

бреющим полетом над железной дорогой и — молодец! — справился. Я лично смотрел на него как на заново рожденного. Николай Иванович Новиков (это он шел вслед за Ньютиковым), хотя и не имел «своего» человека на борту, принял решение такое же, как и мы, — идти на высоте вслепую. Не имея фактически связи с землей, он выскочил в район озера Байкал, восстановил ориентировку и пришел в Иркутск».

А затем перелет на приграничный аэродром в Забайкалье, где летчиков ожидали самолеты-истребители И-16 с улучшенным пулеметно-пушечным вооружением. На этих истребителях они улетели в Монголию.

В первых же воздушных боях бывшие советские летчики нанесли ощутимые потери японской авиации. Своевременная переброска в район боевых действий опытных воздушных бойцов помогла изменить фронтовую обстановку в нашу пользу.

Экипаж Голованова продолжал летать и в Забайкалье, и в Монголию. Порой проводил в воздухе по восемнадцать часов в сутки. За образцовое выполнение заданий в период сражений на Халхин-Голе А. Голованову был вручен орден Красного Знамени. Получили награды и члены его экипажа.

Полеты А. Голованова и его товарищей в Монголию занимают особое место в истории авиации. Их огромное значение заключалось в том, что они позволили приобрести ценный опыт слепых полетов тяжелых самолетов на дальние расстояния.

В ноябре 1939 года вспыхнула советско-финская война. Участником ее стал и А. Голованов. Экипаж шеф-пилота привлекали для выполнения особо ответственных заданий. Погода во время военных действий стояла отвратительная: туман, снегопады, густая облачность. Значительную часть полетов приходилось проводить в облаках или над облаками. А это постоянно грозило обледенением, что приносило дополнительные хлопоты. Ставка делалась на приборы да на профессиональное мастерство. Для прокладки маршрутов широко использовали средства радионавигации, работающие радиостанции противника и даже широкоэшелонные как самой Финляндии, так и ее соседей. Поэтому экипаж, совершая полет вслепую, обычно точно выходил на цель и задания выполнял образцово. В дружный и спаянный летный коллектив входили такие мастера своего дела, как второй пилот Михаил Вагапов, бортмеханик Константин Томплон, инженер-радист Николай Байкузов. После финской кампании на груди Голованова появилась вторая награда — орден Ленина.

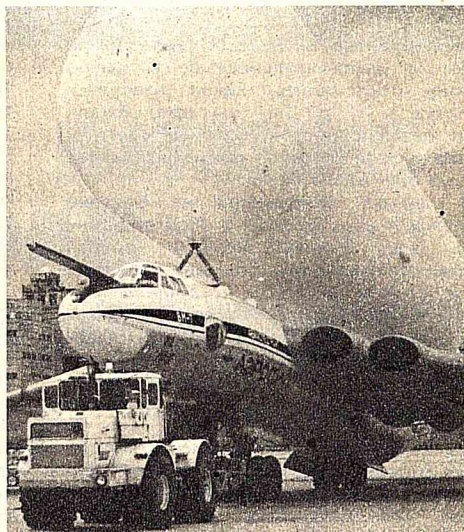
В слепых полетах экипаж Голованова вышел на передовые позиции. Его попросили поделиться опытом, дать советы и рекомендации летчикам по внедрению таких полетов. Ответом явилась статья под названием «Мой авиационный год», опубликованная в журнале «Гражданская авиация» (№ 8 за 1940 год).

«Разрабатывая маршрут по карте, — писал Голованов, — мы прежде всего отмечали наиболее характерные ориентиры. Важно было за что-то «уцепиться», чтобы увереннее идти к намеченной цели. Вылетов, шли точно по курсу и через некоторое время, встретив наме-

Окончание на стр. 16.

СНИМОК НА ОБЛОЖКЕ

МИРНАЯ ПРОФЕССИЯ БОМБАРДИРОВЩИКА



Первый публичный показ самолета ВМ-Т «Атлант» произвел ошеломляющее впечатление не только на простых зрителей, но даже и на авиационных специалистов. Он создан в ОКБ имени В. М. Мясищева на базе бомбардировщика ЗМ, но задачи у этого самолета сугубо мирные — транспортировка крупногабаритных грузов, размещенных вне фюзеляжа.

День 15 ноября 1988 года вошел в историю отечественной и мировой космонавтики как дата первого запуска универсальной ракетно-космической транспортной системы «Энергия—Буран». Этим стартом были начаты летно-конструкторские испытания первого советского многоцветного космического корабля и был подведен итог многолетним усилиям больших коллективов ученых, конструкторов, технологов и других специалистов. Постройка основных блоков системы ракеты-носителя «Энергия» и орбитального корабля «Буран» производилась на заводах, расположенных за несколько тысяч километров от космодрома. Как обеспечить транспортировку отдельных элементов на Байконур? Очевидно, средством доставки мог быть только воздушный транспорт, ведь диаметр центрального бака ракеты-носителя составляет восемь, а длина — 40 метров! Никакие железнодорожные платформы, автомобильные средства или водный транспорт не в состоянии были доставить за тысячи километров уникальный груз столь больших габаритов.

Для ускорения темпов разработки, постройки и испытаний самолета-носителя коллектив ОКБ, который возглавлял в то время В. А. Федотов, и пошел по пути модификации строившегося в свое время серийного бомбардировщика ЗМ, первый полет которого состоялся в 1956 году. Была проведена большая доработка ряда узлов и агрегатов самолета, применены более мощные двигатели, усовершенствована гидросистема, обеспечена устойчивость тонкостенных оболочек блоков ракеты-носителя.

В результате коллектив экспериментального машиностроительного завода имени В. М. Мясищева, задумав первоначально лишь модернизировать серийный самолет, создал практически новую машину. Ей было присвоено обозначение ВМ-Т, а впоследствии у самолета появилось и собственное имя — «Атлант».

Было разработано пять полетных конфигураций самолета-носителя «Атлант» для различных грузов. По сути дела, каждая конфигурация представляла собой новый самолет, так как при изменении конфигурации менялись масса, динамические и летно-технические характеристики.

Сейчас ВМ-Т «Атлант» продолжает нести службу в фирме «Авиаспецтранс».

К. УДАЛОВ,
журналист

Фото В. ГРЕБНЕВА.