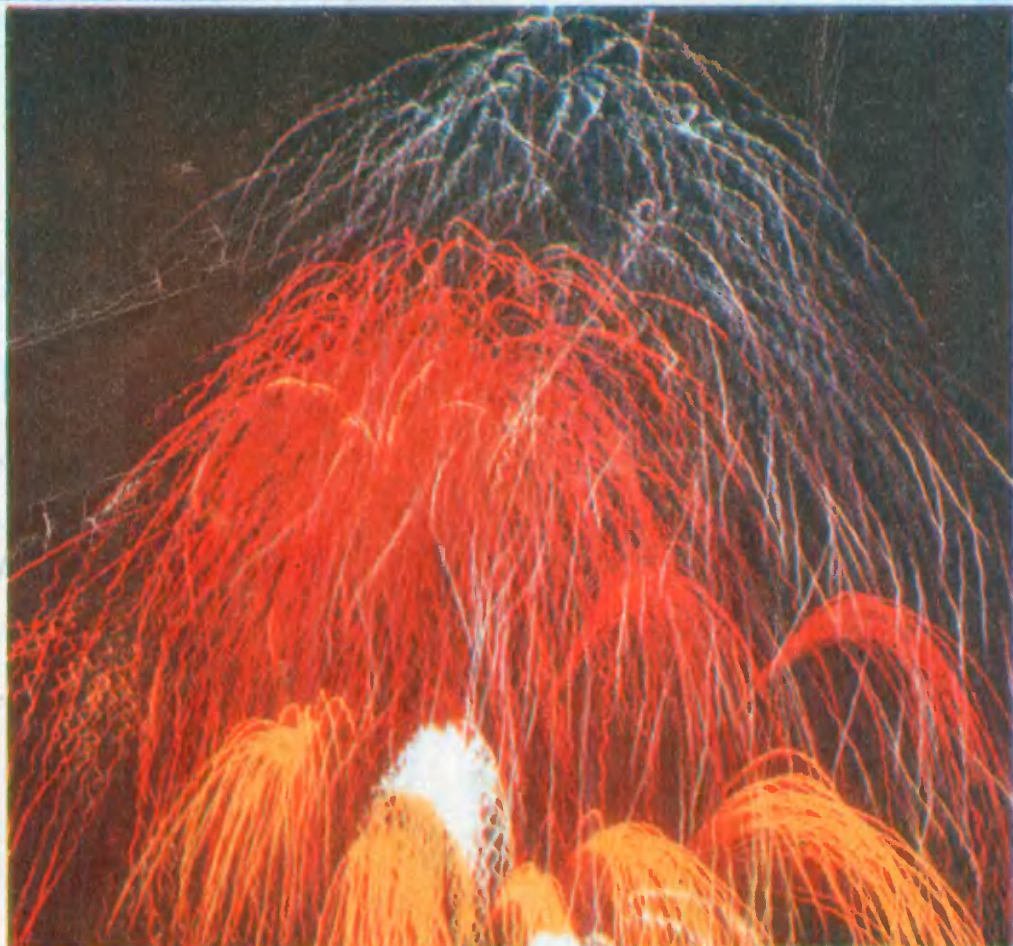




Салют и слава годовщине
Навеки памятного дня.
Салют победе, что в Берлине
Огнем попрала мощь огня.
Салют ее большим и малым
Творцам, что шли путем одним,
Ее бойцам и генералам,
Героям, павшим и живым —
Салют!

А. Твардовский



9 МАЯ — ПРАЗДНИК ПОБЕДЫ

*И снова встретились
ветераны...*



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

5

1985

МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

**Генерал-полковник авиации
В. РЕШЕТНИКОВ,**
заместитель Главнокомандующего ВВС,
Герой Советского Союза, заслуженный
военный летчик СССР

О Великой Отечественной войне написаны тысячи книг, статей, исследований, мемуаров, выпущено множество документальных и художественных фильмов... Но проходят десятилетия, сменяются поколения, а люди все продолжают пристально всматриваться в исторические события тех, теперь уже далеких огненных лет.

Великая Отечественная война против германского фашизма явилась для советского народа тяжелым и суровым испытанием. Готовясь к разбойничьему нападению на СССР, фашистская Германия создала огромный военно-экономический потенциал. 22 июня 1941 года на нашу Родину обрушилось 190 дивизий, 190 кораблей, около 4300 танков, 47,2 тысячи орудий и минометов, 4980 боевых самолетов.

На земле и в воздухе советские воины, защищая Родину, проявили не-

1945-

превзойденные образцы мужества, стойкости и отваги. Только в первый час войны на разных участках огромного фронта летчиками совершено 16 воздушных таранов. Бессмертный подвиг вписал в летопись битвы с врагом экипаж бомбардировщика во главе с коммунистом Николаем Гастелло, нанеся таранный удар по колонне фашистских танков.

В кровопролитных сражениях наши

стремительных атак и точного огня.

Завершающим этапом в борьбе за завоевание стратегического господства в воздухе явилось участие частей и соединений ВВС в Орловско-Курской битве. С этого периода наше авиационное господство над полями сражений было абсолютным до конца войны. Венцом сражения на земле и в воздухе была битва за Берлин.

Интересны показатели возрастающей боевой мощи Советских ВВС в годы войны. В контрнаступлении под Москвой участвовало 800 советских самолетов, в битве под Курском — 5 тысяч, в Белорусской операции около 6 тысяч, а в Берлинской — 7,5 тысячи боевых машин.

За годы войны ВВС, ПВО, авиация Военно-Морского Флота уничтожили в боях 57 тысяч самолетов врага, а всего на советско-германском фронте фашисты потеряли 77 тысяч, что составило две трети самолетов, выпущенных промышленностью Германии.

Крылатые богатыри нашей Родины быстро овладели новой техникой, в боях проявили умение, стойкость и чудеса храбрости, 2420 авиаторов стали Героями Советского Союза, 65 этого звания удостоены дважды, а А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб стали трижды кавалерами Золотых Звезд.

1985

За высокое боевое мастерство более 60 процентов авиационных соединений и частей награждены орденами, 288 преобразованы в гвардейские, 708 получили почетные наименования.

Важный вклад в разгром врага внес-

ВЕЛИКАЯ

армия, флот и Военно-Воздушные Силы беспощадно громили живую силу и технику врага. Дальняя авиация бомбила объекты в его глубоком тылу. Вспоминаются удары по Берлину и другим городам Германии дальних бомбардировщиков, прорывавшихся к военным целям сквозь плотную систему ПВО. Один из гитлеровских генштабистов позднее запишет в дневнике: «Несмотря на достигнутую немцами внезапность, русские сумели найти время и силы для оказания решительного противодействия».

Серьезное сокрушительное поражение гитлеровцы потерпели в битве под Москвой. Сталинградское сражение надломило хребет фашистскому зверю: было уничтожено полтора миллиона захватчиков, в воздушных боях были перемолоты лучшие кадры фашистских ВВС.

Незабываема воздушная битва в небе Кубани весной 1943 года. К тому времени советская авиация уже располагала в достатке парком современных истребителей, штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков. В боях выросли и закалились десятки наших лучших летчиков, подлинных мастеров

ло оборонное Общество — Осоавиахим. С его аэродромов поднялись многие сотни летчиков. Каждый третий Герой Советского Союза — воспитанник аэроклуба.

Советский народ и Коммунистическая партия высоко оценили вклад ВВС в Победу. «В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии, — говорилось в Приказе Верховного Главнокомандующего, — наша авиация с честью выполнила свой долг перед Родиной. Славные соколы нашей Отчизны в ожесточенных воздушных сражениях разгромили хваленую немецкую авиацию, чем и обеспечили свободу действий для Красной Армии и избавили население нашей страны от вражеских бомбардировок с воздуха. Умелые действия нашей доблестной авиации постоянно способствовали успеху наших наземных войск и помогли добиться окончательного разгрома врага».

Вдохновителем и организатором победы советского народа над силами зла и мракобесия была ленинская Коммунистическая партия. Она подняла советский народ на священную войну

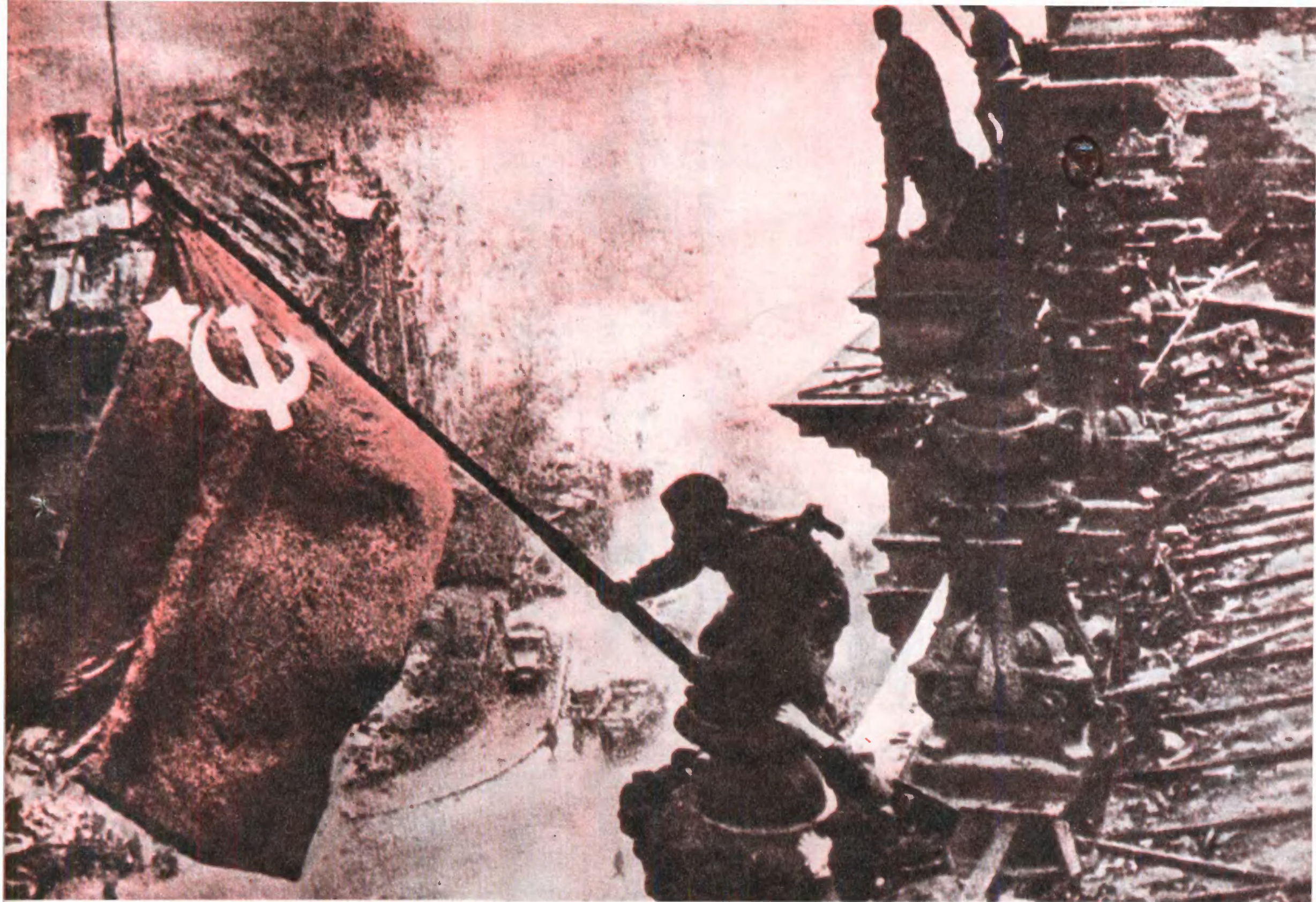
и сама была сражающейся партией. Коммунисты спланировали ряды бойцов, шли во главе атакующих и решали самые трудные задачи. «Хочу идти в бой коммунистом!», — писали в политотделы и первичные партийные организации воины.

Самоотверженно боролись с фашистскими захватчиками народы стран Европы. Важный вклад в Победу над заклятым врагом внесли союзники по антигитлеровской коалиции, крыло к крылу с нашими летчиками сражались французские летчики полка «Нормандия — Неман».

Решающая роль в разгроме фашизма принадлежит Советскому Союзу. На советско-германском фронте до лета 1944 г. гитлеровская Германия и ее сателлиты вынуждены были держать до 95 процентов сухопутных войск.

Подвиг советского народа и его армии признан всем миром. К сожалению, сейчас кое-кто на Западе об этом «забыл». Полный разгром фашистской Германии мало чему научил нынешнюю правящую верхушку империалистических государств. Реакционные круги США и блока НАТО мечтают переиграть итоги войны, пытаются нару-





ПОБЕДА

шить, сломать сложившееся военное равновесие, добиться военного превосходства над СССР и его союзниками. Милитаристы Запада и в первую очередь США безудержно взвинчивают гонку вооружений, с позиций силы стремятся диктовать свою волю суверенным государствам. Серьезная ядерная угроза создана размещением американских ракет в Западной Европе. Заокеанские поджигатели войны намерены превратить в театр военных действий и космос. В этой сложной и взрывоопасной обстановке Советский Союз вынужден проявлять величайшую бдительность и держать, как говорится, порох сухим.

Благодаря повседневной заботе КПСС и Советского правительства, настойчивому труду ученых, конструкторов, инженеров, техников и рабочих неузнаваемо изменился облик Советских Вооруженных Сил, в том числе нашей военной авиации, которая в тесном взаимодействии с другими войсками, а также самостоятельно способна успешно решать крупные оперативно-стратегические задачи как на континентальных, так и на морских театрах военных действий. Техническая ос-

нащенность наших ВВС в полной мере отвечает интересам надежной защиты воздушных рубежей Родины.

Советский народ и его воины встречают всенародный праздник Великой Победы в обстановке высокого политического и трудового подъема, вызванного подготовкой к XXVII съезду КПСС, решениями мартовского (1985 г.) Пленума ЦК партии. Повседневно растет воздушная выучка личного состава, множатся ряды отличников, отличных подразделений и частей, мастеров боевого применения и снайперов.

Важным фактором дальнейшего совершенствования боевой и политической подготовки является социалистическое соревнование, широко развернувшееся в Военно-Воздушных Силах под девизом «40-летию Победы, XXVII съезду КПСС — наш самоотверженный ратный труд!».

Нынешнее поколение свято хранит и приумножает традиции тех, кто одержал Победу в минувших жестоких боях. Имена Героев Советского Союза авиаторов В. Гайнутдинова, Г. Елисеева, Е. Зельякова, В. Кота, В. Павлова, Ф. Шагалева, летчиков —

воспитанников ДОСААФ В. Чурилова, В. Щербакова и многих других сегодня стоят в едином строю с именами прославленных фронтовиков.

Со дня Великой Победы над германским фашизмом минуло 40 лет! Победа в Великой Отечественной войне советского народа с каждым годом все ярче высвечивает ее всемирно-историческое значение. Ведь своей свободой, избавлением от коричневой чумы народы Европы и все человечество в огромной степени обязаны первому в мире социалистическому государству.

Прошедшие десятилетия еще полнее и ярче показали всемирно-исторический подвиг нашего народа и его Вооруженных Сил. В результате сокрушения германского фашизма произошли коренные изменения в мире. Сложилась, успешно развивается мировая социалистическая система, с каждым днем крепнет семья государств социалистического содружества.

И сейчас Советские Вооруженные Силы — наследники ратной славы победителей — бдительно стоят на страже мира и безопасности.



1. НА ЗНАМЕНИ — НАГРАДА БОЕВАЯ

Команда прозвучала торжественно и четко:

— Под Знамя смирно! Равнение направо!

Вдоль строя авиаторов величественно и гордо заколыхалось Боевое Знамя гвардейского бомбардировочного авиационного полка. В строю—

заслуженные мастера ракетных и бомбовых ударов и молодые летчики, опытные инженеры и техники, младшие авиационные специалисты. Каждый из них взглядом сопровождал святыню части и еще раз всматривался в орден, прикрепленный на полотнище, в гвардейскую ленту, развевающуюся на ветру.



Идут учебные полеты.

Славный боевой путь прошел полк под этим Знаменем. Сформированный в начале сороковых годов, он с первых же дней Великой Отечественной войны принял активное участие в боевых действиях. Летчики полка громили фашистов на знаменитом Ил-4. 7625 боевых вылетов совершили отважные воины, сбросили на врага более 73 тысяч бомб, уничтожив точными ударами 123 танка и бронемашину, 74 склада с боеприпасами, 129 железнодорожных эшелонов, много самолетов на аэродромах, другой боевой техники, мостов и переправ противника.

19 Героев Советского Союза воспитано в этом полку, а воздушные асы В. Н. Осипов и П. А. Таран звания Героя удостоены дважды. 12 раз воины полка отмечались в благодарственных приказах Верховного Главнокомандующего.

Золотыми буквами в летопись войны вписаны имена многих героев. О смелых и дерзких бомбовых ударах по врагу экипажа Василия Николаевича Осипова слагались легенды. В листовке Главного политуправления говорилось: «Железное упорство и настойчивость — отличительные черты Василия Осипова. Как бы ни бушевал огонь немецких зениток, как бы ни слепили глаза лучи вражеских прожекторов, — он смело идет к заданной цели и не возвращается до тех пор, пока не обрушит на голову врага весь свой запас бомб». Первый удар Осипов нанес 22 июня 1941 г. Всего же за годы войны он совершил 374 боевых вылета, почти все ночью в сложных условиях. Во фронтовом небе советский ас провел около 1400 часов. На боевом счету отважного экипажа — большое количество уничтоженной техники и живой силы противника, в том числе 28 вражеских самолетов.

Точностью бомбовых ударов отличались экипажи Героев Советского Союза Ф. П. Артемьева, П. Г. Баранова, В. К. Давыдова, Н. А. Панова, В. И. Синицына, многих других отважных воздушных бойцов.

Ныне личный состав гвардейского бомбардировочного авиационного полка продолжает боевые традиции фронтовиков, высоко несет овеянное в воздушных сражениях Боевое Знамя.

Многие воины полка, среди них и воспитанники ДОСААФ, в мирное время удостоены государственных наград за подвиги и воинскую доблесть. Эти награды сродни фронтовым. Они свидетельствуют о беспредельной преданности социалистической Отчизне, безусловной готовности выполнить любой приказ по защите Советской Родины и интересов мирового социализма. Ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени удостоены летчики-снайперы М. П. Макаров и В. Д. Якименко, И. И. Вырцев, штурманы В. И. Ястремский, Ю. Е. Штыркин. Орденами и медалями награждены другие офицеры, прапорщики, сержанты и солдаты.

Опыт фронтовиков учит: победу рождает упорный ратный труд. И воины неустанно и настойчиво овладевают военным делом. Все подразделения полка успешно выполняют учебно-боевые задачи. Среди передовых — эскадрилья, которой командует гвардии подполковник В. Г. Захаров. Личный состав эскадрильи постоянно добивается высоких показателей в боевой и политической подготовке.

НАШ КОМИССАР



...Он прибыл в наш 566-й штурмовой авиационный полк в апреле 1943-го. Летчики в эти дни осваивали новую для нас технику — самолеты Ил-2 с кабиной воздушного стрелка. С утра и до позднего вечера заместитель командира полка по политчасти Н. Сопильняк, комиссар, как по привычке называли его авиаторы, был на аэродроме. Беседовал с людьми, летал в качестве инструктора. А летчик он был отменный. Это сразу все почувствовали, видя как он легко и уверенно пилотирует машину.

Полюбили майора за веселый нрав, справедливую требовательность. Вечерами, бывало, соберет летчиков и воздушных стрелков на разговор по душам о боевом товариществе, о взаимовыручке. Когда «ил» был с одной кабиной, говорил замполит, мы, летчики, мало видели, что делается сзади, и «мессеры» старались атаковать с задней полусферы. Теперь иное дело. У летчика есть боевой друг — стрелок. Его забота бить врага, когда тот атакует сзади. Но и летчик должен строить так маневр, чтобы стрелок имел возможность штурмовать наземную цель в момент выхода Ил-2 из пикирования. Огонь получается как бы непрерывный. В этом и заключается взаимодействие.

Сопильняк обладал удивительным даром подхода к людям. Самый сложный вопрос, с которым обращались к нему, растолкует, разъяснит...

Любили комиссара и за мужество в бою, за настойчивость. Однажды группе, которую он возглавлял, предстояло ударить по зенитным батареям противника. В составе шестерки была и необстрелянная молодежь. Огонь врага был таким плотным, что в воздухе, казалось, нет свободного места: все вокруг заволкло дымом от разрывов снарядов. Кое-кто заволновался. И тут послышался голос ведущего:

— Орелики, спокойно, в атаку, за Родину!

Вечером за ужином комиссар, обращаясь к молодым летчикам, сказал:

— Действовали все молодцом! Держались в строю уверенно и смело! Особенно доволен я моим ведомым комсомольцем Терехиным. Так летать и бить врага надо всегда!

В боях летчики мужают быстро. Терехина через месяц назначили уже ведущим пары, а вскоре и командиром звена.

— Всею этому я обязан комиссару, — говорил Терехин. — Он учил меня мастерству и мужеству. Во всем я старался быть похожим на него.

Вот такой был наш комиссар Николай Петрович Сопильняк.

Полковник в отставке **Е. КОРОТКОВ**, бывший летчик 566-го штурмового Солнечногорского авиационного полка

В полку свято хранят и приумножают боевые традиции фронтовиков. Среди лучших специалистов называют В. А. Якунова, В. И. Коверзнев, Н. И. Бобровского, С. В. Смирнова, других офицеров и прапорщиков. Они мастерски научились водить самолет в сложных метеоусловиях, поражать цель первой ракетой. Отличные результаты в бомбометании имеет гвардии старший лейтенант С. К. Кириллов. И его мастерство — не предел. Авиаторы добиваются новых рубежей в социалистическом соревновании, в своем боевом совершенствовании. Они неуклонно следуют проверенному войной суворовскому правилу: «Тяжело в ученье — легко в бою». Каждое занятие по боевой подготовке проводится в обстановке, требующей большого напряжения физических сил, высоких морально-психологических качеств, по-настоящему бойцовского характера.

Гвардейцы стремятся всегда и во всем быть впереди — в учебе, воинской дисциплине, поддержании боевой готовности. В их рядах царит деловой настрой. Они с воодушевлением готовятся достойно встретить XXVII съезд ленинской партии.

Понимая свою ответственность за защиту Родины в современной сложной обстановке, воины-авиаторы свято и нерушимо соблюдают военную присягу, добросовестно выполняют свой воинский долг. Народ вручил им грозную боевую технику, они настойчиво овладевают ею, изучают способы боевого применения, постигают искусство ведения современного боя. Равняясь на фронтовиков, нынешнее поколение гвардейцев проявляет разумную инициативу и творчество, выполняя наказ В. И. Ленина и Коммунистической партии — учиться военному делу настоящим образом.

В этом номере журнала рассказывается о бомбардировочном авиационном полку, успешно выполнившим обязательства в честь 40-летия Великой Победы.

(см. стр. 11)

На снимке: Гвардии подполковник В. Захаров командует передовой эскадрильей.

ВСТРЕЧА ТРЕХ ПОКОЛЕНИЙ

В Брянском авиационно-спортивном клубе, в кружках первичных организаций ДОСААФ, Дворцов пионеров и школьных авиационными видами спорта занимаются около тысячи юношей и девушек. Особый интерес молодежи проявляет к парашютному.

В честь 40-летия Победы у нас состоялась встреча спортсменов трех поколений. На ней присутствовали молодые, начинающие парашютисты, победители международных, всесоюзных и республиканских соревнований, ветераны клуба.

Об истории клуба рассказал его ветеран, участник Великой Отечественной войны Дмитрий Тарасов. На груди этого воина одиннадцать орденов и однанадцать медалей. Он говорил о славных боевых, трудовых и спортивных традициях клуба, о воспитанниках, 21 из которых в годы Великой Отечественной войны стал Героями Советского Союза, а Павел Михайлович Камозин этого звания удостоен дважды. Подготовлено два мастера спорта СССР международного класса, 52 мастера спорта. За последние 12 лет клуб неоднократно занимал призовые места во Всесоюзном социалистическом соревновании. Звено парашютной подготовки — одно из лучших в ДОСААФ СССР. В 1984 году оно было награждено Почетным вымпелом ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников, а также кубком журнала «Крылья Родины» за высокие спортивные показатели.

Перед собравшимися выступил рекордсмен СССР, неоднократный призер всесоюзных и республиканских соревнований мастер спорта инженер-конструктор Вячеслав Григорьев. На его счету три тысячи прыжков, им освоено двадцать типов отечественных и иностранных парашютов.

Владимир Богомазов занимается парашютным спортом с 1976 года. За это время стал мастером спорта СССР международного класса, дважды побеждал на

соревнованиях многоборцев социалистических стран, проходящих под девизом «За дружбу и братство». Он — чемпион СССР и РСФСР.

— Школа мужества, которую прошел в авиаспортивном клубе, — говорит В. Богомазов, — помогла во время службы в армии. Мои друзья по учебе, по занятию спортом с честью оправдали свой интернациональный долг в Афганистане. Вячеслав Минячихин награжден орденом Красной Звезды, я — медалью «За боевые заслуги», Евгений Прокошин сфотографирован у развернутого Знамени чести.

Евгений Прокошин приобщился к спорту одновременно с Богомазовым. И все эти годы они друзья, спортивные соперники, учатся на одном курсе Брянского педагогического института, на отделении физического воспитания. Евгений поделился своими впечатлениями о всесоюзных чемпионатах, где не раз побеждал, о международных соревнованиях, где завоевал дважды серебряные медали. Он призвал молодежь овладеть основами военного дела, усиленно заниматься техническими и военно-прикладными видами спорта, напомнив, что с до-сафовских аэродромов стартовали многие отважные соколы Великой Отечественной войны.

Спортсмены ответили на многочисленные вопросы присутствующих. По окончании встречи участники сфотографировались с прославленными парашютистами авиаспортивного клуба, на чемпионских лентах которых много медалей за спортивные достижения, а на груди — награды Родины за образцовую службу в Вооруженных Силах СССР.

А. МАРКОВ, старший инспектор-летчик обкома ДОСААФ, участник Великой Отечественной войны
Брянск

ПОЗНАТЬ СЕБЯ В БОЮ

Маршал авиации
А. Покрышкин,
трижды Герой Советского Союза

ПОД КРЫЛОМ БЕРЛИН

Раннее утро 16 апреля. Летчики и техники, собравшись поэкипажно на стоянках, ждут команды на вылет. Стоит настороженная тишина. Вдруг воздух вздрогнул от залпа тысяч орудий. Мы знали, это начало наступательной операции.

Вскоре и наши эскадрильи пошли на взлет. В это время нарастающий гул моторов в воздухе заставил всех нас глянуть вверх. Курсом на запад шли сотни бомбардировщиков.

С КП передали нашим истребителям, находившимся в воздухе:

— Не допускать к Нейсе ни одного вражеского самолета! На реке работают «горбатые»!

Мы знали, что наши «илы» ставят над Нейсе дымовые завесы на фронте в несколько сотен километров. Это должно дезориентировать противника о месте форсирования реки главными силами фронта. Вскоре соединения общевойсковых армий и передовые танковые бригады успешно прорвали первую полосу фашистской обороны.

Вечером в прорыв устремились основные силы танковой группировки фронта. Наша дивизия прикрывала танковую армию Д. Д. Лелюшенко, а два других соединения авиакорпуса — танковую армию П. С. Рыбалко.

В воздухе — полное господство нашей авиации. Враг делал попытки нанести штурмовые удары по стремительно наступающим танковым войскам. Но патрулирующие группы успешно отбивали атаки, нанося урон противнику, штурмовали наземные цели.

На третий день наступления танковая группировка фронта сходу прорвала третью полосу обороны противника между крупными узлами обороны в городах Котбус и Шпремберг и вышла на оперативный простор. Путь на Берлин и Эльбу был открыт. Танковые армии в стремительном темпе двинулись на северо-запад. Фашистское командование, понимая катастрофичность обстановки, бросило в бой свои последние резервы. Группы вражеских истребителей рвались к переправам на Шпрее

На снимке: прославленные герои войны Г. К. Жуков, А. И. Покрышкин, И. Н. Кожедуб.

для нанесения штурмовых ударов. Воздушные бои носили ожесточенный характер.

Прибывшая утром на прикрытие переправ на Шпрее восьмерка К. В. Сухова связалась с передовым КП дивизии и запросила обстановку в воздухе.

— «Пятидесятый», в районе прикрытия противника нет. Возможен подход его на малой высоте, — предупредили с «Тигра».

Вскоре Сухов обнаружил четверку Фокке-Вульф-190, идущих в задымлении с курсом на переправы. Наша группа действовала молниеносно. Скоростная атака со стороны солнца — и три «фоккера» горящими сваливаются к земле. Один пытался уйти вверх, но был сбит четверкой Бондаренко.

Только успели расправиться с этой вражеской группой, как увидели новую подхлывшую восьмерку «фоккеров». Снова атаки. Сухов и Голубев сбивают двух, Бондаренко и Душанин также зажигают пару.

— Подходит третья группа противника, — сообщили с КП.

Приказав Бондаренко продолжать бой с четверкой, своим звеном Сухов набрасывается на шестерку «фоккеров» и пару «мессершмиттов», пытающихся атаковать «илы». Скоростная атака сверху — и два Ме-109 врезаются в землю. «Фоккеры» поспешно уходят. Напряженный бой восьмерки с двадцатью вражескими истребителями окончен. Сбито десять фашистских самолетов, своих потерь нет.

Танкисты Д. Д. Лелюшенко стремительно шли на Потсдам, обходя Берлин с юго-запада. Умело и самоотверженно прикрывали их наши летчики. Низкая облачность не позволяла действовать крупным группам. Как правило, вылетали звеньями. Отличился в эти дни летчик Березкин. Он вышел на задание в группе Бондаренко. Оставив под облаками одного Березкина, командир спустился на малую высоту, указал местонахождение самоходных пушек и корректировал огонь артиллерии по ним. В это время в район прикрытия под облаками подошло двенадцать Фокке-Вульф-190. Они готовились нанести удар по нашим танкам. Пара Бондаренко явно не успевала перехватить вражескую группу. Находившийся на высоте Слава Березкин не растерялся. Не-

смотря на подавляющее превосходство противника, он, маскируясь облачностью, вышел в тыл группе и внезапной атакой сбил одного из «фоккеров». Остальные заматались, побросали бомбы в лес. Но увидев, что их атакует всего один истребитель, стали разворачиваться на него, Березкин ушел в облачность, произвел маневр, выскочил из облаков и стремительным ударом сбил еще один «фоккер». Умело используя облачность, он сжег и третий самолет противника. Смелые и тактически грамотные действия Березкина сорвали вражеский удар.

Как-то командир корпуса приказал нанести штурмовой удар по окруженной группировке противника. Мы вылетели с А. Трудом в Котбус. По пути зашли в район окруженной группировки фашистских войск. Внизу, в лесных массивах, по всем просекам двигались колонны автомашин, бронетранспортеров и пешие солдаты. Цель была заманчивой, и я, не утерпев, начал штурмовку. С пологого пикирования бью длинными очередями по машинам и солдатам. В одну из атак раздался взрыв в самолете, и в кабину потянуло пороховым дымом.

«Попала зенитка», — подумал я и взял курс на Котбус. На земле выяснилось, что в патроннике моей пушки разорвался снаряд.

Беру в полку другой самолет. Веду одну эскадрилью сам, а вторую — Трофимов. В лесном районе западнее Шпрее даю летчикам целеуказания: где и что штурмовать. Сам решаю подавить зенитный огонь. Его вели с двух бронетранспортеров. Энергичный переворот и крутое пикирование, нажимаю на спуск, и мое вооружение, сделав несколько выстрелов, замолкает. Выходить из атаки нельзя. Подставить «живот» самолета под огонь восьми эрликонов — смертельно. Пикирую на зенитки до земли и выхватываю самолет над верхушками сосен.

Собрав группу, веду всех на Котбус. На КП полка заслушал доклады летчиков о результатах атак. Нас прерывает подошедший инженер полка.

— На вашем самолете в ребре атаки крыла и в вырезах кока винта хвоя?

— Какая хвоя? Вам надо лучше заботиться об исправности вооружения, — говорю недовольным тоном.

При осмотре самолета стала ясной причина появления хвои. При выведении самолета из пикирования над зенитчиками зацепил за верхушки сосен...

Завершалось сражение в окруженном

Берлине. Штаб дивизии с двумя полками перебазировался из Котбуса ближе к Берлину для прикрытия войск, ведущих бои в южной и западной части города. Решив организационные вопросы по действиям дивизии, я вылетел шестеркой на патрулирование.

Под нами Берлин. Невольно бросаю взгляд вниз. Огромный город горел. А ведь отсюда давались директивы о нападении на нашу Родину. Войска 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов выбивали из массивных зданий упорно сопротивляющегося противника, все больше сжимая кольцо вокруг имперской канцелярии в центре города. До полного захвата Берлина нас отделяли дни.

Время патрулирования кончилось, а противника в воздухе не было. Разво-

бные действия против Советской Армии. Группы фашистских армий в Чехословакии и Австрии упорно сопротивлялись наступлению наших фронтов. Для участия в решительном разгроме этой миллионной группировки готовился 1-й Украинский фронт.

5 мая инженер связи Масленников сообщил нам в штабе:

— Сегодня во время настройки радиостанций на самолетах перехватили радиопередачу из Праги. В городе восстание, чехи ведут бои с фашистскими войсками и просят нашей помощи.

Эти призывы взбудоражили весь личный состав дивизии. Все ждали немедленного наступления войск фронта на Прагу, пока фашисты не подавили восставших и не разрушили столицу Чехословакии.

личного состава. Затем на аэродроме раздали пулеметные и пушечные очереди из самолетов. Я схватил трубку телефона.

— Дежурный! Что происходит?

— Это салют, товарищ полковник! Фашистская Германия капитулировала. Кончилась война! Получена телеграмма из корпуса: сегодня, 9 мая, День Победы.

Я положил трубку, задумался, осознавая величие свершившегося. Вспомнились тяжелые дни отступления, наступательные операции, воздушные бои, погибшие боевые друзья... В сознании росла гордость за нашу страну, за армию, победивших злейшего и страшного врага.

С начальником штаба вышли на улицу. Около казармы нас встретили ликующие летчики и техники. К нам подошли Андрей Труд и Дмитрий Глинка.

— Поздравляем с долгожданной победой! Позволь от всех летчиков расцеловать тебя! — торжественно произнес Труд, обнимая меня.

— Поздравляю и вас, Андрей и Дмитрий. Дожили до светлого праздника!

Политработники уже подготовили импровизированную трибуну для митинга. Короткие радостные выступления. Возгласы «Слава нашей партии!.. Слава нашему народу-победителю! Нашей победоносной Армии!..»

На другой день позвонил из Праги Александр Васильевич Утин и поставил задачу по прикрытию Праги во время прибытия туда правительства Чехословакии. На мою просьбу съездить руководящим составом дивизии в Прагу он дал «добро».

12 мая утром мы выехали в Прагу. Дрезден проезжали по узким проездам, расчищенным от обломков стен и зданий. Город подвергся страшным разрушениям от удара тысячи стратегических англо-американских бомбардировщиков.

— Как думаешь, — спросил я начальника штаба Б. Абрамовича, — почему наши союзники не бомбили Дрезден всю войну, а в последние дни превратили его в развалины?

— Они разбомбили его, чтобы не оставить в целости город, показать нам мощь своей стратегической авиации.

С ним можно было согласиться...

Прага встретила нас музыкой, песнями ликующих жителей. Это были счастливейшие минуты жизни. Девушки в национальных костюмах, букеты цветов, праздничные поздравления.

И еще об одном важном событии хотелось бы вспомнить — о Параде Победы...

Красная площадь 24 июня. Бравурная музыка, знамена, транспаранты. Портреты руководителей партии и правительства на стенах древнего Кремля, на здании ГУМа. Звон кремлевских курантов.

Наша парадная колонна 1-го Украинского фронта построена напротив Мавзолея, на мраморе которого — всем дорогое имя «Ленин». Под ленинским знаменем, под руководством созданной им великой партии наш народ защитил свободу и независимость нашей Родины, разгромил злейшего врага человечества, немецкий фашизм. Пришел на память завет вождя революции: учиться военному делу настоящим образом... Наше поколение его выполнило.



На Параде Победы: трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин, дважды Герои Советского Союза В. Д. Лавриненков, А. В. Алелюхин.

— Товарищ командир! Разрешите нам проштурмовать фашистов! — просили летчики.

В середине дня 6 мая северо-западнее Дрездена загрохотала мощная артиллерийская канонада. Главная группировка фронта быстро прорвала линию обороны противника. Танковые и общевойсковые армии устремились в направлении Рудных гор, чтобы преодолеть их и выйти на Прагу. Авиация наносила бомбовые и штурмовые удары по колоннам спешно отступающего противника.

Вечером 8 мая летчики, вылетающие накрытие танковых армий, с радостью докладывали о подходе танкистов к столице Чехословакии. Прага была спасена. Наши воины выполнили свой интернациональный долг.

В середине ночи на 9 мая, закончив все дела в штабе, я лег спать. Выстрелы рядом с домом подняли с постели. Что это? Нападение на аэродром? А стрельба нарастала. Вели огонь у казарм

рачиваясь для ухода, я увидел подхваченных с юга более двадцати девяток Ту-2 и Пе-2. Шли без сопровождения истребителей. Бомбили они сопротивляющиеся части врага почти в центре Берлина. От взрывов бомб рушились здания, пыль и гарь поднимались высоко в небо.

Я решил прикрыть бомбардировщиков от возможного нападения истребителей противника. Не скрою, мне, так же, как и всем летчикам, хотелось сбить над Берлином вражеский самолет. Осматривая заднюю полусферу, вдруг увидел шестерку Фокке-Вульф-190. Наша группа энергично развернулась, но «фоккеры», не принимая боя, рванули в сторону.

Это была единственная встреча с вражескими истребителями в последние дни апреля.

2 мая берлинская группировка противника капитулировала. Над рейхстагом реяло Знамя Победы. На Эльбе воины встретились с американцами.

Берлин взят, а война продолжалась. Новое фашистское правительство во главе с гросс-адмиралом Деницем, фактически прекратившее сопротивление англо-американским войскам, продолжало

НАМ ФРОНТОВОЕ НЕБО ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ...

РАССКАЗЫВАЮТ КОММУНИСТЫ,

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА —
ВОСПИТАННИКИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

Накануне праздника Победы корреспондент «Крыльев Родины» встретился с ветеранами, Героями Советского Союза Е. И. Дементьевым, М. С. Кожемякиным и взял у них интервью.

— Роль оборонного Общества в вашей судьбе? Дементьев Е. И. — Впервые поднялся в воздух с аэродрома Серпуховского аэроклуба Осоавиахима, овладел летной профессией.

Кожемякин М. С. — В Осоавиахиме получил первоначальную военную подготовку, стал отличным стрелком.

— Какой день на войне вам запомнился больше всего?

Дементьев Е. И. — Могу ответить, не кривя душой, что никогда не смогу забыть все свои 152 боевых вылета. Очень живучим был мой Ил-2. Не счесть пробойн от пуль и осколков зенитных снарядов, повреждений крыла, хвостовой части фюзеляжа, оперения. И все это залатали механики. Вспоминаю августовские дни 1943-го на Курской дуге под Прохоровкой, где разгорелось знаменитое танковое сражение. Тогда наш полк одним из первых на фронте применил новые противотанковые авиационные бомбы. Ил-2 нес по двести штук весом 1,5—2,5 килограмма каждая. Вылетали эскадрилей для удара по вражеским танковым колоннам, а их точные координаты сообщали офицеры наведения. И вот на бреющем стремительно выходили на цель, обрушив на противника град бомб. После наших ударов фашистские танки кострами пылали на дорогах и поле битвы. Понеся от штурмовиков большие потери в технике, гитлеровцы пересмотрели тактику бронетанковых частей на поле боя и отказались от плотных боевых порядков.

А если вспомнить самый счастливый день, то, конечно же — Победа!

Кожемякин М. С. — Пережитое забыть нельзя. Каждый из 1418 фронтовых дней был тревожным. Врезался в мою память день 16 января 1945 года, Польша, Висло-Одерская операция. Командир корпуса генерал Архангельский поставил боевую задачу уничтожить понтонную переправу противника на реке Сан. Наш экипаж Пе-2 — летчик Николаев, стрелок Гурницкий и я, штурман. Применили тактический прием: маскируясь, вышли в глубокий тыл противника, а потом внезапно появились над целью. Боевую задачу выполнили.

— У вас много наград. Помните свою первую?

Дементьев Е. И. — Орден Красного Знамени, ноябрь 1942-го. В этом же году вступил в партию.

Кожемякин М. С. — Орден Красного Знамени, сентябрь 1941-го.

— Единственный?

— Награжден еще тремя орденами Красного Знамени.

— А где вас застала весть о Победе?

Дементьев Е. И. — В Югославии, на аэродроме, недалеко от Белграда.

Кожемякин М. С. — Вблизи Берлина.

— Несколько слов о друзьях-однополчане, о связях с ними.

Дементьев Е. И. — Разбросала нас судьба после войны. А дружба жива. Мы, однополчане, регулярно встречаемся. Очередная встреча будет посвящена 40-летию Победы.

Кожемякин М. С. — Со многими фронтовыми друзьями переписываюсь. Встречаемся часто в Москве и в других городах. Активен Со-

вет ветеранов нашего 38-го гвардейского дважды ордена Суворова, Богдана Хмельницкого, Дембицкого бомбардировочного авиационного полка.

— Каждый учитель счастлив своими учениками. Кто ваши первые учителя и кого из своих учеников выделили бы вы?

Дементьев Е. И. — С теплотой и большой благодарностью вспоминаю инструкторов Серпуховского аэроклуба, преподавателей военного училища и Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина. А моих учеников сейчас немало служит в авиачастях.

Кожемякин М. С. — Среди первых учителей — полковник в отставке Кудрявцев. Его книги помогали овладеть мастерством штурмана. Николай Федорович жив-здоров, недавно отметил свое девяностолетие. Страстный охотник, он продолжает бродить по лесу с ружьем и по сей день. А ученики? (Задумывается). Ковтун был штурманом звена в нашем фронтовом полку, прошел путь до заместителя главного штурмана ВВС. Теперь Владимир Николаевич Ковтун, генерал-майор авиации — председатель президиума Совета ветеранов штурманской службы ВВС.

— А как сложилась ваша послевоенная жизнь?

Дементьев Е. И. — Продолжал службу в Военно-Воздушных Силах. Учился сам и учил других.

Кожемякин М. С. Закончил Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР имени К. Е. Ворошилова. Был на руководящих должностях в ВВС.

В фронтовых биографиях ветеранов много общего. В горниле войны, в огне боев мужали, закалялись они, двадцатилетние. Летчик Евгений Дементьев отличался мужеством, мастерски овладел тактикой штурмовки. Ему помогли советы командира, старших товарищей, настойчивость и упорство.

Штурман Михаил Кожемякин водил экипажи на выполнение массированных бомбардировочных ударов по сильно защищенным аэродромам, железнодорожным улам, переправам и механизированным колоннам врага.

Прославленные фронтовики и сейчас в самой гуще жизни, всегда среди молодежи. Генерал-майор авиации запаса Е. И. Дементьев, доцент, кандидат военных наук, работает в оборонном Обществе, — заместитель начальника Центрального Дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе.

Полковник в отставке М. С. Кожемякин — активист ДОСААФ, руководитель одной из первичных организаций общества «Знание». Адреса его встреч с молодежью: ПТУ-50, ПТУ-40, 721-я, 155-я, 141-я школы столицы. С помощью Михаила Степановича в школе поселка Мартук Актюбинской области, где он учился, создан музей боевой славы. В столичной 155-й ведет индивидуальную работу с допризывниками. Под влиянием бесед, книг, которые рекомендовал почитать, у ребят растет интерес к воинской жизни, к армейской службе. Они увидели в ветеране старшего друга, хорошего товарища, умудренного большим жизненным опытом.

У каждого поколения свои задачи, своя биография подвига. Но у всех советских людей — у наших дедов и отцов и у молодежи восьмидесятых — единые корни: верность родной партии, любимой Родине, постоянная готовность защищать ее от врагов.

Вел беседу М. ЛЕВЕДИНСКИЙ



Память о войне! У советских авиаторов она будит воспоминания о грозном фронтовом небе, о боевых вылетах, военных рубежах, где остались навсегда друзья-однополчане. Память сердца не угасима!



Дементьев Евгений Ильич. Летчик-штурмовик. С 1942-го по 1945-й — на фронте. Совершил 152 боевых вылета. В 25 лет стал Героем Советского Союза.



Кожемякин Михаил Степанович. Штурман. Первый боевой вылет — 22 июня 1941 года, последний, 122-й, — 8 мая 1945 года. В 27 лет удостоен звания Героя Советского Союза.

НАДЕЖНЫЙ ЩИТ БЕЗОПАСНОСТИ

30-ЛЕТИЕ ВАРШАВСКОГО ДОГОВОРА

Генерал-полковник авиации А. КАТРИЧ, заместитель Главнокомандующего Объединенными Вооруженными Силами государств — участников Варшавского Договора по ВВС, Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР



Советский летчик и летчик ВВС ГДР обсуждают совместный полет.

Советский Союз, страны социалистического содружества торжественно отметили 30-летие Организации Варшавского Договора — военно-политического союза, позволившего объединить свои экономические, политические и военные потенциалы для защиты социалистических завоеваний от агрессивных посягательств империалистов.

Договор был вынужденной, ответной мерой. В апреле 1949 года США под своей эгидой сколотили крупнейшую военно-политическую группировку — Северо-атлантический блок. Альянс капиталистических стран Европы был направлен против СССР и его друзей. Вскоре и блоку прибавилось еще несколько партнеров, в том числе Западная Германия. С ее вступлением в НАТО угроза странам социалистического содружества возросла. Советский Союз и его друзья неоднократно предупреждали участников Северо-атлантического блока о серьезных последствиях их милитаристской политики, предлагали ряд разумных мер по разрядке напряженности, по налаживанию добрососедских отношений. Однако все наши инициативы отклонялись.

И тогда 14 мая 1955 года в столице Народной Польши был заключен Договор социалистических государств о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи, названный Варшавским Договором. Его участниками в настоящее время являются Народная Республика Болгария, Венгерская Народная Республика, Германская Демократическая Республика, Польская Народная Республика, Социалистическая Республика Румыния, Союз Советских Социалистических Республик и Чехословацкая Социалистическая Республика.

Варшавский Договор — сугубо оборонительный союз. Участие в нем строится на многосторонней, коллективной основе. Это союз подлинных товарищей и единомышленников, объединенных на принципах марксизма-ленинизма и социалистического интернационализма. Он позволил в рамках СЭВ эффективней использовать свои экономические возможности, а в военном отношении усилить оборонное могущество.

Структура Организации Варшавского Договора полностью соответствует его целям как союза миролюбивых сил, у которых единственная задача — упрочить безопасность, оградить народы от термоядерной войны.

Высшим органом Организации Договора является Политический консультативный комитет, который на своих заседаниях рассматривает коренные вопросы международного положения, борьбы за мир и безопасность. Совещания ПКК проходят с участием руководителей партий и правительств, что придает этому органу, его решениям еще больший авторитет. В 1976 году Политический консультативный комитет создал Комитет Министров иностранных дел — важное звено в

механизме сотрудничества государств — членов Варшавского Договора.

Важна роль в Организации и Комитета Министров обороны, на своих заседаниях обсуждающего и решающего проблемы дальнейшего совершенствования оборонных мероприятий братских стран, взаимодействия и боевой выучки Объединенных Вооруженных Сил.

Такого военно-политического союза, каким является Организация Варшавского Договора, история еще не знала. Вся его деятельность служит интересам народов, избавлению человечества от трагедии термоядерной катастрофы. Все вопросы здесь решаются в полном согласии, как в одной сплоченной дружной семье.

Минувшее тридцатилетие убедительно показало, какую влиятельную и благотворную роль играет наш союз и в европейских делах, и в международной обстановке в целом. Ведь по его инициативе в свое время была проложена дорога к Хельсинкскому Общеευропейскому Совещанию. Высший политический орган Варшавского Договора выступил и с рядом других предложений, нашедших отклик и горячее одобрение прогрессивной общественности.

Организация Варшавского Договора бдительно следит за происками агрессивного блока НАТО, за его безудержной подготовкой к развязыванию новой войны. Армии братских народов всегда начеку, всегда в готовности дать сокрушительный отпор провокаторам. Объединенное командование Вооруженных Сил Варшавского Договора, Военный Совет, проводя в жизнь решения коммунистических и рабочих партий союзных стран, всемерно укрепляют боевое содружество воинов братских армий.

Обстановка в мире продолжает оставаться острой и напряженной по вине НАТО, особенно администрации США. Запрет Северо-атлантического блока открыто заявляют, что их цель — добиться во что бы то ни стало военного превосходства над нами. В принятой США «всеобщей военной программе» на 80-е годы главный упор делается на форсированное развертывание качественно новых систем стратегических наступательных сил, космических средств ведения войны, создаются боевые средства массового уничтожения для нанесения первого так называемого «обезоруживающего» удара, форсируется перевооружение ВВС. Как сообщает зарубежная

печать, авиационная техника заменяется на новую, с более высокими характеристиками, в частности, самолетами А-10, F-15, F-16, «Торнадо», «Ягуар-255» и другими. На крупномасштабных учениях и маневрах отрабатываются всевозможные варианты наступательных военно-стратегических концепций. Особенно возросла опасность ядерной катастрофы с размещением на европейском континенте американских ракет первого удара.

В этих условиях как никогда актуальны слова В. И. Ленина о том, что народам, вставшим на путь социалистического развития, «обязательно нужен тесный военный и хозяйственный союз...». Сотрудничество социалистических стран во всех областях, совместная вооруженная защита социализма отвечают интересам всех сил социального прогресса.

Под руководством коммунистических и рабочих партий Объединенные Вооруженные Силы Варшавского Договора прошли большой путь. Наша дружба родилась еще в сражениях против гитлеровского фашизма, когда Советский Союз объединил усилия всех антифашистских сил в их справедливой борьбе с гитлеровскими захватчиками. Плечом к плечу с советскими солдатами сражались польские, чехословацкие, а на заключительном этапе войны — румынские, болгарские, венгерские воины.

Дальнейшее свое развитие армии и военно-воздушные силы стран социалистического содружества получили в послевоенный период, особенно после организации Варшавского Договора.

Важным фактором, определяющим направление в строительстве военной авиации Объединенных вооруженных сил, является единство взглядов по вопросам теории и практики ее боевого применения. Это повышает их слаженность, боевую выучку, позволяет с высокой эффективностью отрабатывать вопросы взаимодействия с другими видами вооруженных сил.

В условиях, когда угроза со стороны империализма может реализоваться не только путем открытой агрессии, но и с помощью различных подрывных действий, диверсий, авиаторов, как и все воины Объединенных вооруженных сил Варшавского Договора, с большой ответственностью перед партиями и народами своих стран зорко оберегают безопасность границ стран социалистического содружества.

Четыре десятилетия Европа не знает пожара войны. И если за это время реакционные силы не посмели ее развязать, то это потому, что делу мира и социального прогресса надежно служат растущая мощь и сплоченность стран социалистического содружества. Огромная роль в обеспечении безопасности народов оборонительного военно-политического союза Организации Варшавского Договора.

ОРДЕН НА ЗНАМЕНИ

— Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова научил нас, авиационных спортсменов, любить Родину, — сказала на торжественном собрании, посвященном 50-летию этого славного коллектива, воспитанница клуба летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза Светлана Савицкая.

Эти ее слова как нельзя лучше характеризуют многогранную деятельность ЦАКа, награжденного орденом Красной Звезды за заслуги в подготовке летных кадров, авиационных спортсменов и активную работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи.

От имени Президиума Верховного Совета СССР орден вручил коллективу председатель ЦК ДОСААФ СССР Герой Советского Союза адмирал флота Г. М. Егоров. Он поздравил работников клуба, авиационных спортсменов с государственной наградой и пожелал им дальнейших успехов на благо нашей Родины.

На снимке: вручение награды.

Фото В. Тимофеева

ГЕРОЕМ СТАЛА В 23 ГОДА



штопор. Летчица пыталась выровнять самолет, но он, продолжая вращаться, терял высоту.

Штурман поняла, что они падают. Не спуская глаз с альтиметра, Катя вмешалась в управление, резко убрала газ... Вращение прекратилось. Мгновенно отжала ручку до отказа. Снизу, вдогонку раздались поспешные выстрелы по светящимся выхлопам из патрубков. Но это было уже не страшно...

Первую военную специальность Катя получила еще до войны в Осоавиахиме. Окончила «факультет» пулеметчиков. Воевать же пришлось штурманом. Да еще как воевать!

Марина Павловна Чечнева написала о Кате Рябовой: «Она летала в любую погоду. Никогда не поворачивала назад. Как бы ни били зенитки, как бы ни слепили глаза прожекторы, Катя все равно находила цель и поражала ее точно и хладнокровно». За три года Екатерина Рябова сделала 890 боевых вылетов. Иногда по 10 за ночь. Сбросила на головы фашистов более 100 тонн бомб.

23 февраля 1945 года гвардии

старшему лейтенанту Екатерине Рябовой было присвоено звание Героя Советского Союза. Маршал К. К. Рокоссовский лично вручил 23-летней Кате Золотую Звезду Героя.

После Победы Е. Рябова садится за учебники и в 1948 году заканчивает механико-математический факультет. А в 1951-м — она уже кандидат физико-математических наук.

Началась ее педагогическая деятельность, которая продолжалась двадцать лет.

...Я стою в зале Центрального Дома авиации и космонавтики им. М. В. Фрунзе. Разглядываю модель самолета По-2. Тут он и впрямь игрушка. Около большого альбома девушка сосредоточенно рассматривает фотографию. Подхожу ближе, узнаю — на фото Катя Рябова в летном шлеме. Красивое, вдумчивое лицо. Девушка перевортывает листы и возвращается к портрету Кати. Долго смотрит. По выражению ее лица, освещенного внутренним светом, я понимаю, как глубоко волнует ее образ отважной летчицы.

И. КАРПЕЙ

ОНА ИЗ ПОЛКА МАРИНЫ РАСКОВОЙ



штурманах женского авиационного полка, которым командовала Герой Советского Союза Марина Раскова.

Авиацией Мария Долина увлеклась в шестнадцать лет. В Мелитопольском аэроклубе Осоавиахима летала на планерах и самолетах, инструктором работала в Днепропетровском клубе. С первых дней Великой Отечественной — на фронте.

— На легкомысле «кукурузнике», — вспоминала летчица, — доставляла в штабы пакеты, перевозила почту, медикаменты. Но страстно мечтала сесть за управление боевой машиной.

И желанный час наступил. По убедительной просьбе комсомолку Долину ЦК ВЛКСМ направил в распоряжение Марины Михайловны Расковой, которая формировала женские авиационные полки.

— Боевое крещение на пикирующем бомбардировщике Пе-2, — говорит летчица, — мы получили в Сталинградской битве. Бомбили живую силу и технику врага, помогали громить окруженную вражескую

трехсоттысячную группировку Паулюса.

Потом были бои на Кубани и Крымском полуострове. Отважная летчица вместе со штурманом Г. И. Джунковской совершила 72 боевых вылета. Они одним Указом Президиума Верховного Совета СССР удостоились звания Героя Советского Союза.

Ныне летчица ведет большую военно-патриотическую работу с молодежью, часто выступает перед школьниками, учащимися техникумов и ПТУ, прививает юношам любовь к авиации, к профессии крылатых. М. И. Долина работает над книгой об однополчанах.

Из окна квартиры Марии Ивановны видны дома на улице, которой присвоено имя Марины Расковой. Судьба свела их на фронте и оставила навечно в списке крылатых воинов-героев.

Гвардии капитан в отставке
Ф. ДРИГАЙЛО,
участник Великой
Отечественной войны

В 21-й средней школе Риги шел урок мужества. Как зачарованные слушали семиклассники женщину с Золотой Звездой на груди. Мария Ивановна Долина рассказывала о боях в небе Сталинграда и Кубани, Крыма и Прибалтики, говорила о своих сверстницах — летчицах и

АС ТОРПЕДНЫХ АТАК



Сюда, в Прибалтику, из далекого волжского городка Камышин приехали красные следопыты. Приехали, чтобы почтить память своего земляка Героя Советского Союза С. С. Давыдова. Школьники ознакомились с музеем боевой славы, встретились с участниками бывших боев.

Я хорошо знал Сергея Степановича.

Вырос Сергей в многодетной рабочей семье. Шестилетним мальчиком потерял отца, а вскоре — и мать. С девяти лет Сережа стал подрабатывать на жизнь, вначале в сапожной мастерской, потом, до призыва на флот, на обувной фабрике в Саратове.

Наше знакомство состоялось в блокадном Ленинграде. 9 августа 1942 года С. Давыдов вместе с летчиком М. Ерохиным и воздушным стрелком-радистом Н. Ершовым вылетел на разведку в западную часть Финского залива.

Набрали три тысячи метров.

— Выше не надо, — посоветовал Давыдов летчику. Опыт подсказывал: три тысячи метров — самая благоприятная высота для поиска кораблей.

В заданном квадрате кораблей не обнаружили.

— Командир, пройдем еще немного на запад, — предложил штурман.

Вскоре на горизонте показался легкий дымок.

Выйдя на цель, летчик перевел машину в крутое пикирование, разогнав ее, как говорится, до звона, потянул штурвал на себя. Самолет перешел в горизонтальный полет. Заработал включенный фотоаппарат. Фашисты открыли зенитный огонь, но поздно: снаряды рвались позади.

Развернув машину, летчик взял курс на свой аэродром. На траверзе острова Сескар разведчиков встретили шесть «мессершмиттов». Завязался неравный бой. Резким маневром Ерохину удалось уйти от первого удара. Последовала новая атака, потом еще и еще...

Давыдов и Ершов вели ответный огонь. Но вот пулемет штурмана внезапно смолк. Воспользовавшись этим, два Ме-109 снова кинулись в атаку и снова промахнулись. А когда они выходили из атаки, Давыдов, сумевший устранить неисправность оружия, дал три короткие очереди. Один «мессершмитт» клюнул носом, свалился на крыло и пошел к воде.

Оставшиеся истребители яростно кидались на одинокий Пе-2. Фашистам удалось повредить руль поворота и правый элерон «петлякова». Машина стала плохо управляема. Ранен Давыдов. Экипаж понимал: следующая атака врага может оказаться для них последней. Тогда Николай Ершов снял с шарнира бортовой пулемет, высунулся из верхнего люка и прямо с рук ударил по «мессершмитту». В этот момент подал голос крупнокалиберный пулемет. Это Давыдов, напрягая последние силы, нажал на гашетку. Две огненные трассы почти одновременно впились в желтое брюхо «мессершмитта». Вражеский истребитель взорвался.

Разведчик снизился почти к самой воде. Но гитлеровцы не отставали. Наконец показался Кронштадт. «Мессершмитты» развернулись и ушли. Ерохин благополучно посадил изрешеченную пулями и осколками машину.

Проявили фотопленку. На ней был четко виден ордер вражеских кораблей.

Все у Сергея шло хорошо, одна лишь тяжесть лежала на душе: ничего не знал о своей семье. Больше года прошло с той поры, как при эвакуации из Николаева расстался с женой и двумя дочками. Наконец, пришло письмо. Вера Михайловна сообщала, что все живы, хотя немало пришлось перенести страданий. «Но теперь все хорошо, — писала она, — Валюша пошла в школу...»

Сергей несколько раз перечитал коротенькое письмо и чувствовал себя самым счастливым человеком на земле. «Они живы, и это главное», — говорил он.

Внезапно раздался зуммер полевого телефона. Дежурный телефонист пробасил на всю землянку: «Вылет!». Штурман сунул в планшетку недописанный листок и побежал к самолету. Вскоре вместе с группой бомбардировщиков его Пе-2 под

прикрытием «яков» направился к линии фронта. Теперь у Давыдова был новый командир эскадрильи — Герой Советского Союза Василий Иванович Раков.

Задание было обычным: уничтожить огневые точки врага в районе Синявина. Боевой курс пикировщиков начался почти от линии фронта. Зенитки на этот раз не стреляли. «Почему же они молчат? — тревожился Давыдов. — Значит, в воздухе вражеские истребители. Не прозевали бы их наши «яки».

Одним доворотом штурман поправил курс и скомандовал: «Пошел!». Машина устремилась в пикирование. Земля быстро приближалась. Внимательно следя за стрелкой высотомера, он улучил момент и обернулся. И как раз вовремя: два «фоккевульфа» пикировали на его самолет, за ними гналась пара «яков».

— Бросай! — крикнул Давыдов летчику, когда прибор показал расчетную высоту, и потянулся к пулемету, но «яки» преградили путь «фоккерам».

Бомбы сброшены. Однако после выхода из пикирования «петляков» попал в клещи: один «фоккер» зашел справа, другой слева.

Раков заскользил вниз и в сторону так, что истребитель, атаковавший слева, оказался почти рядом. Давыдов не промахнулся: короткая очередь — и фашист сбит.

Но второй «фоккевульф» снова атаковал «петлякова». Затрещало остекление кабины, вздулась обшивка на левой плоскости. Фашистский снаряд, повредив турель, вывел из строя пулемет штурмана.

Раков передал по радио ведомым:

— Сомкнуть строй!

Над бомбардировщиками пересекающимися курсами маневрировали «яки». Они сопровождали до самого аэродрома.

Когда Давыдов вылез из кабины, механик вместе с летчиком осмотрели машину.

— Вот опять работу вам задали, — развел руками штурман, обращаясь к техникам.

13 мая 1944 года гвардии капитан Давыдов готовился к своему сотому вылету. Задание было не из легких: предстояло нанести бомбовый удар по военно-морской базе Котка. Склонившись над картой, штурман изучал места стоянки кораблей, расположение огневых точек, выбирал маршрут полета.

Условия были сложными. В воздухе стояла густая дымка. Но штурман не зря трудился над расчетами: группу бомбардировщиков он вывел точно на базу. Противник заметил наши самолеты с опозданием. Самолет Давыдова первый вышел на цель, летчик бросил его в крутое пикирование. Командир экипажа наложил сетку прицела на самый большой транспорт. Пора! — и бомбы понеслись вниз. Клубы густого дыма, султаны поднятой воды заволочили транспорт. Уходя от цели, Давыдов увидел взрывы на железнодорожных путях, в портовом пакгаузе, на складе боеприпасов.

22 июля 1944 года Указом Президиума Верховного Совета СССР С. С. Давыдову было присвоено звание Героя Советского Союза.

...В одном из писем он сообщал брату:

«Миша, я сегодня награжден четвертым орденом Красного Знамени. Как видишь, я не ослабляю удары по врагу... Скоро покончим с фашистской нечистью и устроим радостную встречу на Родине». Война закончилась победой, но не пришлось Сергею встретиться с семьей и своими земляками-камышинцами. 5 августа 1945 года Герой Советского Союза гвардии майор С. С. Давыдов трагически погиб в г. Пярну при исполнении служебных обязанностей.

С тех пор минуло около сорока лет. В Камышине имя С. С. Давыдова носит улица, где стоит здание школы, в которой он учился. В историко-краеведческом музее создана специальная экспозиция. Большой портрет С. Давыдова установлен в аллее героев в городском парке. В пярнуской школе № 3 создан музей боевой славы. За честь носить имя героя борются пионерские отряды.

Юные следопыты продолжают сбор материалов о жизни героя. Они разыскали жену Давыдова — Веру Михайловну, дочерей Инну и Валентину.

— До войны у нас была дружная семья, — рассказала Вера Михайловна. — Сережа очень любил дочерей, мечтал, чтобы они выросли честными тружениками и преданными патриотками Родины.

Дочери Давыдова получили высшее образование. Инна — инженер-экономист, Валентина работает юристом. У нее сын, которого называли Сергеем в честь дедушки. Внук учится в институте гражданской авиации.

Полковник запаса А. КАЛИНИЧЕНКО,

участник
Великой Отечественной войны

ПАРЕНЬ ИЗ НАШЕГО ГОРОДА

Во время службы на Дальнем Востоке дела привели меня в один из городов. Решил сходить в музей. В музее привлек внимание стенд первостроителей, ныне почетных комсомольчан. Среди них знакомая фамилия — Шемендюк. Это тот самый Петр Шемендюк, что у нас в Одессе возглавлял бригаду плотников на строительстве второй одесской электростанции, был активистом Осоавиахима.

В Комсомольске-на-Амуре Петр встретился и подружился с молодым саратовцем Алексеем Маресевым. Оба загорелись мечтой стать летчиками. Днем работали, а вечерами и в выходные дни учились в местном аэроклубе, потом — школа военных летчиков-истребителей. Войну комсомолец Шемендюк встретил в Ленинграде, в 158-м авиаполку противовоздушной обороны. В

разгар Курской битвы был командиром эскадрильи, водил в бой группы.

...Шел воздушный бой. Четверка «яков» сражалась против шестнадцати вражеских «мессеров» и Ю-87. Один самолет противника, оставляя за собой полосу дыма, падает на землю. Но еще четыре все скопом надели на нашего «яка» оторвавшегося в пылу боя от товарищей. На выручку бросился летчик — тот, кто перед этим прошил пулеметной очередью фашистский «мессер» — он сбивает еще одного. Товарищ спасен! А вот себя сберечь не смог...

Через годы на месте падения истребителя жители поселка Мохового, что в Орловской области, поставили памятник. Спустя некоторое время красные следопыты произвели раскопки на месте, где упали боевая машина и летчик. Юные патриоты не могли примириться с мыслью, что память о герое остается безмянной. На большой глубине натолкнулись на кабину и двигатель, нашли планшет с картой, в планшете сохранилась вырезка из армейской авиационной газеты «Доблесть» с фотоснимком летчика.

Из обнаруженных писем и из газетной заметки выяснилось: на снимке летчик П. Шемендюк. К старой надписи на памятнике прибавились слова: «Здесь в воздушном бою погиб летчик-истребитель П. С. Шемендюк».

Правда, некоторые жители поселка сомневались в гибели летчика. Так, учитель Г. Ададуров, бывший офицер мор-

ской авиации, обратил внимание на то, что в кабине не оказалось останков летчика и парашюта. А колхозник Василий Шавири, свидетель воздушного боя, настойчиво утверждал, что из самолета никто не прыгал. Требовалось это доказать документально. Начались розыски. Поиск увенчался успехом. Выяснилось: отважный летчик Петр Семенович Шемендюк жив. В то время он был заместителем командира эскадрильи 157-го истребительного авиаполка.

А произошло вот что. Когда подбитый самолет потерял управление, второй «мессершмитт» ударил из крупнокалиберного пулемета по кабине, перебил офицеру левую руку. Пули прошили масляный бачок. Шемендюк схватился правой рукой за рычаг фонаря, пытался открыть его, но фонарь заклинило. Надо было приложить значительные усилия, чтобы покинуть объятый пламенем самолет. Шемендюку это удалось сделать. Кольцо парашюта летчик выдернул уже возле самой земли. Придя в себя, Петр освободился от парашюта и тлеющего комбинезона, лямками стянул левую руку выше локтя. Обвязав кусками шелка обгорелые ноги, пополз. На окраине деревни Дьяче осторожно подобрался к первому дому. Из подвала вышла пожилая колхозница Евдокия Михеева.

Женщина осторожно обмыла раны авиатора, напоила, а затем позвала наших бойцов. Летчика переправили в госпиталь. Врачи определили: гангрена

РАССКАЗЫВАЕМ О ВОСПИТАННИКАХ АЭРОКЛУБОВ

ЖИВЕТ РЯДОМ ФРОНТОВИК

В нашем небольшом подмосковном городке Фрязино живет бывший летчик-штурмовик полковник в отставке Еряшев Борис Никандрович. Мы часто с ним встречаемся на собраниях участников Отечественной войны, выступаем перед допризывниками, учащимися ПТУ и школ.

Недавно Б. Еряшев проводил урок мужества в одной из средних школ города, говорил о том, как его однополчане, проявляя героизм и отвагу, громили врага. О себе почти ни слова. А он человек поистине героический!

Еряшев — воспитанник Куйбышевского аэроклуба, окончил авиационную школу. В апреле 1943 года прибыл в боевую семью 503-го штурмового авиаполка. Участвовал в штурмовке позиций противника, складов с горючим и боеприпасами, вел разведку.

Неизменным его помощником был воздушный стрелок Дмитрий Щebetун. Не раз попадали в сложную обстановку. Однажды четверке штурмовиков, в составе которой был Еряшев, поставили задачу: в районе станции уничтожить скопление вражеских танков.

Над целью сбросили бомбы. Потом ударили эрсами.

Цель уничтожена, пора возвращаться. Но от разрыва зенитного снаряда заклинило руль поворота. Два «мессершмитта» решили его добить. Еряшев



почувствовал боль в спине. «Ранен?» — подумал летчик. Он перевел машину на бреющий полет, «мессеры» за ним. Впереди увидел сопку, а за нею овраг. Вспомнился рассказ старшего лейтенанта Макарова, заместителя командира эскадрильи о том, как тот однажды ушел от преследователей. Еряшев рванул самолет вверх. Удачно перевалил через сопку, повернул вправо и скрылся в овраге.

В боях за Крым, в апреле 1944 года, лейтенант Еряшев в составе шестерки Ил-2 штурмовал огневые позиции врага. Его подбили и ранили. Только самообладание помогло посадить поврежденный самолет на маленький пятачок среди гор. В полку его считали погибшим. Но через трое суток он вернулся.

За год, с июня 1943 по июнь 1944 года, Еряшев произвел 130 боевых вылетов, сбил один вражеский самолет. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 августа 1944 года Борису Никандровичу Еряшеву присвоено звание Героя Советского Союза.

После разгрома врага в Крыму полк перебросили на Балтику. 7 марта 1945 года восьмерка «илов», возглавляемая Героем Советского Союза Еряшевым, вылетела для удара по железнодорожной станции, где разведка обнаружила три эшелона противника. Штурмовики нанесли по цели сокрушительный удар и бредущим ушли на свой аэродром.

По свидетельству пленного фашистского солдата в одном из уничтоженных эшелонов находилось более 700 солдат и офицеров. За эту операцию Б. Еряшев награжден вторым орденом Красного Знамени.

За время боевых действий Борис Никандрович Еряшев сделал 172 вылета, уничтожил пять самолетов противника (2 в воздухе, три на аэродромах), 17 танков, 101 автомашину, 28 орудий, 13 повозок, сотни гитлеровских солдат и офицеров.

После войны он окончил военно-воздушную академию, служил в частях ВВС. Но фронтовые раны давали о себе знать. Уволился в запас в звании полковника. Переехав в Подмоскowie, работал инженером на заводе. И сейчас бывалый фронтовик полон оптимизма, ведет активный образ жизни, участвует в военно-патриотическом воспитании молодежи.

В. БАБУШКИН,
участник Великой Отечественной войны

Московская область

руки. Лежал Шемендюк в госпиталях Липецка, Москвы, Казани. Перенес четыре операции, но руку, к сожалению, сохранить не удалось.

24 августа 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР П. С. Шемендюку было присвоено звание Героя Советского Союза.

Петра Семеновича назначили заместителем командира части.

Вот несколько строк из последней боевой характеристики: «Тов. Шемендюк П. С. настойчиво добивается совершенствования мастерства летного состава в воздушных стрельбах и боях путем тренировок на земле и в воздухе, путем показа работы лучших воздушных бойцов. В Восточно-Прусской операции с 18.10.44 по 01.05.45 года, выполняя боевые задания, летчики, которых готовил Шемендюк, провели 128 воздушных боев, сбили 81 самолет, уничтожили на земле — 41».

Сам Петр Семенович сделал за войну 261 боевой вылет, сбил 24 вражеских самолета. Из них 16 лично, остальные в групповых схватках.

В год окончания войны Петр Семенович в звании майора ушел в отставку. Остался там, где и воевал. Живет и сегодня в Калининграде. Многие годы проработал в системе энергоснабжения, избирался депутатом горсовета. Ныне ведет большую военно-патриотическую работу среди молодежи.

И. ФОМИН,

участник Великой Отечественной войны

«СЕКРЕТНОЕ» ОРУЖИЕ ВОЗДУШНОГО СТРЕЛКА

Произошло это в небе Заполярья. Группа штурмовиков пушечно-пулеметным огнем и эрсами обрабатывала передний край обороны противника. Когда «илы» закончили штурмовку и взяли курс на свой аэродром, появились «мессеры». Завязался воздушный бой. Пара Ме-109 атаковала самолет младшего лейтенанта В. Камушкина. Воздушный стрелок младший сержант А. Гусаров открыл ответный огонь. Однако фашистские летчики продолжали наседать. У Гусарова кончились боеприпасы. Тогда он схватил ракетницу и сделал из нее несколько выстрелов по самолетам врага. Вдруг гитлеровцы шарахнулись в сторону и скрылись из виду. За ними убрались восояси и остальные.

А вечером наши радиоперехватчики сообщили: «мессеры» прекратили бой потому, что, дескать, у русских на штурмовиках появилось какое-то «секретное» оружие. Еще несколько дней потом истребители врага на решались близко подходить к краснозвездным «илам». Воздушный стрелок А. Гусаров нагнал на них страху... ракетницей.

Капитан в отставке **Н. ЗАЙЦЕВ,**
участник
Великой Отечественной войны



2. КОММУНИСТОВ

ЗОВУЩИЙ ПРИМЕР

«Хочу идти в бой коммунистом, буду достойным членом большевистской партии, доверие оправдаю в бою»

(Из речи Н. В. Гомоненко на митинге 22.6.1941)

Они были комсомольцами, весь дружный экипаж бомбардировщика — младшие лейтенанты летчик И. Т. Вдовенко и штурман Н. В. Гомоненко, младшие сержанты стрелок-радист В. П. Карпов и стрелок Мирза Пулатов.

Примером для них служили коммунисты полка, бесстрашные воздушные бойцы — верные солдаты партии. Это на них, на коммунистов, равнялись и те, кто дрался в воздухе, и те, кто на земле готовил самолет к вылету.

...Экипаж Вдовенко добровольно вызвался 27 июня 1941 г. разбомбить мост, который фашисты наводили через Днепр. Мост плотно прикрывался зенитными средствами. Казалось, огонь врага стоял стеной и преодолеть его не удастся. Несмотря на опасность, летчик пошел на снижение и, выровняв машину на высоте 500 м, взял боевой курс. Штурман обрушил бомбы на мост, затем на зенитные орудия. Несколько зениток замолчало, но один из снарядов попал в самолет. Он загорелся. Можно было тянуть до своих, но мост разрушить не удалось. Решение созрело сразу — и вот горящая машина, словно огненный смерч, устремилась к мосту. Раздался взрыв, потрясший всю окрестность. Фашистская переправа была уничтожена.

И. Т. Вдовенко, Н. В. Гомоненко посмертно присвоено звание Героев Советского Союза, Владимир Карпов награжден орденом Ленина, Мирза Пулатов — орденом Красного Знамени. Идя в бой, они хотели быть коммунистами. Стремясь к победе, они обрели бессмертие. Приказом Министра обороны СССР И. Т. Вдовенко и Н. В. Гомоненко

навечно занесены в списки лучшей эскадрильи полка.

Ныне в полку учреждена летная книжка имени этих героев. В нее заносятся воины, добившиеся высоких показателей в боевой подготовке. В книжке несколько записей. Вот одна из них: «Экипаж в составе коммунистов Ю. Н. Горшкова, Н. Д. Киоса, Т. М. Ямалетдинова провел практический пуск ракеты с оценкой «отлично».

Гвардейцы ценят специалистов высокого класса, людей, крепких духом, сильных характером. Вот почему с особым уважением говорят они о коммунистах, командирах и политработниках, которые в ходе повседневной боевой учебы проявляют мужество и самообладание. В одном из полетов эти качества проявил коммунист Б. С. Цыбенко. Умело действуя в сложной ситуации, он успешно выполнил полетное задание.

Высок авторитет коммунистов среди личного состава полка. Они — образец в учебе, дисциплине и общественной жизни. Хорошо знают в полку секретарей парторганизаций В. Г. Гузеватого, Н. В. Шелудякова. Много добрых дел на счету их партийных коллективов. Способным рационализатором проявил себя гвардии капитан В. А. Шакин. Он создал контрольный прибор, который оценивается на уровне изобретения. На коммунистов равняются, с них берут пример.

(см. стр. 15)

На снимке:

Успешно выполнен очередной полет.



У ИНИЦИАТОРОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

партийного бюро, Никитенко возглавляет комсомольскую организацию аэроклуба. Идя навстречу 40-летию Победы, комсомольцы выступают инициаторами многих хороших дел и начинаний, показывают образцы в работе, дисциплине, организованности.

ЛЕТЧИКИ

Здесь на редкость хорошо подготовленный летный состав. 25 мастеров спорта СССР, летчиков, в совершенстве освоивших пилотаж на реактивных самолетах — это решающая сила в выполнении задач, стоящих перед клубом. Среди них Леонид Курилов, Владимир Заповоротный, Николай Пузько, Александр Никитенко...

Тренер сборной, неоднократный чемпион Леонид Курилов утверждает: «Уже одно то, что ты мастер, возвышает тебя в глазах товарищей и особенно курсантов, а это помогает в обучении. С тебя берут пример, у тебя учатся.

XXVII СЪЕЗДУ КПСС — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

В прошлом году по итогам социалистического соревнования авиационных организаций ДОСААФ СССР Ворошиловградский аэроклуб (начальник В. Мельник) занял первое место. План летной подготовки был выполнен полностью. За год подготовлено среди летчиков — 7 мастеров спорта, 8 кандидатов, 20 спортсменов первого разряда, 48 второго. Выполнено 7000 парашютных прыжков, выращено 5 мастеров и 5 кандидатов, более 30 спортсменов высших разрядов.

Аэроклуб выступил инициатором соревнования на 1985 год, взял на себя большие обязательства в честь 40-летия Победы и XXVII съезда КПСС.

Что же помогло коллективу одержать победу в прошлом году и как идут дела в этом?

НАСЛЕДНИКИ

...«Мессер» прилетел неожиданно. Выскочив на аэродром бредущим, вражеский летчик круто поднялся вверх, качнул машину с крыла на крыло, давая понять, что пришел с какой-то особой миссией, сбросил вымпел, снова скользнул к земле и исчез так же неожиданно, как и появился.

— Вызов! — догадался кто-то из летчиков. — На рыцарский поединок.

— На вызов ответим, — сказал командир полка, и спросил: — Кто желает?

Желали все. Командир назвал двоих, старшего лейтенанта и сержанта. А лететь надо было одному.

— Хочу помериться силами, — сказал сержант Кузьма Новоселов товарищу. — Уступи мне, очень прошу...

Не будем давать оценки и вызову и всему тому, что было в тот день, скажем лишь только о факте. Бой был очень тяжелым, но советский летчик победил. «Мессер» упал и взорвался. Фашиста, спустившегося на парашюте, пленили. Зрелый летчик, ас, он не сразу поверил, что сбит молодым пилотом, сержантом, потом снял с себя орден — железный крест — и протянул его победителю.

— Сохрани как память о победе, —

сказал комиссар полка.

...Курсанты, летчики, техники аэроклуба узнали об этом из уст самого летчика на встрече, посвященной 40-летию Победы. Герой Советского Союза полковник в отставке Кузьма Новоселов стоял перед ними, вспоминая тот день. Из рук в руки переходил орден побежденного врага.

В тот день выступали многие, в том числе и курсант Юрий Соболев. Он сказал:

— Золотые Звезды наших отцов и дедов будут светить нам всю жизнь. Чтобы походить на Героев, мы, их наследники, будущие летчики, должны вырабатывать в себе такие качества, как стойкость, смелость, силу воли, способность хладнокровно действовать в сложной обстановке полета.

Прошло какое-то время, и вот, пусть небольшое, но все равно испытание — на выдержку, умение действовать вдумчиво и спокойно. Юрий выполнял самостоятельный полет в зону. Отпилотировав, он пошел на посадку. Вот тут и произошло непредвиденное. Один из курсантов, находящихся в воздухе, допустил ошибку и этим поставил в трудное положение идущего следом за ним Соболева, который, как и положено, о случившемся сообщил на землю.

Руководитель полетов дал соответствующую команду. Выполняя ее, курсант проявил выдержку и самообладание. Он знал, что надо делать в подобной сложной ситуации, и все это сделал спокойно, уверенно. Вроде бы ничего особого, только команду выполнил, но это еще раз подтверждало наличие высоких летных и моральных качеств курсанта, его уверенность в себе, свои силы и знания.

Говоря о подготовленности курсанта, надо доброе слово сказать и о том, от кого это зависит, о его инструкторе-летчике. Александр Никитенко — один из лучших методистов аэроклуба, летчик первого класса. Много внимания, времени, знаний отдает он обучению и воспитанию молодежи. И не только курсантов, входящих в его экипаж. Коммунист, член

Здесь прямая зависимость: мастер, отличный летчик, отлично учит курсантов; инструктор, перенимая опыт мастера, сам становится отличным летчиком и тоже отлично учит курсантов».

В аэроклубе Курилова называют опытным спортсменом и педагогом, прирожденным летчиком. Ему 47 лет, более 20 отданы спорту. Его приверженность к летной работе, любовь к небу — пример для молодежи. Летчик его звена Александр Дьяченко, инструктором всего два года, однако по результатам работы с курсантами признан одним из лучших методистов. «Такой же как и Курилов. Разбуди его ночью, задай любой вопрос по методике, получишь точный ответ», — говорит секретарь парторганизации, старший штурман аэроклуба А. Воронкин, опытный летчик и методист.

Большим авторитетом в аэроклубе пользуется инструктор Александр Васильев — человек редкой целеустремленности в достижении цели. С детства мечтал стать летчиком-истребителем. Поступил в военное училище. Все было хорошо и вдруг заболел и надолго, был списан, отчислен. Другой, возможно, ушел бы из авиации, а он пошел авиатехником в Алма-Атинский аэроклуб, тренировался, занимался спортом, через несколько лет прошел медкомиссию и снова поднимается в небо.

И вот он здесь. Четыре года летает на реактивных. Не просто было ему, истребителю, стать летчиком-инструктором. Помогли командиры звеньев Анатолий Новиков, один из старейших летчиков аэроклуба, участник многих чемпионатов; опытный методист Александр Соколенко. Научили, поддержали. Сейчас он — один из лучших инструкторов.

ТЕХНИКИ

Как и всех авиаторов, их отличает любовь к труду и профессии.

— Это главное, что нужно для дела, — утверждает Владимир Глушенко, старший инженер ИАС по самолетам и двигателям, — все остальное как следствие: знание техники, умение передать моло-

дежи опыт работы, умение выложиться, когда это нужно.

Глушенко — знающий инженер, опытный руководитель. В аэроклубе работает с 1968 года, после окончания Харьковского авиационного института. Был техником-бригадиром, инженером технико-эксплуатационной службы. Хорошо знает людей, их способности, особенности.

Техник-бригадир Петр Калач — человек, горящий на работе. Все делает быстро и хорошо. Если внезапно возникает необходимость срочной и трудоемкой работы — заменить, например, двигатель — создается группа людей и, как правило, эту группу возглавляет именно он, Петр Калач.

Иван Васильев тоже техник-бригадир и тоже трудится самозабвенно. Но характером спокойный, неторопливый, рассудительный. У него, как говорится, все разложено по полочкам. Что бы ни делал, ни одного лишнего движения. Все что сделано — фундаментально.

Особенно тепло Владимир Иванович

Работа большая и трудоемкая: на три стенда ушло два года. Умные стенды живут, высвечивая на спецификации места возможных дефектов.

Изобретая, придумывая, люди заботятся о деле, друг о друге. Владимир Валуйский, техник-бригадир по радио-электронному оборудованию — человек очень занятый, у него и своих забот предостаточно, но когда в помещении ТЭЧ — технико-эксплуатационной части — вышло из строя отопление, Валуйский, не считаясь со временем, переложил печь, отремонтировал котел, и люди получили тепло.

Валуйский дал тепло и на пункт управления ИАС, сконструировав для этого простое и вместе с тем оригинальное приспособление. Его основные части: бак с керосином, горелка с камерой сгорания, труба, по которой идет тепло.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНЯЮТСЯ

К концу февраля летчики-инструкторы закончили теоретические занятия, сдали зачетную сессию. Провели методические полеты, предназначенные для выработки единой методики обучения; тренировочные полеты с целью повышения личного мастерства. Короче говоря, подготовились к работе с курсантами.

— Ко всему тому, что имеется, что сделано, — ответил тогда заместитель начальника аэроклуба по летной подготовке В. Танчик, — на аэродроме до начала полетов с курсантами надо ввести в строй три класса — подготовки группы руководства полетами, объективного контроля, непосредственной подготовки к полетам.

Виктор Поликарпович видел эти классы будто воочию, представляя их действующими, особенно последний, класс непосредственной подготовки. С него начинается путь курсанта к самолету, путь поэтапный: класс, тренажная площадка, тренажный самолет и, наконец, тренировочный, на котором курсант поднимается в воздух.

Заботой Анатолия Афанасьевича Потапенко, заместителя начальника аэроклуба по ИАС, было: до начала полетов закончить строительство двух домиков, помещений для технического состава подразделений, в которых будут проводиться занятия, заполняться документация. Дооборудовать новую центральную заправочную станцию. Перевести самолеты со старой, грунтовой стоянки на новую, бетонированную, подвести к ней воздушную систему, электропитание.

Заботы В. Танчика и А. Потапенко давно позади. До начала полетов курсантов завершена подготовка классов, введены в строй технические домики, самолеты стоят на бетоне. Особо большой приток рационализаторских предложений, как и предполагал Потапенко, был в период оборудования новой стоянки, они поступают и сейчас — для улучшения, усовершенствования подведенных к ней систем.

...Идут полеты. Трудятся летчики, техники, учатся курсанты — наследники Героев Великой Отечественной. Выполнены обязательства, взятые в честь Великой Победы. Принимаются все меры к тому, чтобы достойно встретить XXVII съезд КПСС.

Н. ШТУЧКИН,
спец. корр. «Крыльев Родины»
Ворошиловград



АЭРОКЛУБ:

БОЕВАЯ

БИОГРАФИЯ



«Поздней осенью 1941 года второй день сражались наши пехотинцы за небольшой курган «Пять братьев», каких много на юге, и никак не могли выбить закрепившихся там фашистов.

И вдруг над немецкими окопами летит наш истребитель, очень низко, бесшумно, с остановившимся винтом. Фашисты стреляют по нему из винтовок, из автоматов, такую трескотню подняли, хоть уши затыкай, а его и пули не берут. И садится он на мерзлую, изрытую минами и снарядами землю, садится в 300 метрах от передовой, спокойно, как на ровном месте.

Из маленького самолета выскакивает огромного роста летчик — как он только помещался в нем — и бежит к своим, в окопы. Вокруг пули жужжат с присвистом, штуки три мины упали, осколками пропели, и ничем не задело его. Как тут не вспомнить: «Смелого пуля боится...» Вскakiвает он в окоп, весь проход закрыл богатырской фигурой, улыбается.

— Знаю вашу беду, братцы, — говорит летчик-великан. — Где командир? Ведите.

Показал командиру по карте, откуда минометы бьют, где бронемашины находятся, в каких местах пехоты больше. Заговорила наша артиллерия. Выскочил из командирского блиндажа летчик, в руках автомат держит, крикнул своим могучим голосом:

— Вперед, за Родину!

...Взяли мы курган «Пять братьев», разбили минометные батареи, несколько броневиков уничтожили, а два целыми захватили, много фашистов полегло там, немало и в плен взяли... А о великане том больше ничего не знаю. Говорили, сдал самолет под охрану и ушел своей дорогой».

Эти строки из рассказа солдата в книге В. И. Погребного «Человек из легенды».

Легенда оказалась правдой. Тот великан был летчиком-истребителем 446-го смешанного авиаполка коммунист сержант Вадим Иванович Фадеев. Он родился в 1917 году в Куйбышеве. Там окончил аэроклуб, работал инструктором, а потом был направлен в летное училище. Когда началась война, попросился в действующую армию. На фронтах Великой Отечественной сбил 21 самолет лично и один в группе. В мае 1943 года пал смертью храбрых. За мужество и отвагу, проявленные в боях, ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Ныне Куйбышевский аэроклуб носит имя Героя Советского Союза Вадима Ивановича Фадеева.

ГЕРОЕВ

отзывается о технике Викторе Московченко: «Фанатик авиации. Самозабвенно любит свой самолет, гордится им, содержит его в отличном состоянии. Не ошибусь, если скажу — одушевляет его. Будто друга провожает в полет, встречает...»

Аэроклуб не только получает уже подготовленных техников, но и готовит сам. Причем, основательно, по-настоящему, с полным сознанием, что самолет — машина летающая и требует особо глубоких знаний.

Будущие техники — в настоящее время их восемь — это вчерашние солдаты, отслужившие срочную службу. После теоретической подготовки они должны пройти стажировку и только потом обслуживать машину самостоятельно. Из опыта прошлых лет: работают они хорошо, ответственно, по-комсомольски.

ИЗОБРЕТАТЕЛИ

В аэроклубе богатая учебная база. 37 рационализаторских предложений, внедренных в обучение, направлены на ее совершенствование. Классы, лаборатории, аудитории, тренажеры — все сделано руками летчиков, техников, преподавателей.

Преподаватели, каждый из которых вносит свой вклад в развитие и усовершенствование учебной базы, в основном, бывшие военные летчики, штурманы, инженеры, работники штаба. Это П. Пазиков, начальник учебно-летного отдела; Б. Грищенко, преподаватель аэродинамики; М. Сергеев, преподаватель самолетовождения; Д. Павлов, преподаватель конструкции самолета и авиационного оборудования. Все они — ударники коммунистического труда.

В одной из аудиторий — стенды, сделанные руками инженера В. Жигулина, начальника группы А. Куркина, техника В. Краснобаева. Три стенда, три темы: характерные неисправности двигателя; характерные неисправности самолета; неисправности, которые могут быть выявлены при контрольном осмотре машины.



Аркадий Прусов окончил Кемеровский аэроклуб Осоавиахима. С первых дней войны — на фронте, был стрелком-радистом на Ил-4. Боевой путь закончил в небе Германии. Потом учил молодых летчиков, передавая им боевой опыт. После увольнения в запас А. Л. Прусов работает тренером по парашютному спорту в Смоленском АСК. И сейчас он с благодарностью вспоминает родной аэроклуб, своего первого инструктора И. Васильева.

В Смоленский авиаспортклуб ДОСААФ пришел и сын Прусова — Сергей. Увлеченно прыгал с парашютом, познал радость полета. Здесь окрепло его решение стать летчиком. Давняя мечта сбылась, и он окончил Тамбовское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков имени М. М. Расковой. Сейчас гвардии капи-



ПЛАНЕР НАД ПАРТИЗАНСКИМ АЭРОДРОМОМ

Тем, кто воевал под Сталинградом, не забыть конца 1942 года. В военных радиосводках и газетах все чаще упоминался город на Волге. Знали и мы, что наступают решительные дни. Зима 1942 выдалась необычайно суровой. В результате сильных морозов продвижение техники становилось ограниченным. Во многих танковых подразделениях был на исходе антифриз. Машины с незамерзающей жидкостью застревали по дороге, подвергались вражескому обстрелу или бомбардировке. Создалась критическая ситуация. Тогда-то планеристы школы и получили серьезное задание командования фронтом — доставить антифриз по воздуху. Так, с 12 по 16 ноября подразделения авиационно-планерного полка выполняли специальное задание. В операции приняли участие лучшие курсанты и инструкторы школы. Специально для выполнения ответственного задания прибыл в школу один из первых планеристов страны Д. Кошиц. Вместе с начальником школы П. Одинцовым они возглавили операцию. Только теперь становится понятным, какой важности задачу выполнял планерный десант.

Начало войны мне пришлось встретить в Северной Буковине. Тяжелыми и жестокими были первые бои. Немало молодых парней пало смертью храбрых на полях сражений. В первые же месяцы мне не повезло — был контужен. В сентябре, после лечения в госпитале, получил направление в Куйбышев. В штабе ВВС РККА вместо истребительной авиации, в которой служил, меня послали в Саратовскую военно-авиационную планерную школу, в летно-испытательную группу. Учитывая опыт полетов на планерах, предложили испытывать воздушно-десантную технику.

Тогда на вооружение только поступили десантные планеры с двойным управлением А-7 конструкции О. Антонова, способные взять на борт семь бойцов с оружием или 1000 кг груза, Г-9 и Г-11 В. Грибовского, предназначенные для девяти и одиннадцати бойцов. В начале войны конструкторы П. Цыбин и Д. Колесников создали планер КЦ-20, рассчитанный на 20 человек, а позднее — П. Цыбин предложил уже новую модель на 25 человек — Ц-25. Гигантом среди построенных выглядел сорокаместный Як-14 конструкции А. Яковлева. Несмотря на значительные размеры, оба последних планера показали весьма высокие летные качества.

Сотни планеристов, подготовленных до июня 1941 года, разлетелись по всем фронтам. Собрать их вместе было делом не из легких. Но уже в ноябре-декабрю 1941-го в Саратовскую летную школу съехалось немало опытных и достаточно известных планеристов. С. Анохин, М. Романов, П. Савцов, П. Еремеев, Б. Годовиков, В. Романов, В. Выгонов, А. Дабахов, Г. Малиновский приняли самое активное участие в испытаниях десантных планеров.

В годы войны военно-авиационная школа пилотов ВВС была преобразована в военно-авиационную планерную школу. Начальником ее был майор Яков Васильевич Уткин. После моих полетов на планере Г-9, имевших цель — показать курсантам надежность планера, он уверовал в успех новой школы. Как сейчас помню, продемонстрировал тогда петли Нестерова, переворот через крыло, штопор, полет на спине вниз головой. Это была очень наглядная агитация возможностей планера.

В конце мая 1942 года школа выпустила 15 первых пилотов-планеристов, присвоив им звания старших сержантов. Их направляли в отдельные авиационно-планерные полки. Здесь, пройдя подготовку по специальной программе, они приступили к выполнению боевых задач, связанных, в основном, с полетами во вражеские тылы.

В период тяжелых оборонительных боев с фашистскими захватчиками под Сталинградом все чаще стал подвергаться штурмовым атакам вражеской авиации район Саратова. Ежедневно, ровно в 23.00, над школой сходились тучи смертельного огня. К этой точности мы даже привыкли. И установленному часу заканчивали программу полетов, сворачивали всю работу. А однажды, так же появившись в небе, гитлеровские самолеты попали под «обстрел» прожекторов ПВО. Один из них, оказавшись в пучке света, был сбит отважной летчицей-истребителем В. Хомяковой. За подвиг, проявленный в этом бою, она удостоена звания Героя Советского Союза. К сожалению, в последующем она погибла. Я хорошо знал эту симпатичную девушку. В середине тридцатых годов, так же как и я, она овладевала самолетным спортом в Центральном аэроклубе имени В. П. Чкалова.

Подготовленные в нашей школе планеристы приняли активное участие в партизанском движении в Белоруссии и на Брянщине. Использование планеров для этой цели — дело не случайное. Только на территории Белоруссии действовали сотни тысяч партизан. Обеспечить связь, доставку медикаментов, боеприпасов, а порой и продовольствия мог только бесшумный, не требующий большого аэродрома планер. Для выполнения подобных операций использовались планеры А-7, Г-11 и частично КЦ-20.

Среди моих учеников был Александр Сеницын. Интересно сложилась его судьба. Не один раз, рискуя жизнью, он выполнял полеты во вражеские тылы. Сеницын одним из первых в марте 1943 года летал на белорусскую землю. Помимо него в эту группу вошли друзья по школе И. Майченко, В. Борисов, В. Бухарин, И. Колякин.

— Взлетали мы, — рассказывал А. Сеницын, — с интервалом 10—15 минут. Достигнув линии фронта, идя на значительной высоте, неоднократно подвергались артобстрелу. Летчики, умело маневрируя, выводили без потерь планерные поезда. А когда вошли в зону действия партизан, увидев и опознав на земле световые знаки, производили отцепку. Сразу же после разгрузки планеры убирали в лес и сжигали. Вот такой короткий была в то время жизнь планера.

3 мая 1943 года А. Сеницын уже в составе новой группы планеристов отправился на очередное выполнение боевого задания. На этот раз в группу вошел Сергей Анохин. Как всегда, преодолев неприятельские рубежи, приземлились. В этот период в партизанском лагере обстановка была чрезвычайной — тяжело ранило командиров партизан В. Цабо и А. Шевченко. Около трех месяцев с момента ранения Цабо находился в лагере, у него развивалась гангрена. Решено было не сжигать один из планеров Г-11. Возможность на удачный его взлет с небольшого пятка была минимальной. Только утром, после запроса, в лагерь прилетел один из самых опытных пилотов — Ю. Желотов. Вместе с Анохиным они провели безукоризненный взлет планерного поезда. Правда, только в шестидесятых годах Анохин узнал фамилии партизанских командиров, которых спас.

Не раз, с оружием в руках приходилось выпускнику школы сражаться в рядах партизан. Пилоты-планеристы Ю. Сушилини, А. Крючков и И. Пещерев вместе с бойцами спецотряда под названием «Боевой» пустили под откос два железнодорожных состава, участвовали в 10 крупных боях. В честь выдающихся боевых заслуг 208-й, 209-й и 210-й планерные полки получили наименование «гвардейских».

В. ИЛЬЧЕНКО,
заслуженный мастер спорта,
заслуженный тренер СССР по планерному спорту

Москва

3. ПУТЕВКУ ДАЛ АЭРОКЛУБ

тан Сергей Прусов — первоклассный специалист, командир корабля, один из лучших офицеров части.

Аэроклубы оборонного Общества для многих были первой и надежной ступенькой в небо. И сегодня сотни юношей приходят в аэроклубы, чтобы проверить себя на прочность, поближе познакомиться с небом, заняться авиационным спортом и получить путевку в большую авиацию, подготовиться к службе в Вооруженных Силах.

«Для меня самое приятное воспоминание юности — учеба в Омском аэроклубе, — говорит гвардии подполковник В. Д. Якименко. — Авиационным спортом я стал заниматься еще в школьном авиамodelьном кружке. Но взлетел впервые с аэродрома аэроклуба — на планере, потом на Як-18. Налетал 58 часов и вместе с аттестатом зрелости по-

лучил направление в летное училище».

Из характеристики: «В. Д. Якименко — командир отличного отряда, летчик-снайпер. Инициативный, решительный, уверенно действует в самой сложной воздушной обстановке... Опытный инструктор. Член партийного бюро... Награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени».

В полку немало офицеров и прапорщиков, пришедших в авиацию из аэроклубов. Один из них — гвардии майор В. И. Дворцевой. В свое время Тамбовский аэроклуб был для него вторым домом. Отсюда и ушел он в летное училище. Сейчас Дворцевой летчик первого класса, в совершенстве знающий боевую технику. Не один раз приходилось ему выполнять полеты в сложных метеоусловиях и всегда командование от-

мечало его высокое мастерство. Офицер принимает активное участие в жизни партийной и комсомольской организаций. Недавно он награжден знаком ЦК ВЛКСМ «Воинская доблесть».

Не забывают военные летчики свои родные аэроклубы, регулярно бывают в них. Когда Сергей Прусов приезжает в отпуск, он непременно заходит в Смоленский АСК, к спортсменам ДОСААФ, беседует с ними, заинтересованно рассказывает о замечательной профессии военного летчика. И можно сказать наверняка: у многих юношей после таких бесед станет более твердым желание последовать его примеру.

(см. стр. 22)

На снимке:

Коммунист В. Дворцевой — один из лучших летчиков полка.



ИСПЫТАТЕЛЬ ПАРАШЮТОВ

Галина Богдановна Пясецкая — заслуженный мастер спорта, судья международной категории, восьмикратная рекордсменка мира. Участник Великой Отечественной войны, она служила в отдельной опытно-испытательной эскадрилье воздушно-десантных войск. Галина Пясецкая была здесь единственной женщиной. Она была опытной парашютисткой — на ее счету было 62 прыжка с парашютом. За годы войны совершила еще 221 — испытывала новые парашюты, десантное и другое военное снаряжение, определяла, как лучше крепить различное оружие, радиостанции, телефонные катушки с проводами, сбрасывать продовольствие и боеприпасы для партизан, чтобы все это не мешало во время полета, спуска под куполом, при приземлении. А в свободное от прыжков время укладывала парашюты для воздушных десантников, летчиков, планеристов. Нередко приходилось работать круглые сутки.

Г. Б. Пясецкая награждена орденом Красной Звезды, медалями «Партизану Отечественной войны» II степени, «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», другими государственными наградами.

Галина Богдановна делится своими воспоминаниями о парашютных прыжках во время Великой Отечественной.

...24 июля 1942 года. Медвежий озеро. В тот день прыгали с многоместного планера Гр-11. Высота 500 метров. Парашют ПД-41. Иду вместе с такими известными парашютистами, как Аминтаев, Анохин, братья Доронины. Погода мерзкая — сильный ветер. Но прыгать необходимо — нужны планеры и парашюты для фронта. В кабине тесно, неудобно, планер болтает на тросе, бросает из стороны в сторону. Пока взлетали, набралось столько пыли, что ничего не видно, трудно дышать. Я должна отделяться в левую дверь за Владимиром Дорониным. Из-за болтанки он еле добрался до нее и вывалился как-то неуклюже, спиной. Поток воздуха отбросил его под хвост планера как котенка. Его брат Анатолий полз к двери на четвереньках — так устойчивее. Кое-как выпрыгнула и я, тут же раскрыла парашют. Он сработал нормально.

Когда осмотрелась, поняла, не попасть нам на аэродром. В душе ругала летчиков за такой расчет, ведь впереди по сносу виднелась высоковольтная линия... Конечно, я волновалась, потом вижу, что перелечу ее, и успокоилась. Стало ясно: не миновать приземления на лес. Потом увидела крохотную полянку, натянула стропы, чтобы направить купол на площадку, но ведь ПД-41 почти неуправляем. Задела березку и полетела вниз, но купол зацепился за ветки, и я повисла в нескольких метрах от земли. Было очень жарко. Кое-как освободилась от подвесной системы, спрыгнула на траву, сняла комбинезон и снова полезла на березу. Она была высокой, гладкой, как телеграфный столб, но все же мне удалось забраться на нее и стащить купол. Приехала «скорая» и быстро доставила на аэродром.

Остальные приземлились вдоль высоковольтки. Все обошлось благополучно. Потом пришлось еще несколько раз прыгать с десантных планеров, пока не составили четкое представление, как надо отделяться или сбрасывать грузы...

...Проверяем парашют на прочность, прыгаем с задержкой раскрытия купола. Лечу в свободном падении секунд восемь. Выдернула вытяжное кольцо, купол мгновенно раскрылся, дернуло сильно — аж искры из глаз! Пришла в себя, чувствую, правая щека горит, подумала, синяк обеспечен. Мой купол

порвался — вылетела пара клиньев. Значительно увеличилась скорость снижения, поэтому пришлось ввести в действие запасной. Приземлилась нормально...

По рекомендации испытателей на купол были нашиты усиленные тесьмы.

...Испытывали не только парашюты, но и приходилось проверять, как будут действовать на организм некоторые продукты питания, если долгое время не принимать горячей пищи. Сняли нас с довольствия, выдали сухой паек, «бросили» в лес. Нельзя было разводить костер, спали на снегу или в холодном помещении. Среди продуктов мне очень понравились конфеты на спирту, съешь одну — сразу становится теплее... Выдали даже махорку, чтобы проверить, на сколько ее хватит... Потом мы писали отчеты о самочувствии...

...Испытывали новый парашют ПД-42 конструкции Николая Лобанова. Первым прыгнул Аминтаев. Парашют сработал нормально. Следующей иду я. Лечу с Самошиным. Давно не прыгала с У-2, тем более с вытяжным фалом. В воздухе холодно, дует ветер. В расчетной точке летчик сбросил газ. Пора! С трудом вылезла на крыло, жду команды. Сквозь рокот мотора слышу голос: «Пошел!» Я тут же прыгнула вниз. Купол раскрылся нормально, стропы не закрутились. Отмечаю в памяти — углы купола загнулись вовнутрь, потом медленно расправились. Снижаюсь без раскачивания, приземлилась мягко в глубокий снег...

...Испытывали новые замки для быстрого освобождения парашюта после приземления, особенно при сильном ветре, когда трудно погасить купол. Пришлось прыгать и с контейнером, вес которого более 30 килограммов. Приземлилась, купол, надутый ветром, словно парус тащил по земле, контейнер же — тормозил, а ляжки душили. Беда, если прыгнет новичок. Значит нужны специальные замки. И они были сделаны.

Укладка, прыжки, испытание техники — днем, ночью, в тридцатиградусный мороз или летнюю жару, на аэродроме, в десантных частях, у партизан, отчет за каждый прыжок, заключения, рекомендации — это была работа испытателя парашютов Галины Богдановны Пясецкой, облегчавшая советским воинам путь к победе над фашистскими захватчиками.

Б. ВАСИНА

Леонид ШИМКО

ЗАТЯЖНОЙ

Прыжок!

О, как мудры

твои мгновенья,

Капризной

Неподвластные судьбе, —

Чем яростней

Свободное паденье,

Тем человек

Уверенней в себе.

Все ближе, ближе

Жилки синих речек,

Ладони

Встрепенувшихся полей...

Земля!

Ты нам бросаешься

навстречу,

Как мать,

Боясь за жизнь своих детей.

У ВОЕННОГО АЭРОДРОМА

Казалось,

Что вблизи аэродрома

Ни птиц,

Ни травостоя,

Ни рябин, —

Охалки оглушительного

грома

Швыряют

Самолеты из турбин.

Но слышен

Плеск волны

И птичий щебет,

Над речкой лозы

Рвутся ввышину.

Без усталы кружатся

«миги» в небе,

Собою

Прикрывая тишину.

«МЫ ВОЮЕМ СЕГОДНЯ»

...Лето 1939 года. Конец рабочего дня. В большом застекленном зале, на пятом этаже, над чертежными досками склонились конструкторы. В напряженной тишине слышится шелест перекладываемых больших листов пергамина и ватмана. Трудные задачи, — а их больше чем достаточно — обсуждают вполголоса и решают сообща.

На приколотом к доске большом листе ватмана — контур носовой части штурмовика. Видны мотор, радиаторы, бензиновые баки. Конструктор мысленно представляет себе... штурмовик проносится на малой высоте над полем боя. Его встречают с земли стрелковым и пушечным огнем. Анализируя возможные траектории подхода к машине вражеских снарядов и пуль, он ищет, как лучше расположить броневые листы,

Глубокое понимание работниками конструкторского бюро необходимости трудиться и в мирные дни по-фронтовому, на считаясь со временем, не раз помогали коллективу быстро решать сложнейшие задачи. Зимой в предвоенный год неожиданно выявился серьезный дефект на принятом уже на вооружение бомбардировщике ДБ-3. На нем замерзло масло в масляных радиаторах. Завод работал на полную мощность, а сдавать самолеты боевым частям стало нельзя. Десятки боевых машин «застряли» на заводском аэродроме.

Группа конструкторов, во главе с самим С. В. Ильюшиным, в эти тогда еще мирные дни буквально жила на заводе, искала то единственное решение, которое было бы лучшим и для самолетостроителей и для эксплуатационников. Радиаторы ставили то в одном месте крыла, то в другом. Меняли конфигурации каналов, подводящих и отводящих воздух, опробовали различного типа жалюзи и заслонки, регулировавшие про-

удались попытки заморозить радиаторы. Ура! Это — победа.

Специально сформированные бригады доработали стоявшие на аэродроме самолеты. Один за другим они уходили в воинские части. Вскоре аэродром опустел. Претензий к новой маслосистеме не поступало. Мы облегченно вздохнули. Теперь можно и отоспаться.

Так в мирное время «воевали» работники не только нашего, ильюшинского, но и других конструкторских бюро страны, закладывая технический фундамент победы советских авиаторов в Великой Отечественной войне.

В. БИРЮЛИН,
инженер-конструктор

ПЕРВЫЕ С НОВОЙ ПЛОЩАДКИ...

...Декабрь 1941-го. В еще не достроенных цехах авиазавода идет установка оборудования. Неожиданно над головой

ТЫЛА КОВАЛ

чтобы пуля, снаряд, его осколок, откуда бы они ни пришли, не смогли проникнуть внутрь самолета и поразить его жизненно важные части. А ведь для продувки подкапотного пространства, охлаждения водяного и масляного радиаторов нужно обязательно оставить воздуху входы внутрь и выход его наружу. В трудном поиске проходят часы. Ватман постепенно покрывается все новыми линиями. Они — отражение мыслей конструктора, найденных им решений.

Неожиданно работу прерывает громкий, глуховатый голос.

— Ребятки, — это говорит вошедший в зал главный конструктор Сергей Владимирович Ильюшин, — оставьте на минуту работу и подойдите к окнам...

С высоты пятого этажа хорошо виден двор авиационного завода, проходные, многолюдная улица и ограда нового стадиона.

— Смотрите, — обращается к нам Сергей Владимирович, — для всех рабочих день закончился. Тысячи людей покидают завод, идут отдыхать, развлекаться, на футбол. А мы... на это права не имеем. Мы воюем сегодня. На Западе конструкторы создают оружие, которое скоро может быть направлено против нашей Родины. Нам нельзя оказаться неподготовленными. Нам надо успеть создать боевые машины, способные дать мощный отпор врагу. Нам необходимо создать машины лучше, чем это сделают конструкторы Гитлера. Прошу вас, ребята, продолжайте работу.

Эту короткую речь Ильюшина я запомнил на всю жизнь. И всю свою жизнь, участвуя в создании самолетов и вертолетов, руководствовался этим призывом, мысленно видел собравшихся на минуту у окна товарищей. Как был прав тогда наш Главный конструктор.

Все вняли его призыву. И каждый день до десяти, до одиннадцати часов вечера, часто и в выходные горел свет в зале ОКБ. В напряженном труде рождался штурмовик Ил-2, ставший в годы Великой Отечественной войны основной ударной силой нашей фронтовой авиации.

дувку радиаторов. Работали по 18—20 часов в сутки, много дней вообще не уходили из конструкторского зала. Еду нам приносили прямо на рабочие места. Спали в то время по 3—4 часа на чертежных столах, подстелив пальто и шапки. Руки были черные от графита карандашей, глаза воспалились. Когда кто-то из конструкторов «выдыхался» и засыпал над чертежом, его работу продолжал другой. «Вахты» сменялись непрерывно. По нескольку раз за день, начиная с 6 часов утра и до 12 ночи, приходил Сергей Владимирович проверять, как идут дела, советовал, давал указания.

Чертежи первого варианта новой установки радиаторов были сделаны на третьи сутки. «Горячие» синьки немедленно ушли в цех. Настал черед работать круглосуточно медникам, монтажникам. Вскоре новая установка радиаторов стояла на самолете, и мы с тревогой прислушивались к реву взлетающего на испытания бомбардировщика. Буквально затаив дыхание, ждали сообщения летчика-испытателя Владимира Константиновича Коккинаки, замерзли радиаторы или нет.

— Замерзли...

Все начали сначала. Очередной вариант установки маслорадиатора конструировался, изготавливался, испытывался, а Коккинаки сообщал:

— Замерзли.

Решили сделать все по-новому, поставить радиаторы друг за другом в носовой части крыла вдоль размаха, подводя охлаждающий воздух угловым патрубком.

Уставшие до предела, после длительного аврала мы сидим, понуриив головы, у досок. Машина ушла в очередной испытательный полет. Первый доклад — радиаторы работают. Второй, третий и, наконец, в голосе Коккинаки веселые нотки.

— Сделал все возможное, самое худшее, но заморозить радиаторы не смог.

Дополнительную придирчивую проверку новой установки производит представитель заказчика — военный летчик-испытатель. Результат тот же. И ему не

раздался рев мотора. Люди кинулись к окнам, дверям. Все хотели сами видеть чудо: первый Ил-2, собранный после эвакуации завода, на новую площадку летел над холодными цехами. Этим полетом 10 декабря 1941 г. летчик-испытатель Евгений Ломакин провозгласил возобновление работы для фронта.

Героями тыла называли сборщиков. Они из агрегатов и узлов, взятых с собой при эвакуации, сумели до начала работы заготовительных цехов собрать и сдать первый штурмовик, подготовить к сдаче еще несколько боевых машин. Работали в исключительно трудных условиях. Цех не отапливался, крыша еще закрыта не полностью, а морозы порой достигали 30 и больше градусов. За металл голой рукой не берись! — «прилипнет». В рукавицах же сборщику многое делать просто невозможно.

Выручали печки из железных бочек. Нагреет сборщик гаечные ключи и другие инструменты, нахватает тепла под одежду, и — к самолету. Работает до тех пор, пока станет неспособен.

Постепенно вступали в строй заготовительные цехи. Ширился ручеек частей, узлов, агрегатов, поступающих в главный сборочный цех. Пока заводской аэродром не был готов, первые построенные на новой площадке штурмовики приказали отправлять железной дорогой в Москву. Там облетывали и сдавали частям. Никто не скрывал радости. Мы искренне считали, что можем гордиться сделанным. Ведь «илы» с маркой завода № 18 не поднимались в воздух из-за эвакуации всего 35 дней. У некоторых руководителей и рабочих появилось даже удовлетворение сделанным в столь короткое время.

И вдруг, ночью 23 декабря 1941 года на завод пришла подписанная Сталиным правительственная телеграмма. В ней были суровые слова. «Вы подвели нашу страну и нашу Красную Армию... Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии теперь как воздух, как хлеб... Если 18 завод думает отбрезнуться от страны, давая по одному Ил-2 в день, то жестоко ошибается и понесет за это

кару... Требую, чтобы выпускали побольше Илов».

Директор завода М. Б. Шенкман, главный инженер Н. Д. Востров, начальник производства А. А. Белянский и парторг ЦК П. М. Федоренко той же ночью созвали начальников цехов и отделов, секретарей цеховых парторганизаций. Прочли телеграмму. Контраст между бытовавшим в коллективе восприятием заводских дел и оценкой их от имени правительства И. В. Сталиным был разительным.

Затянувшуюся паузу, как помню, прервал А. Белянский.

— Да, товарищи, наш коллектив проделал очень большую и трудную работу. По меркам мирного времени мы совершили чуть ли не подвиг. Но сейчас, когда идет жесточайшая война, от нас требуется значительно больше. Именно поэтому так резок тон телеграммы.

— Слова «Ил-2 нужны Красной Армии как воздух, как хлеб», — должны



ПОБЕДУ

Сборочный корпус завода № 18 в годы Великой Отечественной войны.

знать на заводе буквально все, — подчеркнул выступивший вторым П. Федоренко. — Они должны стать нашим девизом, звать коллектив на еще лучшую работу.

...Сразу же после ночного совещания А. Белянский уехал на завод, строивший двигатели АМ-38 для самолета Ил-2. В кабинете директора собрались руководящие работники моторостроительного завода. Белянский сообщил им о содержании телеграммы Сталина и ответе, который готовят самолетостроители, назвал цифры резкого увеличения выпуска Ил-2.

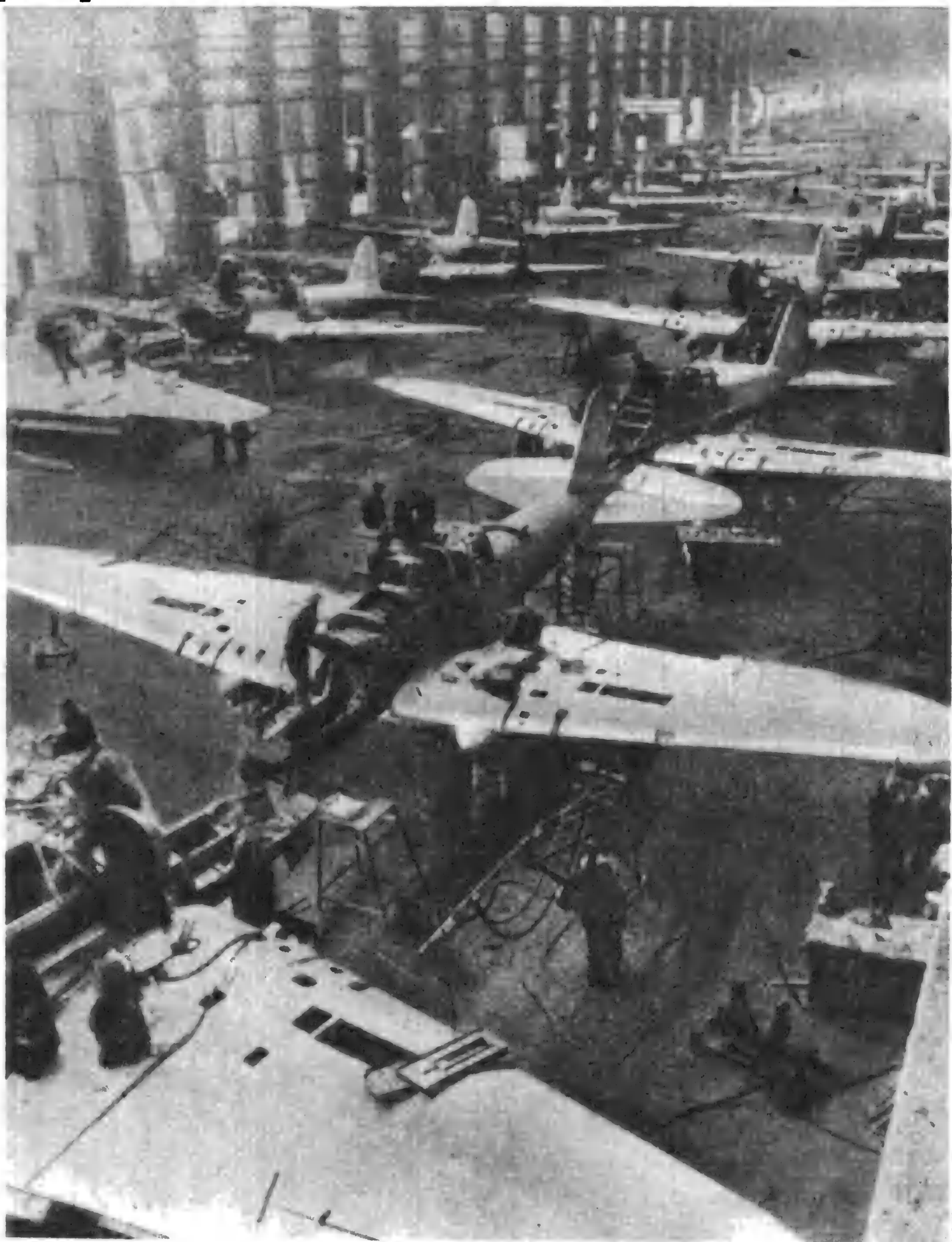
— У нас сейчас готовы полтора десятка машин, еще столько же можем подготовить до конца декабря. Требуется моторы. Просим в течение одного-двух дней поставить хотя бы десяток, и мы отправим в Москву эшелон штурмовиков, — сказал он в заключение.

Моторостроители сделали, казалось бы, невозможное. В недостроенных цехах (их завод тоже лишь недавно перебазировался на новое место) собрали партию моторов, провели их испытание и отладку на временных стендах и сдали самолетостроителям. В дальнейшем выпуск двигателей шел с нарастающими темпами по согласованному плану-максимуму.

Сборщики-самолетчики групп мастеров С. А. Гребенникова, Б. С. Гельзина и других в последние дни декабря буквально не уходили с завода. Три десятка новеньких «илов» прибыли в Москву в ночь под новый, 1942 год.

С каждым месяцем выпуск штурмовиков на нашем заводе рос. На его долю приходится весомая часть тех 36168 Ил-2, которые армия получила от авиационной промышленности. За самоотверженный труд коллектива завод в годы войны был награжден орденами Ленина и Красного Знамени. Ему навечно оставлено на хранение Знамя Государственного Комитета Оборона, которое он завоевывал 26 раз.

П. КОЗЛОВ,
инженер, бывший работник завода № 18





ИЗ
ФРОНТОВОГО
ФОТОАЛЬБОМА

МГНОВЕНИЯ ВОЙНЫ...

ВОСПИТАННИКИ ОСОАВИАХИМА ОТВАЖНО СРАЖАЛИСЬ В НЕБЕ РОДИНЫ

Фронтвой фотокорреспондент Тимофей Мельник появлялся со своим фотоаппаратом всегда там, где кипели бои, где только что вернулся из воздушного сражения летчик, а нередко Мельник вместе с экипажем бомбардировщика или в кабине воздушного стрелка Ил-2 отправлялся на зада-

ние — запечатлеть с воздуха мгновение войны. Его знали летчики и авиационные специалисты на фронтовых аэродромах. Снимки Т. Мельника появлялись на страницах газет ежедневно, их ждали.

Некоторые из них мы публикуем в этом номере «Крылья Родины»



Пикирующие
Пе-2 идут
на задание.



Эти девять гвардейцев-летчиков отличились в боях за Одессу, Сталинград, Кубань, Мелитополь, в Восточной Пруссии и в общей сложности сбили свыше 200 фашистских самолетов. Слева стоят дважды Герои Советского Союза В. Лавриненков и Амет-Хан Султан.

Друзья поздравляют Ивана Кожедуба с 62-й победой.



Через несколько минут грозные Ил-2 уйдут в небо, на штурмовку гитлеровцев.





Готовят «подарки» фашистам.

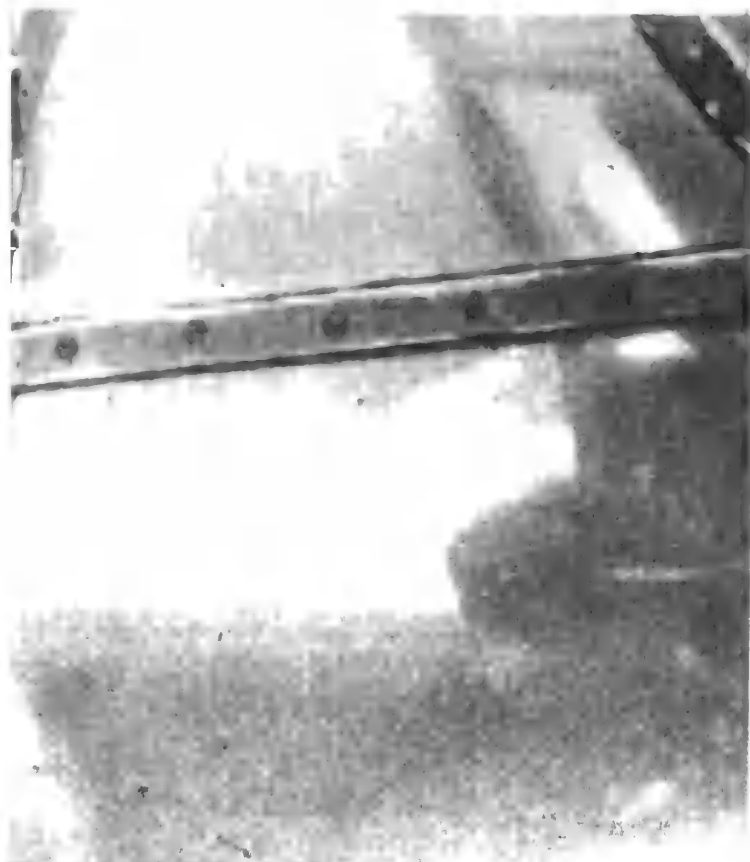


Воздушный бой. Отлетались...

Летчик - истребитель Иван
Скляр за один день сбил два
самолета врага.



Коммунист Николай Белоусов
в воздушных боях уничтожил
16 фашистских самолетов.





Аэроклуб:

Боевая



Биография

Тульский аэроклуб удостоен имени дважды Героя Советского Союза Бориса Феофистовича Сафонова. Это был бесстрашный летчик. Уроженец села Синявино Плавского района Тульской области, он по путевке комсомола направлен в Тульскую летную школу Осоавиахима, потом закончил Качинскую военную школу летчиков. На фронте менее чем за год вырос от рядового летчика до командира полка.

«Бой — родная стихия летчика-истребителя, не считать врага, а всегда нападать!.. Помни, враг бежит, если ты полон презрения к смерти, если не знаешь никакой другой цели, кроме одной, — победить!»

Так он учил своих подчиненных, так действовал сам. В жарких воздушных боях уничтожил лично и в группе 41 фашистский самолет.

Героями Советского Союза стали двадцать шесть других выпускников Тульской летной школы Осоавиахима.

Задача была сложной: в глубоком тылу фашистов нанести бомбовый удар по крупным складам врага. Пятерку бомбардировщиков возглавил командир звена старший лейтенант П. Таран. При подходе к цели ведущий группы заметил девятку фашистских истребителей.

— Впереди справа истребители противника. Сомкнуть строй, приготовиться к отражению атак, продолжать выполнять поставленную задачу! — передал команду П. Таран.

«Мессершмитты» с ходу ринулись в атаку. Но были встречены мощным огнем советских стрелков-радиостов. Два истребителя рухнули на землю. И в тот же миг на позиции гитлеровцев были сброшены бомбы.

Враг не унимался. Вторая атака — и еще две машины со свастикой падают в бушующее пламя от разрывов советских бомб.

Это лишь один из эпизодов войны. Командуя звеном, а затем эскадрильей дальних бомбардировщиков, П. Таран водил самолеты в глубокий тыл врага вплоть до Берлина. За годы войны он совершил 386 боевых вылетов, большинство из них — ночные. Отважный летчик уничтожил много техники и живой силы врага, взрывал склады, мосты и переправы.

В июне 1942 года П. Тарану — воспитаннику Качинской школы летчиков — было присвоено звание Героя Советского Союза. В начале 1944 г. его наградили второй медалью «Золотая Звезда». А начальную подготовку летчик получил в Никопольском аэроклубе.

Кто не знает в Москве старейший металлургический завод «Серп и Молот», отметивший в 1983 году свое столетие? Сталь и прокат высшего качества с маркой прославленного предприятия идут на производство самых сложных, самых ответственных изделий. В эти дни коллектив завода трудится с особым подъемом, готовится достойно встретить XXVII съезд КПСС.

Больше шестидесяти лет назад, в марте 1922 года при заводе была создана школа фабрично-заводского ученичества. Не одно поколение рабочего класса подготовила она с той поры. Сейчас это СГПТУ-53 имени Героя Советского Союза П. М. Вострухина.

Разные ребята приходят в профтехучилище, с неодинаковыми способностями, порой с неустоявшимися характерами. Годы, проведенные в училище, — это время не только обучения профессии, но и становления человека и гражданина. Подросток начинает всерьез размышлять над главным вопросом: каким быть? Мы коснемся здесь только одного направления большой и разносторонней работы, проводимой в училище, — военно-патриотического воспитания, пропаганды боевых традиций, подвига советского народа в Великой Отечественной войне.

Эта работа начинается в день первого звонка. Новички видят рядом с преподавателями, мастерами производственного обучения пожилых людей в форме военных авиаторов или штатских костюмах с боевыми орденами и медалями. Это — ветераны 1-го гвардейского Минского истребительного авиационного корпуса: Герой Советского Союза гвардии полковник И. М. Березуцкий, Герой Советского Союза гвардии генерал-лейтенант авиации С. Ф. Долгушин, гвардии генерал-майор авиации М. Г. Пискунов. Один из них проведет сегодня первый урок. И расскажет он, прежде всего, о своем однопольчанине, чье имя носит училище.

Петр Михайлович Вострухин родился в 1921 году в подмосковном селе Выхино (теперь там Волгоградский район столицы, одна из улиц которого названа именем Героя). Как большинство тогдашних подростков, Петя Вострухин рано приоб-

...При въезде в поселок Угра, у развилки дорог, стоит обелиск с надписью «Воинам-парашютистам 4-го воздушно-десантного корпуса от благодарных угранцев». Именами воинов-освободителей названы несколько улиц в райцентре, среди них улица Виктора Улитчева.

В феврале 1942 года в течение нескольких выжженных и морозных ночей на Смоленской земле под Вязьмой в тылу гитлеровской армии «Центр» приземлились части 4-го воздушно-десантного корпуса. Почти пять месяцев вместе с конниками генерала А. П. Белова и партизанами героически сражались здесь десантники. К весне 1942 года было освобождено около 200 населенных пунктов. В тылу главной вражеской группировки, действовавшей на московском направлении, начали работать партийные и комсомольские органы. Колхозники готовились к весенней посевной.

Но победа досталась не просто. В конце февраля и в начале марта части корпуса вели очень тяжелые бои, пытались прорваться на соединение с войсками левого крыла Западного фронта. На командный пункт командира 9-й воздушно-десантной бригады полковника И. И. Курышова, позже генерала, поступило донесение: «Гитлеровские самолеты продолжают налеты на деревню. Одновременно фашисты ведут артиллерийский и минометный огонь. Разбита противотанковая пушка, погиб весь расчет орудия. Нас осталось только шесть. Танки еще не показываются. У нас самолетов, тяжелой артиллерии и танков здесь пока нет, но деревня была, есть и будет советской. Ни одному живому фашисту нет и не будет в ней места. Умрем, но гадов не пустим! Улитчев, 31 марта 1942 г., д. Б. Пречистое».

Донесение Курышев показал комиссару Петру Щербине и, хотя Улитчев не просил помощи, тут же приказал перебросить подразделение на участок обороны группы младшего политрука Улитчева. В деревне, о которой упоминалось в донесении, находился госпиталь, в нем много раненых.

А в это время в сторону южной окра-

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ ЭТО НАДО ЖИВЫМ

щился и труду — стал фабзавучником, а затем рабочим завода «Серп и Молот». Откликнувшись на призыв «Комсомолец — на самолет!», пришел в аэроклуб Осоавиахима. Прыгал с парашютом, потом овладел искусством пилотирования самолета. С аэроклубного аэродрома открывалась прямая дорога в летное училище. Вострухин окончил его с отличием. Война застала недавнего осоавиахимовца летчиком-инструктором Борисоглебского авиационного училища. А вскоре он на фронте.

Воевал Петр Вострухин мастерски, отважно и находчиво. Его истребитель стал грозой для «юнкерсов» и «мессершмиттов». Меньше чем за два года на боевом счету гвардии лейтенанта 271-го истребительного авиационного полка значилось 28 уничтоженных фашистских самолетов. В один только день 1 мая 1943 года он сбил 4 вражеские машины. И так уж совпало, что именно в этот день Указом Президиума Верховного Совета СССР Петр Михайлович Вострухин удостоен звания Героя Советского Союза. Храбро сражался Герой, но 19 июня 1943 года он погиб в неравном бою при выполнении ответственного задания.

О подвигах авиаторов гвардейского корпуса учащиеся узнают в комнате боевой славы, которая непрерывно пополняется все новыми экспонатами. Фотографии, документы, воспоминания ветеранов, памятные реликвии рассказывают, как сражались и побеждали врага Петр Вострухин и его боевые друзья. Вот, например, стенд «Полет в бессмертие», посвященный воспитаннице Осоавиахима Антонине Лебедевой. В конце тридцатых годов она училась в Московском университете и была инструктором одного из столичных аэроклубов.

«Решил стать десантником. Смотрю о них фильмы, читаю книги о Великой Отечественной войне. Хочется подробно знать о героях, отличившихся в операции под Вязьмой».

Алеша Храмов, 7-й класс.
Тальменка Алтайского края

Комиссар
Виктор Улитчев.



В БОЯХ ПОД ВЯЗЬМОЙ

ины деревни, подступы к которой оборонялись поредевшей в боях группой комиссара роты Улитчева, двигалось семь фашистских танков. На броне сидели автоматчики, за танками шла пехота.

Фашисты были уверены, что после бомбежки с воздуха и артобстрела ни в деревне, ни на оборонительном рубеже никого не осталось. Они опасались лишь одного — мин на дороге, поэтому вели свои танки снежной целиной. Передний в колонне тяжелый танк прокладывал колею более легким.

От одного десантника и другому перебежал по траншее комиссар. Комсомольцу Аваняну он сказал:

— Жорж, твой танк третий. Не горячись, бей точно. Сейчас это главная задача твоей жизни!

Торопливо подошел к Федору Бизяеву:

Юрий Александрович Цедилин — ветеран Великой Отечественной войны. Воевал под Москвой, на Калининском, Западном, 3-м Белорусском фронтах, участвовал в штурме Кенигсберга. И сегодня ветеран остается в строю: часто выступает перед молодежью, читает свои стихи о военных дорогах, о людях, с которыми вместе защищал родную землю, о тех, кто не дошел до великого Дня Победы, но навсегда остался в памяти народной. Публикуем одно из стихотворений Ю. Цедилина.

ЧИТАЕТ СТИХИ ВЕТЕРАН

Зал бурлит. В ПТУ новый фильм о войне.
Выступать ветерану предложено — мне.
Разговор о войне... А поймут ли? Поймут?
Что сумею сказать я за двадцать минут?
Я, волнуясь, гляжу в переполненный зал.
Я читаю стихи, что на фронте писал.
Нелегко молодым о войне рассказать.
Как им горе и тяжесть ее передать?
И сквозь гул я иду,
как в последний бросок,
Капля пота свинцом обжигает висок...
Шум затих.
И вошла властно вдруг тишина.
Болью, горечью строк
ворвалась в зал война.
И глаза — напряженной тревогой
горят.
Посуровели лица притихших ребят.
Повзрослевшие парни глядят на меня,
Будто мы, молодые, пришли из огня...
И сквозь замерший зал,
пот смахнувши, иду,
Словно выиграл бой
в сорок первом году.

тийную ответственность, проявленные в боях на Смоленской земле.
9 мая 1942 года Виктор Спиридонович Улитчев посмертно был награжден орденом Ленина. В наградном листе записано, что «...за два месяца непрерывных боев во вражеском тылу Улитчев своими боевыми делами завоевал высокий авторитет и горячую любовь всего личного состава батальона. 26.02.1942 г. при наступлении на ст. Вертерхово молодой комиссар своим личным примером храбрости поднял под сильным огнем роту в стремительную атаку. Станция была взята без потерь. Враг только убитыми оставил здесь около двух десятков солдат и офицеров...».
«Не менее умело и героически младший политрук Улитчев проявил себя в мартовских боях за населенные пункты Ключи, Горбачи и др. Только личный пример комиссара, его знание своих бойцов, умение поднять их на беспощадную борьбу с гитлеровцами позволяли его роте в исключительно тяжелых условиях выходить победителем с превосходящим по силе врагом».

А последний бой, в котором участвовал комиссар, длился около двух часов. Небольшая группа комсомольцев-десантников во главе с героем-коммунистом не дрогнула, не пропустила врага через свой оборонительный рубеж, уничтожила около 80 вражеских солдат и офицеров.

Виктор Улитчев родился в семье потомственных железнодорожников. Вместе с отцом, Спиридоном Тимофеевичем Улитчевым в депо станции Актюбинск работал старший сын Петр, был машинистом на паровозе. Виктор окончил железнодорожный техникум, стал помощником, затем машинистом локомотива. В этой должности и застала его война. Паровозные машинисты были на особом учете, но Виктор добился своего, ему удалось «освободиться» от брони. Направление в воздушно-десантные войска и было началом его короткого, но славного боевого пути.

Генерал-лейтенант в отставке
И. ЛИСОВ,
участник
Великой Отечественной войны

тана системе показателей социалистического соревнования, тридцать его победителей во время каникул отправляются к месту последнего боя Героя.

Юбилейный учебный год — год 40-летия Великой Победы особенно насыщен военно-патриотическими мероприятиями. В марте в училище собрались ветераны 1-го гвардейского Минского авиационного корпуса из Москвы и столицы Белоруссии. Огромное впечатление на учащихся произвели и встреча однополчан, не видевших друг друга много лет, и их воспоминания о незабываемых боевых днях, и сами эти люди, прошедшие удивительный жизненный путь.

В училище во всех учебных группах созданы поисковые группы «Красная Гвоздика». Они разыскивают следы и адреса выпускников профтехучилища сороковых годов, ушедших на фронт. Их пригласят в ПТУ в дни празднования Победы. А имена тех, кто погиб в боях за Родину, будут запечатлены на мемориальной доске. Память о павших нужна живым.

— Мы стремимся, чтобы военно-патриотическое воспитание заняло достойное место в общей системе воспитания учащихся, — говорит заместитель директора СГПТУ-53 Т. Н. Корнева. — Не просто заинтересовать ребят каким-либо мероприятием, а сделать их активными участниками всего задуманного. Непосредственное общение с героями войны, беседы с ними, участие в поисковой работе оказывают глубокое воздействие. Мы благодарны ветеранам. Наши воспитанники именно благодаря им лучше понимают, что бой — это и мастерство, и отвага, и стойкость, и самоотверженный труд, и соленый пот на гимнастике, и кровь, и боль. Что если хочешь чего-нибудь достигнуть в жизни, надо упорно трудиться, не жалея сил.

Когда, окончив профтехучилище, молодые рабочие получают путевку в самостоятельную жизнь, напутствие им дают и передовые труженики завода «Серп и Молот», и ветераны гвардейского авиационного корпуса. Они желают выпускникам стать достойными гражданами своего Отечества, его активными строителями и надежными защитниками.
Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

— Это за друга, а это за меня! — из окопа полетела граната, за ней — бутылка с горючей смесью. Вспыхнул второй танк. Из люка показались танкисты. — Врешь, не уйдешь! — и Пузанов поражает их. Пехота опять залегла, отдельные солдаты отползают подальше, опасаясь точного огня десантников.

Метко бьет из своего ПТР бронебойщик Бизяев — от его выстрелов горят два танка, остановился третий. Федор вновь заряжает ружье. К нему подошел Улитчев. Бросив гранату по пехотинцам, он полез в карман за бинтом. Увидев окровавленные руки комиссара, Федор хотел было помочь, но Улитчев мягко его отстранил:

— Бинт не для этого, Федя. Мина у тебя еще есть? Привяжи мне на спину...

Когда мина была укреплена на спине, Улитчев, прощаясь, сказал: — Мы победим, Федя. Осталось два танка, твой и мой.

И ушел. Минуту спустя Бизяев увидел, как он, поднявшись из остатков своей траншеи, опираясь на локти и оставляя кровавый след на закопченном снегу, пополз навстречу идущему танку...

Вместе с резервным подразделением и оборонительным позициям Улитчева прибыли комбриг Курышев, комиссар Щербина и майор Николай Старостин, военный корреспондент. Они увидели разрушенные, заваленные землей и снегом окопы. Навстречу поднялся Бизяев. Он хотел доложить, что комсомольцы-десантники не пропустили врага, хотел сказать о подвиге молодого комиссара, о том, что советские солдаты, защищая Родину, не жалели своей жизни. Но силы оставили его. Он лишь прошептал: «Победили мы». Его подхватили и бережно положили на землю.

У рубежа, который защищали десантники, валялись трупы вражеских солдат. Рядом с разрушенными блиндами стояли два сгоревших танка, поодаль — подбитые, и на дороге, ближе к окопу Улитчева, еще одна машина, развороченная взрывом. В нескольких шагах от него вскоре был найден орден Красной Звезды, награда Улитчева за личную храбрость и высочайшую пар-

бов. С первых дней войны настойчиво добивалась и добилась направления в действующую авиачасть, стала умелым и мужественным воздушным бойцом.

Читают ребята о ее подвигах, смотрят на фотографию совсем юной девушки в летном шлеме и думают: а как бы мы повели себя в подобных обстоятельствах? Хватило бы силы, воли, выдержки, отваги? Как выработать в себе эти качества, необходимые каждому настоящему человеку? Ответить на эти вопросы помогают подросткам ветераны, крепкой дружбе с которыми больше десяти лет.

Активная поисковая работа развернулась в училище после присвоения ПТУ имени П. Вострухина. Следопыты обратились в Совет ветеранов Минского авиакорпуса, который с готовностью откликнулся на просьбу ребят. Составили план совместной работы, вместе подбирали экспонаты для комнаты боевой славы. Ветераны поделились фронтовыми фотоснимками, личными вещами; посоветовали написать в одну из минских школ, где имеется музей, располагающий интересными материалами о боевых действиях авиакорпуса.

В училище регулярно приглашают гвардии полковника А. А. Коренова, гвардии полковника С. В. Крауза, гвардии полковника Ф. Ф. Прокопенко и других ветеранов. Они не только выступают перед учащимися по праздничным дням, вручают принятым в ВЛКСМ комсомольские билеты, но и систематически ведут воспитательную работу. Уже много лет действует в ПТУ университет военно-патриотических знаний, в котором ветераны читают циклы лекций. Естественно, что на нынешний год план был посвящен главной теме — сорокалетию Победы, действиям советских Военно-Воздушных Сил в основных сражениях Великой Отечественной войны, нашей боевой технике. В университете проводятся и семинарские занятия совместно с преподавателем начальной военной подготовки.

Утвердились здесь и другие традиционные формы, такие, как ежегодное соревнование за право поездки на место захоронения Петра Вострухина, в село Моховое Орловской области. Там установлен памятник Герою. В ПТУ разрабо-

— Федя, ты помнишь о 28 гвардейцах-панфиловцах? Они стояли насмерть, защищая Москву. Твой танк, Федя, четвертый. Ясно? Ты же москвич!

И Федор Бизяев, всматриваясь в медленно ползущие танки, крепче прижимает к плечу противотанковое ружье.

Виктор успел обойти всю траншею, на минуту задержался у трех землянок-ивановцев.

— Александров, Пузанов, Ключев! Держитесь, парни, пора пришла! Бьете по трем последним. Александров, определите каждому цель! Нас шестеро — танков семь, два я беру на себя. Мы должны их задержать, пока саперы не закончат минирование дороги и окраину деревни позади нас.

Приближаясь, танки открыли сильный огонь. Пехота, следовавшая за ними, и автоматчики, скатившись с брони, перебежками направлялись в сторону позиции десантников.

Туда, где находился Виктор Улитчев, повернул головной танк. Он приближался. Сердце комиссара сжалось в комок, но он взял себя в руки, сидел, ждал. «Десять метров, пять метров» — шептал он и, приподнявшись, бросил бутылку с зажигательной смесью. Вспышка, и огонь охватил машину противника.

Но танк еще не подбит. Закрывая небо, он пронесся над окопом Улитчева. Вдогонку ему — две противотанковые гранаты. Раздался взрыв. Стальная громадина остановилась, пехота прижалась к земле. Но на подходе было еще шесть танков. Они развернулись в сторону позиции Улитчева и открыли сильный пулеметный огонь.

Когда пехота вновь поднялась в атаку, танк, шедший последним, развернулся и на большой скорости пошел на огневую позицию бойцов-ивановцев.

— Саша, бей гада! — крикнул Александров Ключеву и упал, сраженный осколком вражеского снаряда. В эти секунды танк остановился: в его смотровую щель попала меткая очередь. Но вот он снова открыл огонь, и пехота врага поползла вперед, прижимаясь к земле. Сквозь взрывы снарядов и рев моторов послышался голос Пузанова:



В самые тяжелые для нашей Родины дни миллионы советских людей связывали свою жизнь с ленинской партией. «Хочу идти в бой коммунистом!» — писали фронтовики.

На снимке Герой сталинградского неба летчик-истребитель В. Лавриненков получает партийный билет. Звание коммуниста он оправдал с честью! Отважный авиатор только за месяц боев над Волгой сбил 16 самолетов, а всего за период войны уничтожил 46 бомбардировщиков и истребителей врага.

Отважный летчик В. Лавриненков дважды удостоен звания Героя Советского Союза.

В настоящее время генерал-полковник авиации Владимир Дмитриевич Лавриненков в отставке. Он принимает живейшее участие в военно-патриотической работе с молодежью Украины, выступает с рассказами о бывших воздушных сражениях, является автором ряда книг о своих однополчанах.



4. НАСЛЕДИЕ ОТЦОВ — ДОРОГИ СЫНОВЕЙ

«Наши отцы в наследство нам дали много, в том числе наказ надежно защищать Родину»

(Из выступления курсанта Тамбовского высшего военного авиационного училища летчиков Дмитрия Вусика).

Патриотизму, верности долгу, мужеству и доблести нынешнее поколение учится прежде всего у своих отцов и дедов. Гвардейцы хорошо знают о подвиге своего однополчанина гвардии лейтенанта С. С. Маркина. 360 вылетов на бомбардировку совершил отважный летчик и в каждом проявлял высокую стойкость, храбрость и мастерство. За боевые подвиги он удостоен звания Героя Советского Союза.

В настоящее время служит в полку сын Героя — гвардии старший лейтенант Сергей Маркин. Оператор в экипаже, он старательно выполняет воинский долг. Опыт фронтовиков помогает ему и товарищам по службе более успешно овладеть искусством ведения современного боя.

Есть в музее боевой славы полка стенд, посвященный лучшим специалистам. На нем материалы о штурмане-снайпере гвардии майоре запаса С. А. Вусике. Он одним из первых провел практические пуски ракет, в совершенстве овладел тактикой бомбометания. Каждый раз во время отпуска заходит в музей его сын Дмитрий Вусик, ныне курсант 2-го курса Тамбовского высшего военного авиационного училища летчиков. Личный пример отца, влюбленного в летную службу, его рассказы о деде, летчике-истребителе, погибшем в боях против японских самураев в 1938 году, побудили Дмитрия пойти в авиационное училище. Сейчас он кандидат в члены КПСС, стипендиат, отлич-

ный спортсмен, успешно осваивает военное дело.

Овладеть летной профессией стало традицией в некоторых семьях. В военных училищах учатся или закончили их сыновья военнослужащих В. Ф. Дубинкина, Н. И. Михалева, Д. А. Дьяченко.

Гвардейцы полка часто бывают в близлежащей школе, в организациях ДОСААФ. Завуч школы Дина Сергеевна сказала: «Добрые семена сеют в душах ребят наши военные шефы. Ученики лучше начинают учиться, серьезнее относятся к общественным обязанностям, к овладению военным делом. Да и приток в военные училища заметно усилился». (Из справки: в 1983 г. из 30 юношей выпускных классов 23 поступили в военные училища, многие — в авиационные).

Успешно осваивают офицерские профессии Юрий Федяев, Сергей Фащенко, Владимир Коптик, Сергей Пехтерев и другие. В учебе и жизни они, как и многие тысячи их сверстников, берут пример с тех, кто через горнило жестоких сражений пронес беспредельную преданность Родине, кто в мирное время достойно несет эстафету фронтовиков.

(см. стр. 26)

На снимке:

По следам отца — участника Великой Отечественной войны, гвардии майора С. Вусика — пошел его сын Дмитрий. Во время краткосрочного отпуска они посетили музей боевой славы полка.

**АЭРОКЛУБ:****БОЕВАЯ****БИОГРАФИЯ**

«ХОЧУ ИДТИ В БОЙ КОММУНИСТОМ»

На снимке слева, у именного самолета «За Ленинград» летчик-штурмовик В. Мыхлик. Коммунистом он стал в 1944 году. 566-й авиаполк тогда принимал активное участие в разгроме врага под Ленинградом. Василий Ильич к этому времени был уже опытным воздушным бойцом. Его мужество и мастерство окрепли, закалились в ходе боев на Брянском и других фронтах. За время войны Мыхлик совершил 188 боевых вылетов.

Опытный воздушный воин побеждал врага в самых трудных условиях. Так, в одном из полетов группа двенадцати Ил-2, ведомая старшим лейтенантом В. Мыхликом, была атакована десятью «мессершмиттами». Штурмовики вступили в бой. Врагу удалось сбить один Ил-2, отставший от строя. Фашисты потеряли три истребителя. Коммунист В. Мыхлик еще много раз водил группы штурмовиков и всегда наши побеждали. В феврале 1945-го В. Мыхлику было присвоено звание Героя Советского Союза, в июне этого же года он был удостоен второй Золотой Звезды Героя.

* *

Тот, кто прочел книгу В. Емельяненко «В военном воздухе суровом...», посвященную воинам 7-го гвардейского штурмового авиаполка, наверняка запомнил страницы, где рассказано о боях лета 1942 г. Фронт тогда докатился до Волги и Северного Кавказа. На одном из аэродромов стояли только два «ила» — все, что осталось от полка. Но полк жил, воевал, помогая наземным войскам остановить врага. В 1942-м В. Емельяненко стал коммунистом.

В 1944 году коммунист В. Емельяненко стал Героем Советского Союза.

В. Емельяненко в кабине своего штурмовика после успешного боевого вылета (снимок 1943 г.).

Фото фронтовых лет

Дважды Героя Советского Союза Талгата Бегельдинова по праву можно назвать сыном двух республик. По национальности казах, он родился в столице Киргизии — городе Фрунзе. Там окончил Фрунзенский аэроклуб, а затем поступил в Оренбургское летное училище. Воевать начал в 1942 году. Более 300 боевых вылетов совершил он за годы войны. Сражался на Калининском, Степном, Воронежском, 1-м и 2-м Украинских фронтах, штурмовики под его командованием наносили удары по врагу при освобождении многих городов.

На боевом счету Бегельдинова уничтоженные на земле самолеты, танки, автомашины, орудия и минометы, сбитый в воздухе самолет. Не раз он летал на разведку, а однажды пришлось сражаться на земле. Было это на территории фашистской Германии. Эскадрилья штурмовиков, возглавляемая Бегельдиновым, произвела посадку на только что захваченный нашими танкистами вражеский аэродром. Вскоре фашисты снова повели наступление. Нашим летчикам ничего не оставалось, как развернуть свои машины и повести огонь по врагу из крупнокалиберных пулеметов. Атака была отбита.

* * *

В Харьковском аэроклубе обрел крылья летчик-истребитель П. Покрышев, ставший в годы войны дважды Героем Советского Союза.

...К концу 1941 г. город Ленина оказался в кольце вражеской блокады. Фашистское командование надеялось голодом задушить жителей города и его защитников. Нужно было организовать доставку продовольствия с Большой земли по воздуху. Первый воздушный караван из девяти транспортных самолетов было поручено сопровождать группе истребителей под командованием П. Покрышева.

Летчики заметили еще издали большую группу вражеских истребителей.

Стремительная атака завершилась блестящей победой советских летчиков. За считанные минуты было сбито восемь вражеских самолетов.

В другой раз эскадрилья Покрышева, прикрывая группу бомбардировщиков, наносящих удар по врагу, провела успешный воздушный бой с тридцатью фашистскими истребителями. На обратном пути на группу напали двадцать пять «мессершмиттов». Четверке истребителей Покрышев приказал сопровождать бомбардировщиков, а сам вместе с ведомым Чубуковым принял бой. Два — против 25! И они одержали победу. Было сбито три фашистских самолета.



40-летие Великой ПОБЕДЫ

САМОЛЕТЫ

7. ИСТРЕБИТЕЛИ ЗАВЕРШАЮЩЕГО

Советский Як-3 оставил яркий след в истории мирового самолетостроения периода второй мировой войны как один из лучших образцов фронтового истребителя.

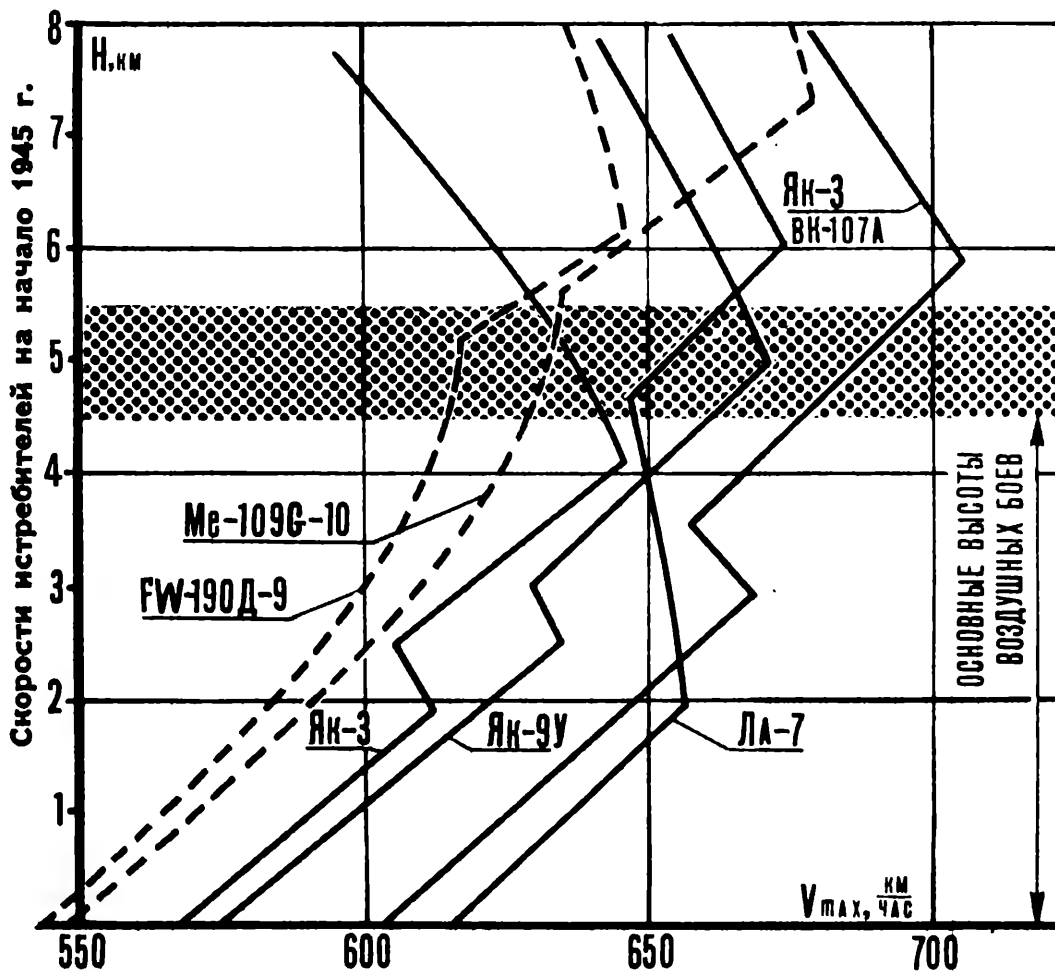
Ла-7.

В 1943 г. ученые ЦАГИ выполнили большую работу, направленную на совершенствование и другого нашего истребителя — Ла-5ФН. В результате были определены и рекомендованы конструкторскому бюро и заводу, строившему эту машину, основные меры, позволяющие заметно снизить аэродинамическое сопротивление самолета. В числе этих мер: полная герметизация капота мотора, перекомпоновка центропланной части крыла, изменения в системах охлаждения и выхлопа и т. д.

Эти и некоторые другие рекомендации ЦАГИ, реализованные в модернизированном Ла-5ФН, оказались весьма эффективными. Характерно, что каждое из усовершенствований вроде бы незначительно влияло на улучшение аэродинамики истребителя, но собранные воедино, они обеспечили значительный эффект. На испытаниях, проведенных в декабре 1943 года, самолет с тем же двигателем АШ-82ФН показал скорость 684 км/ч. В январе 1944 г. новый истребитель был построен на серийном заводе и под обозначением Ла-7 передан на государственные испытания. Они подтвердили, что Ла-7 серийного завода обладает заметно более высокими боевыми качествами, чем Ла-5ФН. Его скорость достигла 680 км/ч, то есть стала больше на 30 км/ч, улучшились скороподъемность и вертикальный маневр (набор высоты за боевой разворот 1200—1250 метров против 1100 м у Ла-5ФН). Более мощным было и вооружение (три пушки Б-20 калибра 20 мм вместо двух ШВАК на Ла-5 калибра 20 мм).

Новый истребитель стали строить одновременно на нескольких заводах. Правда, в связи с недоведенностью пушки Б-20 вооружение многих серийных Ла-7 вначале оставалось таким же, как и у Ла-5ФН.

В начале массового освоения Ла-7, требовавшего более тща-



По состоянию на начало 1945 г.

Самолет	Як-3	Ла-7	Як-9У	Як-3 с ВК-107А	Me-109 G10	ФВ-190 Д-9
Мотор	ВК-105ПФ-2	АШ-82ФН	ВК-107А	ВК-107А	ДВ-605ДС	Юмо-213А
Взлетная мощность, л. с.	1290	1850	1650	1650	2000	2240
Взлетный вес, кг	2697	3235	3204	2935	3188	4197
Максимальная скорость, км/час						
У земли	567	615	575	604	547	543
На высоте	646	674	672	706	680	646
	4100	6050	5000	5900	7300	6100
Время набора высоты 5 км, мин.	4,5	5,1	5,0	4,25	5,0	5,6
Время виража на высоте 1 км, сек	17	20	19	17—18	21	22—23
Вооружение						
пушки	1×20	2×20	1×20	2×20	1×30	2×20
пулеметы	2×12,7	—	2×12,7	—	2×13	2×13

ПЕРИОДА (1944—1945 гг.)

тельного изготовления, качество выпускаемых машин было недостаточно высоким, что приводило к снижению скоростных характеристик. Специалисты Летно-исследовательского института в очень сжатые сроки определили причины снижения скорости и помогли выявить и устранить имевшиеся недостатки в производстве. Вскоре фронт стал получать истребители Ла-7, по своему качеству не уступающие эталонному образцу.



Як-3.



Ла-7.



Як-9У.



Як-3 с ВК-107А.

В воздушных боях Ла-7 показал значительное превосходство над самолетами противника. Так, за полтора месяца войсковых испытаний летчики 63-го гвардейского авиационного полка, действуя на Ла-7, сбили 50 вражеских самолетов, потеряв лишь 4 свои машины. Трехжды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб на Ла-7 сбил 17 фашистских самолетов (в том числе реактивный Ме-262) из 62 уничтоженных им в годы войны.

В 1943 году развитие наших истребителей в определенной мере сдерживалось из-за того, что не было новых серийных двигателей большей мощности, хотя ряд опытных моторов (М-71, М-107, АМ-39, АМ-42 и др.) уже прошли опробование не только на стендах, но и на самолетах. Выпускать новые моторы в массовом количестве наша промышленность в то время еще не могла, так как перевод предприятий на их производство неизбежно привел бы к снижению выпуска уже освоенных двигателей для серийных самолетов. А это было недопустимо.

Возможность выпускать и новые типы двигателей появилась лишь во второй половине 1943 года. Одним из них стал двигатель В. Я. Климова М-107, созданный в 1942 году на базе серийного М-105, имевший почти при тех же габаритах значительно большую мощность. Под этот двигатель конструкторский коллектив во главе с А. С. Яковлевым в конце 1943 года спроектировал два варианта истребителей: Як-9У и Як-3.

Як-9У.

В первоначальном варианте Як-9У, имевший улучшенную по сравнению с серийным Як-9 аэродинамику, рассчитывался под мотор М-105ПФ-2. Установка на нем двигателя М-107А резко повысила основные летные характеристики — скорость и скороподъемность. На испытаниях в апреле 1944 года Як-9У показал скорость 700 км/ч (а с М-105ПФ-2 он имел 620 км/ч). Высоту 5 км с М-107А он набирал за 4,1 минуты (с М-105ПФ-2 за 4,8 мин). Набор высоты за боевой разворот достиг 1350—1400 м вместо 1190 м с М-105ПФ-2. Улучшилась и горизонтальная маневренность самолета. Его приняли и серийному производству.

Однако в процессе эксплуатации выяснилось, что на Як-9У не удалось обеспечить достаточно эффективного охлаждения мотора, имевшего более напряженный тепловой режим работы, чем М-105ПФ-2. Поэтому режим работы мотора на повышенной мощности (боевой режим) исключили. Естественно, что при этом летные характеристики Як-9У с М-107А несколько снизились. Тем не менее он был в числе самых скоростных и маневренных советских истребителей и по своим данным приближался к серийному Як-3 с ВК-105ПФ-2*. Войсковые испытания показали, что Як-9У по комплексу боевых качеств превосходит вражеские истребители. На нем наши летчики в 19 боях уничтожили 27 ФВ-190 и один Ме-109, потеряв лишь два своих самолета.

В процессе серийного производства улучшалось качество изготовления машины, что благоприятно сказалось на скорости и скороподъемности.

Як-3 с ВК-107А.

В 1944 году в ОКБ А. С. Яковлева был создан вариант Як-3 с мотором ВК-107А. В этом истребителе нашли воплощение все лучшие черты боевой машины — высокая скорость (до 720 км/ч), маневренность, мощное вооружение, устойчивость и простота управления. Самолет обладал отличной для 1944 года скороподъемностью (набор высоты 5 км занимал лишь 3,9 мин) и маневренностью (время виража 18 с, набор высоты за боевой разворот 1500 м). В акте госиспытаний отмечалось: «Опытный самолет Як-3 с мотором ВК-107А конструкции тов. Яковлева А. С. по основным летно-тактическим данным — максимальной горизонтальной скорости, скороподъемности и вертикальной маневренности в диапазоне высот от земли до практического потолка 11 800 м является лучшим из известных отечественных и иностранных истребителей».

Самолет Як-3 с ВК-107А начали строить серийно, но в боях его применить не успели.

* * *

Самолеты Як-3 с ВК-105ПФ-2, Як-9У с ВК-107А и Ла-7 с АШ-82ФН создавались во второй половине войны уже с учетом огромного боевого опыта. Рациональное сочетание веса конструкции, мощности двигателей, нагрузки на крыло и состава вооружения при тщательно отработанной аэродинамике обеспечили им превосходство в летных данных и боевой эффективности над истребителями врага, в том числе самых последних марок: ФВ-190Д-9, Ме-109Г-10 и Ме-109К.

Все наши машины были просты в технике пилотирования, вполне доступны летчикам средней квалификации. Их конструкция была хорошо приспособлена к условиям массового выпуска. Благодаря тому, что совершенствование самолетов велось на основе уже серийно выпускаемых истребителей наша промышленность могла быстро осваивать новые образцы и налаживать их массовое производство. Достигнутое к середине войны количественное превосходство, помноженное на мужество и возросшее мастерство летного состава, обеспечило советской истребительной авиации полное господство в воздухе, ускорило разгром немецко-фашистской военной машины, приблизило день Победы!

К. КОСМИНКОВ,
инженер-исследователь

* С 1944 года моторам стали присваивать обозначения по первым буквам имени и фамилии Главного конструктора.



5. ИСПЫТАНЫ БОЕМ

На фронте морально-психологические, бойцовские качества испытывались боем. Стойкость, мужество, инициатива и решительность помогали одолеть врага и одержать победу. В дни мирных будней испытания готовит сама боевая учеба.

...Летно-тактическое учение было в полном разгаре. Ракетносец в воздухе. Одна за другой слышатся в наушниках команды. Неискушенному трудно сориентироваться в их сплошном потоке. Но экипаж действует четко. Сказывается отличная выучка. Внезапно на приборной доске вспыхивает красная лампочка. Слышится доклад: слева сзади атакуют истребители «противника». Немедленно отдается команда: «Применить активные помехи! Огонь кормовой установкой!» Сквозь перестук выстрелов новый доклад: «До цели... Курс...».

Самолет пробился сквозь огневой заслон, подавил огневые точки «противника». Через некоторое время раздалось четкое: «Пуск!».

Пуск был условный, но средства объективного контроля показали — он проведен отлично. Будь пуск ракеты реальным, цель неминуемо была бы поражена. Наутро был выпущен боевой листок, в котором экипаж гвардии майора В. П. Чудного друзья поздравляли с победой.

Да, отличный пуск ракеты в мирное время — это та же победа в бою. Она требует не только глубокого знания техники и вооружения, инициативы и мастерства, но и находчивости, выдержки, самообладания. В полку много мастеров меткого огня, ими являются офицеры В. Д. Тарима, В. С. Садовников, другие гвардейцы.

Верно говорят: полет в воздухе готовится на земле. Его успех во многом зависит от техников. Справедливо заметил прославленный летчик А. И. Покрышкин: «Руки техника — это руки, на которых авиация держится в воздухе». Инженеры и техники полка при любой проверке успешно выдерживают экзамен. В Книгу почета полка занесен авиационный техник гвардии прапорщик Д. В. Крупский. О нем хорошо знают и за пределами части. Имеет квалификацию «мастер», отличник боевой и политической подготовки. Награжден медалью «За боевые заслуги».

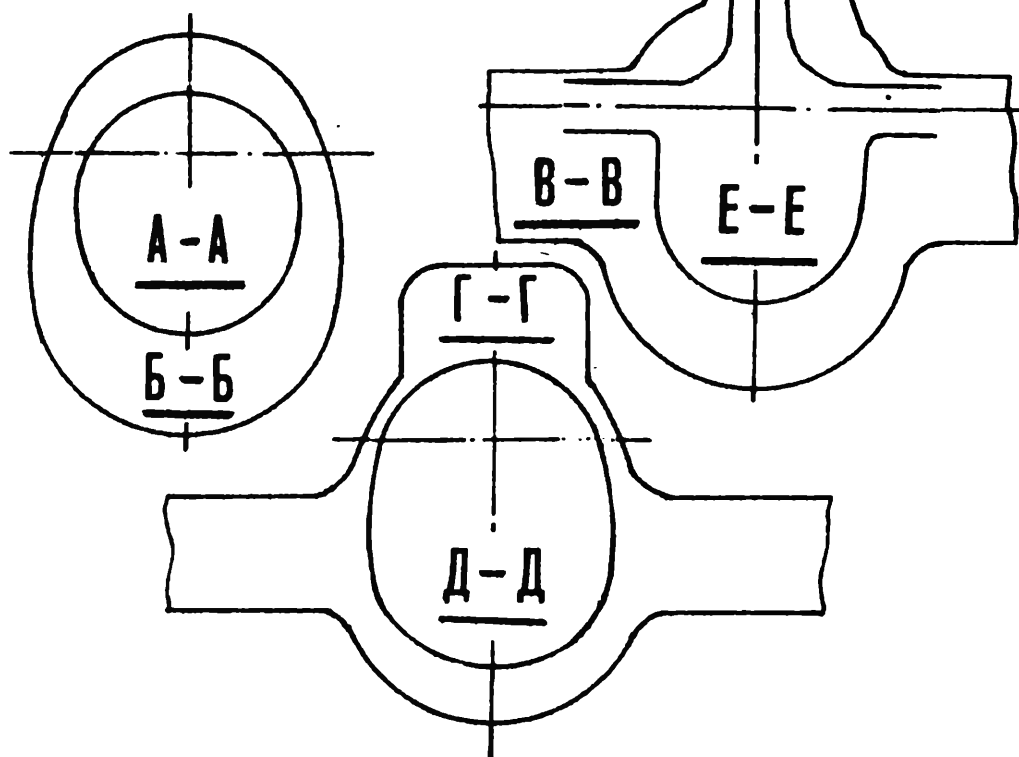
(см. 3-ю стр. обложки)

На снимке:

Кавалер ордена Красной Звезды штурман первого класса В. Глушков беседует после полета с авиатехниками.

СЕЧЕНИЯ ФЮЗЕЛЯЖА

М 1:72



САМОЛЕТЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

ПОСТРОЙ МОДЕЛЬ Пе-8

Как изготовить пластиковую модель Пе-8 в масштабе 1:72? Работу начинайте с чертежа, откуда на кальку перенесите отдельно выполняемые части: крыло, фюзеляж, оперение и т. д.

Крыло самолета имеет большую относительную толщину профиля; поэтому его лучше выдавить на болванке, отдельно верхнюю и нижнюю части. Обе половины склейте и обработайте. Задняя кромка должна быть склеена так, чтобы шов не оказался на верхней части (рис. 1). Это позволит добиться чистоты поверхности крыла, которая понадобится при нанесении рисунка (покажем пример видом или илой) листов обшивки.

Моторгондолы Пе-8 делятся на внутренние (с воздушозаборниками, масками, кабиной стрелка) и внешние. Для упрощения работы лучше выдавить четыре внешние моторгондолы, а затем к двум из них прикрепить «бороды» воздушозаборников.

Кабина летчиков на самолете смещена влево от оси симметрии, сделано для улучшения обзора при посадке. Кресла расположены одно за другим. Носовая часть фюзеляжа имеет большую площадь остекления, поэтому для модели ее лучше выдавить из оргстекла.

Перед окраской все прозрачные участки заклейте липкой лентой, что позволит получить ровную аккуратную поверхность в местах сопряжения остекления и обшивки. Отдельные окна в фюзеляже с этой же целью сделайте из кусочков прозрачного оргстекла больше, чем само окно (рис. 2).

Выклеивание окон и их полирование с последующей заклейкой липкой лентой выполняется до того, как склеены две половины фюзеляжа.

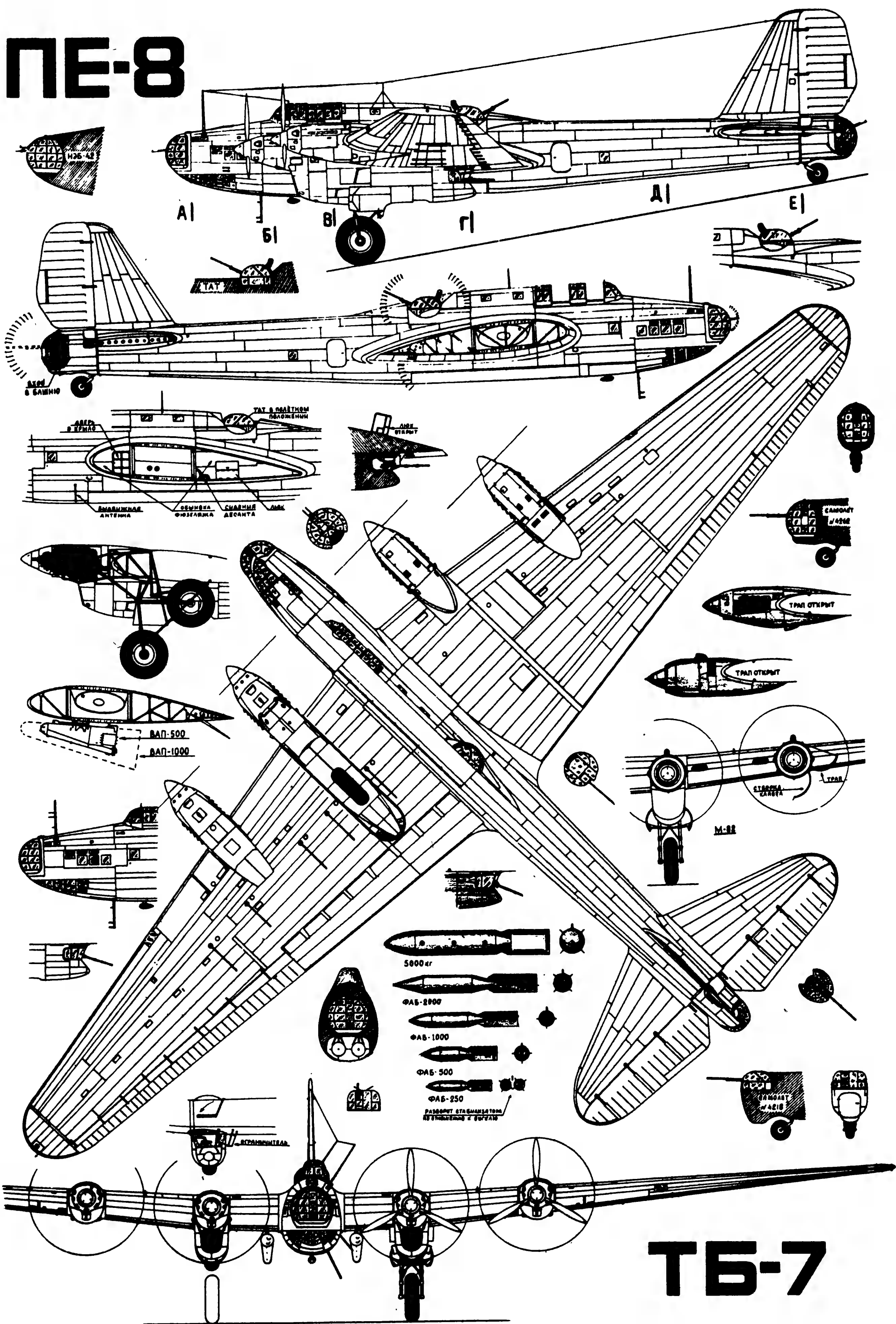
Верхняя фюзеляжная турель выдавливается из оргстекла. Вращения турели можно добиться, изготовив простейший подшипник (рис. 3). Носовая турель самолета имеет форму шара с непрозрачной задней входной дверью. Шар склеивается из двух половин так, чтобы получить наименее видимый участок склеивания.

Натуральный вид модели придает тщательно изготовленная посадочная фара в виде конуса из прозрачного органического стекла или полистирола. Конусная часть (поверхность Б, рис. 4) красится серебряной краской. Обтекатель фары заклеивается очень тонкой прозрачной пленкой (например, оберточной) так, как это сделано у самолета-оригинала.

М. МАСЛОВ,
инженер

Москва

ПЕ-8



ТБ-7



АЭРОКЛУБ:

БОЕВАЯ



БИОГРАФИЯ

Воронежский аэроклуб носит имя прославленного летчика дважды Героя Советского Союза А. Прохорова, окончившего перед войной Борисоглебский аэроклуб в Воронежской области. На его аэродроме получили первоначальную подготовку еще двадцать три летчика, ставшие Героями Советского Союза. Здесь обрела крылья Екатерина Зеленко — единственная в мире летчица женщина, совершившая в годы Великой Отечественной войны ночной таран.

Из аэроклубов и школ Осоавиахима вышли такие замечательные летчики, отличившиеся в годы Великой Отечественной войны, как трижды Герои Советского Союза И. Кожедуб, А. Покрышкин, дважды Герои Советского Союза А. Алелюхин, П. Головачев, Д. Глинка, Е. Кунгурцев, А. Молодчий, В. Лавриненков, Л. Беда, М. Гареев, Н. Гулаев, А. Ефимов, Г. Речкалов, П. Камозин, А. Клубов, С. Кретов, Герои Советского Союза А. Горовец, Б. Ковзан, А. Маресьев, М. Раскова, В. Талалихин, А. Труд, М. Чечнева и многие другие. Из 2785 военных летчиков, удостоенных звания Героя Советского Союза, 950 прошли первоначальную подготовку в аэроклубах Осоавиахима.

К началу войны в стране насчитывалось 182 аэроклуба, 4 авиационных школы по подготовке инструкторов, 36 планерных и 12 авиационно-технических клубов, тысячи авиационных кружков и секций. С 1930 по 1941 год в них было подготовлено 121 тысяча летчиков, 122 тысячи парашютистов, 27 тысяч планеристов. Только в июне 1941 г. в аэроклубы Осоавиахима по комсомольским путевкам пришло около 16 тысяч юношей и девушек. За годы войны клубами подготовлено около 60 тысяч авиационных специалистов, пополняющих ряды защитников Родины. Трижды Герой Советского Союза А. Покрышкин в 1945 году писал: «Большинство летчиков соединения, которым я командовал в дни Великой Отечественной войны, воспитывались в аэроклубах Осоавиахима».

Накануне и в годы войны авиационные клубы вели большую военно-патриотическую работу. Только за последние полтора года войны ими проведено более 250 тысяч лекций и докладов, 10 тысяч встреч с Героями Советского Союза и другими участниками боев, создано более 27 тысяч выставок, витрин, военных уголков.

Таков вклад аэроклубов и школ Осоавиахима в разгром немецко-фашистских захватчиков доблестными Вооруженными Силами нашей Родины.

Накануне 40-летия Победы гостями ЦК ВЛКСМ были комсорги огненных лет. В Великую Отечественную они возглавляли комсомольские организации в эскадрильях и ротах, полках и батальонах, на боевых кораблях и в партизанских отрядах, заводских цехах и колхозных бригадах, организовывали на временно оккупированной врагом территории комсомольское подполье.

Золотыми буквами в историю Ленинского комсомола, в летопись Великой Отечественной вписаны подвиги сотен тысяч юношей и девушек. Равняясь на коммунистов, воспитанники Ленинского

1 мая 1945 года группа советских истребителей взяла курс на центр Берлина с заданием сбросить на рейхстаг флаг с надписью «Победа». Этой чести был удостоен наш 115-й гвардейский орден Александр Невский и Кутузов Оршанский истребительный авиационный полк. Мы знали, что поздно вечером 30 апреля над куполом рейхстага взвилось Знамя Победы. Тогда еще не были известны имена тех, кто после стремительной атаки ворвался в рейхстаг. Теперь их знает весь мир. Разведчикам М. Егорову и М. Кантария, водрузившим Знамя Победы над рейхстагом, присвоено звание Героев Советского Союза. И вот наш флаг.

Маршал авиации Степан Акимович Красовский в книге «Жизнь в авиации» вспоминает: «Трудно теперь с абсолютной точностью сказать, кому принадлежала идея подготовки знамен Победы. В ночь на 1 мая летчики сами готовили знамена. Штурман 115-го гвардейского полка майор С. Ф. Тихонов расстелил на полу кумачевое полотнище, золотой краской вывел на нем короткое звучное слово «Победа!». Такое же знамя было изготовлено и в 1-м гвардейском истребительном полку...».

Вспоминаю события, предшествующие непосредственным боям за Берлин. Вечером 15 апреля 1945 года личный состав нашего 115-го гвардейского ИАП был построен у штабной землянки на аэродроме Альтено, в 30 км юго-восточнее Берлина. Вынесено Знамя. Зачитываю Обращение Военного Совета 1-го Белорусского фронта: «За нашу Советскую Родину — вперед на Берлин!» Эти слова были встречены раскатистым «Ура!». Летчики не скрывали своей радости. Наконец-то настал долгожданный день. Предстояло решительное наступление, а за ним — победа, конец войне.

Рано утром на позиции врага обрушился мощный шквал артиллерийского огня. Началась знаменитая Берлинская

КОМСОРГИ ВОЕННЫХ ЛЕТ

комсомола с честью выдержали суровый экзамен на верность Отчизне, проявили лучшие черты советского человека, показав величайшие образцы ратных и трудовых подвигов, до конца выполнив свой священный патриотический и воинский долг.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ

ЗНАМЯ СБРОШЕНО НАД РЕЙХСТАГОМ

операция. С рассветом вступили в боевые действия и мы, гвардейцы. Полк обеспечивал надежное прикрытие с воздуха наземных войск. В течение 18—19 апреля мы провели 17 воздушных боев, во время которых было сбито 24 фашистских самолета. А всего в ходе Берлинской операции летчики нашей части совершили 1215 боевых вылетов, уничтожив 48 самолетов противника. Боевая нагрузка возрастала. Делали по 6—8 вылетов в день, но усталости не чувствовали — так велик был душевный подъем.

Успешно действовала в составе полка эскадрилья «Советская Литва». Еще 20 февраля 1943 года трудящиеся Литовской ССР на свои сбережения приобрели 12 истребителей Як-7. Владас Бинайтис, внесший 15 тысяч рублей, на митинге заявил: «Пусть наши летчики на самолетах эскадрильи «Советская Литва» несут смерть фашистским оккупантам и вместе со всей Красной Армией освободят нашу родную Советскую Литву, всю советскую землю, уничтожат фашистскую гадину в ее логове и водрузят над рейхстагом Красное Знамя Победы!»

Командиром эскадрильи «Советская Литва» был отважный летчик, бывший токарь Киевского завода «Арсенал» Борис Хлуд. Только за месяц воздушных боев эскадрилья сбила 52 фашистских самолета, десять из которых уничтожил сам командир, сражаясь на истребителях «Советская Литва». Борис Хлуд удо-

ТРАДИЦИИ ЖИВУТ

Сотни воспитанников Саранского аэроклуба внесли свою лепту в дело Великой Победы. Семь из них, самых отважных, мужественных стали Героями Советского Союза. Это летчик-разведчик Тимофей Горячкин, штурмовики Виктор Горячев, Алексей Дерябин, Борис Зайцев, Михаил Романов, Владимир Стрельченко, истребитель Петр Орлов, совершивший таран наземной цели.

В послевоенном небе Мордовии об-

рел свои крылья Борис Орлов, ныне летчик-испытатель, Герой Советского Союза.

Менялись названия клуба, решались разные задачи, но неизменным оставалось одно — патриотизм его воспитанников, их приверженность любимому делу. По сей день работают в клубе участники Великой Отечественной войны П. С. Юртайкин, Н. С. Кордыс, В. П. Королев. Они посвятили себя подготовке авиационных кадров, военно-патриотическому воспитанию молодежи.

Продолжая традиции фронтовиков, самоотверженно трудятся летчики

Коммунистическая партия, Советское государство по достоинству оценили подвиг комсомольцев и молодежи, наградив ВЛКСМ орденом Ленина.

Нынешнее поколение молодежи сохраняет и приумножает боевые традиции коммунистов и комсомольцев 40-х годов. Боевая и трудовая эстафета сегодня в надежных руках. Комсомольцы 80-х всегда готовы к подвигу.

Комсорги огненных лет встретились с молодежью, активистами ДОСААФ, воинами-авиаторами.

А. АНУФРИЕВ,
инструктор ЦК ВЛКСМ

стоен звания Героя Советского Союза.

В воздушных боях Берлинской операции отличились также С. Тихонов, Е. Мосин, П. Бойкачев, И. Купранов, И. Федосеев, К. Новоселов, А. Вдовенко, А. Мельников, А. Помошников и другие летчики полка.

29 апреля 1945 года в штаб полка поступил приказ: «Подготовить полк для полета парадным строем 1 мая 1945 года над Берлином и сбросить знамя с надписью «Победа!» на здание рейхстага. Вылет в 12.00».

Шестиметровое шелковое полотнище с долгожданным емким словом Победа уложено под посадочные закрылки самолета Героя Советского Союза К. Новоселова.

1 мая, 12 часов. Отправляемся в последний рейс на Берлин. В составе 24 самолетов Як-3 на высоте 800 метров плотным строем подходим к центру Берлина. Над нами солнце. Внизу, сквозь дым незатухающих очагов пожара, виднеются мрачные очертания имперской канцелярии, рейхстаг. Еще мгновение, и подаю команду: «Опустить Знамя на рейхстаг!». Мой правый ведомый К. Новоселов открывает закрылки самолета, и алое знамя с надписью «Победа!» плавно опускается. В наушниках шлемофона слышу радостные возгласы «Ура», «Да здравствует Победа!»

В 21 час 1 мая 1945 года была составлена оперативная сводка дивизии за № 121. Вот ее содержание. «24 Як-3 — ведущий гвардии подполковник Косс — вылетали на прикрытие наземных войск в районе Берлина с одновременным сбрасыванием флага с надписью «Победа». Флаг сброшен с высоты 800 метров на здание рейхстага. Наземная радиостанция подтвердила падение флага в этом районе. Задание выполнено. Встреч с авиацией противника не было...»

Генерал-майор авиации в отставке
А. КОСС,
бывший командир
115-го гвардейского ИАП

Ю. Тюриков, А. Дьяченко, Л. Кострицкий, Е. Евсеев, ставший недавно мастером спорта; техники Д. Себров, В. Жарков, А. Покасов, молодой специалист, недавно назначенный на должность старшего инженера ТЭЧ. В военном авиационном училище осваивают сложную боевую технику вчерашние курсанты аэроклуба В. Наумов, С. Карабут, Ю. Лушин, С. Баранов, Ю. Курсаков.

Ю. КАЛЯМИН
заместитель начальника
аэроклуба по политчасти

Саранск



НА ПОЛОТНАХ — ПОБЕДИТЕЛИ

Всероссийская художественная выставка, открывшаяся в Москве в преддверии 40-летия Победы в Центральном выставочном зале, тематически охватывает время от первых дней Великой Отечественной войны до нынешнего юбилея Великой Победы.

Огромное полотно, открывающее экспозицию, запечатлело исторический момент взятия рейхстага. «Победа!» — так назвал свою картину художник П. Кривоногов, бывший сам участником штурма фашистской цитадели.

Среди художников, чьи работы представлены на выставке, много таких, кто в огненные годы войны встал с оружием в руках в ряды защитников родной земли. Более 600 художников сражались на фронте и одновременно создали впечатляющую эпопею народного подвига. Нельзя смотреть без волнения на скромные карандашные наброски, составившие раздел фронтового рисунка. Это подлинные документы войны. Скупым, но точным языком они рассказывают о военном быте, о людях, которые тяжким ратным трудом приближали светлый день Победы.

Во Всероссийском художественном смотре приняли участие около 1400 художников, представивших свыше 2300 произведений. Среди авторов много молодых, чьи работы посвящены событиям давних лет и сегодняшним. Они принимают эстафету от старшего поколения. Ведь память о войне — это достояние всего народа, а не только очевидцев тех дней.

На снимках: в залах Всероссийской художественной выставки.





На матчевой встрече по парашютному многоборью на кубок Москвы, посвященной 40-летию Великой Победы, участвовало 66 спортсменов из Харькова, Мозыря, Брянска, Ленинграда, Тамбова, Смоленска, Казани. Хозяева выставили две команды.

Многоборцы соревновались в одиночных и групповых прыжках на точность приземления, стрельбе из малокалиберной винтовки, плавании и беге — мужчины на 3000 м, женщины — 1500 м.

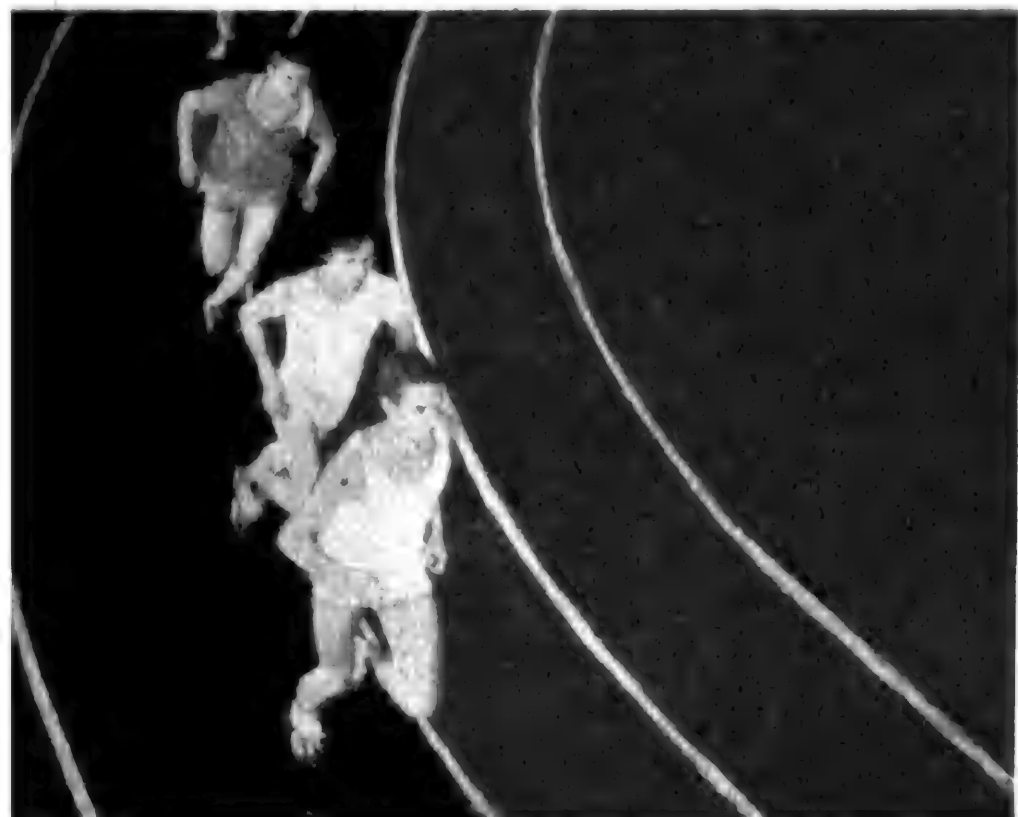
Среди победителей по упражнениям: стрельба — Э. Абдушакурова (Москва) — 189 очков, А. Милантей (Мозырь); плавание — Е. Анисимова, И. Шавво (оба Москва); бег — А. Фофанова (Ленинград), Е. Прокошин (Брянск); прыжки с парашютом — москвичи В. Ткач, И. Крутов.

В сумме многоборья призерами стали: среди женщин — Т. Прокошина (Брянск), Е. Маслова (Москва), А. Фофанова (Ленинград), среди мужчин — Е. Прокошин, В. Богомазов (оба Брянск), Н. Иванов (Москва).

В упорной борьбе переходящий кубок, учрежденный Московским городским комитетом ДОСААФ, удалось отыграть у прошлогодних победителей — брянских многоборцев — команде Москвы-1 в составе В. Ткач, Т. Бороненковой, Е. Кичлевой, Н. Иванова, И. Крутова, А. Тичинского, П. Боронина. На втором месте спортсмены Брянска, на третьем — Ленинграда.

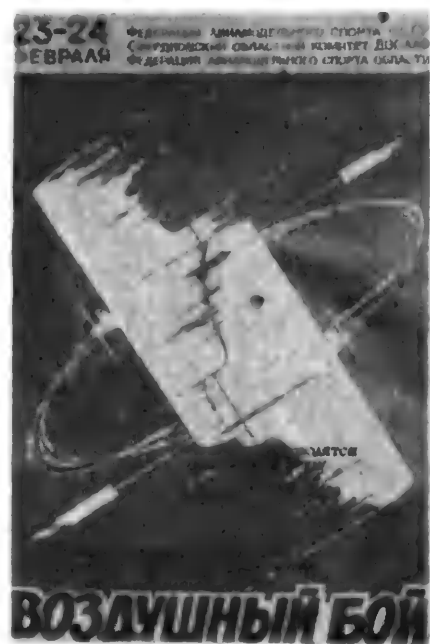
Эти соревнования, завоевавшие популярность среди клубов оборонного Общества, являются хорошей школой мастерства. И нужно отметить, что результаты, по сравнению с прошлым годом, значительно выше.

Н. БЫКОВ,
судья всесоюзной категории



В ЧЕСТЬ 40-ЛЕТИЯ ПОБЕДЫ

ТУРНИР АВИАМОДЕЛИСТОВ В СВЕРДЛОВСКЕ



ПАСПОРТ ТУРНИРА:

Место проведения: ледовый кордодром.
Количество участников: 126 (63 экипажа), 35 команд.
Состав: мастеров спорта СССР международного класса — 3, мастеров спорта — 34, кандидатов в мастера спорта — 60, перворазрядников — 24.
Образование: высшее — 29, среднее — 97.
Возраст: до 25 лет — 83, старше 25 лет — 43.
Социальное положение: рабочих — 46, служащих — 45, студентов — 25, учащихся школ и ПТУ — 10.
Проведено боев — 194.

Нынешний турнир в рамках месячника оборонно-массовой работы был посвящен 40-летию Великой Победы. Он превратился в большой спортивный праздник, яркий и, несмотря на мороз, многолюдный. Об этом позаботились организаторы — Свердловский обком ДОСААФ и авиаспортклуб.

Кордодром, оборудованный на 1,5-метровом льду пруда в центре города, отвечал самым строгим требованиям. Оба круга («красный» и «синий»), где шли бои, обнесены сеткой, старты радиофицированы. Члены жюри были укрыты от ветра брезентовой ширмой.

Специальное табло со сменными табличками, содержащими фамилии спортсменов и результаты их боев, не только облегчало работу судей, но и позволяло оперативно информировать участников и зрителей о том, кто, с кем, когда и на каком кругу ведет поединок. Такие же табло, только уменьшенные, были у членов жюри каждого круга.

Как же развернулась спортивная борьба?

Первый же тур принес неожиданность: опытный экипаж О. Дорошенко — В. Дорошенко (Свердловск-2) потерпел поражение в схватке с экипажем Г. Шаблинскас — В. Стабраускас (Литва-1). Именно эти литовские бойцы и стали победителями соревнований, проиграв единственную схватку хабаровчанам П. Костенко — А. Позикуну. Вторые призеры — А. Комаров — В. Подкосов (Хабаровск). Трижды жребий сводил экипаж дальневосточников с мастерами спорта международного класса, и трижды пилоту А. Комарову удавалось одержать верх: над О. Дорошенко и дважды над ленинградцем В. Беляевым. Да и финальный бой с Шаблинскасом пришлось вести дважды — в первом соперники набрали одинаковое количество очков. А. Комаров стал обладателем специального приза «Самому активному бойцу». В двух самых результативных боях он набрал 1242 очка, причем в одном из боев Андрей сделал 5 отрубов!

Третье и четвертое место в розыгрыше личного первенства разделили П. Костенко — А. Позикун (Хабаровск), В. Комаров — А. Сенокосов (Пермь).

В командном зачете впереди спортсмены Хабаровского края. Кубок, учрежденный для команды-победительницы, из Литвы отправился на Дальний Восток. Такая география авиамоделизма радует. Вторыми стали ленинградцы, третьи — команда Свердловск-1.

О технике турнира мы попросили рас-

сказать мастера спорта СССР международного класса О. Титова.

— В небе Свердловска можно было видеть модели самых разнообразных схем. Тут и чистое летающее крыло, и модели, у которых руль закреплен на балочке, и практически прямоугольные в плане, и со скругленной задней кромкой. Судя по результатам, сейчас еще трудно сказать, какая схема лучше. Некоторые спортсмены стали применять для задней кромки проволоку. С одной стороны это способствует повышению живучести модели, с другой — при столкновении проволока порой деформируется так, что модель не может продолжать полет. В то же время приходилось, и не раз, наблюдать, как после столкновения жалкие ее обломки летали до тех пор, пока механик не подготовит новую. Не оправдывают себя в условиях зимы и мягкие топливные баки: на холоде они теряют эластичность.

Кстати, в правилах, по которым проходили соревнования, опять вернулись к необходимости продолжать 4-минутный полет в случае, когда ленты у обоих участников отрублены. На мой взгляд, такое изменение вполне оправдано.

Соревнования в Свердловске прошли динамично, зрелищно, спортивный дух царил на ледовом кордодrome. Правда, были и огорчения. Только команда Литвы выступала в спортивной форме. Литовские спортсмены были одеты тепло, удобно и, что тоже немаловажно, красиво. Остальные — кто во что горазд. А ведь зимние соревнования проводятся все чаще, преодолевается барьер сезонности. Нуждается в решении проблема с экипировкой. Думается, целесообразно предложение о том, чтобы на время соревнований авиамodelисты получали в авиаспортклубах форму.

П. КОЛЕСНИКОВ,
спец. корр. «Крылья Родины»
Свердловск

МАТЧЕВАЯ ВСТРЕЧА

В Мозыре 70 спортсменов оспаривали первенство по парашютному многоборью.

В одиночных прыжках на точность приземления лучших результатов достигли А. Морозова (Гомель) и А. Моисеев (Мурманск). В групповых прыжках на точность приземления победили женская и мужская команды Гомельского авиаспортклуба ДОСААФ.

В стрельбе из малокалиберной винтовки на расстояние 50 метров 187 очков из 200 возможных выбил А. Мантай

(Казань), а среди женщин победила О. Данченко (Мозырь), показав результат 189 очков. Она же заняла и первое место в плавании, преодолев стометровую дистанцию за 1 мин 29.17 с. У мужчин лучшее время у В. Шейбута (Гомель) — 1 мин 03 с.

Трасса кросса была проложена в живописном районе Мозыря, температура воздуха — 14° С, но на трехкилометровой дистанции было жарко. Победил студент Мозырского медицинского училища А. Милянтей. Женщины соревновались на дистанции 1500 м — первое место заняла С. Кратюк (Мурманск).

В сумме многоборья победу завоевали С. Кратюк (Мурманск) и А. Мантай (Казань), набрав соответственно 4100 и 4221 очко. За ними — А. Морозова (Гомель) и В. Наумов (Мозырь-1), на третьем — Л. Буслова и Ю. Ложкин (Гомель).

Переходящий кубок Мозырского горкома ЛКСМ Белоруссии завоевала команда Гомельского авиаспортклуба ДОСААФ. Второе место заняли многоборцы Мурманска, третье — Мозыря.

И. ГРАБОВСКИЙ,
судья всесоюзной категории
Мозырь



бине — 20 тонн. Длина кабины — 12 м, ширина — 3.25 м.

Назначение вертолета: перевозка войск, боевой техники, грузов. Его максимальная скорость 295 км/ч, потолок динамический 6500 м, дальность полета перегоночная 800 км. На вертолете установлены два турбовальных двигателя Д-136 конструкции В. А. Лотарева мощностью по 10 000 лошадиных сил. Воздушный винт восьмилопастной, диаметром 32 метра.

Экипаж вертолета пять человек: командир экипажа, правый летчик, штурман, бортовой техник и бортовой механик.

Вертолет построен по одновинтовой схеме, то есть имеет один несущий винт, выполняющий роль крыла. Так как винт приводится во вращение двигателями, расположенными на фюзеляже, возникает момент реакции, стремящийся развернуть вертолет в сторону, противоположную его вращению. Препятствует этому хвостовой, или, как его еще называют, рулевой винт. Несущий и хвостовой винты связаны между собой трансмиссией. В трансмиссию входит: главный редуктор, тормоз несущего винта, хвостовой вал, промежуточный редуктор, хвостовой редуктор.

Главный редуктор размещается над фюзеляжем. Его основная задача — суммировать мощность обоих двигателей, снизить их обороты, изменить направление оси вращения на вертикальное. При реализации мощности, передаваемой на несущий винт, выделяется большое количество тепла. Для охлаждения и смазки деталей редуктора предусмотрена масляная система. Тепло отдается в атмосферу маслорадиатором.

На главном редукторе находятся гидравлические насосы. Они могут создавать давление в гидросистемах и в случае отказа двигателей. Это необходимо для нормальной работы бустеров — агрегатов, облегчающих управление вертолетом. Гидросистем три — основная, дублирующая и вспомогательная. При отказе основной автоматически включается дублирующая. Все основные агрегаты гидросистем объединены так называемой гидропанелью.

Отсеки двигателей и главного редуктора защищены системой пожаротушения. Первая очередь этой системы срабатывает автоматически при возникновении пожарной ситуации. При необ-

ВЕРТОЛЕТ — ГИГАНТ МИ-26

КОНСТРУКЦИЯ

Не будет ошибкой сказать, что Ми-26, детище конструкторского бюро имени М. Миля, — самый большой вертолет в мире. Его максимальный взлетный вес 56 тонн, вес перевозимого груза на внешней подвеске и в грузовой ка-

ходимости огнегасящий состав можно подать и принудительно.

На выходном валу главного редуктора монтируется втулка несущего винта, управляемая автоматом перекося. Это довольно сложный агрегат. Дело в

том, что в полете лопасть винта совершает сложное движение. В момент, когда она движется по направлению полета, ее относительная скорость — скорость относительно потока — увеличивается, а через пол-оборота уменьшается. Следовательно, в первом случае подъемная сила будет больше, чем во втором и, как результат, возникновение опрокидывающего момента вертолета. Во избежание этого делают так, чтобы угол атаки лопасти при движении вперед уменьшался, а при движении назад увеличивался. Это достигается специальным приспособлением (вертикальным и горизонтальным шарнирами), благодаря которому лопасти в полете занимают необходимое положение независимо от положения вала редуктора. В циклическом изменении шага лопасти участвует и автомат перекаса. С его помощью изменяется и общий шаг несущего винта и наклон плоскости его вращения, т. е. осуществляется управление вертолетом.

Лопасть несущего винта смешанной конструкции. Ее основным силовым элементом является лонжерон (металлический), образующий переднюю кромку лопасти. Лонжерон полый, герметичный, в процессе эксплуатации в него закачивается воздух. Каркас лопасти стеклопластиковый. Лопасти оборудованы электрической противообледенительной системой и системой сигнализации повреждения лонжерона. Обшивка лопастей — тонкий лист алюминиевого сплава. На концах лопастей крепятся контурные огни, обозначающие в ночное время контур, ометаемый лопастями винта.

Фюзеляж цельнометаллический, полумоноккок переменной сечения. Носовая часть фюзеляжа вертолета включает радиопрозрачный обтекатель, закрывающий антенну РЛС, кабину экипажа, кабину для лиц, сопровождающих грузы, отсеки для размещения оборудования. В кабине сопровождающих, отделенной от кабины экипажа металлической перегородкой с дверью, размещается пять человек, в том числе и бортовой механик.

Носовая часть фюзеляжа герметическая, оборудована системой кондиционирования воздуха и комплектом съемного кислородного оборудования индивидуального пользования. Передняя и боковые части кабины экипажа защищены съемными бронеплитами, по высоте достигающими до уровня плеч летчиков. У рабочего места каждого члена экипажа и в кабине сопровождающих расположены люди для аварийного покидания вертолета.

В носовой части фюзеляжа сосредоточено все управление вертолетом и его системами. Органы управления и многие приборы левого и правого летчиков дублированы — каждый из них может пилотировать вертолет самостоятельно. С помощью рычага «шаг—газ» изменяется общий шаг несущего винта с одновременным изменением режима работы двигателя: с увеличением шага соответственно повышается и мощность двигателя.

По крену и тангажу вертолет управляется ручкой управления. Перемещение ручки вызывает наклон плоскости вращения несущего винта в соответствующую сторону. По курсу вертолет управляется педалями ножного управ-

ления. Нажимая на ту или иную педаль, летчик изменяет общий шаг рулевого винта, а следовательно, и его тягу, что приводит к развороту вертолета по курсу.

Центральная часть фюзеляжа включает в себя грузовую кабину и задний отсек, переходящий в концевую балку. В грузовой кабине размещаются различная техника, грузы, а также сиденья для десантников или стандартные санитарные носилки и два санитарных поста для сопровождающих медработников. Загрузка крупногабаритной техники и грузов производится через грузовой люк с опускаемым трапом и подтрапниками. Проем грузового люка закрывается трапом и двумя боковыми створками. Управление трапом и створками гидравлическое. В створках имеются люки для аварийного выхода на землю.

Для механизированной погрузки и выгрузки вертолет оборудован двумя электролебедками со специальным устройством, обеспечивающими загрузку массы с максимальным весом до 5 тонн. Для крепления грузов и техники вертолет снабжен швартовочным оборудованием. В центральном люке пола кабины установлен съемный замок системы внешней подвески. В грузовой кабине имеется три двери-трапа: передняя левая и две задние — на правом и левом бортах.

Концевая балка крепится к центральной части фюзеляжа. В технологическом отношении она представляет единую конструкцию, включающую в себя горизонтальную часть — хвостовую балку, и наклонную — киль. Основное назначение балок: вынести хвостовой винт за пределы плоскости несущего винта.

Силовой набор балок состоит из шпангоутов, стрингеров и работающей обшивки. Внутри них проходит вал трансмиссии. В месте перехода концевой балки в хвостовую расположен промежуточный редуктор, изменяющий направления от вращения вала. Для обеспечения необходимой продольной устойчивости на концевой балке установлен неуправляемый в полете стабилизатор. Регулировка угла его установки выполняется на земле.

Рулевой винт пятилопастной. Лопасти выполнены из стеклопластика, снабжены электрической противообледенительной системой.

Шасси вертолета состоят из передней, двух главных стоек шасси и хвостовой опоры.

На вертолете установлен вспомогательный газотурбинный двигатель ТА-8В. Он предназначен для запуска основных двигателей (Д-136) как на земле, так и в полете, питания сжатым воздухом системы кондиционирования, вентиляции грузовой кабины при погрузке и выгрузке самоходной техники с работающими двигателями.

Вертолет имеет современное пилотажно-навигационное и радиоэлектронное оборудование. На нем установлены радиостанции различных диапазонов волн, пилотажный комплекс вертолета ПКВ-26-1, аппаратура вертолетовождения, радиовысотомер и другое оборудование, позволяющее выполнять боевые задачи практически в любых метеорологических условиях днем и ночью.

Полковник А. САМОХИН

ПРОДОЛЖАЕМ ДЕЛО ОТЦОВ

Обстановка на летно-тактическом учении была максимально приближена к боевой. Несколько экипажей истребителей-перехватчиков находилось в воздухе, на заранее определенных направлениях, работали по самолетам «противника», стремящимся, пользуясь сложной обстановкой, прорваться к охраняемому нами объекту. В воздухе находились и мы с Виктором Цибулиным.

Капитан Виктор Цибулин — секретарь партийной организации эскадрильи, летчик-штурман экипажа и мой хороший товарищ. В авиации так и заведено: с кем летаешь, с тем и дружишь. И чем дольше летаешь, тем лучше. Слетанный экипаж — летчик и штурман — понимают друг друга с одного слова, что очень важно в полете и особенно при выполнении перехвата.

Командный пункт навел нас на одну из целей. Летчик-штурман ее обнаружил, я атаковал. С КП сообщили: самолет «противника» уничтожен. И вдруг новый доклад Цибулина:

— Командир! Здесь еще одна цель... Это было так неожиданно! Не знай я Цибулина как первоклассного летчика и опытного штурмана, я бы ему поверил не сразу, посчитал, что здесь ошибка, недоразумение.

— Не сомневайся, цель наблюдаю, — заверил меня товарищ.

В такой ситуации дорога каждая секунда. Промедление грозило срывом атаки, пропуском цели к объекту, и я, всемерно доверяя штурману, нажал на кнопку радиосвязи:

— Я двадцать шестой, наблюдаю еще одну цель...

Командный пункт среагировал немедленно:

— Цель ваша, атакуйте!

Что же произошло? Почему вместе с одной целью оказалась еще и вторая? Как потом выяснилось, к объекту шли действительно две цели, два истребителя-бомбардировщика, но в таком плотном боевом порядке, что молодой штурман КП выдал их за одну. Высокая воздушная выучка, полная отточенность на полет штурмана-летчика сделали свое доброе дело, тактическая уловка противоборствующей стороны была разгадана.

Между тем, выйдя в заднюю полусферу «противника», мы стремительно атаковали его. Командный пункт передал, что цель «уничтожена» на заданном рубеже и опять с первого захода.

Этот сложный полет и бой, проведенные в условиях, приближенных к реальным боевым, одно из многих выполненных нами полетных заданий.

За успехи в боевой и политической подготовке я и мой товарищ Виктор Николаевич Цибулин были награждены орденами «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Эта высокая государственная награда обязывает нас, офицеров и коммунистов, быть достойными продолжателями дела наших отцов, Героев Великой Отечественной войны.

Майор Ю. МОРИН,
военный летчик первого класса

8 мая 1945 г. вслед за фельдмаршалом Кейтелем и адмиралом Фридебургом авиационный генерал Штумпф от имени люфтваффе поставил свою подпись под актом о безоговорочной капитуляции вооруженных сил Германии.

Бесславно, но закономерно закончили свой путь фашистские воздушные разбойники. История преподала агрессорам поучительный и суровый урок. В многочисленной мемуарной и исторической литературе битые генералы и псевдоисторики, не считаясь с фактами, ныне стремятся отрицать решающую роль Советского Союза в разгроме гитлеровской армии, в том числе и ее авиации.

Весьма распространено объяснение поражения на восточном фронте случайными причинами, «роковыми ошибками». Буржуазные, в первую очередь западногерманские, историки стремятся доказать, что если бы не неблагоприятное стечение обстоятельств, то гитлеровская авиация добилась бы победы, поскольку, мол, для этого имелись налицо все объективные данные: опытные командиры, доблестные летчики, совершенная техника, большие производственные возможности авиационной промышленности.

Широкое хождение на Западе получила «теория естественных факторов». На первом месте — грязь, распутица, бездорожье. Командующий воздушным флотом фельдмаршал А. Кессельринг в своих мемуарах утверждает: «...Немецкая авиация могла действительно решить исход войны, если бы наступление немецкой сухопутной армии не застряло под Москвой сначала в болотах, а затем в снегах русской зимы». Ему вторит английский историк Дж. Фуллер. Он безапелляционно заявляет: «С полным основанием можно считать, что не сопротивление русских, как бы велико оно ни было, а грязь, в которой застрял германский транспорт за линией фронта, спасла Москву».

Авторы книги «Мировая война 1939—1945 гг.» пишут: «С октября месяца проведение воздушных налетов затруднялось в связи с неблагоприятными условиями погоды. Грязь на дорогах и аэродромах затормозила подвоз предметов технического снабжения и снизила качество аэродромного обслуживания самолетов, а плохая видимость сильно ограничила использование воздушного транспорта. С большим трудом обеспечивалось и снабжение продовольствием».

Другие на первый план ставят «генерала Мороза», «необычайную суровость» русской зимы, которая якобы сковывала действия гитлеровских авиационных, танковых и других соединений на фронте.

У. Черчилль в своих мемуарах писал: «...Главное наступление в центре, начатое 4 декабря, полностью провалилось. Это было вызвано не только упорным сопротивлением гарнизона и жителей города, но и установившимися к этому времени сильными морозами. Автоматическое оружие не действовало. Авиационные и танковые моторы не заводились, а германские солдаты, не имевшие достаточно теплого обмундирования, сильно мерзли». Черчиллю поддакивает генерал О. Брэдли. С видом беспристрастного исследователя он пишет: «У ворот Москвы, когда германские армии, казалось, должны были восторжествовать, суровая русская зима неожиданно парализовала германскую военную машину». О «кризисе, возникшем из-за раннего наступления зимы», говорит З. Вестфаль. Другой

УРОК НЕ В ПРОК

ФАЛЬСИФИКАТОРЫ О ПРИЧИНАХ ПОРАЖЕНИЯ ФАШИСТСКОЙ АВИАЦИИ

западногерманский историк фон Бутлар пишет: «Совсем не русская армия, а сам «бог погоды» остановил наступающих, «когда их цель была уже совсем близка». У Г. Фойхтера, редактировавшего в фашистской Германии ряд авиационных журналов, читаем: «Недостаточная «морозоустойчивость» немецкой авиации, особенно в первую зиму войны против Советского Союза, значительно ослабила ее боевую силу и эффективность».

Все эти аргументы не выдерживают критики. Сочинения о 35—40- и даже 50-градусных морозах в первую военную зиму следует полностью отнести к области небылиц. В действительности ничего подобного на европейской части нашей страны не было. По данным Главного управления метеорологической службы, самая низкая температура в 1941 году в подмосковных районах (Серпухов, Кашира, Дмитров, Быково) равнялась в октябре — 8, ноябре — 17, декабре — 30 градусам.

У многих западных авторов в качестве причин, обусловивших разгром гитлеровской авиации, фигурируют необъятные пространства России, растянутость немецких коммуникаций, неточные штабные карты местности, отсутствие на Восточном фронте достаточного количества аэродромов, что увеличивало износ материальной части и т. д. и т. п. Однако географические, климатические и прочие естественные факторы никак нельзя отнести к разряду случайных.

Погодные условия — это такой фактор, который в одинаковой степени влиял на обе воюющие стороны. Советские летчики били фашистов в любое время года: в зимнюю стужу, весеннюю распутицу, осеннюю слякоть.

Не менее широко, чем теория естественных факторов, в западной литературе распространена версия о единоличной вине Гитлера за поражение Германии, а попутно и за разгром фашистской авиации. Впервые этот тезис выдвинул начальник генерального штаба сухопутных войск Германии генерал Ф. Гальдер. Теперь его подхватили и пропагандируют многие буржуазные историки. Даже сборники документов составляются таким образом, чтобы подчеркнуть единоличную ответственность Гитлера за поражение германской армии, авиации и флота.

По мнению У. Морриса (США), Г. Франца-Виллинга (ФРГ) и других, некомпетентное вмешательство в развитие немецкой авиации фюрера, этого, дескать, деспота, дилетанта и фанатика, — привело к качественному отставанию фашистских ВВС. Эшер Ли в числе других причин называет «...необузданность и невежество главнокомандующего...» Г. Фойхтер заявляет, имея в виду Гитлера: «...Один человек на руководящем посту может не только нанести серьезный ущерб такому чувствительному

военному инструменту, которым являются военно-воздушные силы, но даже и полностью парализовать его на продолжительное время».

Гитлера обвиняют также в задержке выпуска реактивных самолетов-истребителей. Он, говорят псевдоисторики, задержал их конструирование. А когда прерванные работы снова начались и испытания подходили к концу, было приказано переделать реактивные истребители в «сверхскоростные бомбардировщики», в «блицбомбардировщики». «...И когда, наконец, самолеты Me-262, Me-163, He-162 с реактивной тягой были введены в действие, они уже ничего не могли изменить в воздушной обстановке». «Слишком поздно», — заявляет В. Баумбах в книге под таким же названием.

Другим «козлом отпущения» за отставание фашистской авиации и ее поражение в войне провозглашен Г. Геринг. По словам западногерманских историков и генералов, «он считал, что война должна быть выиграна тем оружием, с которым начата, и не поддерживал новые изобретения и усовершенствования в области авиации».

Резкой критике подвергает Геринга Г. Гудериан в «Воспоминаниях солдата», которые уже несколько раз переиздавались в ФРГ. «Во время войны, — пишет Гудериан, — действия Геринга были исключительно пагубными... Геринг, каким я знал его после 1943 года, был очень плохо осведомлен или даже совсем не осведомлен о действиях военно-воздушных сил». Неодобрительно отзываются о Геринге начальник штаба военно-воздушных сил В. Крейпе, генералы Г. Румпф, К. Цейтцлер, адмирал К. Ассман и другие.

Несомненно, фашистские главари Гитлер и Геринг допустили немало серьезных просчетов и ошибок в военных вопросах, в том числе в строительстве военно-воздушных сил и руководстве их боевыми действиями. Однако только их ошибками не объяснить ни поражение Германии во второй мировой войне, ни разгрома ее авиации. Идеалистические концепции, фетишизирующие личность, не имеют ничего общего с подлинной наукой.

Советские Вооруженные Силы разгромили гитлеровскую армию в годы второй мировой войны. Советская авиация в ожесточенных воздушных сражениях продемонстрировала свое неизмеримое превосходство над противником во всех отношениях — в техническом оснащении, организационном строительстве, военном искусстве командных кадров, боевом мастерстве, мужестве и отваге летчиков. Это главное!

«Сочинения» о морозах, которые якобы сковали самолеты, танки и другую боевую технику Германии, о «воле случая», о «демоническом характере» фюрера и т. д. и т. п. потребовались буржуазным историкам для того, чтобы в искаженном свете представить силу и мощь советского народа и его Вооруженных Сил, обелить германский генералитет, который верой и правдой служил своему фюреру, доказать, что в новых условиях можно «переиграть» войну, «исправить» «роковые ошибки» минувшей войны, взять реванш за поражение.

Тщетные надежды! Нынешние претенденты на мировое господство не должны забывать, что история сурово наказывает тех, кто пренебрегает ее уроками.

Полковник В. ШУМИХИН,
доктор исторических наук



ДЕСАНТНИКИ

На полях сражений Великой Отечественной безмерной отвагой и мужеством прославились десантные войска. Сегодня на учебных полях действуют их боевые наследники. Действуют дерзко, решительно — это их непреложный закон.

Для победы в трудных и сложных условиях десантник должен в совершенстве владеть всеми приемами ведения современного боя, искусно управлять боевыми машинами, творчески применять тактику.

Воины подразделения коммуниста гвардии старшего лейтенанта Е. Мельника, среди которых много воспитан-

ников авиационных клубов ДОСААФ, трудятся целеустремленно и настойчиво. Пример для них — их командир Е. Мельник, кавалер ордена Красной Звезды.

Специальные тренировки по отработке техники прыжков с парашютом чередуются у десантников со специальными и общефизическими упражнениями, тактическими занятиями на местности.

Часовой «противника» снят, мост захвачен.

Огонь артиллерии.

Тренировка в преодолении препятствия.



Высадка десанта перед атакой.

Гранатометчик гвардии рядовой С. Наприенков.

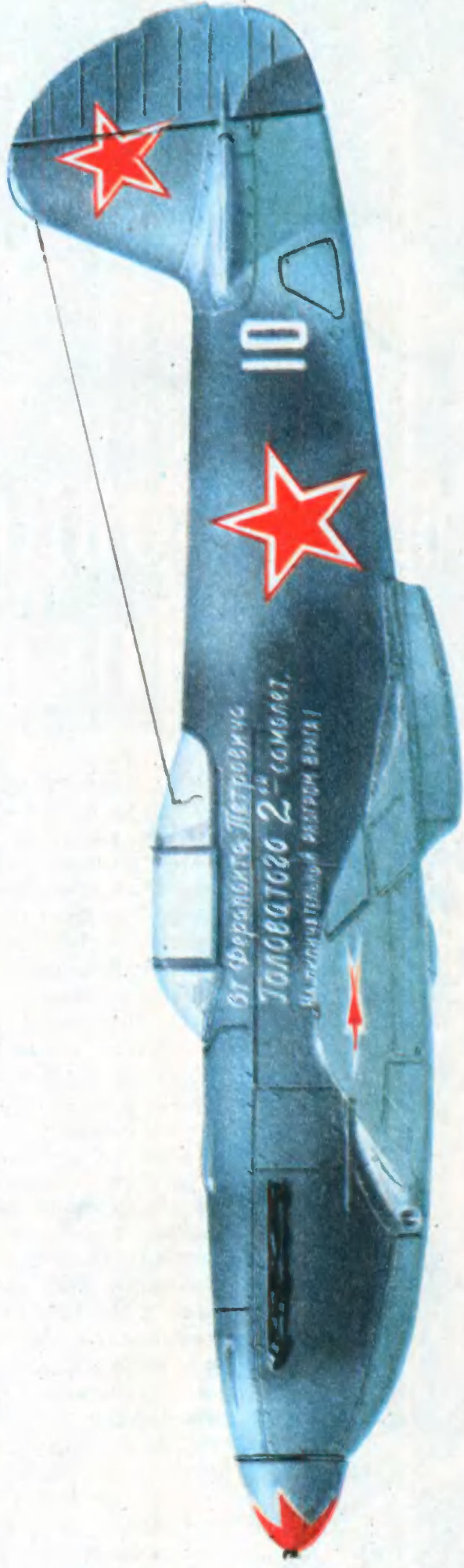
Текст и фото И. Федотова



40-летие
Великой
ПОБЕДЫ

САМОЛЕТЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

Як-3 с двигателем ВК-105ПФ-2. Он был вручен в июне 1944 г. гвардии подполковнику Б. Еремину, заместителю командира 6-й гвардейской истребительной авиадивизии.



Ла-7. Один из самолетов, построенных на средства рабочих г. Горького.



Як-9У с двигателем ВК-107. Один из четырех подаренных коллективом Московского театра имени Е. Вахтангова летчикам 29-го гвардейского авиаполка Герою Советского Союза Ф. Чебукову, Б. Логинову, О. Архирееву и П. Емельянову.



М. Цирков