

годы войны совершил 546 боевых вылетов. Каждый вылет — экзамен на выдержку, мужество и мастерство. Выдержал коммунист Сорокин эти экзамены с честью. После войны летал на реактивных сверхзвуковых самолетах, прошло время — ушел в запас. Сейчас бывший командир полка — ведущий инженер в одном из институтов. Он рассказал кратко о себе, а более подробно о делах своих однополчан из 707 ШАП.

● *Победа добывалась в борьбе*

На трибуне воспитанник одного из столичных аэроклубов Осоавиахима бывший летчик-штурмовик Герой Советского Союза Александр Андреевич Носов.

— Всемирно историческая Победа, одержанная нашим народом тридцать пять лет назад под руководством родной Коммунистической партии над коричневой чумой фашизма, — говорит авиатор, — досталась нам в жестокой кровавой почти четырехлетней бескомпромиссной борьбе. Весомый вклад в эту победу внесли и славные соколы Родины. Свыше пятидесяти тысяч «юнкеров», «мессершмиттов», «фокке-вульф» и других гитлеровских самолетов было уничтожено в огненном небе и на аэродромах.

— Я воевал в другой части, — продолжает А. А. Носов, — но делали мы одно дело. Наш бомбардировочный авиационный полк начало войны застало в Белоруссии, в летних лагерях близ Новозыбкова. Летали мы на скоростном бомбардировщике «СБ». В свое время это была приличная машина, но к июню сорок первого уже значительно поустарела. Авиационные конструкторы во главе с Сергеем Владимировичем Ильюшиным создали перед войной самолет-штурмовик с замечательными летно-тактическими качествами. В нем было все — и мощное вооружение, и высокая живучесть, и скорость четыреста с лишним километров в час. Мотор, радиатор, кабина летчика были одеты в броню.

Ил-2 представлял собой последнее слово авиационной техники. Фашисты, да и наши союзники, как ни пытались, так и не смогли придумать, разработать ничего лучше.

В июле и августе сорок первого полк переучился на Ил-2. Все мы были рады новой технике. Самолетов, правда, пока не хватало. Долго еще приходилось большие и сложные задачи по уничтожению фашистских полчищ решать малыми силами. До конца сорок первого летали в основном парами, нередко без прикрытия истребителями. В таких случаях использовали низкую облачность. К каждому вылету готовились с особой тщательностью. Успех обеспечивался внезапностью налета на вражеские объекты.

Вспоминается первый боевой вылет на «Ильюшине». Командование поставило задачу — нанести штурмовой удар по аэродрому, на котором по данным разведки скопилось большое количество бомбардировщиков, истребителей и транспортных самолетов противника. Мой ведущий — командир второй эскадрильи капитан С. Васильев. Он имел уже значительный опыт борьбы с врагом. Вел к цели уверенно, все время напоминал об осмотрительности. Густые свинцовые облака висели в трехстах-четырехстах метрах от земли. Мы при-

жимались почти вплотную к их нижней кромке.

Аэродром врага находился рядом со Старой Руссой и был буквально наспиган самолетами. С ходу наносим первый удар. Васильев превращает в факел стоянку Ю-88-х. Фашисты, застигнутые врасплох, открыли зенитный огонь только при втором нашем заходе. В результате штурмовки было сожжено или повреждено более десятка самолетов. Мы вернулись без единой царапины.

Гитлеровцы очень боялись «илов». Немецкое командование даже отдало специальный приказ: при появлении советских штурмовиков открывать по ним огонь из всех видов оружия. «Мессершмитты», «фоккера» целыми стаями нападали на наши группы. А как известно, в первый период войны фашистские захватчики имели в воздухе численное превосходство. Одерживать в этих тяжелых условиях победы помогали нам мужество, стойкость, мастерство, высочайшие патриотизм и ненависть к подлому врагу.

В мае сорок второго я возвратился в часть из госпиталя, куда попал тяжело раненным в одном из боевых вылетов. Меня вызвали в Москву, в Кремль. Михаил Иванович Калинин вручил мне орден Ленина. Всесоюзный староста поздравил нас всех с высокой наградой и пожелал громить врага еще более настойчиво и еще более умело и отважно. Слова Михаила Ивановича мы восприняли как наказ партии. Они вдохновили нас на новые боевые дела.

Через два месяца с небольшим я вновь был в Кремле. Член Президиума Верховного Совета СССР тов. Бадаев вручил мне Золотую Звезду Героя Советского Союза. И вновь — фронт, вновь ежедневные вылеты на бомбежку и штурмовку вражеских танковых колонн, аэродромов, полеты на разведку...

Всего за годы Великой Отечественной войны в моей летной книжке значится 128 боевых вылетов. В те далекие теперь годы мы были все молоды, сердца горели гневом против фашистских захватчиков. Любовь к советской Родине, к партии Ленина придавала каждому из нас неиссякаемые силы, звала на каждодневный подвиг.

В нашем полку выросло восемь Героев Советского Союза. Все летчики, стрелки-радисты, инженеры, техники, оружейники и прибористы отмечены были правительственными наградами.

Начинали громить врага мы на земле Белоруссии, а окончательно доколотили в его логове — Берлине.

● *Пятнадцать полетов за ночь*

Герой Советского Союза, полковник запаса летчик-штурмовик Дмитрий Владимирович Супонин первую половину Великой Отечественной летал на задания на ставшем легендарным По-2.

— Если бы до войны кто-то сказал бы мне, что тихоходный, фанерно-перкалевый, учебно-тренировочный У-2 — детский конструктора Поликарпова — будет грозным боевым самолетом и что противник будет трепетать при его появлении в ночном небе так же, как при налетах «летающих танков» — штурмовиков Ил-2, то такого человека я назвал бы по меньшей мере шутником.

Так начал свое выступление Д. В. Супонин.

Ведь У-2 или По-2 был основным самолетом аэроклубов. Его называли образно «летающей партией» авиаторов. Но волею судеб эта учебная двухкабинная «парта» превратилась в грозный, в основном, ночной легкий бомбардировщик и разведчик.

— Нередко наши летчики, штурманы за одну зимнюю ночь делали по двенадцать, а то и пятнадцать боевых вылетов, — продолжает Дмитрий Владимирович, — прилетишь, бывало, усталый, нервы, как натянутая струна, в голове еще не угас рокот мотора, а на стоянке к крылу подходит командир или коммиссар:

— Устали, товарищи?

— Очень!

— Понимаем, — говорят, — но надо сделать еще парочку полетов, — и показывают карту. — Требуется ударить вот по этому объекту. Фашистская батарея там, мешает нашим войскам.

И не снимая парашюта, опять опускаешься в кабину. Техники помогают вооруженцам подвесить две стокилограммовые бомбы. Через несколько минут самолет поднимается в воздух, ложится на заданный курс.

У Дмитрия Владимировича Супонина 989 вылетов на боевые задания. Начал — на По-2, а закончил войну на бронированном могучем «Ильюшине». Последний вылет был сделан в небе Венгрии.

● *Спасибо фронтовым водителям*

— В своей книге, — так начал свой рассказ Герой Советского Союза Н. А. Шмелев, — я рассказал о боевой работе экипажей нашего штурмового авиационного полка. Нас снаряжали в полет техники, механики, в их адрес сказаны добрые слова благодарности. Но вот перед кем мы в долгу, так это перед нашими фронтовыми автомобилистами. Сейчас мы встретились в этом клубе с представителями этой профессии, и я должен сказать, что автомашина на войне — это как боевой самолет, а водитель ее — подобен летчику.

Вспоминая годы фронтовые, мы горячо благодарим друзей автомобилистов, ведь они обеспечивали наши звенья, эскадрильи и полки всем необходимым для боя: подвозили запчасти, боеприпасы, горячее, продукты питания, словом, все, чем жил и чем сражался экипаж боевого самолета. А как они трудились, поканим ухабыстым фронтовым дорогам водили свои машины, в бураны и дожди, днем и ночью с выключенными фарами, под бомбежками и обстрелами! Спасибо нашим боевым сотоварищам.

И сегодня, в дни мирной учебы многие тысячи автомобилистов служат в авиационных частях, многие из вас завтра будут обеспечивать учебно-боевые полеты за рулем КраЗов, МАЗов, ЗИЛов и других марок машин. Помните о наших фронтовых друзьях, водителях, берите с них пример, будьте верными сынами Отчизны.

...Напутствие призывникам-автомобилистам, высказанное героем летчиком Н. А. Шмелевым, останется в памяти. Этим по существу и закончилась официальная часть встречи. Председательствовавшая Т. А. Сошникова горячо поблагодарила авиаторов, вручила им памятные сувениры, а потом, в фойе состоялась дружеские беседы ветеранов с молодежью, и темы этих бесед были самые различные. Фронтовики рассказывали о фронтовых самолетах и современной авиации, о тех, кто охраняет мирный труд советского народа.

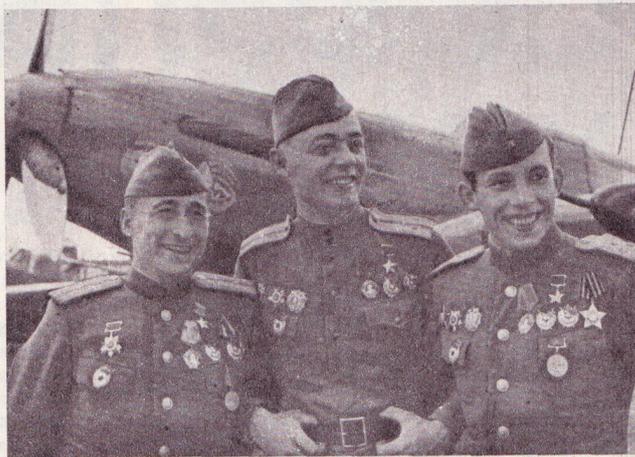
М. ГОЛЫШЕВ,
А. МАЛЬКОВ

Москва

В редакцию поступил фотоснимок. На фотографии у самолета Ил-2 стоят, весело улыбаясь, три летчика — три старших лейтенанта. У каждого на груди по Золотой Звезде Героя, по несколько орденов.

На обороте карандашом надпись — С. Чепелюк, И. Антипин, Н. Пургин.

Фотографию прислал житель Вязников, Владимирской области, офицер запаса, участник Великой Отечественной войны С. Черков. «Нельзя ли, — пишет Черков, — рассказать о том, кто эти летчики, как сложилась их дальнейшая судьба?»



ТРИ КРЫЛАТЫХ «МУШКЕТЕРА»

*О чем напомнила
фотография...*

☆☆☆

*На снимке (слева направо) Герои Советского Союза:
С. Чепелюк, И. Антипин, Н. Пургин (фото 1945 года).*

И вот я в квартире гвардии генерал-майора авиации Сергея Георгиевича Чепелюка (на снимке он первый слева).

— Да, это мы, «три мушкетера», как в шутку звали нас в полку за постоянную неразлучность, — произносит генерал. — В середине наш великан Иван Антипин, справа от него Николай Пургин.

Генерал смолкает, отходит к окну, за которым горят огни Москвы, потом, вернувшись к столу, произносит раздумчиво:

— 35 лет минуло, а как будто вчера все было. Аэродром Финстервальде в Германии, победные майские дни 45-го. Мы только что перелетели сюда из-под Праги, где участвовали в доколачивании последней фашистской группировки.

Нашему 1-му Кировоградско-Берлинскому Краснознаменному ордена Кутузова штурмовому авиационному корпусу должны были вручить очередную боевую награду — орден Суворова II степени.

После вручения ордена состоялся парад. Ивану Антипину выпала честь нести Знамя дивизии, а нас с Николаем Пургиным назначили ассистентами.

На аэродроме были командующий 1-м Украинским фронтом Маршал Советского Союза И. С. Конев и командующий 2-й воздушной армией генерал-полковник авиации С. А. Красовский.

Вручение награды корпусу

вылилось в большой праздник. По окончании парада мы и сфотографировались на память на фоне боевого «Ильюшина».

— В наших биографиях, — продолжает рассказ С. Чепелюк, — много общего. Все трое пришли в авиацию по комсо-

мольским путевкам в предгрозном сороковом году. Иван Антипин и Николай Пургин окончили аэроклубы Осоавиахима, Балашовскую военную школу летчиков. Я после планерной школы и Грозненского аэроклуба закончил Оренбургскую военную школу летчиков. Мы с Антипиным прибыли на фронт только в сорок втором, а Николай Пургин в сорок третьем.

В каких только ситуациях ни приходилось бывать! Громили фашистов на Курской дуге, осенью сорок третьего участвовали в уничтожении вражеской переправы через Днепр.

30 мая сорок четвертого лейтенант Пургин, возглавляя шестерку «илов», встретил в районе Ясс 20 «Юнкерсов-87». Не раздумывая, подал команду — «В атаку!» И один за другим были сбиты четыре «лапотника».

К концу войны счет боевых вылетов у каждого из нас перевалил за полторы сотни.

Иван Антипин уничтожил более 100 автомашин с грузом и войсками противника, более 20 танков, участвовал в шестнадцати воздушных боях.

В послевоенные годы все трое окончили Военно-воздушную академию. Мы с Пургиным стали кандидатами военных наук. Генерал-майор авиации Н. Пургин удостоен почетного звания заслуженного военного летчика СССР.

Телефонный звонок прервал нашу беседу. Генерал взял трубку. Закончив разговор, сказал:

— Звонили из школы. Просят принять участие в вечере на тему: «В жизни всегда есть место подвигу». Вечер посвящают 35-летию Победы. Ну, как откажешь? Ведь у меня тоже растут два будущих воина, а дочь уже врач.

Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

ДЕСАНТНИКИ СОРОК ПЕРВОГО...

В минувшей войне битвы и сражения с гитлеровцами были различны по своей масштабности, но значение каждой из них нельзя недооценивать, ибо даже сравнительно небольшая операция могла сыграть и действительно сыграла большую роль на всем театре военных действий. Это относится, в частности, к десантной операции на Керченском полуострове, предпринятой в декабре 1941 года — в один из тяжелейших периодов Великой Отечественной войны.

Высадка десанта в Феодосию в конце декабря 1941 года явилась для врага ошеломляющим ударом, а создание керченско-феодосийского плацдарма потребовало от гитлеровцев снятия частей из-под Севастополя для локализации действий наших десантников. Незабываемой этой операции посвятил свою брошюру военный корреспондент С. П. Кошелев «Страница феодосийского де-

санта»*. Будучи военным корреспондентом газеты 44-й армии «На штурм», автор вместе с группой товарищей — журналистов вслед за десантниками вошел в освобожденную Феодосию и вот, спустя много лет, поведал о героях-десантниках, о боях на керченском плацдарме.

Книга читается с интересом, написана она в очерковом плане, воскрешает картины боевой жизни десантных войск, события тех героических дней. Читатель невольно вспомнит, что декабрь 1941-го — это контрастное явление наших войск под Москвой, блокада Ленинграда, битва за Севастополь. Враг располагал тогда превосходством в воздухе и на земле, и гитлеровцы не сомневались в победном исходе войны. Тем ошутимее для них явились контрудары советских войск, в том числе на Керченском полуострове. И тем величественнее выглядят

подвиги наших бойцов в декабре сорок первого...

Как брали Феодосию? На этот вопрос автор отвечает немногословно, но емко: «Ночью под прикрытием огня крейсера «Красный Кавказ» на катерах ворвались в порт, но путь в город преградили фашисты, закрепившиеся на полуторамертовой портовой стеной. Н. С. Семичев с главстаршиной И. В. Кузенко подкапывали к стене бочки и, взорвавшись на них, забросали гитлеровцев гранатами, открыли тяжелые портовые ворота. В них хлынула лавина десантников...».

Автор с чувством восхищения и нескрываемой симпатией повествует о подвигах десантников — Сергея Шапошникова, Николая Семичева, Аркадия Айдинова и многих других. Презируя смертельную опасность, они смело и отважно выполняли боевые приказы, защищая родную Отчизну.

Ушли в историю сражения Великой Отечественной. И тем дороже нам правдивые повествования о героях тяжелейших сражений, ибо учат они верности воинскому долгу, любви к родному социалистическому Отечеству.

В. ВАСИЛЬЕВ

* С. П. Кошелев. Страница феодосийского десанта. Москва, Издательство политической литературы, 1979 г., 103 стр.



Николай Сомов.
1933 год.

СОКОЛЫ ИЗ ХОЛУНИЦЫ

● ВО ИМЯ ОТЧИЗНЫ

...СТАРШИМ в семье после смерти отца остался Николай, а спрос, как известно, со старшего. Пришлось бросить школу, поступить на белохолуницкий завод. По силам молодецким и работа нашлась — в кузнице, где выгибались лемеха плугов, основная в ту пору продукция завода. В том же году приняли парня в комсомол. Веселый, задорный, откликался на призывы и лозунги, Николай работал ударно, заражал и других.

— Вот он канов, наш Коля! — изумлялись те, кто не один десяток лет отдал заводу.

Наш Коля... Его так и звали. Сначала в цехе, где Сомова избрали секретарем комсомольской ячейки, а потом и на заводе, во всей Белой Холунице, когда его избрали членом бюро волостного комитета. В марте 1929 года в жизни Николая Сомова произошло большое событие — его приняли в ряды Коммунистической партии. Убежденный ленинец, он с еще большим упорством взялся за дело.

А время было горячее: брала разгон первая пятилетка. Плуги, которые выпускал завод, перепахивали крестьянские межи, делали общими раздольные нивы. Люди Страны Советов радовались успехам, враги за рубежом злобствовали.

Молодые рабочие белохолуницкого завода пополняют ряды Красной Армии. Вместе с ними уходят и Сомов. И в армии он активист и общественник, возглавляет партийную ячейку школы младшего состава 2-го отдельного территориального стрелкового полка в г. Вятке.

Легендарное это было время. На крыльях мужества и отваги молодая советская авиация поднимала все выше алые звезды страны Октября. Начались дерзновенные перелеты. Газеты пестрели призывами: «Молодежь — на самолет!» Разве это не для него, не для его беспоясичного сердца! И Сомов едет в 6-ую военную школу пилотов.

Он понимал: чтобы стать настоящим летчиком, надо многое знать, знания нужны, как воздух, как незримая, но осязаемая подъемная сила, когда самолет мчится навстречу ветрам. О неотступности, воле этого человека убедительно говорит лист показателей 3-го выпуска, сохранившийся в Центральном архиве Советской Армии. В социалистическом соревновании среди курсантов-выпускников Сомов занял второе место с общим баллом — 4,692. Только по трем предметам получил он «четверки». Все остальные — 5.

Приезд Николая в отпуск всполошил родную Белую Холуницу. Первого своего пилота-истребителя заводчане, комсомольцы города встречали восторженно. Везде, куда его приглашали, Сомов увлеченно рассказывал о советской авиации. Ходил с комсомольцами в тир, учил их метко стрелять из винтовки, готовил к защите Родины. Ходил в школу к ребятам...

Небо звало. Он много летал, отработывал технику пилотирования, воздушную стрельбу. Как летчик-инструктор щедро дарил молодежи свой опыт, но это пока что в военной школе пилотов.

А вот короткая, но очень емкая строка из служебной характеристики: «Будет ценным работником для ВВС РККА». В марте 1933 года Сомова назначили пилотом легкой бомбардировочной эскадрильи авиабригады Военно-воздушной академии РККА имени профессора Н. Е. Жуковского. Сомов всего себя отдает практической работе со слушателями. Учат и учится сам. Вот строки из его письма: «Я овладел тремя самолетами совершенно новых конструкций. Изу-

чил их и сейчас летаю с хорошими показателями. Называется мой самолет — истребитель. Очень быстролетный...»

А в этом письме видится настоящий большевик. «...Я имел счастье, — писал он домой 18 января 1934 года, — быть делегатом районной партконференции Красной Пресни города Москвы. Послушал многих видных партийных руководителей из ЦК и МК. Организация работы конференции была очень хорошая (торжественно), как нигде я еще не встречал. Очень приятно было слышать об огромных достижениях и строительстве и работе заводов...»

22 февраля 1934 года Сомов становится летчиком-испытателем Отдельной истребительной авиаэскадрильи особого назначения. 1 Мая участвует в воздушном параде над Красной площадью. А седьмого...

В некрологе «Памяти Коли Сомова» друзья по крылатому строю писали: «...В результате аварии трагически погиб на боевом посту молодой, энергичный летчик, герой авиации Николай Матвеевич Сомов...»

Не стало замечательного товарища, память о котором навсегда сохранится у всех, близко знавших его. Осталась заводская организация комсомола, которая и впредь постарается воспитывать достойных сынов партии и комсомола, подобно Коле Сомову.

Урну с прахом одного из замечательных пилотов советской авиации замуровали в обелиске на крутом берегу Белой Холуницы. А в 1975 году памятник отважному соколу был воздвигнут в центре города, в сквере у Дома Советов.

● И СТАЛЬ КРЫЛА И СЕРДЦА ПЛАМЕНИ

Полет, начатый Сомовым, продолжается. Сверхзвуковой всепогодный истребитель поднимает в небо другой сокол — внук летчика Сомова капитан Виктор Зыкин, крылатый защитник воздушных рубежей Отчизны.

Виктор родился в Кирове, где дорога ему каждая улочка. Но Белая Холуница живет в его сердце. Она зажгла в нем крылатую мечту. Здесь он часто бывает. Подолгу стоит у крутого обрыва, под которым неистовствует неугомонная река, давшая имя городу. Здесь, в тени вековых деревьев, возвышается обелиск в честь его отважного деда — Николая Матвеевича Сомова, первого белохолуницкого сокола.

Места отзвевшего детства. Как они схожи! Как и в Белой Холунице, неподалеку от дома тоже обрывистый берег. Глянешь вниз на серебристую зыбь степенной Вятки, — глубь огромная. Крут берег! За Вяткой, насколько хватало глаз, распахнулась равнина. Здесь с утра и до позднего вечера гудел аэроклубный аэродром. Оттуда поднимались в синеву неба спортивные «яки», летели к Вятке, кружили над ее обрывистым берегом — пилотировали. Если предпринять на минуту, что нет под ногами этого берега, а только даль впереди, только небо, где снуют «яки», тебя вдруг охватит сладостное ощущение полета...

В аэроклуб Виктор пришел, когда ему

было пятнадцать. Рано еще, но зачислили. За характер упрямый, настойчивость.

Вначале «летал» у классной доски — изображал действующие на самолет силы, выводил формулы. Потом совершил свой первый прыжок с парашютом с легкокрылого Як-12. Когда раскрылся купол, Виктор осмотрелся. Земля далеко-далеко... А вон там Вятка серебристая, над ней крутой берег и дом его буквой «П». Здорово! Красиво! Потом поднялся как летчик. Над Вяткой, над зеленым ковром равнины, как азбуку повторял все те же фигуры пилотажа, которые прежде видел с крутого берега.

После десятилетки Зыкин поехал в летное училище. Полный уверенности, надежды и вдруг — «Гланды у вас, молодой человек... Удалить надо». Вернулся домой, поступил в политехнический институт. А мысли — о небе. Опять в аэроклуб зачастил. Весенняя сессия подошла, а у него групповые полеты. Одно с другим никак не свяжешь. И дома покоя нет — отец и мать, педагоги, требуют за ум взяться, выбрать что-то одно. И он выбрал. Взял академический отпуск и снова в Армавир, в училище.

И опять неудача. Что-то еще наши медики... В душе тревога. Неужели не быть ему истребителем, продолжателем дел деда-героя? Неужели не быть? В военкомате просил об одном: чтоб его, призвав в армию, непременно направили в авиацию. А пока — опять родной аэроклуб, полеты на Як-18.

Как-то приехал представитель КБ, которое возглавлял А. И. Микоян. По аэроклубу разнеслось: будет отбирать на испытательскую работу. Зыкин не поверил. Но вот его пригласили на беседу, посмотрели, на что он способен в небе. Твердо сказали:

— Ждите вызова.

Виктор Зыкин (справа), г. Киров, аэроклуб, 1967 год.



БЕЛОЙ

Он ждал. Но военкомат ждать не мог и Виктор уехал в авиационное училище механиком. Уехал он утром, а в полдень пришел пакет — вызов КБ. Поздно...

Аэродромные будни. Вместе с товарищами Зыкин готовил к полетам бомбардировщики. Полюбил свое дело, а еще больше авиацию, армию. Полгода спустя на стол командира лег рапорт.

— В Армавирское? — удивился комэск. — Учитесь здесь, Зыкин. Здесь вы свой человек.

— Только в истребительное!

И опять Армавир, летное училище. После третьего приступа крепость пала: зачислили. На мандатной комиссии даже пожурили: — «Почему вы раньше не сказали, что летали в аэроклубе? У вас же двести часов налета!» Виктор пожал плечами: не догадался.

Н-ский истребительный авиационный полк. Вот она настоящая работа! Форсажные взлеты, бои, перехваты. В каждом полете, в каждой учебной атаке — стремление одержать верх над «противником». А это рождало упорство. Он быстро осваивал новый для него истребитель, перенимал опыт меткого ракетного огня у летчиков части. Казалось, мечта осуществилась. Но в авиации нет предела совершенствованию. Виктор всегда помнил слова прославленного аса, дважды Героя Советского Союза А. Ворожейкина: «Летчик — это неукротимое стремление к мастерству. Кто утолил эту жажду, тому надо расстаться с авиацией». Когда командир полка предложил Зыкину овладеть более совершенной крылатой машиной, он не выбирал, в каком гарнизоне лучше служить. Только б летать на новой машине! И так летать, чтоб слились в одно — и сталь крыла, и пламень сердца. Так говорил комэск.

Вспоминая службу в первом боевом коллективе, Виктор Зыкин с особенной теплотой говорит о своих командирах:

— Беспокойные люди! Бывает, что-то

Капитан Виктор Зыкин, 1979 год.

Фото И. ФЕДОТОВА

(На фотоконкурс)



у тебя не получается. И сажает тебя командир на спарку, летит с тобой в зону, в облака, добивается, чтобы ты «ухватил», наконец, все, что упустил, недопоял. Поймешь, по-другому себя чувствуешь — уверенно, гордо.

На полигоне Зыкин уничтожил воздушную мишень первой ракетой. И считает это началом трудной и нескончаемой дороги к летному и тактическому мастерству. Беседуем с командиром полка. О капитане Зыкине он говорит с теплотой:

— Серьезный, вдумчивый летчик. Мой бывший ведомый. Недавно назначен командиром звена. Так что сам теперь будет «ставить на крыло» летную молодежь...

Отпуск. Куда поехать? Конечно же, в милую сердцу Белую Холуницу, конечно с женой Татьяной, в прошлом отчаянной парашютисткой Кировского аэроклуба. Вместе заходят в заводской музей. Броский стенд «Белохолуницкий сокол»

рассказывает о Николае Сомове, который готовил воздушных бойцов, испытывал боевые крылатые машины на заре советской авиации. О коммунисте Сомове, отдавшем жизнь во имя могущества Отчизны.

Знакомый с детства портрет... Виктор долго смотрит на волевое лицо пилота, его задорную улыбку и ловит себя на мысли: «А дед моложе меня. Ему только двадцать четыре...»

Да, дед ушел из жизни совсем молодым. Ему не пришлось воевать, лично защищать свое государство, но воевали его ученики, наследники его летного и боевого мастерства, и воевали умело и героически. Теперь, наследуя их опыт, приумноженный новыми поколениями авиаторов, на страже воздушных границ стоит капитан Виктор Зыкин, коммунист, патриот Родины, представитель еще одного поколения воинов, летчик нашего дня.

Подполковник Е. ЧУМАКОВ

ОСОАВИАХИМОВЦЫ...

В героическую летопись Великой Отечественной войны немало славных страниц вписали парашютисты-спортсмены, воспитанники Осоавиахима. Тысячи и тысячи из них громили врага в составе воздушно-десантных войск, в рядах Военно-Воздушных Сил и авиации Военно-Морского Флота. Многие самоотверженно сражались в тылу противника — в партизанских отрядах, в диверсионных группах, в подполье.

Вспомним хотя бы некоторые имена. Мастера спорта П. Полосухин и В. Мурашов были партизанами. Рекордсменка страны Г. Пясецкая испытывала парашютно-десантную технику. Начальник московской парашютной станции мастер спорта Н. Тропаревская (Есионова), освоив самолет-бомбардировщик, наносила удары по врагу с воздуха. Мастера спорта П. Стороженко, В. Овсянников, А. Тарутин, А. Примашев, В. Чекорин, З. Явич были отличными инструкторами парашютно-десантной подготовки.

Инструктор-летчик Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова мастер спорта П. Балашов сражался в составе героического парашютно-десантного отряда Западного фронта под командованием мастера спорта И. Старчака. Балашов еще в 1933 г. совершил экспериментальный прыжок на стадион «Динамо» в Москве с высоты 80 метров! К сожалению, он, как и многие другие спортсмены, не дожил до Дня Победы. Участвуя в войне как летчик-штурмовик, Петр Балашов погиб в боях за Родину.

Хорошо подготовленными инструкторами воздушно-десантного дела, мужественными бойцами и командирами были спортсмены Осоавиахима К. Кайтанов и Б. Петров, Н. Камнева и А. Фотеев, П. Сторчиченко и Н. Гладков и многие, многие другие.

Гвардейские стрелковые дивизии, корпуса и даже армии, укомплектованные бойцами ВДВ, сыграли большую роль в ряде операций минувшей войны. Их боевой путь проходил по степным дорогам Украины, по лесным чащобам, болотным топям Прибалтики, Белоруссии и Карелии, у стен Москвы и Сталинграда, через многоводные реки и населенные пункты Венгрии, Австрии, Чехословакии. Каждый бой рождал сотни героев, не щадивших ни крови, ни самой жизни для достижения победы над врагом. Десантники проявляли смелость и решительность в атаках, упорство и силу в обороне. Почти все они награждены орденами и медалями, а более 200 лучших из лучших присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

...Вот эпизод из боевой жизни воздушно-десантного полка, в котором мне довелось служить. В июне 1944 г. наш 37-й гвардейский полк, укомплектованный почти полностью парашютистами, был переброшен на Карельский фронт, в район Лодейного поля. Предстояло прорывать глубоко эшелонированную оборону, которую враг создавал 1005 дней! Первым мощным рубежом обороны противника стала хорошо оборудованная полоса, проходившая по северному берегу широкой и полноводной реки Свирь.



Заслуженный мастер спорта И. Старчак.

Фото М. РУНОВА

Полк получил необычную задачу: в ходе нашей артподготовки, во время переноса огневого вала в глубину обороны ложным десантом обозначить начало форсирования реки, чтобы привлечь к нему огонь уцелевших и вновь введенных в бой минометных и артиллерийских батарей противника, засечь их, а затем уничтожить до начала настоящей переправы.

Из состава 2-го батальона, которым командовал капитан В. Матохин, были отобраны 12 парашютистов-комсомольцев во главе со старшим сержантом В. Немчиковым (ныне доктор технических наук). Им и предстояло сыграть роль ложного десанта. 21 июня 1944 года, после мощной почти трехчасовой артподготовки, храбрецы бросились в воду и начали толкать перед собой плоты с макетами оружия и солдат, тем самым вызвав огонь на себя. Было очень трудно. Река покрылась разрывами снарядов и мин. Казалось, что вся вода поднялась в небо. Но задача была выполнена. Рискавая своими жизнями, десантники спасли сотни жизней своих товарищей. За этот необыкновенный подвиг все они были удостоены звания Героя Советского Союза. Вот их имена: А. Барышев, С. Бекбосунов, И. Зажигин, В. Малышев, В. Маркелов, И. Мытарев, В. Немчиков, П. Павлов, И. Паньков, М. Попов, М. Тихонов, Б. Юносов.

О некоторых событиях Великой Отечественной войны мне рассказывали воины-парашютисты, непосредственные участники боев, их письменные воспоминания, архивные документы. Около 600 прыжков с парашютом (по тем временам это был настоящий спортивный подвиг) совершил И. Старчак, начальник парашютно-десантной службы Белорусского особого военного округа, последний 21 июня 1941 г. Уже перед самой землей сильным порывом ветра его вынесло за кромку аэродрома, на старое самолетное кладбище. В результате — тяжелая травма ноги. Хирург окружного госпиталя в Минске пообещал выписать капитана через месяц-полтора.

А назавтра началась война. Фашисты бомбили Минск. Ночью от пожаров было светло как днем. В одну из таких ночей эвакуировали госпиталь. Старчак и раненый в ногу лейтенант, сосед по койке, тоже летчик, выбирались из города самостоятельно. С трудом передвигаясь на костылях, вышли на шоссе Минск—Москва и попутной машиной уехали на восток. Вскоре Старчак нашел штаб — теперь не округа, а Западного фронта, спрятал костыли и, прихрамывая, бодро представился старшему начальнику.

— Вы уже на ногах? — изумился тот.
— Травма пустяковая. Можно ходить, — слукавил капитан. Старчака назначили начальником парашютно-десантной службы Западного фронта. В те дни под Юхновом создавалась специальная база — «дача Старчака», как условно стали ее называть. Сюда направлялись бывшие воспитанники капитана, уже побывавшие в бою, спортсмены-парашютисты, добровольцы с путевками ЦК ВЛКСМ.

На базе готовились и забрасывались в тыл врага небольшие разведывательно-диверсионные группы, отсюда партизанам доставлялись по воздуху различные грузы. Учеба, боевая работа шли днем и ночью. Занимались тактикой, стрельбой, ориентированием на местности, радиосвязью, подрывным делом. Много времени уделяли физической подготовке: бегали кроссы, совершали марш-броски, учились рукопашному бою и, конечно, прыжкам с парашютом.

За июль, август и сентябрь капитан Старчак выполнил тридцать полетов во вражеский тыл, сопровождая десантников — разведчиков и радистов. Утром 4 октября, вернувшись из очередного полета, капитан узнал, что авиационный полк, который обеспечивал их подготовку и проведение десантных операций, срочно перебазировался на другой аэродром. Из Юхнова уехали жители...

Старчак задумался. Он мог, конечно, самостоятельно приказать отряду отправиться на новую базу авиаполка. Никто бы его за это не осудил. Но может быть, принять другое решение? Ведь враг в эту минуту стремится к Медыни, Малоярославцу, Подольску — на Москву! Дорога к столице от Юхнова, как доложили разведчики, открыта, наших войск поблизости нет.

И коммунист капитан Старчак принял другое решение. Указав на сорванный с километрового столба лист жести с цифрой «205», он обратился к десантникам:

— Это расстояние до Москвы. Сегодня мы — передовой отряд Красной Армии на этом направлении. И защищать Москву будем здесь, на восточном берегу Угры.

На рассвете 5 октября из-за поворота дороги появились гитлеровские мотоциклисты в сопровождении бронемашин. Затем подошли два танка и автомобили с пехотой. Парашю-

тисты подпустили их к самому берегу и открыли сильный огонь. Понеся большие потери, гитлеровцы отступили. Они не решились атаковать во второй раз.

Ночью, используя передышку, десантники глубже зарылись в землю, заминировали берега реки, обочины дороги у моста. Ровно в 14.00 следующего дня, на отряд обрушился шквал артиллерийского и минометного огня. Казалось, ничего живого не осталось на «десантном пятчке», но едва вражеская пехота при поддержке танков поднялась в атаку, ее встретил сильный, организованный огонь. И так в течение дня несколько раз...

Десантники отряда Старчака продолжали вести тяжелые бои. Они не уходили от Варшавского шоссе, постоянно меняли позиции, совершали дерзкие ночные налеты. На четвертый день к ним присоединился отряд подольских курсантов.

Маршал Советского Союза Г. Жуков, оценивая боевую работу отряда капитана И. Старчака, поддержанного курсантами подольских военных училищ под командованием старшего лейтенанта Л. Мамчика и капитана Я. Роскикова, писал: «В результате пятидневных ожесточенных боев не многие остались в живых, но своим героическим самопожертвованием они сорвали план быстрого захвата Малоарслага и помогли нашим войскам выиграть необходимое время для организации обороны на подступах к Москве...»

В ночь с 3 на 4 января 1942 г. отряд Старчака, теперь уже майора, было приказано захватить полевой аэродром под Медынью и обеспечить высадку десанта, перед которым была поставлена задача помешать отступающим подразделениям гитлеровцев закрепляться на заранее подготовленных оборонительных рубежах.

Сначала все шло, как было задумано. Хотя десантирование проходило под зенитным огнем, в сорокаградусный мороз и метель, парашютисты приземлились на аэродроме и вступили в бой. К исходу дня им удалось подавить сопротивление противника. Но продолжавшийся в течение нескольких дней обильный снегопад сорвал первоначальный план: самолеты, которые должны были доставить на захваченный аэродром стрелковый полк, сесть не смогли, и отряду Старчака было приказано перейти к самостоятельным действиям в полосе наступления 43-й армии.

Двенадцать дней парашютисты вели бои в исключительно трудных условиях суровой зимы у станции Мятлево, на дорогах южнее Медыни и Кондрово. Они взорвали мост через Угру, уничтожили два эшелона с танками и другой военной техникой, захватили большой обоз — 119 подвод с боеприпасами и военным имуществом, парализовали движение на нескольких автомагистралях. Бесстрашные воины совершали стремительные многокилометровые марш-броски на лыжах, неожиданно атакуя гитлеровцев в тех пунктах, где они не ожидали ударов.

Героически воевал Иван Старчак. Там же, в районе Медыни, проводя дерзкую операцию в тылу врага, десантники во главе с ним минировали участок реки. В ледяной воде, в насквозь промокшем зимнем обмундировании командир вместе со всеми работал до тех пор, пока не потерял сознание. Во фронтовом госпитале, куда он срочно был переброшен самолетом из вражеского тыла, майору Старчаку ампутировали пальцы и пяточные кости на обеих ступнях. Его отряд вернулся на базу без своего командира...

Ныне у развилки шоссе на юго-западной окраине Юхнова возвышается монумент в честь освободителей города от немецко-фашистских захватчиков. Одна из улиц называется «Десантная». В квартире Ивана Георгиевича Старчака хранится кумачовая лента с надписью «Почетный гражданин города Юхнова».

Ныне заслуженный мастер спорта И. Старчак ведет большую военно-патриотическую работу среди молодежи, рассказывает им о суровых днях войны, героизме советских людей, о первопроходцах парашютного спорта.

Вечным немеркнущим примером остались для советского народа подвиги воздушных десантников в Великой Отечественной войне. Нынешнее поколение крылатых гвардейцев достойно продолжают славные традиции Воздушно-десантных войск, оно всегда готово встать на защиту священных границ любимой социалистической Родины.

Генерал-лейтенант в отставке
И. ЛИСОВ,
кандидат исторических наук

ПЛАНЕРИСТЫ ЛЕТАТ К ПАРТИЗАНАМ

Одна из ярких страниц в истории советского планеризма это участие наших летчиков-планеристов в боевых операциях Великой Отечественной войны. Движимые высоким чувством советского патриотизма, верности партии и народу, они совершили значительные подвиги.

Наш военный планеризм, образно выражаясь, был выкован в огне войны. Он был создан на самом трудном, первом ее этапе усилиями замечательных энтузиастов, понявших большие возможности использования планеров не только как транспортное средство, но и как новый вид оружия для выполнения боевых заданий наступательного характера на переднем крае и в тылу врага.

В этом деле выдающуюся роль сыграл лауреат Ленинской премии авиаконструктор Павел Владимирович Цыбин. Человек незаурядного организаторского таланта, большой работоспособности и личного обаяния, он последовательно руководил сначала летными испытаниями опытных образцов планерно-десантной техники и запуском ее в серийное производство, затем подбором кадров для обучения и тренировки военных летчиков, и наконец — боевыми операциями на различных фронтах Великой Отечественной войны.

Огромную работу проделали замечательные конструкторы — О. Антонов, В. Грибовский, Д. Колесников и А. Гуляев (два последних работали под руководством П. Цыбина, в коллективе, создавшем 20-местный десантный планер КЦ-20).

Серийное производство тяжелых планеров было организовано в труднейших условиях эвакуации, на заводах, совершенно не приспособленных для изготовления авиационной техники. Так, например, В. Грибовский работал на заводе, где до этого изготовляли тарные ящики и немудреную мебель. Несмотря на это, эксплуатационные и летно-технические качества планеров были вполне удовлетворительны, что обеспечило возможность выполнения сложных боевых заданий.

В операциях Отечественной войны были применены семиместный планер А-7 конструкции О. Антонова, одиннадцати-местный Г-11 — В. Грибовского, двадцатиместный КЦ-20 — Д. Колесникова и П. Цыбина, БДП-2 — Н. Поликарпова и В. Вахмистрова. Во время войны всего было выпущено более 1200 планеров. Большинство из них — А-7 и Г-11.

Основным материалом, из которого изготовлялись планеры, было дерево, обшивка из фанеры и полотна. Острая нехватка алюминиевых сплавов вынуждала делать носовые коки и обтекатели отдельных узлов из мешковины, проклеенной эмалитом или казеином. Металлические детали — рулевое управление, узлы шасси, приборное оборудование — после выхода планеров из строя использовались многократно.

Для подготовки военных планеристов на базе одного из авиационных училищ была организована Центральная планерная школа Воздушно-десантных войск Красной Армии. Здесь же действовала отдельная опытно-испытательная авиационная эскадрилья, которая объединила ведущих мастеров безмоторного полета: среди них были: С. Анохин, Г. Малиновский, И. Карташов, П. Савцов, М. и В. Романовы, П. Еремеев, А. Пещух, А. Добахов, Б. Годовиков и большая группа инженеров и техников высокой квалификации. Выполнив сложную и ответственную программу испытаний десантно-планерной техники, летчики этой эскадрильи участвовали в ряде боевых операций. Их отличали высокая дисциплинированность и великолепное летное мастерство.

К военным пилотам-планеристам предъявлялись высокие требования. Для полетов ночью, для посадок на случайные площадки нужно было готовить не просто искусных летчиков, но отличных ночных летчиков. Насколько это трудная и ответственная задача — объяснить, я думаю, не надо. Тем более, что в начале нашей деятельности мы не имели учебных планеров с двойным управлением, и вывозка осуществлялась самым примитивным способом: инструктор стоял за спиной обучаемого и только символически мог «вмешиваться» в управление. А времени для подготовки было мало. В качестве буксировщиков командование могло предоставить нам только устаревшую материальную часть, непригодную для боевой работы. Какими только самолетами мы ни пользовались! Тут были и двухмоторные разведчики Р-6, и трофейные немецкие бомбардировщики, и другие.

Авиационные спортсмены на фронтах Великой Отечественной



Мастер спорта Г. Малиновский на одном из партизанских аэродромов (1943 г.).

Существует поговорка, что саперы ошибаются один раз в жизни. То же самое, с полным основанием, можно сказать и о ночных летчиках-планеристах. Посадка многотонного планера с боевым грузом или с людьми на борту в глубоком тылу врага, порою на совершенно непригодную площадку, в кромешной тьме, — это героизм, не говоря уже о мастерстве. Отмечу огромную воспитательную роль, которую сыграл в их жизни Осоавиахим. Ведь большинство пилотов-планеристов пришли в армию из аэроклубов. И мы каждодневно убеждались в том, что наше оборонное Общество подготовило для Родины отличных бойцов, с честью выходящих из самых трудных испытаний.

Первый вылет в тыл врага на тяжелом планере совершил летом 1942 года старший лейтенант Сергей Николаевич Анохин, в то время — летчик-испытатель, ныне он — заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза. Посадка производилась в Брянских лесах, на площадке, подготовленной действовавшими там десантниками полковника А. Казанкина. Любопытно отметить, что как раз в это время Казанкину за успешные действия было присвоено звание генерала, и первым человеком с Большой земли, который его поздравил, был С. Анохин. Он передал А. Казанкину небольшой, но приятный сюрприз от командования Воздушно-десантных войск — специально для этого случая сшитый генеральский мундир.

Вскоре после этого на 2-м Белорусском фронте, в Полоцко-Лепельском направлении, под руководством П. Цыбина, была осуществлена большая операция. Стартовав с аэродрома Андреаполь и Старая Торопа, планерные поезда пересекали линию фронта и летели к белорусскому городку Бегомлю, который, как остров, находился в окружении фашистских гарнизонов. В ходе этой операции к партизанам было перебросено более 200 тонн груза и около 300 человек — организаторов подпольной борьбы в тылу врага, подрывников, радистов. Большинство планеров оставались на местах посадки: они либо расстыковывались и использовались партизанами для жилья и хранения грузов, либо сжигались, если возникла угроза захвата их врагом. Планеры долетали до намеченных пунктов в тылу врага, даже если они находились на большом удалении от линии фронта.

Нельзя не вспомнить добрым словом отважного летчика, полковника Захара Павловича Медведева. Он командовал сводной авиагруппой ВДВ, а затем — первым и вторым планерными полками. Медведев вынес на своих плечах все трудности первого периода подготовки пилотов-планеристов, сам быстро освоил технику пилотирования тяжелых планеров, вырастил хороших командиров подразделений.

Много сил и энергии отдал организации аэродромной службы и подбору новых площадок для взлетов и посадок аэропоездов в партизанской зоне мастер спорта Г. Малиновский. Он не только испытывал десантную технику, организовывал доставку различных грузов партизанам и вывозку раненых на Большую землю, но и сам героически воевал в рядах народных мстителей против фашистских захватчиков. За мужество и отвагу, проявленные в боях за Родину, Г. Малиновский награжден многими орденами и медалями.

И в послевоенные годы, до самого последнего дня жизни, Григорий Степанович Малиновский был пропагандистом планерного спорта, участником и организатором многих чем-

пионатов страны. Конструктор, художник, журналист, наставник, прекрасной души человек. Таким остался Григорий Малиновский в наших сердцах.

Вторая крупная десантно-планерная операция была осуществлена с марта по октябрь 1943 г. также на 2-м Белорусском фронте, в направлении Полоцко-Лепельской партизанской зоны Белоруссии, с аэродромов Лужки, Старая Торопа, Андреаполь и Торопец. Такое рассредоточение не случайно — оно вытекало из опыта первой операции, способствовало более спокойной работе, уменьшало возможные потери от нападений врага с воздуха. Так, на участках линии фронта, через которые шли воздушные поезда, была усилена вражеская зенитная артиллерия, по ночам в воздухе дежурили истребители противника, оборудованные радиолокационной аппаратурой и мощным пулеметно-пушечным вооружением; фашисты совершили несколько налетов бомбардировочной авиации на наши стартовые площадки.

А мы работали так: днем наши аэродромы, тщательно замаскированные, пустовали. Только в вечерних сумерках начиналась подготовка к вылету. Поодиночке, с большими интервалами, уходили в воздух планерные поезда. В качестве буксировщиков использовали самолеты Ил-4 и СБ, которые после отцепки планеров могли еще бомбить тыловые объекты врага, отвлекая на себя средства зенитной защиты.

К утру самолеты возвращались, и аэродромы снова замирали до вечера. При такой системе врагу было трудно перехватывать планерные поезда или атаковать их на аэродромах взлета. Поэтому выпуск планерных поездов, рассредоточенных по территории и времени, практиковался и в дальнейшем.

Кроме полетов в тыл врага, транспортные планеры использовались для доставки срочных грузов и специальных воинских подразделений на передовую. Так было под Сталинградом и при форсировании Днепра.

Опыт войны показал эффективность применения в боевой обстановке транспортно-десантных планеров, и на вооружение десантных войск, уже в послевоенное время, стали поступать планеры все более и более тяжелых типов, специально приспособленные для транспортировки артиллерии, танков, бронемашин и другой крупногабаритной техники. Среди них наиболее интересным был большегрузный планер Як-24, созданный в коллективе под руководством А. Яковлева.

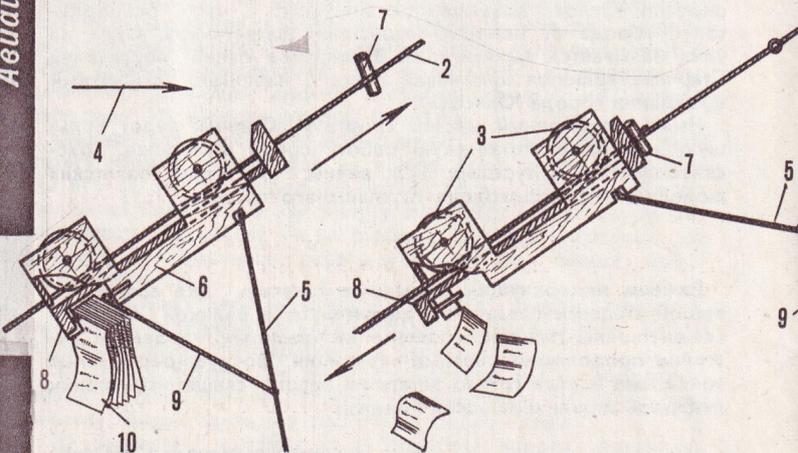
Сегодня мы с гордостью можем сказать, летчики-планеристы, воспитанники Осоавиахима, в трудный для Родины час выполнили свой гражданский и воинский долг до конца. Многие из них погибли при выполнении боевых заданий и испытаниях новой техники. Пусть их имена сохраняются в памяти молодого поколения, пусть их дела послужат вдохновляющим примером для всех тех, кто сегодня сидит за штурвалом или мечтает о небе, о полетах.

Генерал-майор Б. БРЕДИХИН,
член комитета ветеранов
гвардейцев-планеристов

Авиационные спортсмены на фронтах Великой Отечественной

ВОЗДУШНЫЕ ЗМЕИ НА ФРОНТЕ

РАССКАЗ ВЕТЕРАНА ВОЙНЫ —
ИНСТРУКТОРА-АВИАМОДЕЛИСТА



В суровые годы войны довелось мне командовать саперным взводом. Не думал я, что именно тогда пригодятся мои знания и умение в постройке воздушных змеев.

Вспоминаю, как в начале 1942 года нашим взводом был построен на передовой оригинальный по конструкции ДЗОТ. Он имел три амбразуры и минимальную мертвую зону.

— А не сможете ли вы, товарищ младший лейтенант, что-нибудь придумать для разбрасывания листовок по переднему краю противника, в его окопы, — спросил меня комиссар полка.

— Это можно сделать с помощью коробчатого воздушного змея с почтальоном, — не долго думая, ответил я.

Но напряженные фронтовые будни не позволили до октября сорок второго года заняться змеями. Успешно провели их испытания в полку, а затем в мастерских собрали 30 комплектов змеев с почтальонами. Работа «воздушных почтальонов» понравилась командованию. Я еще более серьезно засел за усовершенствование их конструкции, делал чертежи, по которым строили змеи.

Испытанные в воздухе «воздушные агитаторы» рассылались по различным частям фронта, где планомерно выполняли свою работу. С их помощью удавалось за сутки забросить в расположение оккупантов по 30 тысяч листовок, в которых гневно разоблачался оголтелый враг народов — фашизм.

За успешное применение воздушных змеев в расположении войск противника весной 1943 года меня наградили орденом Красной Звезды. Позднее был награжден вторым орденом Красной Звезды.

Довелось мне проектировать и строить змея, способный поднять в воздух репродуктор для радиовещания с воздуха. На фронте применялся только огромный плоский змей, построенный Ю. Громовым. Этот аппарат, поднявшись в воздух, доставлял бойцам боеприпасы, пищу, все необходимое для борьбы с фашистами.

Как же был устроен фронтовой воздушный змей? Он имел коробчатую конструкцию 1, поднимаемую в воздух леером 2. По лееру на роликах 3, благодаря действию ветра 4 на парус 5, скользила тележка 6 «воздушного почтальона». Она перемещалась в сторону змея 1. При ударе тележки 6 о остылек 7, закрепленный на

леере 2, открывался замок 8, удерживающий пакет листовок, и освобождалась уздечка 9, связанная с парусом 5, который после этого переставал дей-



ствовать. Тогда листовки 10 разлетались, а «воздушный почтальон» под собственным весом возвращался по лееру 2 вниз.

Нашлось поприще деятельности для коробчатых змеев и после войны. Так, в Первой Антарктической экспедиции при исследовании низких слоев атмосферы использовались коробчатые змеи моей конструкции.

Более тридцати послевоенных лет работаю с юными техниками. Начинаем с воздушных змеев. И снова вспоминаю я те незабываемые фронтовые будни, когда привязные воздушные аппараты помогали в борьбе с фашистами.

А. ГРИГОРЕНКО,
инструктор-авиамоделист ДОСААФ

Саратов

РАЗВИВАЯ НАСЛЕДИЕ ПИОНЕРОВ КОСМОНАВТИКИ

В крупнейшем достижении человеческого разума нашего века — начале практического освоения и использования космического пространства, выдающуюся, основополагающую роль сыграли советская наука и техника. Талантливые сыны нашего народа первыми в мире решили труднейшую, подлинно исторического значения задачу — создали аппараты, способные вынести в космос научную аппаратуру, подопытные биологические объекты, а затем и самого человека.

В плееде пионеров ракетно-космической техники выдающиеся ученые и конструкторы — академики С. П. Королев, А. М. Исаев, М. К. Янгель и другие. Они умело сочетали практическую разработку космических летательных аппаратов и ракет-носителей с решением перспективных проблем исследования и использования космоса и необходимых для этого технических средств. Напряженная повседневная работа и преждевременная смерть не позволили им закончить многое из начатого, задуманного. Реализация и развитие идей пионеров космонавтики стали главной целью посвященных их памяти Научных чтений, которые начали регулярно проводиться в нашей стране.

Организаторами Чтений являются отделения, институты и комиссии Академии наук СССР, отраслевые институты, Федерация космонавтики СССР, музеи космонавтики. Они в основном определяют тематику докладов и научных сообщений, привлекают к их подготовке ученых и конструкторов, инженеров и техников, космонавтов и студентов старших курсов высших технических учебных заведений.

Чтобы еще более расширить участие научной общественности в решении проблем космонавтики, улучшить пропаганду достижений нашей страны в освоении и использовании космоса в интересах науки и народного хозяйства, Президиум Академии наук СССР принял решение помимо Чтений, посвященных К. Э. Циолковскому и Ю. А. Гагарину, ежегодно проводить Объединенные чтения, посвященные жизни и творчеству выдающихся советских ученых и конструкторов, внесших наибольший вклад в создание ракетно-космической техники, в исследование и использование космического пространства.

Первые Объединенные научные чтения, проведенные в 1979 году, подтвердили своевременность такого решения. На них удалось лучше сочетать исторические исследования, изучение творчества ученых и развитие их идей с анализом современного состояния и перспектив космонавтики, обсуждение важнейших проблем современной науки о космосе и космической техники с пропагандой достижений Советского Союза в освоении просторов Вселенной.

Объединенные чтения позволили как бы продолжить в новых условиях, на новой основе родившуюся еще в тридцатых годах в Осоавиахиме традицию привлечения научной общественности к разработке проблем ракетной техники. Тогда под эгидой патристического оборонного Общества работали в ряде городов группы изучения реактивного движения (ГИРД), Стратосферный комитет Осоавиахимии СССР, в которых участвовали и видные ученые — профессора К. Баев, В. Ветчинкин, К. Путилов, Б. Стечкин и молодые инженеры, такие как С. Королев, А. Полярный, Ю. Победоносцев, М. Тихонравов и другие, ставшие позже ведущими деятелями ракетно-космической техники. Они создали и испытали в ГИРДе первые советские жидкостные ракеты ГИРД-09, ГИРД-Х, а в стратосферном комитете ракету «Осоавиахим», которая первой прошла в 1937 г. государственные испытания, и первую в мире ракету с воздушно-реактивным двигателем, успешные запуски которой состоялись в 1939 году.

После Великой Отечественной войны в системе ДОСААФ СССР 25 лет работал Комитет космонавтики. Эта общественная организация вела широкую научную пропаганду ракетной техники и проблем космонавтики, была инициатором и одним из организаторов Чтений К. Э. Циолковского. Члены Комитета выполнили ряд оригинальных теоретических работ по ракетной технике.

Не так давно Комитет космонавтики преобразован в Федерацию космонавтики СССР, возглавляемую дважды Героем Советского Союза, летчиком-космонавтом СССР А. В. Филлипченко. И, естественно, что Федерация космонавтики СССР стала активным участником проведения Объединенных научных чтений, как и Чтений, посвященных К. Э. Циолковскому, заложившему основы космонавтики и ракетной техники, и Гагаринских чтений, проводящихся ежегодно в честь осуществления первого полета человека в космос.

На очередных Объединенных научных чтениях 1980 года, посвященных творчеству основоположников ракетно-космической техники, работало пять секций. На их заседаниях оживленно обсуждались вопросы истории авиационной и ракетно-космической техники, проектирования и конструкции космических летательных аппаратов и двигателей, прикладной небесной механики и управления движением космических кораблей и станций, жизнеобеспечения космонавтов в длительных полетах и другие. На пленарных заседаниях и на секциях было заслушано более 90 докладов и научных сообщений. В рамках Чтений был проведен симпозиум, посвященный 80-летию со дня рождения конструктора первой советской жидкостной ракеты М. К. Тихонравова.

Подготовка докладов, обсуждение их на тематических секциях, пленарные заседания способствовали повышению уровня исследований, выполняемых инженерно-технической общественностью в области реализации и развития идей пионеров ракетно-космической техники и использования результатов исследований космоса в интересах науки и народного хозяйства.

И. МЕРКУЛОВ,
член бюро Федерации космонавтики СССР

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

ГУ-82, ЛаГГ-3 М-82, ЛаГ-5, «105»

После успешно выдержанных испытаний ЛаГГ-3 с двигателем М-105 был принят для серийного производства. Строить его решили одновременно на нескольких заводах. Руководители конструкторского коллектива С. Лавочкин, В. Горбунов и М. Гудков разъехались по заводам, чтобы на месте помогать самолетостроителям.

Опыт эксплуатации ЛаГГ-3 в частях показал, что истребитель, отвечая основным требованиям, предъявляемым к самолетам такого назначения, несколько перетяжелен, сложен для молодых летчиков в пилотировании на некоторых режимах полета.

Устранение главного недостатка конструкторы видели в установке на истребитель более мощного двигателя или, при том же двигателе, в снижении веса конструкции самого самолета.

Лучше других по мощности и надежности для нового «лагга» подходил серийный 1700-сильный двигатель М-82 воздушного охлаждения. Но из-за большого «лба» он «не вписывался» в мидель фюзеляжа истребителя, разработавшегося под рядный «тонкий» двигатель М-105П. Переделка фюзеляжа означала ломку налаженного серийного производства и, как следствие, неизбежное уменьшение выпуска самолетов для фронта. Допускать этого было нельзя. Поэтому конструкторы искали пути такой модификации, при которой можно было бы начать серийный выпуск новой модели истребителя с более высокими боевыми качествами без больших изменений в технологии производства.

Одним из первых такую задачу еще в 1941 году в основном решил М. Гудков. По его проекту на ЛаГГ-3 с минимальными переделками была применена винтомоторная установка серийного легкого бомбардировщика-разведчика Су-4. Соответственно миделю и форме звездообразного двигателя, за его капотом на основной фюзеляж надставлялась легкая обшивка, был несколько переделан и фонарь кабины для улучшения обзора. Новый вариант истребителя, вооруженного двумя пушками, получил наименование Гу-82. Однако из-за вынужденной эвакуации завода осенью 1941 года закончить испытания этой машины не удалось.

К концу 1941 года на другом заводе под руководством С. Лавочкина был построен и совершил первые испытательные полеты близкий по решению главной задачи вариант «лагга» с двигателем М-82. По предложению С. Алексеева, работавшего в то время заместителем Лавочкина, по бокам фюзеляжа надставили вторую обшивку и таким образом «вписали» звездообразный М-82 в общий мидель



самолета. Некоторые недостатки, в частности, сильный перегрев двигателя, были довольно быстро устранены и опытный истребитель под обозначением ЛаГГ-3 М-82 был передан на испытания. Этот опытный экземпляр после доработки стал прототипом серийных Ла-5.

В том же 1942 году под руководством В. Горбунова был спроектирован и построен еще один вариант ЛаГГ-3 с двигателем М-82, — двухпушечный ЛаГ-5. Его летно-тактические характеристики были выше, чем у серийного «лагга», но ниже, чем у истребителя, созданного коллективом, возглавляемым С. Лавочкиным.

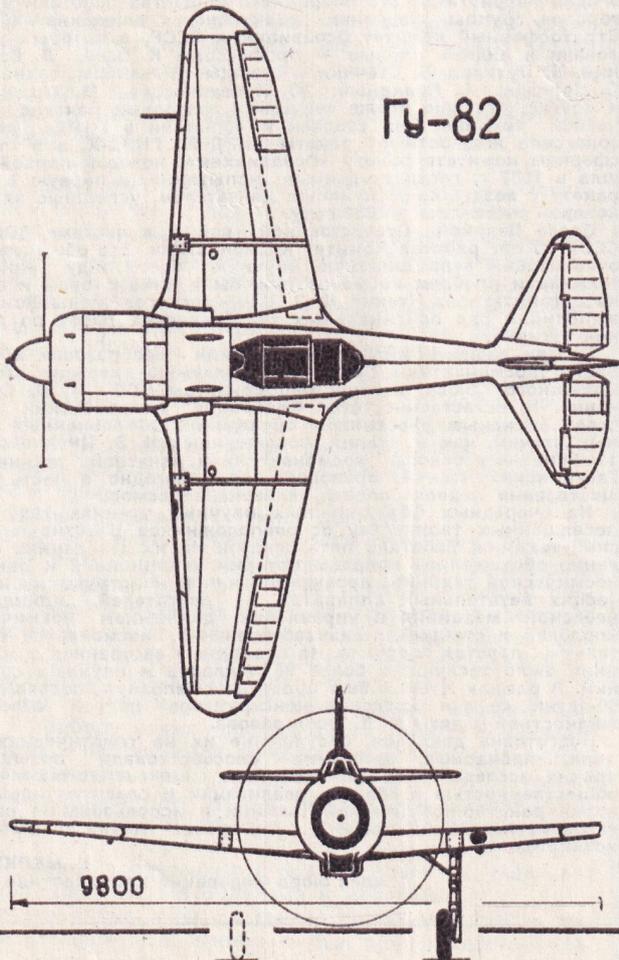
После этого В. Горбунов попытался решить задачу повышения летно-тактических данных «лагга», не меняя на нем двигателя, а лишь за счет уменьшения веса его конструкции и улучшения аэродинамики. На первом опытном экземпляре, условно обозначенном «105», был несколько изменен фюзеляж в его гаргротной части, с консолей убраны предкрылки, а с элеронов балансировки внешней вековой компенсации. Были сняты дополнительные щитки, закрывающие купола шасси. Полностью убирающимся стало и хвостовое колесо. На вооружении оставлены 1 пушка калибром 20 мм и один 12,7-мм пулемет.

Благодаря этим улучшениям конструктору удалось более чем на 300 кг снизить взлетный вес, довести максимальную скорость истребителя у земли до 570 км/ч, а на расчетной высоте — до 623 км/ч.

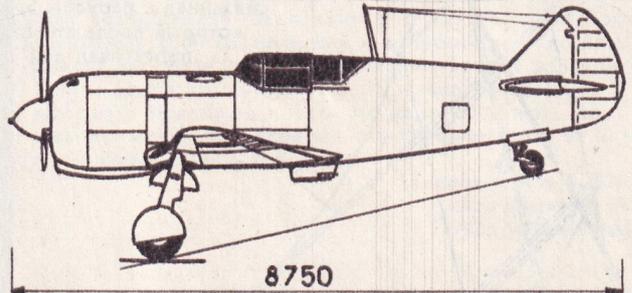
До серийного производства самолет «105» не доводился, так как и окончанию его государственных испытаний авиационная промышленность уже строила серийно истребители, отвечающие требованиям фронта.

Текст и схемы инженеров Н. Валуева, К. Косминкова.

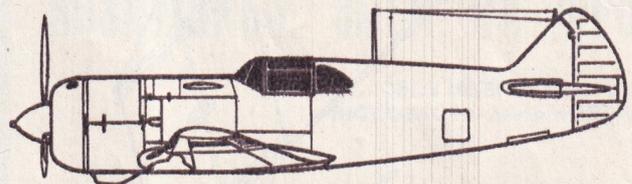
Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.



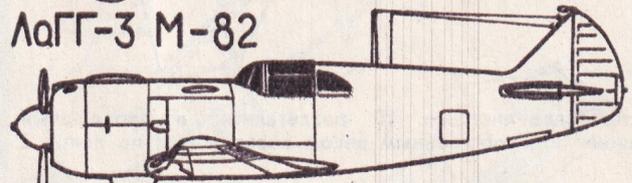
Гу-82



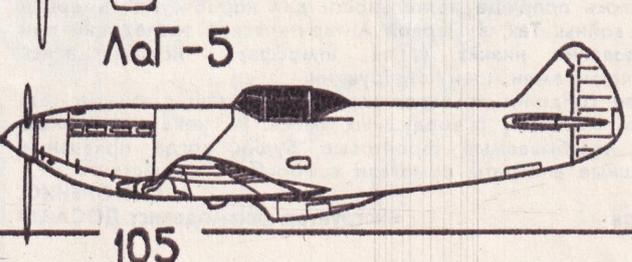
8750



ЛаГГ-3 М-82



ЛаГ-5



105

35 ЛЕТ НАЗАД сокрушительным разгромом фашистской Германии закончилась вторая мировая война, а для нас — Великая Отечественная.

Война СССР с фашистской Германией была противоборством двух социально-экономических и политических систем — социализма и капитализма.

В жестоких битвах с врагом советский народ, воспитанный Коммунистической партией, проявил пламенный патриотизм, неограниченную волю, исключительную стойкость и героизм, совершил подвиг, равного которому не знает история. В Постановлении ЦК КПСС «О 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов» отмечается: «Наша страна стала главной силой, преградившей путь германскому фашизму и мировому господству, вынесла на своих плечах основную тяжесть войны и сыграла решающую роль в разгроме гитлеровской Германии, а затем и милитаристской Японии».

Решающую роль советского народа и его Вооруженных Сил в разгроме немецко-фашистского вермахта в свое время не раз отмечали руководители США и Англии. Так, например, Ф. Рузвельт, президент США в годы войны, писал в мае 1942 года о том, что «русские убивают больше солдат противника и уничтожают больше его вооружения и снаряжения, чем остальные 25 государств Объединенных Наций, вместе взятых». Премьер-министр Англии У. Черчилль писал Председателю Совета Министров СССР 27 сентября 1944 года: «Я воспользуюсь случаем, чтобы повторить завтра в палате Общин то, что я сказал раньше, что именно русская армия выпустила кишки из германской военной машины и в настоящий момент сдерживает на своем фронте несравненно большую часть сил противника». Генерал Ш. де Голль отмечал: «Французы знают, что сделала для них Советская Россия, и знают, что именно Советская Россия сыграла главную роль в их освобождении». Об этом же писал английский журналист и историк А. Верт в широко известной книге «Россия в войне». «Советский народ, — читаем в книге, — нес на себе главную тяжесть войны против нацистской Германии и именно, благодаря ему, была спасена жизнь американцев и англичан».

Сегодня фальсификаторы истории пытаются отрицать решающий вклад Советского Союза в разгром нацистской Германии и ее союзников.

В конце шестидесятых годов в Вашингтоне вышла объемистая книга заместителя начальника общего отдела военно-исторической службы армии США Э. Цимка под названием «От Сталинграда до Берлина. Поражение Германии на Востоке». Политическую направленность книги сформулировал в предисловии и ней шеф автора — начальник исторической службы армии США бригадный генерал Х. Паттисон, который заявил: «Нельзя согласиться, как утверждают русские, что Красная Армия была главным архитектором победы во второй мировой войне».

Кого же буржуазные фальсификаторы называют творцом победы, кто, по их мнению, внес решающий вклад в разгром германского фашизма? Ответ на этот вопрос мы находим в американских школьных учебниках. Их авторы внушают молодежи, что вступление США в войну было «гораздо более важным событием для перелома в ходе войны». Составители западногерманских школьных учебников выслали союзников в Северную Францию в июне 1944 года изображают как событие, «коренным образом изменившее ход войны».

Миф о том, что главным фронтом 2-й мировой войны был Западный, что решающий вклад в разгром германского фашизма внесли США, широко поддерживают многие буржуазные идеологи Англии, Франции и ФРГ.

Но факты истории неопровержимы. Основные события второй мировой войны развивались на нашей земле. Уже в самом начале сражений на советско-германском фронте гитлеровцы направили против СССР больше половины своей сухопутной армии. Здесь же на протяжении почти всей войны находилось от 37 до 73 дивизий союзников фашистской Германии. Против Советского Союза действовали четыре из пяти воздушных флотов. Против американских и английских войск на различных фронтах вели бои от 2 до 19,5 немецко-фашистских дивизии.

Открытие второго фронта в Западной Европе не изменило значения советско-германского фронта, как главного во второй мировой войне. Против Советской Армии в июне 1944 г. действовало 181,5 немецких и 58 дивизий сателлитов Германии. Американским и английским войскам противодействовало 81,5 немецких дивизий. Перед завершающей кампанией 1945 года советские войска имели против себя 179 немецких и 16 венгерских дивизий, а американско-английские войска — 107.

Таким образом, на советско-германском фронте одновременно в среднем сражались против Советских Вооруженных Сил от 180 до 270 дивизий немецко-фашистского блока, а против американско-английских войск в Западной Европе и на других фронтах — 119. Образно говоря, из 4 солдат фашистской армии 3 солдата постоянно сражались против Советской Армии и лишь один — против ее союзников по антигитлеровской коалиции.

Размах военных действий, как известно, характеризуется еще и протяженностью фронтов, и временем ведения военных действий. И эти показатели в корне разоблачают лживые версии буржуазных фальсификаторов. Линия сухопутного советско-германского фронта тянулась с севера на юг в разные периоды от 2,4 до 6 тыс. км, тогда как на западном фронте она не превышала 300—800 км.

Документы свидетельствуют, что военные действия на советско-германском фронте продолжались 1418 дней и ночей, 93 процента этого времени происходили напряженные, активные бои, а второй фронт в Западной Европе продолжался всего лишь 338 суток и активные боевые действия занимали здесь лишь немногим более 86 процентов всего времени.

Решающее значение советско-германского фронта определяется не только тем, что здесь в течение всей войны находились основные военные силы немецко-фашистского блока. Главное то, что огромные вооруженные силы агрессора, и прежде всего их основная часть — сухопутные войска были перемолоты в боях и сражениях на советско-германском фронте. Советские Вооруженные Силы в течение войны разгромили, уничтожили или взяли в плен почти 607 дивизий, а англо-американские войска — всего около 176.

ФАЛЬСИФИКАТОРЫ

Гитлеровские войска потеряли на советско-германском фронте 73 из каждых 100 своих солдат и офицеров, 76 из каждых 100 танков. Советские летчики уничтожили 57 из каждых 100 вражеских самолетов (без учета самолетов, сбитых зенитной артиллерией). Остальная часть из каждой сотни приходится на долю всех остальных участников антигитлеровской коалиции, в том числе и на вооруженные силы США.

В качестве одного из распространенных аргументов «решающего вклада» западных союзников в разгром врага буржуазные историки приводят, так называемое, стратегическое бомбардировочное наступление английской, а затем и американской авиации на промышленные центры третьего рейха. Тезис этот не новый, но живучий, в несколько модернизированном виде, и в настоящее время. «Рейх, — твердят буржуазные историки, — был задан и парализован авиацией Запада. Даже без заключительного вторжения на сухопутном театре представлялось, что Германия не сможет продолжать войну».

Как же в действительности обстояло дело? Известно, что, несмотря на англо-американские бомбардировки, военное производство Германии продолжало расти вплоть до второй половины 1944 года, а по ряду отраслей показатели за 1944 год превысили соответствующие показатели 1943-го.

Англо-американская авиация преследовала определенные политические цели. Специальная комиссия экспертов, изучавших эффективность бомбардировок Германии англо-американской стратегической авиацией, была вынуждена в какой-то степени признать неэффективность бомбовых ударов ВВС союзников. «И хотя в результате бомбардировки немецких городов, — говорится в выводах комиссии, — промышленность Германии в 1943 году потеряла примерно 9 процентов продукции, а в 1944-м — около 17 процентов, все же потери не оказали решающего влияния на способность немецкой нации производить необходимые военные материалы. Бомбардировки не оказали своего решающего влияния главным образом потому, что наносимые потери возмещались за счет других отраслей германской промышленности, не связанных с военным производством».

Таким образом, аргументы в защиту версии о решающей роли ВВС США и Великобритании в разгроме фашистской Германии также не имеют под собой научной, фактической основы и носят откровенно декларативный характер.

Документы, цифры целиком и полностью разоблачают буржуазных фальсификаторов.

Нельзя сбрасывать со счета и количество жертв, принесенных теми или иными государствами ради достижения победы, ибо они лишены раз подтверждения, где шли жестокие и решающие сражения, где проходил главный фронт второй мировой войны. Именно наша страна понесла наибольшие потери — 20 миллионов человек. Потери Англии составили 375 тысяч, США — 405 тысяч человек.

Мы не собираемся отрицать очевидный факт, что в годы второй мировой войны США располагали значительными материально-техническими и финансовыми возможностями для ведения вооруженной борьбы. Известно, что по производству некоторых видов вооружения и боевой техники американская промышленность обогнала многие страны. Она произвела за годы второй мировой войны 297 тысяч самолетов, 86 тысяч танков, 315 тысяч орудий и минометов. Цифры внушительные! Однако определяющим фактором является не общее произведенное количество техники, а то число, которое было использовано на главном фронте борьбы. Из огромного количества американских самолетов в боевых действиях в Западной Европе принимало участие всего лишь 11 тысяч машин.

Буржуазные историки пытаются доказать, что основой победы Советского Союза над фашистской Германией явились американские поставки оружия и боеприпасов по лендлизу. Однако, по отношению к советскому военному производству в период войны американская помощь составляла всего лишь 4 процента.

В самые тяжелые для Советского Союза дни эти поставки по лендлизу были совсем малочисленны. С июля 1941 года по июнь 1943-го СССР получил от США всего 3 тысячи самолетов и 2400 танков, в то время как в нашей стране за этот период было произведено свыше 50 тысяч самолетов и около 40 тысяч танков.

Как говорится, комментарии излишни. Экономической основой победы Советского Союза над фашистской Германией явилась наша социалистическая экономика, ее превосходство над капиталистической системой. В свое время это признавали руководители и политические деятели союзников. Так, президент США Ф. Рузвельт заявил 20 мая 1944 года в конгрессе, что «Советский Союз пользуется вооружением главным образом со своих собственных заводов». Личный представитель президента США Г. Голкинс говорил сразу же после войны: «...мы никогда не считали, что наша помощь по лендлизу является главным фактором в советской победе над Гитлером на восточном фронте. Она была достигнута героизмом и кровью русской армии».

Таковы факты истории. Советский народ и его вооруженные силы совершили великий подвиг, разгромили германский фашизм, отстояли свободу и независимость социалистического Отечества, осуществив интернациональный долг по освобождению многих народов Европы от коричневой чумы. Великая Победа СССР в Великой Отечественной войне — не только история. Это и наше нынешнее оружие, могучий источник вдохновения для нового поколения защитников Родины.

Полковник А. ГРОМАНОВ,
кандидат исторических наук

Небо зовет

АВИАЦИОННЫЕ УЧИЛИЩА ДОСААФ СССР ОБЪЯВЛЯЮТ ПРИЕМ НА ПЕРВЫЙ КУРС

ВОЛЧАНСКОЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ ЛЕТЧИКОВ

Училище готовит летчиков-инструкторов для работы в авиационных организациях ДОСААФ.

На учебу принимаются юноши в возрасте от 17 (по состоянию на 1 мая 1980 г.) до 21 года, имеющие среднее образование, годные по состоянию здоровья к летной работе.

Срок обучения — 3 года.

Заявления на имя начальника училища принимаются до 1 августа. К заявлению прилагаются следующие документы:

- документ о среднем образовании (копия);
- служебная и партийная (комсомольская) характеристики;
- выписка из трудовой книжки (представляется имеющими стаж практической работы не менее двух лет);
- медицинская карта и медицинская справка по форме № 286;
- четыре фотокарточки (снимки без головного убора, размером 3×4 см).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, документ о среднем образовании (подлинник) поступающие предъявляют лично.

Конкурсные вступительные экзамены проводятся с 1 по 21 августа по математике (устно), русскому языку и литературе (сочинение).

Выезд только по вызову.

Начало занятий с 1 сентября.

Курсанты училища обеспечиваются бесплатным питанием, обмундированием, общежитием и стипендией.

Выпускникам училища присваивается квалификация летчика-инструктора и выдается общесоюзный диплом о среднем специальном образовании.

Адрес училища: 312510, г. Волчанск, Харьковской области, ул. Фрунзе, дом 1.

КАЛУЖСКОЕ АВИАЦИОННО- ТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ

Училище готовит авиационных техников по эксплуатации самолетов, вертолетов, двигателей, авиационного и радиоэлектронного оборудования летательных аппаратов для работы в авиационных организациях ДОСААФ.

На учебу принимаются юноши в возрасте от 17 до 21 года, имеющие среднее образование.

Срок обучения 2 года и 9 месяцев.

Заявления на имя начальника училища принимаются до 1 августа. К заявлению прилагаются следующие документы:

- документ о среднем образовании (копия);
- выписка из трудовой книжки (представляется имеющими стаж практической работы не менее двух лет);
- служебная и партийная (комсомольская) характеристики;
- четыре фотокарточки, размером 3×4 см (снимки без головного убора);
- медицинская справка по форме № 286.

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, документ о среднем образовании (подлинник) поступающие предъявляют лично.

Конкурсные вступительные экзамены проводятся с 1 по 21 августа по математике (устно), русскому языку и литературе (сочинение).

Выезд только по вызову.

Начало занятий с 1 сентября.

Курсанты училища обеспечиваются бесплатным питанием, обмундированием, общежитием и стипендией.

Выпускникам училища присваивается квалификация: техник по эксплуатации самолетов, вертолетов и авиационных двигателей; техник по эксплуатации авиационного или радиоэлектронного оборудования летательных аппаратов и выдается общесоюзный диплом о среднем специальном образовании.

Адрес училища: г. Калуга, п/я 22.

Недавно Экспериментальный завод спортивной авиации ЦК ДОСААФ Литовской ССР отпраздновал свой первый юбилей — десятилетие. Срок хоть и небольшой, но сделано немало. Освоено и налажено производство совершенно новых, как по конструкции, так и по технологии изготовления, пластмассовых планеров, имеющих большое преимущество перед деревянными и металлическими.

8 декабря 1972 года был поднят в воздух первый советский планер пластмассовой конструкции БК-7 «Летува». Его аэродинамическое качество и летные характеристики значительно превысили все раньше построенные в СССР безмоторные летательные аппараты. Это был огромный успех конструктора Балиса Карвялиса и группы энтузиастов, которую возглавил инженер, известный спортсмен-планерист Витаутас Пакаркас.

За первым следовали новые опытные модели «Летува» (БК-7А, БК-7В, БК-7С). В 1976 году начато серийное производство планеров «Летува». Теперь они летают во многих аэроклубах, установлены всеююзные и республиканские рекорды.

В дальнейшем «Летува» претерпела ряд изменений в конструкции, были применены новые материалы, которые улучшили его летные характеристики. С ЛАК-9, ЛАК-10 (Литовская авиационная конструкция) члены сборной команды страны выступали на международных соревнованиях в Финляндии, Польше, Болгарии, Чехословакии, где добились неплохих результатов.

Завод продолжает выпуск планеров для первоначального обучения БРО-11 М «Зиле» (конструктор Бронис Ошкинис), работает над созданием мотопланеров, двигателей для них, выполняет специальные заказы — для нужд «Мосфильма» сделаны макеты легендарных самолетов А. Туполева — АНТ-1, АНТ-25. Здесь производится и ремонт планерной техники.

При помощи партийных, советских, профсоюзных и комсомольских организаций республики, ЦК ДОСААФ Литвы и ЦК ДОСААФ СССР завод из года в год расширяется, набирает темпы. Радует перспектива, ведь начато строительство новых корпусов завода, первая очередь которого войдет в строй уже в 1981 году. Естественно, увеличится число работающих на заводе вдвое, и он сможет полностью удовлетворить все запросы авиационных клубов. Все работы проводятся на научной основе, в тесной связи с центрами авиационной науки страны.

Наш корреспондент Б. Васина во время испытаний нового планера встретилась с директором Экспериментального завода спортивной авиации Витаутасом Пакаркасом.

— Товарищ Пакаркас, над чем работают конструкторы завода сегодня?

— Сейчас создана новая модель одноместного рекордного цельнопластмассового планера открытого класса ЛАК-12 «Летува». Он предназначен для тренировок спортсменов высокого класса, для участия во всеююзных и международных соревнованиях, установления рекордов.

Эта конструкция, по сравнению с предыдущей (ЛАК-10), претерпела некоторые изменения. Кабина пилота стала комфортабельней, просторней, более удобно расположены приборы, ручки управления. Чтобы улучшить радиус обзора, фонарь сделан не из двух частей, как раньше, а цельным. Остов планера приобрел более стрелевидную форму. На планере применены композиционные материалы на основе углеродных волокон. Из этих материалов сделанные лонжероны — прочны и легки.

ЛАК-12 успешно прошел все наземные испытания, идет к концу и проверка в воздухе. Достигнуты, на наш взгляд, неплохие тактико-технические данные: размах крыльев 20,42 м, их площадь — 14,63 м², длина фюзеляжа — 7,25 м, вес — 320 кг, взлетный вес — 430 — 650 кг, аэродинамическое качество — 48, наибольшая допустимая скорость — 250 км/ч, минимальная — 68 км/ч. Первые его образцы спортсмены получают уже в этом году.

— Расскажите о конструкторах этого планера.

— Возглавляет группу ведущий конструктор Кястутис Гечас. Его помощники — мастер спорта Пранас Шнека, Генрикас Пошкус, Статис Слибинскас, Алоизас Пошкус, Павел Киселев — большие энтузиасты и любители планерного дела. Назову инженера-технолога Моника Баннишаускаене, в руках которой вся «хи-

**ЦК ДОСААФ СССР ежегодно проводит лотереи оборонного Общества на сумму 80 млн. рублей двумя выпусками по 40 млн. рублей в каждом.
ТИРАЖ ВЫИГРЫШЕЙ ПО ПЕРВОМУ ВЫПУСКУ СОСТОИТСЯ 5 ИЮЛЯ 1980 ГОДА.**

**В ВЫПУСКЕ ЛОТЕРЕИ РАЗЫГРЫВАЕТСЯ 7 МИЛЛИОНОВ 520 ТЫСЯЧ ВЫИГРЫШЕЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ:
640 АВТОМОБИЛЕЙ «ВОЛГА», «МОСКВИЧ-412ИЭ», «ЗАПОРОЖЕЦ-968А»;
1760 МОТОЦИКЛОВ И 4000 ВЕЛОСИПЕДОВ;
22080 МАГНИТОФОНОВ, ЭЛЕКТРОФОНОВ, РАДИОПРИЕМНИКОВ;
1920 ПИЩУЩИХ МАШИНОК, ФОТОАППАРАТЫ, РАДИОПРИЕМНИКИ, КИНОКАМЕРЫ И ДРУГИЕ ВЕЩЕВЫЕ И ДЕНЕЖНЫЕ ВЫИГРЫШИ.**

Все доходы, полученные от проведения лотерей ДОСААФ СССР, направляются на расширение материально-технической базы учебных и спортивных организаций, дальнейшее развитие оборонно-массовой работы и военно-технических видов спорта.

Билеты можно приобрести в первичной организации ДОСААФ.

Приобретая билеты лотереи ДОСААФ, вы содействуете укреплению обороноспособности нашей Родины!

мия», широко применяемая в строительстве планеров.

— Какие еще созданы планеры в последнее время?

— Под руководством инженера Ионаса Банкаускаса ведутся работы над созданием первого рекордного планера 15-метрового класса «Ниды». Уже начато строительство трех опытных образцов. Изготавливают их из новейших композиционных материалов с применением углеволокна.

Основные данные «Ниды» — размах крыльев 15 м, вес пустого планера 220 кг, взлетный вес — 480 кг, максимальная скорость — 270 км/ч, аэродинамическое качество — 42.

— В ряде стран широко используются мотопланеры. Как обстоит дело у нас?

— Да, к сожалению, ранее у нас не строились мотопланеры. Но теперь над их созданием работает группа инженеров. Руководит ею Клементас Ючас — выпускник Харьковского авиационного института. Тема его дипломной работы — проект мотопланера, который, кстати, защитил отлично. Вместе с ним учился Василий Калинин, ныне начальник цеха производства мотопланеров. Экспериментальная модель была создана в 1975 г. на базе чехословацкого «Бланика».

Теперь уже проведены все подготовительные работы и начато строительство

Ремонт производится согласно утвержденной технологии.

Более 250 планерам после капитального ремонта продлен срок службы.

Тут мы сталкиваемся с большими проблемами, связанными в основном с перевозкой планеров. Иногда к нам приходят планеры совершенно разломанные, которые уже не подлежат ремонту. Это из-за того, что заказчик безответственно отнесся к их отправки, планеры были плохо прикреплены.

Недавно Новокузнецкий авиационный клуб прислал четыре «Бланика». Пришли они в плохом состоянии, к одному планеру прислали два правых крыла... Документация плохо оформлена, в ней трудно разобраться. И таких примеров немало. Непонятно, как люди могут так не по-хозяйски относиться к дорогостоящей технике!

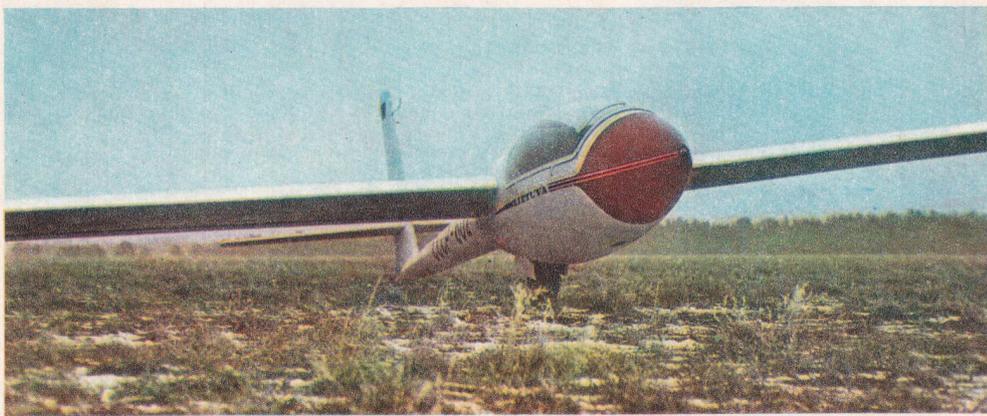
— А как проводятся испытания новых моделей?

— Первая модель каждой серии сразу попадает в руки мастера спорта, инженера Ионаса Янушаускаса, начальника лаборатории статических испытаний. Планер устанавливается на стенд, где имитируются все нагрузки, действующие на него на экстремальных режимах полета. Испытания проводятся до разрушения летательного аппарата, чтобы установить фактическую прочность конструкции.



Первый выход «Летувы» в свет.

НАД ЧЕМ РАБОТАЮТ КОНСТРУКТОРЫ ПЛАНЕРОВ



опытных образцов мотопланеров пластмассовой конструкции ЛАК-5 «Нямунас» с двигателем 75 л. с., который сконструировал инженер Винцас Лапенас.

Удивительная судьба этого парня. Он рано увлекся авиацией, перечитал все книги на авиационные темы, имеющиеся в маленьком городке Линкува (Пакруойский район), был активным авиамоделистом. В седьмом классе построил аэросани, а на следующий год по чертежам журнала «Крылья Родины», где описывалась модель самолета «ХАЙ-19», начал делать самолет. Учился летать тоже по книгам, потом для ознакомления с полетом купил билет на пассажирский Ан-2, чтобы на себе испытать взлет и посадку.

Теперь Винцас — инженер. Созданный им двигатель для планера получил высокую оценку. «Нямунас» предназначен для обучения и тренировок планеристов, будущих летчиков, для участия во всеююзных и международных соревнованиях, установления рекордов. Мотопланеры могут быть использованы и в народном хозяйстве, например, для патрулирования над лесными массивами с целью обнаружения пожаров, для метеонаблюдений — исследований атмосферной турбулентности, для геологических разведок.

Польза от мотопланеров наглядна — обучение пилотов обходится значительно дешевле, более низкая стоимость одного часа полета, простота технического обслуживания, высокая безопасность полетов.

Основные данные ЛАК-5 «Нямунас» — взлетный вес 750 кг, максимальная скорость 250 км/ч, минимальная — 75 км/ч, качество 42—43.

— У вас осуществляется и ремонт планеров?

— С 1972 года налажен капитальный ремонт всех планеров, имеющихся на вооружении наших клубов (начальник отдела ремонта Альгимантас Блянайтис). Как говорится, здесь обретают свою вторую молодость чехословацкие «Бланики», польские «Кобры», «Фоки» и другие планеры. В будущем намечено восстановить и самолеты «Вильга».

Здесь применена самая новейшая электронная аппаратура, часть которой создана у нас на заводе под руководством Антанаса Видринькаса, с ее помощью получаем максимальную информацию о работе планера, отдельных его узлов.

Но на этом наземные испытания не заканчиваются. Далее начинается повторная проверка статических нагрузок с целью определения эксплуатационного срока службы планеров. Эти работы проводит Валентинас Каминькас, начальник отдела надежности и ресурсов.

Мы тесно работаем с Центральным аэрогидродинамическим институтом, где новая продукция продувается в аэродинамической трубе, чтобы еще раз проверить все расчеты.

Последнее слово, конечно, принадлежит летчикам-испытателям. При заводе создана летно-испытательная станция, которой руководит мастер спорта СССР международного класса, неоднократный призер всеююзных и международных соревнований по планерному спорту Витаутас Шлюмба. Кстати, все испытатели у нас — опытные планеристы, мастера спорта, члены сборных команд страны и республики — это Витаутас Сабецкис, Гинтаутас Некрашюс, Ионас Юкнюс, Ионас Багдонас. Большую помощь нам оказывают члены сборной команды страны.

Отмечу и наземную службу ЛИСа, без которой невозможны успешные полеты. Это инженеры Статис Трумпшикис, авиационные техники Тадаас Валкаускас и Антанас Слибинькас.

— Как труженники завода встретили 110-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина?

— Наши передовики досрочно завершили личные пятилетние планы. Больших успехов в труде добились слесари Альбинас Банис, Альгис Вайткявичюс, Ромас Кучинькас, фрезеровщики Кястутис Падрезас, Эдвардас Азарявичюс, токари Альгис Гелбуда, Кястутис Жиловас и многие другие.

На заводе ведется большая военно-патриотическая работа. Действуют различные спортивные секции, школа юных летчиков, авиамоделный кружок, прово-

ЛАК-12 «Летува» перед испытательным полетом.



Директор завода В. Пакаркас поздравляет испытателя О. Пасечника с успешным полетом, в центре — председатель авиационной федерации Литовской ССР А. Карпавичюс.

Фото Р. СТРИКАУСКАСА

дятся вечера встречи с героями труда и войны. Нашими гостями были известные конструкторы, планеристы, члены сборной команды страны. У нас прекрасный эстрадный ансамбль, духовой оркестр... Нам выделяются путевки в дома отдыха, санатории, организуем экскурсии в другие города. Завод делает все возможное, чтобы хорошо организовать отдых, ведь от этого зависит и работа на производстве.

- 1881 г. Закончено изготовление двух первых в мире паровых авиационных двигателей, сконструированных А. Ф. Можайским для своего самолета.
- 1904 г. В поселке Кучино под Москвой открыт Аэродинамический институт.
- 1910 г. В Москве открыта воздухоплавательная выставка. На Коломяжском ипподроме Петербурга проведена «Авиационная неделя».
- 1911 г. «Авиационная неделя» проведена в Петербурге и Москве.
- 1913 г. Начались летные испытания воздушного корабля «Русский Витязь».
- 1918 г. Для руководства авиационными частями и учреждениями и организации боевых действий авиации учреждено Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота — Главвоздухфлот.
- 1920 г. Малый Совнарком принял постановление о предоставлении рабочим завода «Мотор» огороженного участка земли, предоставления рабочим завода овощей и обеспечении детской колонии продуктами и молоком. Протокол заседания Малого Совнаркома подписал В. И. Ленин. Завод «Мотор» выпустил авиационные двигатели и детали к ним.
- 1921 г. В. И. Ленин проявил большой интерес к проекту организации постоянного воздушного сообщения Берлин — Москва, лично следил за ходом переговоров с германскими представителями, обращался к специалистам с просьбой подсчитать, в какую сумму обойдется осуществление проекта.
- 1922 г. Состоялось открытие воздушной линии Москва — Кенигсберг — Берлин. Полеты совершались регулярно два раза в неделю немецкими и советскими летчиками. Прошел испытание самолет-моноплан АНТ-1 конструкции А. Н. Туполева. Испытан самолет-триплан КОМТА, созданный Комиссией по тяжелой авиации.
- 1925 г. Добровольные общества ОДВФ и Доброхим объединились в единое Общество друзей авиационной и химической обороны и промышленности — Авиахим.
- 1931 г. В Москве состоялась Всесоюзная конференция по аэродинамике. Начал выходить журнал «Гражданская авиация».
- 1932 г. Начальником Группы изучения реактивного движения — ГИРД приказом ЦС Осоавиахима СССР назначен (в общественном порядке) С. П. Королев.
- 1933 г. Парашютная вышка сооружена в Краснопресненском парке культуры и отдыха г. Москвы (по некоторым источникам — первая в стране). В Москве открылась Высшая парашютная школа Осоавиахима СССР.
- 1934 г. Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР установил почетное звание — Заслуженный мастер спорта.
- 1937 г. В районе Северного полюса первым в мире совершил посадку флагманский самолет советской арктической экспедиции, пилотируемый М. В. Водопьяновым.
- 1939 г. Состоялись официальные летные испытания ракеты с прямоточным воздушно-реактивным двигателем (ВРД) конструкции И. А. Меркулова.
- 1940 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О дополнительных знаках отличия для Героев Социалистического Труда» учреждена медаль «Серп и Молот».
- 1942 г. Сформированы 1-я воздушная армия, объединившая в себе авиасилы Западного фронта, 2-я воздушная армия — на базе части ВВС Брянского фронта и двух отдельных авиаполков, 3-я воздушная армия — на базе ВВС Калининского фронта и 4-я воздушная армия — на базе ВВС Южного фронта и семи отдельных смешанных авиаполков. За время Великой Отечественной войны 1-я, 2-я, 3-я и 4-я воздушные армии произвели в общей сложности свыше 1 090 000 самолетов-вылетов. Летчик капитан Г. Я. Бахчиванджи совершил первый в мире полет на самолете Би-1 конструкции В. Ф. Болховитинова с жидкостно-реактивным двигателем, созданным Л. С. Душкиным и А. М. Исаевым.
- 1947 г. Принято постановление ЦК ВЛКСМ об участии комсомольских организаций в развитии массового авиационного, планерного, парашютного спорта и авиамоделизма.
- 1959 г. Аэрофлот начал регулярные беспосадочные полеты лайнеров Ту-114 по маршруту Москва — Хабаровск.
- 1960 г. Выведен на орбиту первый советский корабль — спутник Земли.
- 1962 г. Состоялся V Всесоюзный съезд ДОСААФ. В приветствии ЦК КПСС съезду указывалось: «Центральный Комитет КПСС высоко ценит заслуги добровольного Общества, объединяющего в своих рядах десятки миллионов советских тружеников, в военно-патриотическом воспитании трудящихся, активном содействии в подготовке молодежи к службе в армии, развитии военно-прикладных и технических видов спорта».
- 1966 г. Принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР).
- 1967 г. В Большом Кремлевском дворце состоялся VI Всесоюзный съезд ДОСААФ, на котором всестороннему анализу подвергалось состояние оборонно-спортивной работы. Съезд отметил важное значение военно-технических видов спорта, указал на необходимость их дальнейшего широкого развития, повышения уровня мастерства спортсменов, потребовал от комитетов улучшить руководство развитием спорта, принять меры к укреплению спортивно-технической базы клубов.
- 1975 г. Заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского Союза А. Федотов на одноместном самолете Е-266М показал рекордную спортивную высоту — 25 тыс. м за 2 мин 34,2 с и 35 тыс. м за 4 мин 11,3 с. Заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского Союза П. Остапенко на том же самолете высоты 30 тыс. м достиг за 3 мин 9,7 с. Запущен космический транспортный корабль «Союз-18», доставивший на орбитальную научную станцию «Салют-4» П. И. Климуна и В. И. Севастьянова. Спустя 63 суток экипаж возвратился на своем корабле на Землю.
- 1980 г. Исполняется восемьдесят лет со дня рождения Героя Советского Союза главного маршала авиации К. А. Вершинина (1900—1973).

- 35 лет немеркнувшего подвига 1
- Н. Балакин. Куйбышев: аэроклуб им. Героя Советского Союза Фадеева 2
- А. Покрышкин. Свет Великой Победы 4
- В. Савин. Подвиг отцов — крылья сыновей 6
- Фотолетопись огненных лет
- М. Одинцов. О долге воинском 8
- А. Катрич. Крылом к крылу 10
- Н. Забырин. Бой над Нейссе 12
- В. Монин. Подход — только индивидуальный 14
- А. Савченко. Верность заветам вождя 16
- М. Семенов. Имени фронтовика 20
- В. Гинеев. Соревнуются парашютисты 20
- В. Иванов. Встреча воздушных бойцов 20
- Что? Где? Когда? 21
- К. Сергеев. Руководители кружков учатся 21
- Ю. Зельвенский. Наследники и продолжатели 22
- М. Голышев. А. Мальнов. Традиции ветеранов—молодым 23
- Д. Землянский. Три крылатых «мушкетера» 25
- В. Васильев. Десантники сорок первого... 25
- Е. Чумаков. Соколы из Белой Холуницы 26
- И. Лисов. Осоавиахимовцы... 28
- Б. Бредихин. Планеристы летят к партизанам 29
- А. Григоренко. Воздушные змеи на фронте 30
- И. Меркулов. Развивая наследие пионеров космонавтики 31
- Опытные самолеты периода второй мировой войны 32
- А. Громяков. Фальсификаторы 33
- О приеме в авиационные училища ДОСААФ СССР 34
- Над чем работают конструкторы планеров 34

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН,
И. Ф. БОБАРЫКИН, Ю. А. КОМИЦЫН,
М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь), И. И. ЛИСОВ,
А. Ф. МАЛЬКОВ, А. Л. МАМАЕВ,
И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ,
А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМЕРНОВ,
П. С. СТАРОСТИН, В. А. ТАРХАНОВСКИЙ
(зам. главного редактора),
Ю. Н. УТКИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО,
М. П. ЧЕЧНЕВА

Художественный редактор
Л. В. Шарапова

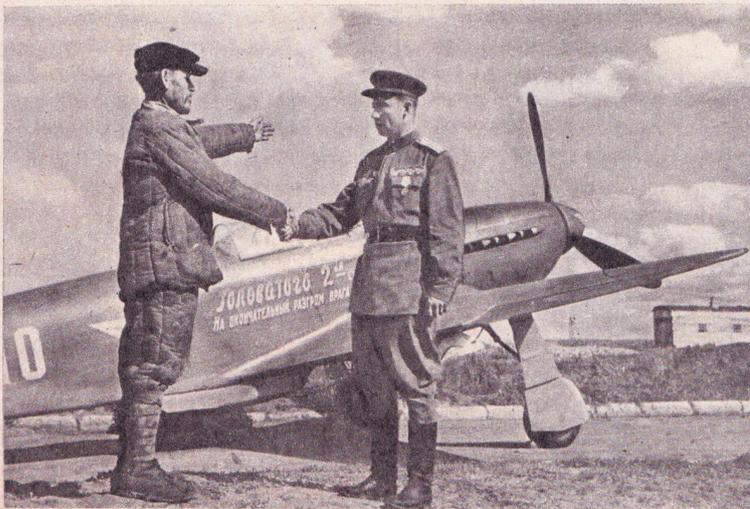
Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96,
261-66-08, 261-68-35, 261-73-07,
261-68-90

Сдано в производство 22.03.80.
Подписано в печать 15.04.80.
60×90¹/₈ 5 п. л. Г-31369.
Тираж 56 000 экз. Зак. 193
Цена номера 30 коп.
Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

— Получай, земляк, второй от меня аэробок, — говорил Ферапонт Головатый, передавая Як-3 майору Борису Николаевичу Еремину. Бей на нем фашистских гадов до полной победы!



ГРАЖДАНСКИЙ ПОДВИГ ФЕРАПОНТА ГОЛОВАТОГО

Ферапонт Петрович Головатый, колхозник-пасечник из Саратовской области, не совершал подвигов на фронтах Великой Отечественной войны. Однако ни один ее летописец не пройдет мимо этого имени. Заслужил Головатый такое внимание тем, что одним из первых положил почин всенародному движению помощи фронту, отдав личные сбережения — сто тысяч рублей — на приобретение самолета, а позже еще сто тысяч — на постройку второго истребителя.

Случайно ли Головатый выступил со столь ценной инициативой? Да нет, конечно. Социалистическая Родина, Советская власть были для него неотделимы. Родился Ферапонт в Полтавской губернии в семье бедняка. Был пятым из шести сыновей.

Грязнул семнадцатый год. Власть перешла в руки рабочих, крестьянских и солдатских депутатов. Но вскоре разразилась гражданская война, иностранная интервенция.

В конной армии Семена Буденного бился за землю, за волю, за лучшую долю Ферапонт Головатый. Был смел, решителен, не боялся ни сабли, ни пули.

После гражданской возглавлял Муромский сельский совет, куда входил хутор Степной, где он жил. В конце двадцатых вместе с другими активистами организовал колхоз, который позже назовут именем шахтера Алексея Стаханова. Росли дети — Фрося, Степан, Николай, Маруся.

Дружно, весело жили на хуторе, утопающем в садах. Но мирный труд нарушили немецко-фашистские агрессоры. Степан и Николай ушли на фронт. Ферапонту Петровичу шел шестой десяток, в армию его не брали по возрасту. Трудился не только на пасеке, но и на сенокосе, на уборке урожая. Зимой возил корма к ферме, поил и кормил лошадей. Мужиков-то почти не осталось, приходилось работать с темна до темна.

Сорок второй год. Миллионы трудящихся вносят деньги в фонд обороны. Кто сто рублей, кто тысячу, кто больше. Созывается собрание и в колхозе «Стахановец». Выступают Мария Федоровна Сорочинская, Анна Николаевна Безина, другие колхозницы. Называют, какую сумму вносят они на строительство самолетов авиаэскадрильи «Саратовский колхозник». Слово берет и Ферапонт Петрович. Лицо у него кругловатое, тронутое первыми морщинами, локна глубокими. Глаза добрые.

— Я не знаю, сколько стоит самолет, — так он начал свою речь. — Но вот есть у меня личные сбережения, сто тысяч рублей. Все их отдаю в фонд обороны и прошу построить на них самолет, желательно истребитель.

В декабре сорок второго года колхозник Головатый писал Верховному Главнокомандующему, что, провозжая двух сыновей на фронт, он дал им отцовский наказ — беспощадно бить фашистских захватчиков. Со своей стороны обещал помогать фронту самоотверженным трудом в тылу. «Пусть моя боевая машина, — подчеркивал Головатый в пись-

ме, — громит фашистов. Сотни эскадрилий боевых самолетов, построенных на личные сбережения колхозников, помогут Красной Армии быстрее очистить нашу священную землю от немецких захватчиков».

Вскоре в газетах был опубликован ответ Верховного Главнокомандующего. «Спасибо Вам, Ферапонт Петрович, за Вашу заботу о Красной Армии и ее воздушных силах, — писал И. В. Сталин. — Красная Армия не забудет, что Вы отдали все свои сбережения на постройку боевого самолета. Примите мой привет».

О Ферапонте Петровиче Головатом узнал весь народ. Тысячи писем шли всю зиму на хутор Степной. Писали летчики, моряки, танкисты, металлурги, ткачихи. В январе сорок третьего Ферапонта Петровича пригласили на авиационный завод. Директор подвел к новенькому самолету, на фюзеляже которого красовались слова: «Сталинградскому фронту от колхозника артели «Стахановец» тов. Головатого».

В город, где расположен завод, прилетел и майор Борис Николаевич Еремин. Сухощавый, стройный, веселый. Рос Борис на берегу Волги, работал слесарем на заводе. Но хотелось летать. Окончил аэроклуб, затем Качинскую школу летчиков. Уже успел сбить семь фашистских стервятников лично и четырнадцать — в групповом бою. Удостоен двух орденов Красного Знамени.

На митинге Головатый сказал, обращая к Еремину:

— Принимай, сынок, эту боевую машину, бей в пух и прах вражью стаю.

Майор крепко обнял колхозника.

— Будь спокоен, отец. Достанется черным воронам. Огромное спасибо за самолет. От всего фронта!

Улетел Еремин на фронт. В то время он командовал эскадрильей, позже — полком, дивизией. В письмах рассказывал не столько о себе, сколько о боевых друзьях. Ферапонт Петрович отмечал на карте боевой путь своего истребителя.

Под Сталинградом первая звездочка украсила борт самолета с дарственной надписью Головатого. А вскоре пошли тяжелые воздушные бои под Ростовом, где Еремин вылетел в землю коррентировщика «Фонке-Вульф-189».

Полтора года воевал на первом истребителе Головатого гвардеец Б. Еремин. В сорок четвертом в одном из ожесточенных боев в Крыму машина сильно пострадала. Восстановить Як-1 было уже нельзя.

Узнав об этом, Ферапонт Петрович задумался. Есть еще у него деньги. Правда, на самолет не хватит. Но не беда. Подзаймет у родных, у соседей, может еще и излишки продуктов продать. Тот же мед — как из личных ульев, так и полученный на трудодни.

Как решил, так и сделал. Набрал нужную сумму и внес ее в банк на второй самолет. Это был уже Як-3 — более совершенный истребитель авиаконструктора А. С. Яковлева.

Снова Ферапонта Петровича пригласи-

ли на завод. Приехал на этот раз с женой Марией Тарасовной и с дочкой Марусей.

Шесть вражеских самолетов сбил советский сокол, летая во втором истребителе саратовского колхозника.

Последний фашистский самолет Борис Николаевич уничтожил под Берлином, где закончил войну.

У Головатого оказались тысячи последователей. В его Саратовской области, как сообщала областная газета, «хлеборобы и животноводы колхоза «Новый путь» Лысогорского района приобрели именную самолет и вручили его известному на Сталинградском фронте асу командиру полка Анатолию Афанасьевичу Морозову, удостоенному еще весной сорок второго звания Героя Советского Союза. В первом же боевом вылете на новом истребителе Морозов сбил фашистский самолет».

Как-то в областном центре Ферапонта Петровича Головатого познакомил с Анной Сергеевной Селивановой, саратовской колхозницей. Оказывается, три краснорядных истребителя приобрела и передала она фронту. Рассказала: «Муж-то мой, Андрей Романович, ушел воевать в первые же дни. Остался я с четырьмя детьми. Каждого и накормить, и напоить надо. Одеть и обуть. Ну да кручиниться не стала, заменила Андрея Романовича на колхозном производстве. Пасечником он работал, и я, бывало, помогала ему, так что знала, как с пчелами обращаться. На колхозной пасеке пятьдесят три килограмма меда получила с каждого улья. Правление артели премировало меня двадцатью пудами меда. Большую часть продала, а деньги внесла в госбанк — на первый самолет. А в течение двух лет еще два истребителя приобрела. На одном из них летчик Василий Александрович Чебачков сбил шесть фашистских самолетов. На другом летал Алексей Семенович Суворовшин. Сто пятьдесят боевых вылетов сделал».

Да, добрый почин Ферапонта Петровича широко распространил крылья. На личные сбережения трудящихся было построено несколько сот самолетов. Колхозники Горьковской области, например, внесли шестьдесят миллионов рублей на строительство самолетов. Истребитель Ла-5 с надписью на фюзеляже «От колхозников Горьковской области» вручили летчику Александру Горцову. Девять вражеских бомбардировщиков уничтожил он в своем последнем бою. Ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

На истребителе с надписью на фюзеляже «От колхозника-сталинградца Конева Василия Викторовича» сражался Иван Никитович Кожедуб.

Трудно перечислить все подвиги наших соколов, все благодарные поступки гвардейцев тыла. Еще в конце сорок первого года в Хабаровске, на льду Амура, представителям Красной Армии была передана авиаэскадрилья «Хабаровский комсомол». Полк, в состав которого входила на фронте эскадрилья, дал Родине двадцать восемь Героев Советского Союза. На одном из таких самолетов летал дважды Герой Советского Союза Александр Игнатьевич Молодчий. Штурманом у него был Герой Советского Союза Сергей Иванович Куликов.

А вот еще один экипаж двухмоторного бомбардировщика, но уже другой эскадрильи; летчик В. Ульянов, штурман Г. Булацкий, техник В. Школин. Они служили на Дальнем Востоке и рвались на фронт. Однако сколько ни писали рапортов, командование навстречу не шло. И тогда они внесли деньги на постройку собственного бомбардировщика и на нем были направлены на запад. Бомбили железнодорожные станции, склады, танковые колонны, мосты. Возвращались часто с пробоинами в крыльях, фюзеляже, на одном работающем моторе. Механики брались за инструмент, и машина спустя несколько часов вновь поднималась в воздух с бомбами в отсеках.

Закончилась война. Но гражданский подвиг Головатого и многих его последователей не забыт. Ферапонта Петровича вскоре избрали председателем колхоза «Стахановец», присвоили звание Героя Социалистического Труда. А генерал-майор авиации Еремин много лет возглавлял Качинское высшее военное авиационное училище имени Ленина Краснознаменное училище летчиков им. А. Ф. Мясникова, в котором сам когда-то и учился.

Идут годы. Давно уже нет в живых Ф. П. Головатого, но память о нем жива не только на Саратовщине, но и на всей нашей советской земле.

В. СОРОКИН

6-96



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс
70450.

Цена
30 коп.