

Вестник Героев

№ 33
8
2012

СОВЕТСКОГО СОЮЗА, РОССИИ И СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

100-летие военной авиации России!



Легендарный русский летчик штабс-капитан Нестеров, погибший в Первой Мировой войне

«Из бескрайних просторов России появлялись особые типы людей. Сколько же у этих русских характерности, какое ошеломляющее разнообразие ярко выраженных типажей!» (Из французской книги («В небе»). 1910 год)

«ОНИ
БЫЛИ
ПЕРВЫМИ!»

стр. 8



Герой России
П.С. ДЕЙНЕКИН
«Все еще вперед!»

стр. 14



Герой Советского
Союза

В.Е. ПАВЛОВ
«Все вернется
на круги своя!»

стр. 20



С.А. МИКОЯНУ
- 90 лет!

стр. 26



«Взлетная полоса
конструктора
Г.В. НОВОЖИЛОВА»

стр. 28



ГЛАВНАЯ ТЕМА

Развитие боевой авиации – важнейшее направление военной политики и модернизации Вооруженных Сил страны!



Мы по праву гордимся славной, героической историей отечественной боевой авиации, именами смелых, мужественных, по-настоящему талантливых людей, чья жизнь была связана со становлением ВВС страны – Н.Е. Жуковского, А.Ф. Можайского, С.В. Ильюшина, А.Н. Туполева, А.Н. Нестерова, В.П. Чкалова, И.Н. Кожедуба, И.Н. Покрышкина, многих других достойных сынов нашего Отечества!

Именно в России впервые появились асы высшего пилотажа и полярные авиаотряды, были разработаны легендар-

ные истребители, штурмовики и бомбардировщики, обеспечившие превосходство отечественных ВВС в годы Второй мировой войны. И, конечно, успехи нашей авиации позволили осуществить дерзновенную мечту всего человечества о полете в космос, о покорении Вселенной.

Сегодня развитие боевой авиации – важнейшее направление военной политики, модернизации Вооруженных Сил страны.

Государство уделяет приоритетное внимание подготовке высококлассных специалистов, значимой исследователь-

ской работе, оснащению ВВС самыми современными образцами техники.

Уверен, что отечественные ВВС будут и в дальнейшем успешно решать поставленные задачи, вносить весомый вклад в укрепление обороноспособности и национальной безопасности страны, заботиться о сохранении и продолжении замечательных традиций российской авиации!

В.В. ПУТИН
Президент
Российской Федерации
Верховный
Главнокомандующий РФ

КЛУБ ГЕРОЕВ МОСКВЫ и МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

100-летию ВВС России было посвящено торжественное мероприятие, проведенное 19 августа 2012 года - Клубом Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации и полных кавалеров ордена Славы г. Москвы и Московской области, Клубом Заслуженных военных летчиков, летчиков-испытателей и штурманов, Благотворительным Фондом «Гордость Отечества», совместно с Российской Ассоциацией Героев и Московским Домом Ветеранов Войн и Вооружённых Сил.

Мероприятие проведено при поддержке Правительства города Москвы в лице Комитета общественных связей, Департамента культуры, Департамента образования, Департамента социальной защиты населения и Московской городской Думы.

Торжественное мероприятие состоялось в концертном зале Московского Дома Ветеранов Войн и Вооружённых Сил. Перед входом в здание гостей встречал военный духовой оркестр. В холле гостей ожидали фотокорреспонденты и журналисты. Цвет Российской военной авиации собрался в этот день в великолепном здании Дома ветеранов. Интервью, фотосессия, радостные возгласы при встрече старых друзей, золотые звезды на груди и погонах. И восхищенные взгляды молодежи от встречи с живыми легендами!

Открылась торжественная встреча документальным фильмом об истории ВВС России. Председатель Клуба заслуженных военных летчиков, летчиков-испытателей и штурманов генерал-полковник авиации Н.И. Москвитин и Председатель Клуба Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации и полных кавалеров ордена Славы Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Н.Т. Антошкин поздравили гостей с праздником. Среди почетных гостей были летчики, летчики-космонавты, штурманы, авиаконструкторы, многие из них в звании «Заслуженный военный летчик СССР», «Заслуженный летчик России», «Герой Советского Союза» и



А.И. Попов (Правительство г. Москвы) и Герой Советского Союза Н.Т. Антошкин



Надежда Африканова и Дмитрий Дунаев



Генерал-полковник авиации Н.И. Москвитин

«Герой Российской Федерации».

В праздничном концерте звучали любимые песни летчиков и о летчиках. Каждое исполнение сопровождалось видеороликами из документальных или художественных фильмов, детские и фольклорные номера – красочными лубочными картинками и анимацией (видеоформление Станислава Басановича). Логически выстроенный сценарий концерта, видеоформление, музыка, свет,

любимые песни в исполнении народных и заслуженных артистов России, молодых исполнителей и Академического Ансамбля песни и пляски Российской Армии имени А.В. Александрова, создали ту неповторимую атмосферу, в которой 2 часа действия прошли как один миг.

Мощным исполнением «Стальной эскадрильи» ансамблем популярной народной музыки «Чибатуха» под руководством Заслуженной артистки России

Светланы Рыбалченко и трогательной песней о военных летчиках «Фронтовые подружки» в исполнении Елены Суриной был открыт концерт. В сопровождении документальной кинохроники и фотографий военных летчиц белорусский певец Александр Федосенко исполнил одну из любимых песен наших ветеранов «Как много девушек хороших» из репертуара Леонида Утесова.

Специально к этому мероприятию в

честь советских и французских летчиков легендарного авиаполка «Нормандия-Неман» молодая певица Анна Кубанова подготовила песню «Non Je Ne Regrette Rien» из репертуара французской певицы Эдит Пиаф. Маленький музыкальный спектакль в исполнении Анны Кубановой оставил незабываемое впечатление: хрупкая девушка в черном французском платье, проникновенный голос, абсолютное вхождение в образ. А на экране – хрупкая Эдит Пиаф в таком же черном платье...

В честь военных летчиков, ковавших Великую Победу, прозвучал «Вальс Победы» композитора Дмитрия Дунаева в исполнении автора и великолепного Театра танца «Щелкунчик». Полюбившийся зрителям хореографический ансамбль «Щелкунчик» - победители финального телевизионного конкурса «Минута Славы».

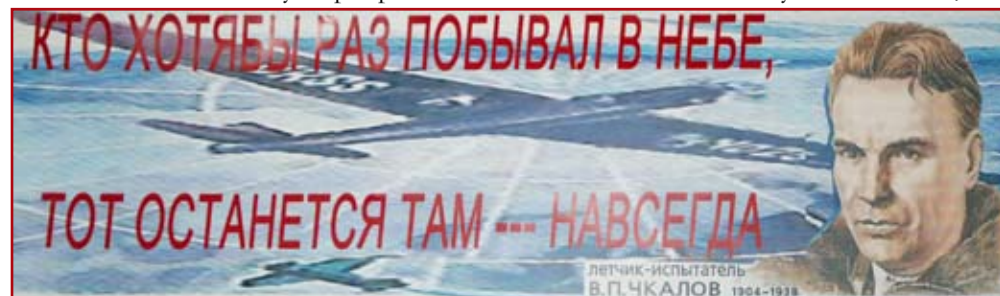
Отменив другие запланированные выступления, Народный артист России Вадим Тирон приехал из Твери поздравить летчиков. И, безусловно, порадовал зрителей поразительной красотой баритоном, песней А. Пахмутовой и Н. Добронравова «Обнимая небо» и народной песней «Выйду на улицу».

Нашим прославленным летчикам-космонавтам были посвящены стихи и песни «Гагаринская», «И на Марсе будут яблони цвести».

Военным летчикам, выполнявшим свой интернациональный долг, принявшим участие в спасательных операциях, ликвидаторам последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС была посвящена премьера песни «На страже» композитора Константина Дмитриева в исполнении автора. Блестящая премьера песни «Гусары. Витязи. Стрижи» композитора, Заслуженного артиста России Дмитрия Дунаева сопровождалась уникальными видеоклипами показательных полетов с МАКСа пилотажных групп «Небесные гусары», «Витязи», «Стрижи». Выступление солиста Центра оперного пения Галины Вишневской Виталия Атюшева было посвящено отечественным авиаконструкторам и

летчикам-испытателям.

В зрительном зале были и женщины – верные, любящие спутницы жизни наших замечательных военных летчиков. Для них Андрей Ломакин исполнил песни «Благодарю тебя» из репертуара Муслима Магомаева и «Городские цветы». А затем на первых аккордах знаменитой и всегда популярной песни «Bessame Mucho», написанной в 1941 году шестнадцатилетней Консуэло Веласкес, на





сцену к Андрею вышла Аня Кубанова. И снова спектакль, яркий, страстный Гимн Любви! Дуэт покидал сцену под бурные аплодисменты и крики «браво».

Великолепный музыкальный подарок зрителям преподнесла группа «Ярилов Зной», исполнив частушки о летчиках и песни собственного сочинения.

Апофеозом концерта стало выступление любимого во всем мире Академического Ансамбля песни и пляски Российской Армии имени А.В. Александрова. В программу Ансамбль включил песни «Смуглянка», «Мы, друзья, перелетные птицы», «Пора в путь дорогу»,

Всем известно: летчики народ веселый. И Николай Тимофеевич Антошкин – главный инициатор и вдохновитель этого мероприятия, «выдал на-гора» многочисленные юмористические цитаты. Тут-то и пригодились роскошные мраморные колонны зала: художники подготовили и разместили между колоннами плакаты с этими цитатами в сопровождении юмористических рисунков.

Гостей встречали хлебом-солью, точнее специально для этого праздника испеченными караваемми. На этом традиции не закончились. Какие же авиационные посиделки без блинов?!



П.А. Служай получил ценный подарок

Помните знаменитую сцену из фильма «Небесный тихоход» с выносом блинов? Именно после этого короткого отрывка из фильма и вынесли блины – горячие, румяные, такие, как мы в России любим. И естественно, прозвучала песня «Потому что мы пилоты». Ансамбль «Чибатуха», исполнивший эту песню, порадовал еще гостей русскими народными и цыганскими песнями и романсами. А когда они запели частушки о летчиках, к микрофонам потянулись сами летчики и женщины из секции вдов Героев. Музыкальную «дуэль» между мужчинами и женщинами примирил, т.е. пропел

Николай Тимофеевич Антошкин: **«На частушки я отвечу/ За столами – наливай/ Выпьем, летчики, за встречу/ Юбилей у нас – гуляй!»**

В честь столетия ВВС России были вручены награды – общественный орден «Гордость России» Дважды Герою Советского Союза **Савицкой С.Е.**, Заслуженному военному летчику СССР **Москвитилеву Н.И.**, Заслуженному военному летчику СССР **Андрееву В. П.**

Награды были вручены Дважды Герою Советского Союза **Губареву А.А.**, Героям Советского Союза **Манакову Г.М.**, **Мосолову Г.К.**, **Тюрюмину А.М.**,



Н.Т. Антошкин и секция вдов Героев Отечества



Выступили Герои Советского Союза Г.К. Мосолова

«Главное, ребята, сердцем не стареть», пляску «Приглашение к танцу». В финале Ансамбль исполнил «Марш авиаторов» вместе со всеми участниками праздничного концерта.

После окончания концерта гости и участники направилась в Культурный Центр Вооруженных Сил РФ через Екатерининский парк – излюбленное место отдыха москвичей. Великолепная погода, прекрасное настроение, обмен впечатлениями, предчувствие приятных сюрпризов – праздник продолжается!

Культурный Центр ВС РФ размещен в ансамбле зданий, отнесенным к памятникам архитектуры второй половины XVIII – начала XIX вв., находящихся под охраной государства. Краснознаменный зал встретил гостей во всем своем великолепии гирляндами цветов и празднично украшенными сценой и столами.



Васильеву А.И., Баясникову А.М., Малайшеву И.Е. и Герою Российской Федерации **Дежурову В.Н.**

В честь награжденных прозвучал гимн «Россия – вечная держава»!

В этот день было много песен и танцев, премьер и новых имен, веселых шуток, тостов и цветов. Гости и участники получили памятные подарки. Но был еще один общий подарок – торт: произведение кондитерского искусства, с цветной картой России, военным самолетом, свечами и текстом **«100 ЛЕТ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫМ СИЛАМ РОССИИ!»**

Есть такая традиция: с юбилеем поздравлять в течение года. С праздником ВАС, ЛЕТЧИКИ! С праздником, РОССИЯ!

Надежда АФРИКАНОВА



«ВЕРШИНА ГЕРОЕВ ОТЕЧЕСТВА!»



В течение 2012 г. Фонд «Право-порядок-Щит» совместно с Департаментом образования Москвы реализовал несколько патриотических проектов. Одним из наиболее ярких можно считать проведение героико-патриотической акции «Мы помним!», которая прошла с 20 по 31 августа в Приэльбрусье. Данный проект был осуществлен совместно с «Московским центром физического, военно-патриотического и гражданского воспитания обучающихся и студентов профессионального образования» под руководством директора Центра, Олимпийского чемпиона – **А.В. Федюкина**.

Акция «Мы помним» была проведена с участием Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации, участников Фонда и студентов колледжей и посвящена: 20-летию учреждения звания «Герой Российской Федерации», «70-летию освобождения Кавказа

от немецко-фашистских захватчиков» и «75-летию легендарного перелета экипажа В. Чкалова через Северный полюс в Америку».

Старт патриотическим акциям в Приэльбрусье был положен еще в марте 2007 г., в УСК «Дружба», где проходила встреча Героев Отечества, организованная Фондом «Правопорядок-Щит» и «Российской Ассоциацией Героев», в честь 15-летия учреждения звания «Герой Российской Федерации».

На данном мероприятии президент «Российской Ассоциации Героев» Герой России **В.А. Шаманов** вручил сотруднику Фонда и руководителю экспедиции на Эльбрус **И.Д. Дружинину** памятный знак в честь 15-летия учреждения звания Героя Российской Федерации для закрепления на высшую точку России и Европы (5642 м).

После успешно проведенной экспедиции на Эльбрус возникла идея наименования

одной из вершин в Приэльбрусье – «Вершина Героев Отечества». Геройское сообщество страны поддержало такую идею! Началась долгая и кропотливая подготовка к ее реализации **25 августа 2012 г.** под руководством Начальника Центра подготовки космонавтов им. Ю.А. Гагарина, Героя Советского Союза, Героя Российской Федерации (Золотая Звезда № 1) **С.К. Крикалева** и доцента Военной академии им. М.В. Фрунзе, Героя Российской Федерации **А.В. Саманкова** успешно осуществлено восхождение группы студентов «Московского центра физического, военно-патриотического и гражданского воспитания» на расположенную вблизи горы Эльбрус безымянную вершину (3070 м), на которой был установлен памятный знак – «**Вершина Героев Отечества!**» Теперь вершине будет присвоено это название!!!

По маршруту следования представителей

экспедиции (Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Нальчик – Тырныуз) были проведены встречи Героев Отечества, проживающих в этих городах, с учащейся молодежью, возложены цветы у памятных мест в городах воинской Славы и у мест захоронений.

В г. Воронеже акцию приветствовал руководитель регионального отделения «Российской Ассоциации Героев», Герой Советского Союза **Н.И. Малышев**.

В г. Ростов-на-Дону в присутствии представителей администрации города к вечному огню на пл. Карла Маркса возложили цветы представители патриотических объединений и руководитель регионального отделения «Российской Ассоциации Героев», Герой Российской Федерации, генерал-лейтенант **Г.К. Хоперсков**.

В городах Нальчик и Тырныуз, в Приэльбрусье Кабардино-Балкарской республи-



20 марта 2007 г. - Президент «Российской Ассоциации Героев» Герой России В. Шаманов только что вручил И. Дружинину памятный знак



Начальник Центра подготовки космонавтов им. Ю.А. Гагарина, Герой Советского Союза, Герой России (Золотая Звезда № 1) С.К. Крикалев дает согласие стать руководителем экспедиции в Приэльбрусье на Вершину Героев Отечества



И. Дружинин с вице-президентом «Российской Ассоциации Героев» Героем Советского Союза А.П. Соляновым



31 июля 2012 года. Последние наставления ветеранов и Героев Отечества. На совещании, организованном МОО «Летное Братство», совместно с Фондом «Правопорядок-Щит» и газетой «Вестник Героев»

ки, посещение мест боев и захоронений советских воинов организовал председатель отделения Фонда «Правопорядок-Щит» в КБР **С.А. Мамуков**. На митинге по случаю открытия «Вершины Героев Отечества», состоявшемся на вершине горы под пиком «Интеркосмос», **С.К. Крикалев** приветствовал молодежь России в лице присутствующих лидеров патриотических объединений следующими словами:

«Сейчас, находясь на вершине «Героев Отечества», в прямой видимости от горы счастья – Минги Тау (Эльбрус на балкарском языке), испытываешь истинное восхищение и восторг, а ведь в процессе многосуточных экспедиций в космическом пространстве из иллюминатора космического корабля многократно в течение суток любовался красотой Эльбруса, и сейчас рад находиться с вами, парни, т.к. сегодня произошло значимое событие в жизни каждого из нас! ... Быть достойными подвигов отцов и дедов – это честь! В ваших руках будущее России! Дерзайте Родину прославить!»

Затем Сергей Крикалев, от лица присутствовавших на вершине патриотов в возрасте от 17 до 22 лет, предоставил слово **Павлу Дружинину** – воспитаннику «Самбо-70», волеводившему в 15-летнем возрасте на западную вершину Эльбруса флаг в честь 50-летия полета в космос Ю.А. Гагарина:

«Для меня большая честь участвовать в героико-патриотических акциях такого рода. Я испытываю чувство гордости за возможность быть помощником руководителя экспедиции «Вершина Героев Отечества!»

После этих слов на «Вершине Героев Отечества» был растянут баннер с фотографией Чкаловского экипажа, символизирующий еще одну победу прославленных летчиков. Так, спустя 75 лет со своего легендарного перелета, они все вместе незримо собрались на «Вершине Героев Отечества». Баннер растянули Сергей Крикалев и Павел Дружинин.

11 сентября 2012 г. на Поклонной горе в зале Скорби и Памяти состоялось возложение цветов, а затем в зале Полководцев – торжественное мероприятие, посвященное подведению итогов патриотической акции «Мы помним!», которую реализовали Фонд «Правопорядок-Щит» и Департамент образования г. Москвы с 21 по 31 августа 2012 года.



В пути по городам Воинской Славы - от Москвы до Тырныуза



20 августа 2012 г. Воронеж. Возложение цветов в рамках акции «Мы - помним!»

В приветственной речи перед собравшимися в Зале Полководцев от «Российской Ассоциации Героев» и «Клуба Героев Москвы и Московской области» выступил генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза **Н.Т. Антошкин**:

«Дорогие друзья, хочу искренне выразить благодарность организаторам, участникам восхождения, поздравить всех Героев... У нас есть день Героев Отечества, у нас есть музей Героев, у нас есть Вершина Героев, в скором будущем будем ожидать от руководителей города и «Дом Героев Отечества», а значит, героизм и патриотизм имеет в нашем городе и нашем государстве продолжение!»

Участник экспедиции, студент московского педагогического колледжа № 10 **В.С. Михайлов** сказал:

«Мы счастливы, что нам представилась возможность участвовать в экспедиции на Кавказе, пообщаться с Героями, узнать много нового о боях на Кавказе воинов различных национальностей. Данное историческое событие должно служить всем нам примером преданности своей родине и образцом настоящего мужества. Благодарим за эту возможность Героев Отечества, организаторов экспедиции.»

Заместитель руководителя Департамента образования Москвы **И.С. Павлов** обратился к присутствующим: «Наличие у человека исторической памяти – гарантия того, что у него есть будущее. У собравшихся здесь, безусловно, есть историческая память. Я поздравляю вас с победой, с преодолением Вершины, дай Бог, чтобы эти вершины вы и дальше могли покорять!»

Депутат Московской городской Думы, Герой Российской Федерации **В.В. Сивко** отметил в своем выступлении:

«Уважаемые участники и организаторы патриотической акции «Мы помним», то, что мы сегодня отмечаем и благодарим тех, кто поднялся на Вершину и вооружил там соответствующие знаки, дорогого стоит. Пусть наши противники на своих картографических чертежах отмечают «Вершину Героев Отечества» как напоминание всем, что Россия была непобедимой и останется таковой!»

Председатель Совета Фонда «Правопорядок-Щит», Герой Российской Федерации **С.И. Шаврин** подвел итог многодневного проекта «Фонда»:

«В России есть люди, с которых нужно брать пример. Уважаемые участники экспедиции, самое главное,



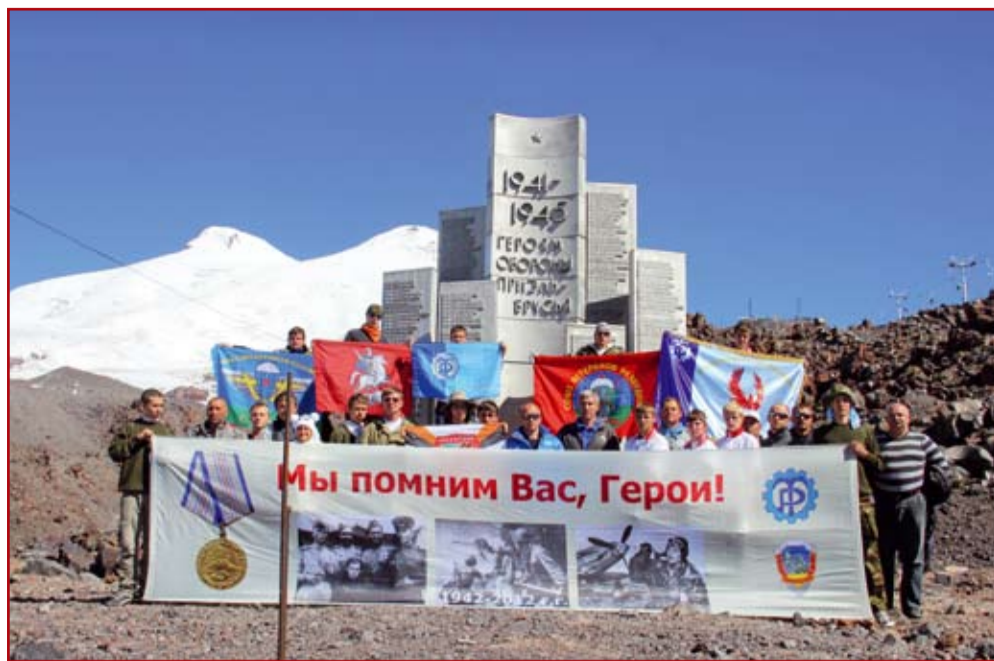
В пути по городам Воинской Славы - от Москвы до Тырныуза. Воронеж - митинг с участием Героев Отечества.



Тырныуаз. 21 августа 2012 г. Акция «Мы - помним!»



Ворота в Кабардино-Балкарию. Акция «Мы-помним!»



Станция МИР. Высота 3150 м. Акция «Мы-помним!»



Зам. руководителя экспедиции - Герой России А. Саманков и руководитель экспедиции - Герой Советского Союза, Герой России С. Крикалев. К Вершине Героев Отечества!



Лидеры молодежных патриотических клубов Москвы

чтобы вы выросли настоящими гражданами великой страны – нашей России». Судя по вашим сегодняшним поступкам, вы на правильном пути. Дорогу осилит идущий, я бы добавил – в правильном направлении. Такие патриотические акции прославляют подвиги наших предков и облагораживают сознание ныне живущих! В добрый путь – удачи вам во всех ваших добрых начинаниях!»

Опыт этого мероприятия позволяет сделать вывод о его несомненной пользе как для его участников из числа студентов колледжей, так и для молодежи России в целом. Организаторы и участники патриотических проектов в 2012 г. с большой признательностью отметили ответственную и заинтересованную работу заместителя руководителя Департамента образования Москвы **И.С. Павлова** и руководителя МЦФВПГВ **А.В. Федюкина**.

В 2013 г. по инициативе Фонда «Право-порядок-Щит» Департамент



образования Москвы запланировал реализовать ряд героико-патриотических программ с участием Героев Отечества, в том числе по организации акций, поездок и экскурсий обучающихся по городам-героям и городам Воинской Славы, местам сражений, в Центр обучения пилотажной группы «Русь» (г. Вязьма), Центр подготовки космонавтов им. Ю.А. Гагарина и, несомненно, в Приэльбрусье, куда, по отзывам побывавших там студентов, – зовут «Вершина Героев».

Руководитель проекта –
Председатель комиссии
по работе с молодежью и спорту
Фонда «Правопорядок-Щит»,
зам. главного редактора газеты
«Вестник Героев»
И.Д. Дружинин



Вид на Эльбрус со стороны «Вершины Героев Отечества». До Вершины 100 метров!



С.К. Крикалев - на разведку!



11 сентября 2012 года. Поклонная гора. Зал Полководцев. Герой России А.Саманков и Герой Советского Союза И.Лезжов

Герой Советского Союза Н. Антошкин



Герои России: С. Харин и С. Шаврин, справа - Герой Советского Союза И.И. Лезжов

11.09.2012 г. Поклонная гора. А.В. Федюкин, И.С. Павлов, Ю.С. Мацуленко



С. Мамуков (представитель Фонда «Правопорядок-Щит» в КБР - слева, Герой России С. Волков и И. Дружинин (с памятным знаком Вершины Героев Отечества)

Герой Советского Союза Н.Т. Антошкин и Депутат Московской Городской Думы Герой России В.В. Сивко



П. Дружинин, участник экспедиции, кмс по Самбо, с памятным знаком - «Вершина Героев Отечества»

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ!



Панкратьев Алексей Васильевич – один из первых военных летчиков – Георгиевских Кавалеров

В этом году отмечается знаменательная юбилейная дата – 100-летие Военно-Воздушных Сил России!

30 июля (12 августа по новому стилю) 1912 г. Император **Николай II** Высочайшим указом повелел сформировать первую авиационную часть России при Главном управлении Генерального штаба, создав этим новый род вооруженных сил – военно-воздушные силы Российской империи – Императорский военно-воздушный флот. **Приказом № 397**, подписанным в тот же день Военным министром, генералом от кавалерии **В.А. Сухомлиновым** все вопросы воздухоплавания и авиации передавались в ведение воздухоплавательной части Главного управления Генштаба. Таким образом, **12 августа 1912 г.** по праву можно считать датой рождения Воздушного Флота России.

В эти дни уместно вспомнить одного из Героев Первой мировой войны, летчика первого выпуска Офицерской Воздухоплавательной Школы, получившего диплом в 1911 г. и ставшего впоследствии единственным из 12-ти офицеров этого выпуска Георгиевским Кавалером.

Алексей Васильевич Панкратьев родился 23 (10 ст. ст.) февраля 1888 г., в селе Грузино Новгородской губернии, в семье потомственного дворянина С.-Петербургской губернии, подполковника Василия Александровича Панкратьева и Александры Николаевны (ур. Животовской). Получив домашнее образование, он был определен в Симбирский кадетский корпус, после окончания которого 30 июня 1906 г. поступил в Николаевское инженерное училище юнкером рядового звания на правах вольноопределяющегося первого разряда.

6 ноября 1906 г. произведен в унтер-офицеры и, закончив третий класс этого училища по первому разряду, Высочайшим

приказом 15 июня 1908 г., произведен в подпоручики с назначением на службу во 2-й Восточно-Сибирский полевой Воздухоплавательный батальон, «где заведовал воздухоплавательным классом и нес наземную службу на привязных круглых и змейковых аэростатах, змеях и совершал свободные полеты на шарах. Работал на аэростатах с артиллерией. В конце 1908 г. временно командирован во 2-й Восточно-Сибирский понтонный батальон, в котором командовал ротой, заведовал подрывным классом и подрывной командой, был адъютантом, заведовал складной лавочкой, хлебопекарней, руководил понтонными занятиями роты, построил несколько временных мостов, провел горную дорогу в м. Березово в Забайкалье, руководил и вел работу по урегулированию течения р. Березовки, участвовал в маневрах, в полевых научных-тактических, обозначениях границ и пр., топографических работ, вел занятия с офицерами другого рода оружия и пр. Осенью 1909 г. был командирован в Учебный Воздухоплавательный парк, в котором нес подъемную службу, совершал свободные полеты, летал на управляемых аэростатах в индивидуальном обучении и помощником командира и летал пассажиром на самолетах. По окончании курса Офицерского Класса Учебного Воздухоплавательного парка по первому разряду (10 авг. 1910 г.), выпущен в Брест-Литовский Воздухоплавательный батальон, в котором командовал ротой, нес подъемную службу на привязных аэростатах, совершал свободные полеты, летал на управляемом аэростате. Заведовал моторным классом. Кроме того выполнял целый ряд поручений по специальности – штаб-доклады, руководил работами подыскания и оборудования аэродрома в г. Варшаве и т.п. Участвовал в проведении аэрографии на маневрах».

16 апреля 1911 г. А.В. Панкратьев был командирован в Офицерскую Воздухоплавательную Школу (ОВШ) в г. Гатчина. Инструкторами Панкратьева были одни из первых пионеров авиации и воздухоплавания С.А. Ульянин, Г.Г. Горшков и Е.В. Руднев. И уже в начале мая 1911 г. поручик Панкратьев совершил свой первый самостоятельный полет на аэроплане.

В сентябре 1911 г. он блестяще, по первому разряду окончил курс обучения во временном авиационном отделе Петербургской ОВШ со званием военного летчика и был оставлен в качестве летчика-инструктора при Гатчинском авиационном отделе ОВШ. Среди учеников школы были известные впоследствии летчики: **П.Н. Нестеров, А.А. Казаков, Е.Н. Крутень, Я.И. Нагурский**, Герой Советского Союза **М.С. Бабушкин**, выдающийся конструктор **К.А. Калинин** и др. 22 ноября (9 ст. ст.) 1911 г. на Гатчинском аэродроме А.В. Панкратьев вместе с радиоинженером подполковником Д.М. Соколовым провел первые в мире летные испытания установленной на «Фармане IV» радиостанции с радиопередачей с самолета на землю. Аппаратура состояла из закрепленного на груди передатчика, отдельного приемника и установленного под сиде-

нием электромотора. Антенной служил спущенный с хвоста самолета оголенный провод длиной 35 м., заканчивавшийся металлическим кругом метрового диаметра. Общий вес системы составлял около 30 кг.

О том, как Панкратьев самозабвенно работал на этой ниве, оставил небольшое зарисовку его товарище по школе Бошенятов: *«Два года инструкторства в школе – в диких российских условиях. Вывозка учеников на так называемом «переднем месте» – чрезвычайный, постоянный риск для инструктора. Общій отзыв: необыкновенная выдержка, тонкое понимание способностей каждого ученика, умение передать выводы своего богатого опыта, нежное братское отношение к ученику, долгая продуманная подготовительная работа с каждым, сравнительно с параллельными группами поздний выпуск ученика в самостоятельный полет. Зато ученики Панкратьева по окончании школы – лучшие летчики»*.

За время пребывания в Гатчинской школе инструктором обучил полетам на самолетах около 50-ти человек, вел теоретические занятия по специальности.

19 июля 1923 г. газета «Правда» писала: *«В этот период в авиационный отдел школы пришел Пётр Нестеров. Панкратьев был первым учителем, инструктором-летчиком выдающегося русского военного летчика Петра Нестерова. Он совершил с ним первые полеты и по достоинству оценил талант будущего летчика-новатора»*.

Панкратьев проявил себя как один из лучших методистов летного обучения и новаторов в выработке теории и практики применения авиации в военных целях. «Всего налетано с 1911 по 1914 г. включительно – 1000 часов на аэропланах «Фарман» и «Ньюпор».

«В 1912 г. произвел первые опыты в России по сбрасыванию с самолета донесений, в январе 1914 г. производил первые в России опыты по стрельбе из пулемета с самолета. Производил в России первые опыты ночных полетов на самолетах с фарами на салазке и без освещения, вел на самолетах целый ряд разнообразных испытаний в полетах. Постоянно работал по всевозможным вопросам Воздушного Флота – организации, снабжения, технического усовершенствования, теоретического обучения личного состава.»

Война с Германией потребовала экстренного освоения и отработки боевого применения первого в мире тяжелого 4-х моторного воздушного корабля «Илья Муромец», конструктором которого был И.И. Сикорский.

В качестве командиров первых военных «Муромцев» были допущены только лучшие летчики-инструкторы Гатчинской школы. А.В. Панкратьев принял командование отрядом корабля «Илья Муромец» номер два, одновременно командуя с середины 1915 г. I-м отрядом Воздушных Кораблей «Илья Муромец» и в ходе войны снискал известность высокоэффективными разведками, бомбардировками, воздушными боями, совершив ряд подвигов и заслужив высокую оценку командования: многочисленные благодарности, ордена и воинские звания.

Вот как описал в ноябре 1920 г. этот период сам Игорь Иванович Сикорский:

«Первые месяцы войны «Муромцы» не участвовали в боях, но зато спешно производилось обучение полетам будущих командиров, а также работы по созданию воздушного корабля нового типа, специально приспособленного для полетов в военных условиях.

Новый тип «Илья Муромца» был построен необыкновенно скоро. В начале октября 1914 г. было получено разрешение на постройку аппарата и были начаты рабочие чертежи. Когда главные чертежи были выполнены, началась постройка аппарата.

Новый воздушный корабль был закончен на заводе, затем разобран, перевезен на аэродром, собран, отрегулирован, были поставлены и испытаны двигатели, и, наконец, корабль поднялся на воздух. Это было в конце ноября 1914 г., т.е. через 7 недель после начала заготовки чертежей. Новый воздушный корабль дал значительно лучшие результаты. Он летал быстрее и мог подниматься на 3½ версты высоты, что

было вполне достаточно по военным условиям того времени.

В конце декабря 1914 г. готовые к тому времени воздушные корабли, а также и летчики и команда их, прибыли в местечко Яблонну, в 15 верстах от Варшавы, откуда должна была начаться работа вновь созданной Эскадры Воздушных Кораблей. Начальником эскадры был М.В. Шидловский, сделавший так много для осуществления в России этих аппаратов. Боевые полеты начались в середине февраля 1915 г. и сразу выяснили достоинства этих воздушных кораблей. Первые полеты были произведены для разведки и разрушения мостов в тылу германских войск. В дальнейшем был произведен целый ряд весьма успешных налетов на железнодорожные станции в Восточной Пруссии: Нейденбург, Виленберг, Сольдау и другие. Во многих случаях воздушным кораблям удавалось повредить железнодорожное сообщение в тылу неприятеля, благодаря чему затруднялся подвоз снарядов, несколько раз удавалось взрывать пороховые склады и два раза даже целые поезда со снарядами. Таким образом, было уничтожено огромное количество пороха и снарядов, находившихся в ближайшем тылу неприятельских войск, и жизнь русских солдат была сохранена сотнями, вернее, тысячами. Кроме этой работы, Воздушные Корабли исполняли еще другую, не менее важную. Они производили разведку в тылу неприятеля и много раз привозили точные и крайне важные сведения. Во многих случаях им удавалось обнаружить и сфотографировать расположение неприятельских батарей, благодаря чему русская артиллерия могла привести их к молчанию. Во многих других случаях Воздушные Корабли доставляли ценные и важные сведения о передвижении неприятельских войск, помогая этим русской армии, предупреждая отдельные части о грозящей опасности.

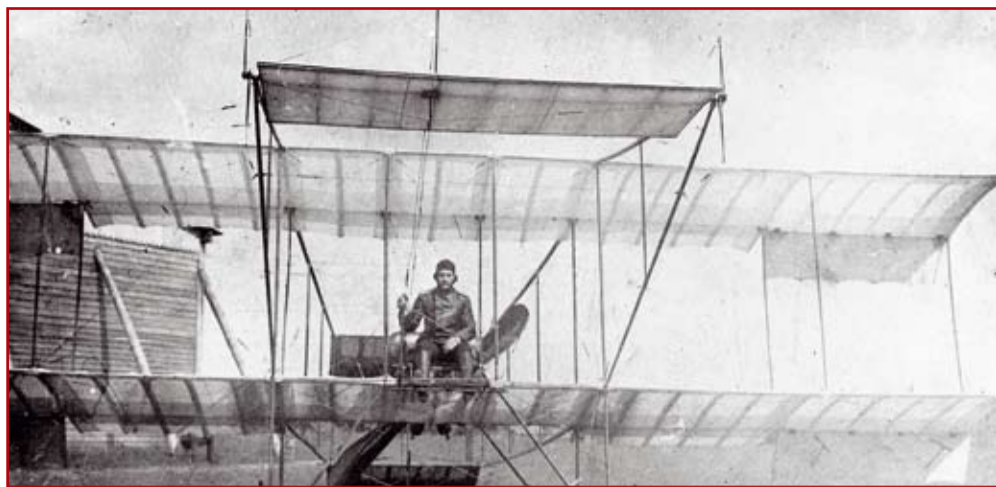
О том, какую пользу приносили «Илья Муромцы» русской армии, можно судить, например, из следующего приказа по 7-й ар-



1913 г. Инструктора Гатчинской школы



Панкратьев-В.А. с сыновьями (слева - Александр, справа - Алексей)



1911 г. Гатчина. Панкратьев на «Фармане IV»

мии о награждении Георгиевским крестом, т.е. высшей боевой наградой, командира одного из Воздушных Кораблей.

Начальник 1-го боевого отряда эскадры Воздушных Кораблей и Командир Воздушного Корабля «Илья Муромец II», военный летчик Алексей ПАНКРАТЬЕВ, за то, что во время полетов 4, 5, 25 и 26 мая 1916 года, произведя воздушные разведки в районе Язловец – Бучач, лично управляя кораблем с явной опасностью для жизни от сильного артиллерийского огня противника, добыл точные сведения о числе и расположении неприятельских батарей и переправ через реку Стрыпу. Во время боя 25-го мая 1916 года в районе Язловец – Русинов выяснил с полной определенностью отсутствие резервов противника, что было нами использовано при развитии дальнейшего успеха.

Сброшенными бомбами, стрелами и пулеметным огнем нанес потери обозам и войскам противника, чем внес в них беспорядок; прямыми попаданиями в м. Язловец вызвал в нем пожары, способствовавшие овладению этим местечком; разрушил полотно железной дороги к западу от станции Бучач, чем была затруднена эвакуация последней; метким пулеметным огнем вынудил к молчанию неприятельскую батарею, обстреливавшую корабль, заставила снизиться аэроплан противника, пытавшийся воспрепятствовать его работе; удачным попаданием бомб в противоаэропланную батарею у станции Бучач последняя была приведена к молчанию. Во время воздушных разведок снял фотографии позиции противника, которыми пользовались наши войска в период боев у местечка Язловец. Вышеописанные действия Штабс-Капитана Панкратьева в значительной мере содействовали успеху операций». Приведенная выдержка дает понятие о том, какую работу производили для русской армии доблестные русские летчики на этих воздушных кораблях.

За всю войну эти аппараты совершили около 400 боевых полетов, причем всего лишь один раз воздушный корабль не вернулся к своим. В этот раз аппарат и его доблестный экипаж погибли в тяжелом бою в воздухе. Во всех остальных случаях воздушные корабли благополучно возвращались домой, иногда с одним и даже двумя подбитыми моторами, сплошь и рядом со многими десятками дыр от неприятельских шрапнелей. Много было и воздушных боев с неприятельскими аэропланами. Кроме упомянутого выше, эскадра не потеряла ни одного корабля в боях, но неприятельских аэропланов было уничтожено около десяти.

Справедливо будет указать, что русские офицеры и солдаты, составлявшие экипажи этих кораблей, равно как и сами «Ильи Муромцы», честно выполнили свой долг перед родиной в это тяжелое, но славное время. Подробно этот период описан в книге С.Н. Никольского «На воздушном корабле». Сергей Николаевич был у Панкратьева помощником, прошел с ним всю Первую мировую войну. Вед дневниковые записи, жил и умер в эмиграции. Благодаря сыну Сергея Никольского – Александру Сергеевичу – «дневниковые записи» были изданы в 2001 г. в России. Эта книга – рассказ о боевой работе второго «Муромца», командиром корабля которого был Алексей Панкратьев.

1916 г. в боевой биографии Алексея Панкратьева стал самым интенсивным. Достаточ-

но сказать, что за этот период он совершил 54 вылета на бомбардирование и разведку. Вот один из боевых полетов в стан врага, отраженный в боевом донесении.

«Донесение о боевом полете 19-го марта 1916 года Воздушного Корабля «Илья Муромец II»

Экипаж: Командир Корабля Штабс-Капитан Панкратьев, Помощник Командира Поручик Фёдоров, Подпоручик Павлов, Ст. унтер-офицер из вольноопределяющихся Панкратьев, старший моторист ст. унтер-офицер Ушаков.

Нагрузка: Бомб 3-х пудовых осколочных – 2 шт., 2-х пудовых осколочных – 4 шт., 1-пудовых – 6 шт., 1-пудовых осколочных – 5 шт., 10-ти фунтовых – 10 шт. Всего 27 шт.

Общий вес 27 пуд. 20 ф. Ящик стрел. Бензина и масла на 3 1/2 часа полёта – 32 пуда. Вооружение: 3 ружья-пулемета Мадсена, патронов 1000 шт., 2 пистолета Маузера, патронов 100 шт.

Задание: произвести бомбометание по складам, станционным постройкам, путям и составам в Монастержиске.

Маршрут: Колодзиевка, Трёмбовля, Осовце, Езержаны, Вычулка, Дубенка, Бариш, Бучач, Тржебуховцы, Чертков, Колодзиевка.

Наибольшая высота: 2400 метров. Продолжительность полёта: 3 ч. 17 мин. Взлет 8 ч. 30 мин. Спуск 11 ч. 47 мин.

Результат разведки: На ст. Езержаны два состава, около ст. Езержаны склады. На ст. Монастержиск три состава. На ст. Монастержиск подходил поезд с запада. По дорогам Монастержиск – Езержаны и Бариш – Бучач двигались обозы.

Результат бомбометания: Сброшено по складам и ст. Монастержиск две трехпудовые, три двухпудовые, пять пудовых и шесть десятифунтовых бомб. Все бомбы попали в пристанционные постройки, пути, вагоны и строения около станции. Видно было, как загорелось большое станционное здание с красной крышей. В ст. Бариш сброшены: одна двухпудовая, одна пудовая, пять пудовых осколочных, четыре десятифунтовых и ящик стрел. Замечены попадания в постройки селения. Бой с неприятельскими аэропланами: во время бомбометания в Монастержиске, когда весь экипаж был занят выбрасыванием бомб, Корабль был атакован одновременно двумя неприятельскими аэропланами типа Фоккер. Первым с Корабля немедленно открыл огонь в открытую дверь Подпоручик Павлов из пулемета Льюис. Сейчас же вслед за ним был открыт огонь Поручиком Фёдоровым из Маузера, ст. ун.-оф. из вольноопределяющихся Панкратьевым из ружья-пулемета

Мадсена с верхней площадки и старшим мотористом ст. ун.-оф. Ушаковым из ружья-пулемета Мадсена в задний люк. Первыми выстрелами неприятельских аэропланов, подошедших к Кораблю с хвоста, были ранены разрывными пулями в руку Поручик Фёдоров и тяжело в ногу ст. ун.-оф. Ушаков, который упал на бомбы; был пробит радиатор мотора номер 3, стойка около мотора номер 3, в двух местах стойка фюзеляжа около пилотского сидения, нижнее стекло против пилотского сидения и в разных местах фюзеляж и крылья (всего более 40 попаданий). Немедленным поворотом Корабля неприятельские аэропланы были выведены из мертвого пространства в хвосте, и сосредоточенным огнем экипажа Корабля один из них был поврежден, потому что вскоре после открытия огня, качаясь, круто пошел на снижение. Поручик Фёдоров, несмотря на рану, продолжал стрелять; от перевязки на Корабле отказался и был перевязан после спуска Корабля через час 40 минут после ранения, ст. ун.-оф. Ушаков до ранения успел выпустить одну обойму, ст. ун.-оф. Ушаков отказался от перевязки, сказав, что важнее стрелять по аэропланам. Вскоре ст. ун.-оф. Ушаков был перевязан ст. ун.-оф. Панкратьевым.

Второй неприятельский аэроплан сопровождал Корабль от Вычулки (западнее Монастержиска) до ст. Тржибуховцы, причем все

время пытался подойти к Кораблю с хвоста, но своевременными поворотами Корабля его держал в сфере обстрела из пулеметов Подпоручика Павлова (у дверей) и вольноопределяющегося ст. ун.-оф. Панкратьева (на верхней площадке). Каждый раз несколько выстрелов с Корабля в моменты сближения принуждали неприятельский аэроплан, обладавший громадной скоростью, уходить; этот маневр повторялся несколько раз в течение времени около 40 минут.

При подходе Корабля к с. Тржибуховцы неприятельский аэроплан улетел по направлению к Монастержиску.

Ст. ун.-оф. Панкратьев, находясь на верхней площадке, замерз, и руки заоченели настолько, что к концу боя не мог сам заряжать пулемет; обоймы в его пулемет вставлял раненный Поручик Фёдоров; он же быстро исправил задержку пулемета Мадсена. Во время боя Поручик Фёдоров, будучи уже ранен, по

моему приказанию сбросил оставшиеся бомбы в с. Барыш и настолько хорошо, что замечены были попадания в здания. Вскоре из-за повреждения неприятельским огнем радиатора мотора номер 3, во избежание порчи, я был вынужден остановить мотор, вследствие чего управление Кораблем во время боя было затруднено.

При проходе позиций около Монастержиска и Бучача Корабль обстреливался усиленным артиллерийским огнем противника. От многих близких разрывов неприятельских снарядов на Корабле ощущались толчки. При проходе позиции на обратном пути высота была около 2000 метров. Корабль был благополучно доведен на аэродром отряда в Колодзиевке. Считаю своим долгом отметить доблестную и самоотверженную работу военных летчиков: Поручика Фёдорова и Подпоручика Павлова и старших унтер-офицеров: вольноопределяющегося Панкратьева и старшего моториста Ушакова.

Подлинный подписал: Командир Корабля Военный Летчик, Штабс-Капитан Панкратьев.»

В этот период времени вместе с Алексеем служил в Эскадре упомянутый в донесении средний брат Александр (1892-1920 г.). Будучи на войне, в октябре 1914 г. он получил серьезное пулевое ранение на вылет в область сердца, и был на излечении в 6-ти месячном отпуске, но, не использовав его до конца, в мае 1915 г. перевелся из 198 запасного батальона в Эскадру Воздушных Кораблей. В июне 1915 г. был произведен в старшие унтер-офицеры, а в 1916 г. – в подпоручики. Принимал участие в полетах вместе с братом Алексеем в 1915–1916 гг., в качестве наблюдателя. 19 марта 1916 г. за означенные боевые подвиги произведен в чин Прапорщика со старшинством.

Имел награды: Георгиевский крест 4 ст., серебряную медаль на Станиславской ленте с надписью «За усердие», Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом, Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом, Св. Анны 3 ст. До августа 1918 г. служил в Эскадре Воздушных Кораблей в Виннице.

2 апреля 1917 г. командир воздушного корабля «Илья Муромец II», военный летчик капитан Панкратьев Алексей Васильевич произведен в подполковники, и том же году был назначен начальником Эскадры Воздушных Кораблей (Э.В.К.) и помощником начальника Э.В.К.

А.В.Панкратьев был награжден орденами: «Св. Георгия 4 ст., Св. Владимира 4 ст. с мечами и бантом, Св. Анны 2 ст. с мечами, Св. Анны 3 ст. с мечами и бантом, Св. Анны 4 ст. с надписью «За храбрость», Св. Станислава 2 ст. с мечами, Св. Станислава 3 ст. с мечами и бантом».

В период февральской революции, обладающий непререкаемым авторитетом среди всех категорий личного состава помощник начальника базировавшейся в Виннице Эскадры Воздушных Кораблей, подполковник А.В. Панкратьев в силу обстоятельств принял на себя командование Эскадрой, а с 5 октября 1917 г. был переведен в Главное



Панкратьев А.В. у корабля.



Июль 1915 г. Группофицеров ЭВК в Лиде. Слева направо: механик Н.В. Сиротин, лейтенант Г.И. Лавров, шт.-капитан А.В. Панкратьев, лейтенант Г.В. Алехнович, шт.-капитан Чечуа, лейтенант А.В. Констенкчик, лейтенант Кжичковский, лейтенант Лукински, механик Кисел, шт.-капитан А.В. Середицкий, И.И. Сикорский, лейтенант Лойко.

управление Воздушного Флота в Петроград.

В условиях полного развала армии, фронта и последовавшей вскоре Октябрьской революции он сделал свой выбор: в отличие от многих офицеров

Эскадры не покинул Родину и отдал ей свой талант летчика и организатора, встав на путь сотрудничества с новой властью. «В октябре 1917 г. был назначен членом комиссии по реорганизации авиационных школ, членом Технической инспекции Главного Управления Военно-Воздушного Флота, а в декабре 1917 г. – Старшим механиком Технической Инспекции Главного Управления Военно-Воздушного флота.

По поручению Всероссийской коллегии по управлению Воздушным Флотом Республики Пократьев стал главным исполнителем ее решения о воссоздании Эскадры Воздушных Кораблей. Вся материальная часть, ценнейшее имущество и специалисты остались на территории самостийной Украины, в Виннице, занятой немцами.

Ценой невероятных организационных усилий ему удалось создать новое соединение тяжелой авиации – Северную Группу Воздушных Кораблей Рабоче-Крестьянской Красной Армии, командующим которой он был назначен в марте 1918 г. По запросу Главного гидрографического управления Пократьев разработал план использования «Муромцев» для полярных экспедиций по исследованию Ледовитого океана и разведке Северного морского пути. Главное гидрографическое управление и Морская коллегия одобрили эту идею. Однако напряженное положение на фронтах Гражданской войны не позволило осуществить этот проект.

Северная Группа ВК была переименована снова в Эскадру Воздушных Кораблей, и потом в Авиагруппу и в апреле 1919 г. получила название Дивизион Воздушных Кораблей (ДВК), которому одновременно отводилась и роль школы тяжелой авиации. Алексей Васильевич стал создателем и начальником учебной части Курсов Специалистов Тяжелой Авиации при ДВК в г. Сарапуле, разработавшим теоретический курс подготовки летчиков, штурманов и других авиаспециалистов, он продолжал преподавать и оставался единственным инструктором по обучению полетам на «Муромцах», подготовив большую группу командиров кораблей. Читал курсы по теории и фотографии.

В октябре 1919 г. А.В. Пократьев вошел в состав Комиссии Дивизиона Воздушных Кораблей под председательством командира Дивизиона В.М. Ремезюка, а уже к марту 1920 г. специалистами и инженерным составом Дивизиона был разработан первый проект первого советского тяжелого самолета, который впоследствии получил свое имя «КОМТА» от названия Комиссии по постройке тяжелых аэропланов (КОМПТА) под руководством профессора Н.Е. Жуковского.

В 1920–1921 гг. Пократьев стал главным исполнителем создания первой в стране воздушной линии Сарапул–Екатеринбург с

применением «Муромцев», лично занимаясь опытной организацией воздушного сообщения, и производил учебные полеты на этой линии, что явилось фактическим зарождением советского Гражданского воздушного флота.

В 1921 г. спроектировал и возглавил Штаб Воздушной Линии Москва–Харьков, принимал участие в разработке в проектировании аналогичных линий: Москва–Ташкент, Москва–Баку и Петроград–Владивосток.

Алексей Васильевич увлек авиацией и подготовил своего младшего брата Николая (1900–1981 г.), тоже посвятившего свою жизнь авиации. Николай Васильевич поступил на военную службу в Дивизион Воздушных Кораблей «Илья Муромец» в декабре 1919 г., а уже в июне 1920 г. окончил курсы специалистов Тяжелой Авиации при ДВК в качестве ученика летчика и допущен к прохождению практического курса обучения полетам на легких аппаратах и воздушном корабле «Илья Муромец». Летом 1920 г., во время учебных полетов, Николай участвовал вместе с братом Алексеем в проведении испытания радиостанции, а в августе того же года в учебных полетах по первой воздушной линии Сарапул–Екатеринбург–Сарапул.

В октябре того же года младший Пократьев совершил первый самостоятельный полет на воздушном корабле «Илья Муромец», а в ноябре уже был назначен на должность Командира 2-го учебного корабля «Илья Муромец». В 1924 г. окончил Высшую школу Воздушной Стрельбы в г. Серпухове, затем Московскую и Севастопольскую Авиашколы. Служил в 57-й Авиационной Эскадри-



Похороны А.В. Пократьева 21.07.1923 г.

лье. В начале Великой Отечественной Войны состоял в авиагруппе Особого Назначения, обороняя Москву, затем занимался подготовкой летного состава. После войны выполнял полеты по освоению Севера. Н.В. Пократьев был награжден: Орденом Ленина, 2-мя Орденами Боевого Красного Знамени и многими медалями. Служил в Дальней и Гражданской авиации. В 1952 г. уволился в запас с присвоением чина полковника.

В декабре 1921 г. Алексей Васильевич назначен Начальником Оперативного Штаба

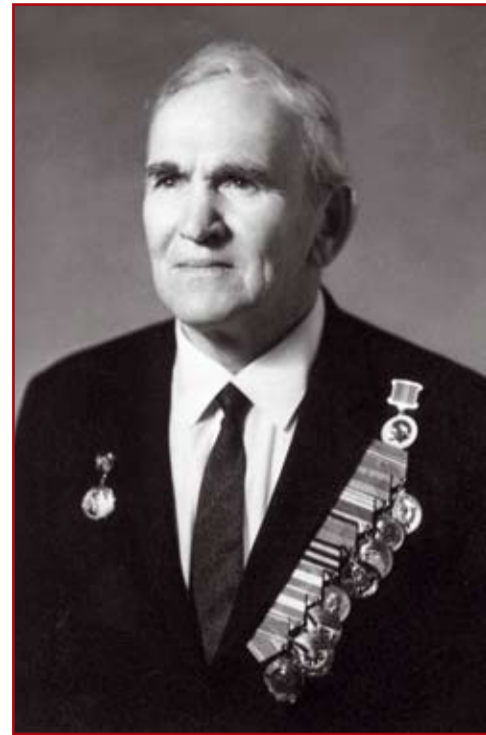
Главвоздухфлота, однако весной 1923 г. вернулся на летную работу в общество гражданского флота «Добролет», совершал неоднократные полеты на самолетах «Виккерс-Вимм», «Юнкерс». Принимал участие в проведении недели «Воздушного Флота» летом 1923 г., осуществляя показательные полеты в качестве пилота с пассажирами на борту: «... полеты прошли успешно, при громадном стечении народа, как на аэродроме, так и вблизи его – в Петровском парке. ...всего за вечер было перевезено свыше полутора паса-жиров. В полетах приняли участие: т.т.

Луначарский, Ньюбольд и известный шлицельбуржец ученый Н.М. Морозов, несмотря на свой преклонный возраст, пожелавший лететь на открытом сидении рядом с капитаном «ВИККЕРСА» т. Пократьевым. Всего на полетах присутствовало более 5 тыс. народу, не меньше скопилось непосредственно вблизи аэродрома, наблюдая над полетами».

И вот однажды восторженные описания полетов москвичей сменились сообщением о гибели Алексея Васильевича Пократьева. Изо дня в день в прессе уточнялись обстоятельства катастрофы, приводились новые подробности.

По рассказам очевидцев это было так: Пократьев совершал тренировочные полеты на «Юнкерс-13». 16-го июля 20 ч. 25 мин. Он поднялся для очередной тренировки на самолете «Юнкерс-13» под названием «Червонец», принадлежавшем обществу «Добролет». Вскоре после взлета отказал мотор и Пократьев вынужден был спускаться на соседнее с аэродромом поле, но ввиду того, что он при посадке задел крылом телеграфный столб, самолет ткнулся носом в землю. При ударе о землю лопнул бак с горючим, бензин попал на горячий работающий еще мотор, пламя в одно мгновение охватило всю машину. Случайно находившийся вблизи авиационный механик

Плотников бросился к аппарату и вытаскивал сначала механика, а потом стал вытаскивать придавленного мотором Пократьева. К месту катастрофы собрались люди. Они стали спасать троих пассажиров-курсантов Академии Воздушного Флота, экипаж. Курсанты отделались небольшими ушибами, механик



Н.В. Пократьев. 1975 г.

чей: и не только тех, кто летал с Пократьевым на многоместном самолете «Виккерс», но и многих других, которые интересовались его полетами и наблюдали их.

Похоронная процессия растянулась через все поле Ходынского аэродрома, сопровождая в последний путь Алексея Васильевича до Братского кладбища во Всевьятском. Его хоронили как летчика: на аэроплане везли гроб, на частях аэроплана несли венки, над процессией реяли аэропланы.

В память о похоронах был снят и затем демонстрировался в кинотеатрах кинофильм, также был снят кинофильм «Орленок» – о трехлетнем сыне А.В. Пократьева – Никите.

«Воздушная Академия взяла на себя воспитание – духовное и материальное его сына – орленка. Чтобы облегчить им эту задачу, «Добролет» пожизненно берет платить семье тов. Пократьева его заработок». «Военная Академия РККА собрала крупную сумму на постройку самолета им. тов. Пократьева».

В Газете «ИЗВЕСТИЯ» от 18 июля 1923 г. была напечатана заметка «Увековечение памяти тов. Пократьева», в которой говорилось что: «Постановлением общего собрания слушателей Военной Академии РККА решено увековечить память безвременно погибшего Красного военного летчика т. Пократьева постройкой самолета его имени; среди слушателей академии уже собрано 30 тысяч рублей».

Многие годы в круглом зале Академии им. Жуковского висел портрет Алексея Васильевича Пократьева.

Вот так оборвалась короткая жизнь полного сил, богатого замыслами человека, смелого талантливого преданного Родине летчика, увлеченного безграничными просторами воздушного океана с его настоящим и будущим.

Впоследствии, в 1939 г., прах Алексея Васильевича был перезахоронен с Братского кладбища на Новосвицкое.

С тех пор, когда А.В. Пократьев стал военным летчиком, прошло сто лет. И волею судеб в 2011 г. члены семьи Пократьевых, все эти годы хранившие память о Алексее Васильевиче, документы и фотографии тех лет, получили возможность встретиться и познакомиться с потомками тех, с кем Алексей Васильевич и его братья – Александр и Николай осваивали полеты на «Илье Муромце», доказывая его успешное применение в воздушном бою и гражданских целях.

Встречи и общение с сыном И.И. Сикорского, Сергеем Игоревичем, и сыном С.Н. Никольского, Александром Сергеевичем, оставили неизгладимое впечатление и стали свидетельством памяти поколений о выдающихся людях, посвятивших себя освоению воздушного пространства.

Никогда не будут преданы забвению доблесть и мужество верных сынов России, настоящих Героев Отечества!

Пократьевы - Павел Николаевич и Наталия Павловна.



Слева - С.И. Сикорский на выставке HeliRussia 2012 (в центре - П.Н. Пократьев с дочерью Наталией)

КРЫЛАТЫЕ ВИТЯЗИ РОССИИ

Первые попытки вести боевые действия в воздушном пространстве относятся к концу XVIII – началу XIX в., когда появились воздушные шары-монгольфьеры. Некоторые изобретатели предлагали Наполеону создать многочисленные эскадры монгольфьеров для вторжения в Англию. Потом аналогичные предложения сыпались Александру I – для борьбы с Наполеоном. К практическим последствиям это не привело, но эксперименты с аэростатами продолжались.

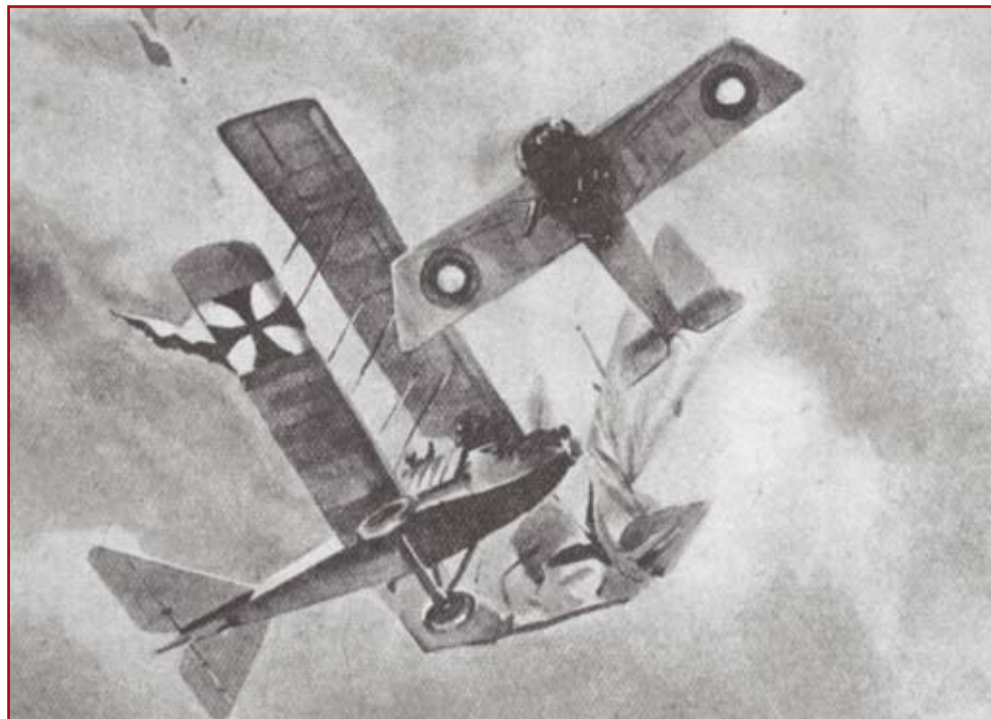
В декабре 1884 г. военный министр России П.С. Ванновский выступил на Военном совете в присутствии царя, затронув вопрос о необходимости создать «кадровую команду аэронавтов». В результате при Главном Инженерном управлении в 1885 г. была сформирована Воздухоплавательная команда под началом поручика Александра Матвеевича Кованько – она состояла из 2 унтер-офицеров и 20 рядовых. Начались первые перелеты, опыты по воздушному фотографированию. В 1887 г. команда была расширена, преобразована в Учебный воздухоплавательный парк. На маневрах 1902–1903 гг. в Красном Селе, Бресте и Вильно воздухоплаватели продемонстрировали возможности воздушной разведки, корректировки артиллерийского огня, после чего было принято решение о создании в армии специальных подразделений. Они приняли участие в русско-японской войне, корректировали огонь наших батарей.

Это дело было совершенно новым, техника развивалась бурно. Появились дирижабли, первые аэропланы. Начинания поддерживали энтузиасты. Одним из них стал генерал от кавалерии Александр Васильевич Каульбарс. В молодости – известный путешественник, обследовавший Тянь-Шань, горные перевалы Хан-Тенгри, совершавший экспедиции по Китаю и Джунгарии и награжденный Золотой медалью Русского географического общества. В 1873 г. он участвовал в походе русских войск через пустыни на Хиву, обследовал устье Амударьи и первым доказал, что она раньше впадала в Каспийское море. В Турецкую проявил себя отличным военачальником, потом был военным министром Болгарии. В качестве командира 2-го Сибирского корпуса отличился в Китайской кампании, разгромив мятежников и взяв Пекин еще до прибытия союзных войск европейских держав. В Японскую командовал армией, выдержав под Мукденом главный удар противника. А в мирные годы был назначен командующим войсками Одесского округа, искренне увлекся авиацией и в 1907 г. основал Одесский аэроклуб, открывший дорогу в небо многим известным летчикам.

В данном направлении работало и правительство. В 1910 г. Учебный воздухоплавательный парк был преобразован в Офицерскую воздухоплавательную школу, ее возглавил тот же самый А.М. Кованько, ставший генерал-майором. С мая 1911 г. школа дислоцировалась в Гатчине, стала не только учебным, но и испытательным центром.

Первое боевое применение самолетов относится к Триполитанской войне: в 1911 г. Италия объявила войну Турции и вторглась в принадлежавшую ей Триполитанию (Ливию). Итальянские аэропланы вели разведку, 1 ноября 1911 г. впервые бомбили отряды противника: арабское ополчение состояло из конницы, и против нее авиация оказалась очень эффективной. А в 1912 г. состоялось «боевое крещение» русских летчиков. Против Турции выступила Балканская лига: Болгария, Сербия, Черногория и Греция. Борьба братьев-славян вызвала огромный энтузиазм в нашей стране (именно тогда родился знаменитый марш Агапкина «Прощание славянки»). На Балканы ехало множество добровольцев, сестер милосердия. Отправился туда и отряд авиаторов. Он успешно сражался в составе болгарской армии, осуществлял разведку и бомбежки турецких войск, хотя бомбы (до 12 кг) еще изготовлялись кустарным способом, самими летчиками и техническим персоналом и бросали их вручную.

Но надвигалась куда более масштабная



война. Претензии на мировое господство предъявила Германия, создала мощный блок с Австро-Венгрией, Османской империей, втянула в него и Болгарию. Противостояла немцам Антанта – союз Франции, Англии, России, Сербии. В исторической литературе внедрился уродливый штамп, будто наша страна оказалась не готовой к Первой мировой войне, будто «отсталая» Россия уступала Западу в технике и вооружении. Этот штамп чисто пропагандистский. Он создавался последующими революционерами (чтобы показать, что не зря свергали царский режим), создавался и иностранцами – принизить вклад русских в войну и преувеличить собственную роль в победах. Факты говорят обратное.

В начале XX в. Россия была одной из самых развитых держав той эпохи, переживала мощнейший экономический подъем. За 50 лет объем промышленного производства вырос в 10–12 раз (за 13 лет накануне Первой мировой войны – втрое). А по некоторым показателям прирост получился просто баснословным. Химическое производство возросло в 48 раз, добыча угля – в 700 раз, нефти – в 1500 раз. Огромная страна покрылась сетью железных дорог, были освоены угольные месторождения Донбасса, нефтепромыслы Баку и Грозного. Россия создала крупнейшую и лучшую в мире нефтеперерабатывающую промышленность. 94% нефти перерабатывалось внутри страны, продукция славилась своим качеством и дешевизной.

Быстро развивалось машиностроение. 63% оборудования средств производства изготовлялось на отечественных предприятиях. Были построены такие гиганты, как Путиловский, Обуховский, Русско-Балтийский заводы, сформировались крупнейшие текстильные центры в Подмоскovie, Иваново-Вознесенске, Лодзи и т.п. Текстильная продукция полностью обеспечивала саму Россию, широко шла на экспорт. Поставки российских тканей и одежды в Китай и Иран превышали западноевропейские. Между 1890 и 1914 гг. объем внешней торговли утроился.

По темпам роста промышленной продукции и производительности труда Россия в начале XX в. вышла на первое место в мире. По объему производства она занимала четвертое, а по доходам на душу населения пятое место

в мире. Впрочем, эти цифры определялись зарубежными исследователями и представляются довольно некорректными, потому что в системы экономики западных держав были включены и их колонии (или, у США, сырьевые придатки). За счет этого обрабатывающая промышленность метрополий получала высокие валовые показатели. Но «души населения» колоний и придатков в расчет не принимались. И если бы, допустим, к жителям Англии добавить население Индии, Бирмы, Египта, Судана и т.д., то реальная цифра «доходов на душу» оказалась бы куда ниже российской.

А уж военная отсталость русских – еще более вопиющая ложь. В области вооружения и техники наша страна уступала только немцам и австрийцам, но они целенаправленно готовились развязать войну в 1914 г. Да и то уступала не по всем параметрам, а западных союзников значительно превосходила. Достаточно сопоставить цифры. В русской дивизии имелось 48 орудий, у немцев – 72, у французов – 36. А всего в русской армии – 7030 орудий (из них 240 тяжелых). Для сравнения: в Германии – 9398 орудий (1300 тяжелых и 996 осадных), в Австро-Венгрии – 4083 (960 тяжелых и 338 осадных), во Франции – 4800 (тяжелых не было вообще). Первые полевые радиостанции, созданные А.С. Поповым и капитаном Троицким, были введены еще в 1900 г., и к 1914 г. во всех корпусах имелись «искровые роты», в полной мере применялась телефонная и телеграфная связь. В российской армии было более 3000 автомобилей, в то время как в германской – лишь 83 штуки. Немцы автотранспорт недооценивали. Русские превосходили противника и в области тактики, обучения личного состава. Использовали передвижение редкими цепями, перебежками. А германские военные в начале войны вышагивали на поле боя, как на параде, в плотных шеренгах, а то и колоннах, держали равнение, шагали в ногу – и падали шеренгами под русской шрапнелью и пулеметным огнем.

Что касается авиации, то в нашей армии насчитывалось 263 самолета и 14 дирижаблей. Велись новейшие разработки. Например, авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский уже создал первые образ-

цы вертолетов, а в 1913 г. по его проектам на Русско-Балтийском заводе был построен многомоторный самолет «Русский витязь». В 1914 г. на его базе родился тяжелый бомбардировщик «Илья Муромец». Создавались и отличные гидропланы конструкции Д.П. Григоровича. Для сравнения: в германской армии имелось 232 самолета и 15 дирижаблей (их еще называли цеппелинами), а во Франции – 156 самолетов и 5 дирижаблей. Когда французскому главнокомандующему Жоффру пытались объяснить, что аэропланы могут быть полезными, он только отмахнулся: «Ну, это для спорта!»

Французская армия вообще пренебрегала разведкой, в том числе авиационной. Считалось, что противник, обнаружив разведку, разгадает планы – лучше ударить на него без оглядки, внезапно, а воля и натиск штыковой атаки обеспечат победу. Из тех же соображений отказывались от артподготовки, а в обороне действовать не учились. Англичане умели воевать лучше, но их сухопутная армия была мизерной, всего шесть дивизий, и техники было мало. Только 24 августа 1914 г., после того, как германские корпуса разгромили французов и англичан в приграничных сражениях и двинулись на Париж, союзное главное командование издало «Записку для всех армий», где говорилось о необходимости артподготовки, указывалось на пагубность использования пехоты в сомкнутых строях, предписывалось окапываться. Обращалось внимание и на авиацию, требовалось наладить воздушную разведку и корректировку огня.

Русские летчики, в отличие от союзных, активно воевали с первого дня войны: самолеты служили средством связи, доставляли приказы и донесения в отдаленные точки, садились и взлетали там, где это казалось невозможным. Вели разведку, попутно бомбили неприятеля – для этого использовались обычные ручные гранаты. Авиация еще не выделялась в отдельный род войск, она входила в технические войска наряду с саперами, связистами, телеграфистами, прожектористами. А первым авиационным военачальником стал уже упоминавшийся генерал Каульбарс. Он состарился, командовать армией или фронтом здоровье не позволяло. Но рвался воевать, и царь ушел его увольнение, назначил начальником авиации Северо-Западного направления (фактически он возглавил руководство авиацией действующей армии).

Совершались и подвиги. Ротмистр Юрков по ошибке совершил посадку на вражеской территории. Но он прекрасно знал немецкий язык и не растерялся. Для германских военных самолеты тоже были редкостью, в системах они не разбирались, и Юрков выдал себя немецкого пилота. Расспросил солдат и их начальников, собрав очень ценные сведения, попросил неприятелей развернуть его аэроплан, помочь ему взлететь. Не только благополучно выкрутился из безнадёжной ситуации, но и доставил командованию важные разведанные.

8 сентября 1914 г. на Юго-Западном фронте прогремело имя Петра Николаевича Нестерова. Летать он начал с 1907 г. – сперва на аэростате и планере, потом на самолете. Совершил ряд рекордных перелетов, впервые стал практиковать на маневрах ночные полеты, ввел крены на вираже. В сентябре 1913 г. выполнил знаменитую «мертвую петлю». За что, кстати, был наказан арестом на 30 суток, но одновременно произведен в штабс-капитаны. На фронте он командовал 11-м авиаотрядом 3-й армии. В очередном полете у г. Жолква он встретил большой австрийский самолет, бомбивший нашу пехоту. «Моран» Нестерова не имел бортового вооружения, и летчик впервые в истории авиации пошел на таран. Сбил противника, но и сам погиб. Посмертно был награжден орденом Св. Георгия IV степени. Между прочим, 30 лет спустя, с того же аэродрома, что и он, вылетал на боевые задания другой выдающийся летчик – А.И. Покрышкин, и дочь Нестерова в знак этой преемственности по-



Военный летчик шт.-кап. П.Н. Нестеров, первый в мире успешно выполнивший мертвую петлю в Киеве 27 августа 1913 года

дарила ему фотографию отца. Город Жолква в советские времена был переименован в Нестеров (теперь он называется Жовква).

Впрочем, отсутствие бортового вооружения было общей бедой во всех странах. Его не имело большинство самолетов того времени. Пилоты, встречаясь в воздухе с противником, поливали друг друга пулями из револьверов, стали брать с собой винтовки. Фронтные требования подтолкнули бурный всплеск технического творчества. Для борьбы с неприятельскими самолетами придумывались самые фантастические способы и приспособления. Допустим, пила на костыле – подлететь вплотную и пилить врагу плоскость. Или тросы с небольшим якорьком – зацепить врага. Или еще круче – привязать на веревке пироксилиновую шашку, поджечь и подвести поближе к машине противника. Подобные средства быстро отпали, но из кустарных изобретений прижились металические стрелы (или просто гвозди), их высыпали из касет или прямо из ящиков, они оказались очень действенными против конницы.

А для борьбы за воздушное пространство все чаще стали использовать пулеметы. Их устанавливали в особой гондоле, на турели или обычном шкворне. Зачастую такие доработки производились прямо на аэродромах. Русские летчики широко пользовались для этого австрийскими и немецкими пулеметами. В Львовском, Гродекском сражениях, Ивангородско-Варшавской и Лодзинской операциях наши войска громили неприятеля в хвост и в гриву, продвигались вперед, и подобных трофеев было предостаточно.

Велись и заводские разработки. На западе появились специальные авиационные пулеметы, стрелявшие через винт. Но они были еще очень несовершенными. Часть пуль рассеивалась лопастями пропеллера или повреждала их, и системы на турели оказывались надежнее. Да и вообще уровень технического развития оставал желать много лучшего. Например, полевые радиостанции хорошо действовали лишь на расстоянии прямой видимости. Для корректировки огня дальнобойной артиллерии пилот наблюдал за разрывами, а потом летел назад, докладывая.

Но в условиях войны техника развивалась стремительно, и воздушные схватки разгорались все жарче. В начале 1915 г. германские летчики взяли дурную моду бомбить русские госпитали и санитарные поезда, невзирая на четкие опознавательные знаки красного креста (по международным нормам бомбить такие цели запрещалось). Неприятеля крепко наказал командир авиаотряда Евграф Николаевич Крутень. Он был учеником Нестерова, впервые совершил «мертвую петлю» на двухместном самолете, а после докладов о безобразиях немецких пилотов постарался разведать, с какого аэродрома действовали нарушители конвенций, и организовал на него ночной групповой налет. Обработал мастерски, так, что на аэродроме остались разве что догорающие обломки.

Примерно в это же время, в феврале 1915 г., в сражениях за Польшу и Пруссию родилась отечественная (и мировая) бомбардировочная авиация. Как уже отмечалось, примитивные бомбежки вручную осуществлялись еще с Триполитанской войны. А в России уже существовали настоящие бомбардировщики, специально созданные для выполнения подобных задач. «Илья Муромец» был четырехмоторным самолетом, способным нести 1,5–1,7 т полезной нагрузки, мог лететь до 5 ч. на высоте 3000 м со скоростью 100–115 км/ч, имел сильное бортовое вооружение:

5–8 пулеметов. Он имел и специальные подвески для бомб, сбрасыватели, прицелы. Экипажу самолета выдавались парашюты Г.Е. Котельникова.

Но... русский Генштаб и военное министерство попали под влияние западных авторитетных мнений. А во Франции, Англии, Германии тяжелые самолеты признавали перспективными. Считалось, что надо производить и внедрять легкие «универсальные» аэропланы – и для разведки, и для связи, и для боя. Немцы задачи бомбардировок возлагали на цеппелины: у них и радиус действия был больше, и грузоподъемность. Но германские теории показали свою полную несостоятель-

ность. Огромные и неуклюжие дирижабли были слишком уязвимыми. Были созданы зенитные орудия, их сбивала даже полевая артиллерия. Для борьбы с дирижаблями пушки стали устанавливать и на самолетах – еще не скорострельные, а обычные. Но промахнуться по таким машинам было трудно.

А в нашей стране преодолеть косные зарубежные установки помог штабс-капитан Георгий Георгиевич Горшков. Он был настоящим энтузиастом «Ильи Муромца», перед войной совершал на этом самолете рекордные перелеты. Неустанно обивал пороги военных ведомств, писал в самые инстанции, и все-таки добился своего. В качестве эксперимента эскадру бомбардировщиков отправили на фронт. Горшков стал ее командиром. Удар по врагу был нанесен 28 февраля 1915 г. Наши самолеты три часа утюжили батареи германской артиллерии, и настолько успешно, что неприятельское командование было в ужасе. Командующий Восточным фронтом Гинденбург и его начальник штаба Людендорф срочно подняли всю свою авиацию, нацелив ее на одну единственную задачу: во что бы то ни стало отыскать аэродром «Муромцев» и уничтожить их. Сделать этого противнику не удалось.

Через месяц Горшков еще раз доказал уникальные возможности тяжелого бомбардировщика. Взял на борт запас бензина, масла, фотоаппараты, наметил ряд важных железнодорожных узлов в глубине террито-



Герои нашего воздушного флота.
1. Перуцкий Григорий, 2. Подполковник Валуевский, 3. Перуцкий Владислав, 4. Штабс-ротмистр Сивостюнов, 5. Штабс-капитан Малицкий, 6. Перуцкий Александр, 7. Штабс-капитан Кузьмичев, 8. Штабс-капитан Арсеньев, 9. Штабс-ротмистр Лавгольц, 10. Перуцкий Марчковский.

рии противника и за четыре часа пролетел 500 км, привезя командование 50 отличных снимков. Результаты говорили сами за себя, и Ставка признала исключительную ценность «Муромцев», вскоре на фронте действовало уже семь отрядов бомбардировщиков, а Горшкову было поручено общее командование ими. Кстати, иностранцы в это время еще бомбили «на глазок», а в нашей стране было принято на вооружение прицельное приспособление штабс-капитана Толмачева, потом появились более совершенные прицелы Тираспольского и Ботезата, Иванова, Гарфа, Лебеденко. В 1915 г. Н.Е. Жуковским была детально разработана теория бомбометания, изложенная в его работе «Бомбометание с аэроплана», и к лету того же года были научно обоснованы типы и конструкции бомб. Началось серийное производство авиабомб ФАБ-16 и ФАБ-82, созданных под руководством В.В. Орановского.

Но России в данный период пришлось туго. Ее успехи на фронтах встревожили не только противников. Они переполошили западных союзников, испугавшихся, что победоносная Россия сможет диктовать условия мира, станет после войны лидером в международных делах. И первый катастрофический удар ей нанесли вовсе не враги, а «друзья». К изменившимся условиям войны оказалась не готова ни одна из сражавшихся держав. Уже осенью 1914 г. обозначился общий кризис с боеприпасами и вооружением. Но все участники войны лихорадочно реорганизовывали собственную промышленную базу, и только русскому военному ведомству солидные английские джентльмены сумели правдами и не-

правдами внушить другое решение: заказать все необходимое на британских заводах. Заказ на 5 млн снарядов, 1 млн винтовок, 1 млрд патронов, 8 млн гранат, тяжелые орудия, 1 тыс. аэропланов и моторов был принят с отгрузкой в марте 1915 г. Но не выполнен. Вообще.

Причем русских даже не сочли нужным предупредить об этом заранее. А когда дошло до дела, когда спохватились, британское военное министерство как ни в чем не бывало развело руками – дескать, всю продукцию пришлось забрать на вооружение формирующейся английской армии, а русские заказы передали фирме «Канадис кар энд фаундри Ко». Впоследствии выяснилось, что эта фирма давно обанкротилась, существовала только на бумаге. В общем, Россию крепко подставили. Следствием стали «снарядный голод», «винтовочный голод» – и «великое отступление». В нелегких боях царские войска были вынуждены оставить Польшу, часть Прибалтики, Белоруссии, Украины.

В июле 1915 г. германская Бугская армия нанесла очередной удар у г. Холм. Наши батареи молчали, не было снарядов. Пехота отбивалась отчаянными штыковыми контратаками. Немцы сумели расчленив боевые порядки 3-й русской армии, захватили г. Володава (южнее Бреста). Здесь неприятель навел мосты, чтобы форсировать р. Буг – перед ним открывалась дорога в тылы всего Западного фронта. Главнокомандующий фронтом генерал от инфантерии Михаил Васильевич Алек-

сандер-Бугский принял решение: использовать для прикрытия свои десанты и срывали высадку вражеских, остановив германцев на подступах к Риге и не позволив прорваться к Финскому заливу. В 1916 г. Россия впервые в мире применила корабли-авианосцы – их называли гидрокрейсерами. На борту у них находились гидросамолеты М-5, позже М-9. Успешные операции с их использованием осуществлял на Черном море адмирал А.В. Колчак, очистивший море от неприятельских кораблей и заставивший их сидеть у своих баз. Гидрокрейсера под охранением мощных дредноутов выходили к Босфору, к турецким и болгарским портам. Взлетали гидросамолеты, бомбили береговые укрепления, батареи, гавани, корабли.

Да и тяжелое положение на сухопутных фронтах со временем выправилось. Россия преодолела кризис без помощи союзников, собственными силами. С некоторым запазданием она взялась перестраивать отечественную промышленность и совершила невероятный рывок! Невзирая на тяжелую войну, потерю западных губерний, валовый объем продукции российской экономики в 1916 г. составил 121,5% по сравнению с 1913 г.! По подсчетам академика Струмилина, производственный потенциал России с 1914 до начала 1917 г. вырос на 40%. Было построено 3 тыс. новых заводов и фабрик. По выпуску орудий в 1916 г. наша страна обогнала Англию и Францию, он увеличился в 10 раз, выпуск снарядов – в 20 раз, винтовок – в 11 раз. Положение с оружием и боеприпасами полностью нормализовалось.

Поражения снова сменились яркими победами, и авиация сыграла в них немалую роль. При подготовке наступления в Закавказье генерал Юденич уделял особое внимание авиаразведке, лично ставил задачи летчикам на разведку и фотосъемку турецких путей сообщения, неприятельских позиций. Это оправдало себя. Операция разыгралась, как по нотам, в неприступном укрепленном районе вокруг крепости Эрзерум были выявлены уязвимые места, туда и нацелились русские удары.

А при подготовке знаменитого Брусиловского прорыва на Юго-Западном фронте была произведена планомерная аэрофотосъемка всего неприятельского фронта, с помощью проекционного фонаря снимки переносились на карту, увеличивались, размножались, и каждый офицер получал план своего участка в масштабе 250 саженей в дюйме (около 200 м в 1 см) с точным расположением позиций противника (в Великую Отечественную войну в тех же местах предстояло прорвать фронт в Львовско-Сандомирской операции, и маршал Конев, запросив из архива документы о наступлении Брусилова, использовал эту методику, она опять дала блестящие результаты).

«Отцами» русской истребительной авиации стали кубанские казаки Вячеслав Матвеевич Ткачев и Евграф Николаевич Крутень. Весной 1916 г. они выступили инициаторами создания специальных истребительных отрядов, сами же и возглавили их. Войскового старшину (подполковника) Ткачева, командира 1-го отряда, называли «Казачьим соколом». Он был не только великолепным пилотом, но и видным теоретиком, умелым авиационным начальником. Написал первый отечественный учебник по тактике воздушного боя, был назначен инспектором авиации Юго-Западного фронта, а потом начальником управления авиации при Ставке Верховного Главнокомандующего – фактически стал первым командующим ВВС России.

Капитан Крутень командовал 2-м отрядом. Он тоже много сделал для развития теории воздушного боя, разработал 20 способов атаки – в одиночном бою, парами и группами, был автором девяти работ по авиационным вопросам. Под его началом служил радиотелеграфистом унтер-офицер Степан Акимович Красовский, будущий маршал авиации. В своих мемуарах он описывал летчика: «Крутень был худ, был убог, в глазах блеск. Казалось, он весь был отстранен вперед и только ждал команды на вылет». А молодых пилотов он учил: «Воздушный бой – это борьба за «мертвый конус». Если я первым залез в «мертвый конус» противника (т.е. залез в хвост) и хо-



А. П. Панкратов.

рошо стрельнул – враг должен падать». Крутень провоявал в качестве истребителя меньше года, и за это время успел уничтожить 17 неприятельских самолетов. Погиб он весной 1917 г. Как погиб? Никто не знает. В документах запись, стандартная для многих летчиков: «Не вернулся с боевого задания».

В России хватало и других талантливых авиаторов. Почетное прозвище «ас» родилось на Западе, его присваивали пилотам, сбившим 5 и больше неприятельских машин. В российских вооруженных силах было 26 асов. Самым знаменитым считали капитана Александра Александровича Казакова, называли «асом из асов» – он сбил 32 самолета. У Петра Мариновича было на счету 22 самолета, у Ивана Смирнова и Виктора Федорова – по 20, у Василия Янченко – 16, у Михаила Сафонова, Бориса Сергиевского и Эдуарда Томсона – по 11, у Федора Зверева, Георгия Шереметьевского и Ивана Орлова – по 10.

Заслуженной славой пользовалась семья авиаторов Прокофьевых. Отец до войны был артистом оперетты, играл под псевдонимом Северский – он стал летчиком-бомбардировщиком, его старший сын Жорж – испытателем и инструктором, а младший Александр – морским истребителем. При неудачной посадке у него взорвалась бомба на подвеске, и он лишился правой ноги. Но научился летать с протезом и одерживал победы, сбил 13 немецких самолетов.

Подвиг Маресьева предварил еще один летчик, корнет Юрий Гильшер, ему разворотила ногу разрывная пуля, и он с протезом поднимался в небо. А прекрасный истребитель Евгений Карлович Стоман был известен своей причудой. Перед каждым вылетом он ныл, стонал и жаловался окружающим: «Собьют, чувствую – собьют». Но возвращался с очередной победой и разводил руками, будто оправдываясь: «Повезло...». Всего же за время войны русские летчики уничтожили свыше 2000 самолетов и 3000 пилотов противника.

По-прежнему вил на врага эскадры «Муромцев» Г.Г. Горшков. Знаменитыми бомбардировщиками были также Е.В. Руднев, Н.Н. Данилевский, А.М. Костенчик – в апреле 1916 г. он бомбил станцию Даудевас, и в его «Илью Муромца» попало два немецких снаряда. Костенчика тяжело ранило и контузило, но он сделал еще круг, сбросил остаток бомб. Потом стал терять сознание. Штурман перехватил штурвал, кое-как посадил машину. В ней насчитали 70 пробоин, но все члены экипажа остались живы.

К осени 1916 г. в составе русской армии действовало около 600 самолетов. Кстати, кризис в авиации был тоже преодолен силами отечественной промышленности. Аэропланы, в большинстве, были иностранных моделей: «Фарманы», «Вуазены», «Ньюпоры», «Мораны». Но выпускались они по заграничным лицензиям российских заводчиков «Руссо-Балт», «Дукс», Щетинина, Антре. Имелись и свои оригинальные конструкции. После «Ильи Муромца» под руководством Сикорского был создан еще более мощный бомбардировщик «Святогор».

Начался выпуск российских истребителей РБВЗ-С-16 и РБВЗ-С-20, разведывательной машины «Лебедь-12». Выше уже упоминались гидропланы Григорьевича М-5 и М-9. В числе других русских новинок лицензию на них быстренько купили США, эти гидропланы оказались лучшими в мире.

Велись дальнейшие научные разработки в области авиации. При Московском высшем техническом училище начал действовать кружок воздухоплавания профессора Н.Е. Жуковского. В его работе участвовали будущие знаменитые конструкторы Андрей Туполев, Владимир Петляков, Борис Стечкин, Павел Сухой. «Злым демоном авиации» называли в те времена явление штопора. Самолет, попавший в штопор, считали обреченным. Победил «демона» боевой летчик капитан К.К. Арцулов (сбил в боях 18 вражеских машин). Он продумал и просчитал, как бороться с губительным явлением, и в октябре 1916 г. на аэродроме Гатчинской школы впервые в мире преднамеренно ввел свой «нюпор» в штопор и сумел вывести в горизонтальный полет.

Казалось, что победа в Мировой войне не за горами. Германия и ее союзники уже дышали на ладан. А Россия была на подъеме, готовила в 1917 г. решающие удары по противнику. Авиация уже выдвинулась в самостоятельный род войск и должна была принять деятельное участие в готовящемся наступлении. К этому времени военно-воздушные силы России догнали Германию и Францию, к весне 1917 г. на фронте имелось 85 авиаотрядов – 1039 самолетов, в том числе эскадры тяжелых бомбардировщиков «Илья Муромец». Причем боевая мощь авиации продолжала возрастать, отечественная промышленность довела выпуск аэропланов до 220 в месяц.

Но наращивались и усилия по расшатыванию России, раскачке ее тыла. Этим занимались не только революционеры. За революционерами, сепаратистами, социалистами, стояли мощные финансовые теневые круги западных держав и кадровые спецслужбы. Нет, не только противники: немцы с австрийцами. Львиная доля «заслуг» в разрушительных процессах принадлежала союзникам: англичанам, американцам, французам. Россия была их главным конкурентом и в международной экономике, и в политике. Ее требовалось обрушить. Сделать так, чтобы победить, но без России. Поддерживались и подпитывались любые оппозиционные течения: либеральные, националистические, социалистические. Война облегчила разрушительную деятельность. Шло обычное расслоение – патриоты стремились на фронт, а в тылу оседали шкурники. И в тот самый момент, когда победа была совсем близка, России вонзили нож в спину... Она взорвалась революциями, покатила в хаос.

Что ж, враги нашей страны добились своего, раскололи народ. В ожесточении гражданской войны схлестнулись красные, белые,

зеленые, желто-белые и т.д., и т.п. Оказались расколотыми и летчики, дрались между собой. Некоторые пытались остаться в стороне от братоубийства, как родоначальник бомбардировочной авиации Георгий Горшков. Он даже начал договариваться о поступлении на советскую службу, но в 1919 г. попал под слепую массовую кампанию «красного террора» и был расстрелян вместе с другими заложниками.

Кто-то воевал на стороне белых. «Ас из асов» Александр Казаков летал на Северном фронте, где белоохраны держались под покровительством англичан. Узнав, что союзники намерены эвакуироваться, предстоит ехать на чужбину, а самолеты уничтожить, он в последний раз поднялся в русское небо и... мотор остановился. Машина камнем рухнула вниз. Случайность это была или Казаков сам распорядился своей судьбой, знает только Господь.

«Отец» истребительной авиации генерал Ткачев воевал на юге, возглавлял авиацию у Врангеля. Особенно отличилась она в июле 1920 г. Отдельный кавалерийский корпус Жлобы, 12 тыс. сабель, прорвал фронт, смел белых казаков. Но в небе появились полтора десятка стареньких, латанных-перелатанных аэропланов Ткачева. Принялись, как и в годы Мировой, клевать красную конницу, сыпать стрелы и бомбы, косить из пулеметов. Или, истратив боезапас, просто носились на бреющем полете и распугивали лошадей. Советское наступление удалось сорвать.

Другие пилоты совершали аналогичные подвиги на красной стороне. На таких же стареньких и аварийных машинах бомбили и разгоняли конницу Мамонтова, поляков, махновцев. Что ж, остатки и осколки царской авиации дали в Советском Союзе богатые ростки, положили начало новым военно-воздушным силам. Из кружка профессора Н.Е. Жуковского родилась знаменитая академия, готовившая командные и инженерные кадры советской авиации. Бывшие ученики и помощники Жуковского стали видными советскими авиационными конструкторами.

Продолжала действовать школа в Гатчине. А на Ходынском поле в Москве пилоты и механики, искренне влюбленные в свое дело, в 1920 г. принялись собирать бесхозную авиационную технику, которую находили на заброшенных временных аэродромах, складах, свалках. Возник Опытный аэродром Красной армии – впоследствии на его базе был развернут Научно-испытательный институт ВВС им. Чкалова. Ас и победитель «демона авиации» капитан Арцулов стал ведущим советским конструктором и испытателем планеров. Кавалер ордена Св. Георгия Е.К. Стоман был одним из лучших инженеров в КБ Туполева. Готовя к перелету через Северный полюс АНТ-25 Валерия Чкалова, он все так же, как когда-то на фронте, привычно «ныл» и жаловался:

«Завалится, чувствую – завалится...»



Экипажи «Муромцев». Слева-направо: прапорщик Лавров, штабс-капитаны Алехнович, Панкратьев, Наумов, Башко, штабс-ротмистр Середницкий, подпоручики - Павлов и Павлов («Пунс»). Колодзиевка, 1916 г.



Штабс-ротмистр, воен. летч. Н. Н. Бронников.

Но русские таланты способствовали рождению и развитию не только советских военно-воздушных сил. И.И. Сикорский эмигрировал в США. Практичные янки не упустили столь ценного беженца. Он стал за океаном лучшим конструктором, благодаря ему американская армия первой начала широкое использование вертолетов. Американским авиаконструктором стал и одноногий герой-летчик Александр Прокофьев-Северский. Президент США Рузвельт назначил его своим советником по вопросам авиации. До конца жизни Прокофьев являлся консультантом ВВС США и директором Авиационного университета.

А кто-то просто доживал свой век в изгнании. В Париже скончался генерал Каульбарс, где-то там же похоронен прославленный бомбардировщик Руднев. Первый командующий русской авиацией В.М. Ткачев жил в Югославии. В 1922 г. Врангель присвоил ему единственное в своем роде звание «генерал от авиации». Ткачев преподавал в гимназии. В годы Второй мировой войны нацисты склоняли его к сотрудничеству, подкатывались с самыми заманчивыми предложениями. Но он наотрез отказался и на службу к немцам не пошел. Тосковал по родине и не стал эвакуироваться, когда к Белграду подходили советские части. Был арестован органами СМЕРШ, доставлен в Москву и осужден на 10 лет лагерей.

В 1955 г. Ткачев вышел на свободу. Поселился в Краснодаре, был уже инвалидом, трудился в артели переплетчиков, подрабатывал очерками и заметками в районной газете. Его отыскала жена, оставшаяся за рубежом, была готова организовать ему выезд. Генерал ответил: «Мне слишком дорого далась родина, лучше ты ко мне приезжай». Скончался он в нищете, в марте 1965 г. Оставил после себя труды «Материал по тактике воздушного боя», «Вопросы тактического применения авиации в маневренной войне», «Тактика воздушных сил», «Я пробую крылья», «Крылья России» (мемуары), «Русский сокол» (воспоминания о Нестерове).

В советские времена не слишком часто вспоминали Первую мировую. А уж тем более, ее героев, очутившихся потом в белом лагере. Подвиги забывались. Стало автоматически подразумеваться, будто ничего достойного и выдающегося в дореволюционной России не было. Хотя они были, и герои, и подвиги, в том числе и в авиации. Русские летчики, техники, инженеры, механики бурного начала XX в. проявили себя ничуть не менее ярко, чем их французские, британские, германские коллеги. Они были первыми. Они начинали шеренгу наших авиаторов, которая будет пополняться героями перелетов 1930-х, воздушными бойцами в небе Испании, Китая, Халхин-Гола, славной плеядой Великой Отечественной. Будет пополняться летчиками, сражавшимися над Кореей и Вьетнамом, высаживавших десанты и громивших врагов в раскаленных ущельях Афганистана, аулах Чечни, долинах Грузии. Пробелов в этой шеренге нет, она непрерывна...

Валерий Шамбаров

Всё еще впереди!



Петр Степанович Дейнекин
Герой Российской Федерации
С 1992 по 1998 год – Главнокомандующий ВВС России.

Военный летчик 1 класса. В качестве командира корабля и пилота-инструктора безаварийно налетал более 5 тыс. часов на поршневых, турбовинтовых и реактивных самолетах типа: По-2, Як-12, Як-18, Як-18Т, Як-52, Ли-2, Ил-14, Ил-103, Ту-16, Ту-22М2, Ту-95, Ту-104, Ту-116, Ту-134, Ту-160, МиГ-АТ, МиГ-29, МиГ-31, Су-25, Су-27, Су-29, В-25 (Mitchell), В-1В (Lancer), ИВ (Jaguar), Embraer, Cessna и других машинах иностранного производства.

Заслуженный военный летчик СССР (1984), Герой России (1997), доктор военных наук, действительный государственный советник Российской Федерации 1 класса.

В 2011 году избран председателем общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта – Росавиации.

Автор книги «Проверено небом».

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Еще с легендарных времен Дедала и Икара человечество мечтало о полетах в небе, однако реализовать эти дерзновенные мечты в борьбе с непокорной стихией было не так-то просто.

Но человек все таки полетел, «опираясь на силу человеческого разума».

Эпоха воздухоплавания началась с подъемов на воздушных шарах, за ними в небо потянулись дирижабли, однако люди стремились летать не только по воздушным течениям, а против них, наперекор ветрам и штормам.

Известно, что первый удачный полет на воздушном планере был совершен 8 июля 1876 г. капитаном 1 ранга Александром Можайским. Кстати, это произошло



А.Ф. Можайский,
создатель первого в мире самолета.

намного раньше, чем на планере слетали француз Майо (1886), англичанин Баден-Поуэл (1894) и австралиец Харгрэв (1896). В том же 1876 г. Можайский построил первую летающую модель аэроплана («летучку»), а в ноябре 1881 г. получил «привилегию» (патент) на изобретенный им «воздухоплавательный снаряд».

Вот описание того «снаряда», сделанное автором изобретения: «Самолет состоит из лодки, служащей для помещения машины и людей; из двух неподвижных крыльев и хвоста, который может подниматься и опускаться и служит для изменения направления полета вверх и вниз; из винта большого переднего; из двух винтов малых на задней части аппарата; из тележки на колесах под лодкою, которая служит для того, чтобы аппарат, поставленный наклонно (около 4 градусов к горизонту, переднюю частью вверх), мог сперва разбежаться по земле против воздуха и получить ту скорость, которая необходима для парения его; из двух мачт, которые служат для укрепления его крыльев и связи всего аппарата по его длине и для подъема хвоста».

Напомню, что в качестве силовой установки Можайский использовал два паровых двигателя, которые изготовили в Англии по его чертежам.

Таким образом, русский морской офицер впервые в мире создал самолет-моноплан с силовой установкой из двух двигателей, с тонким профилем крыла, органами управления и тележкой шасси с пружинной амортизацией. И все мы, и наши моряки могут законно гордиться тем, что Александр Федорович Можайский был воспитан в большой семье по имени Российский флот, а в основные детали первого самолета им были заложены конструкции от кораблей: мачты и паруса (крылья), лодка (фюзеляж) и силовая установка (паровые машины), винты (двигатели) и рули (органы управления).

А.Ф. Можайский на много лет опередил зарубежных и российских конструкторов, которые начали строить подобные аппараты тяжелее воздуха только в начале XX в.

В декабре 1903 г. братья Райт в Америке совершили первые в мире управляемые полеты на своем «Флайере», в 1906 г. бразилец Сантос-Дюмон в Париже поднял в небо коробчатый «bis-14», а в 1909-м француз Луи Блерио перелетел на моноплане в Англию через пролив Ла-Манш. Вот так, на стыке двух столетий из эпохи воздухоплавания поднималась заря авиации, а наша великая Россия в те годы переживала суровые времена.

В 1886 г. преждевременно скончался великий самодержец Александр III (- Европа может подождать, пока русский царь удит рыбу! – это Александр III). По свидетельству лиц царской фамилии, его уход приблизил русскую революцию как минимум на двадцать лет.

Уже на третий день коронации Николая II на печально знаменитом Ходынском поле в стихийной давке за царскими подарками произошла страшная трагедия с гибелью многих тысяч людей. Над покойными молилась вся Москва, однако новый государь вместо объявления всеобщего траура в тот же вечер изволил веселиться на балу у французского посланника. С приходом на царский трон этого интеллигентного, однако безвольного молодого человека перешел на снижение международный авторитет России, а внутри страны начались покушения на губернаторов и крупных полицейских чинов, пошли заказные убийства министров и грабежи банков.

Тут уж было не до авиации и воздухоплавания.

Тяжелое поражение в Русско-японской войне и гибель тихоокеанской эскадры в Цусимском проливе, расстрел демонстра-

ции на Невском проспекте и восстание на Черноморском флоте («Братцы, в борще черви!»), еврейские погромы и революция 1905 г. заставили Николая II уступить требованиям революционеров. Он издал манифест о созыве Первой Государственной Думы и назначил председателем Совета министров Петра Аркадьевича Столыпина. Этот мужественный человек и великий гражданин с непоколебимой волей проводил реформы и восстанавливал в державе былую порядок. Россия быстро оправилась от войны с Японией, стала кормить зерном всю Европу, развитие промышленности и банков шло невиданными темпами.

Экономический рост и стабильность в обществе открыли широкие возможности для творчества технической интеллигенции.

ФЛОТЫ НА НАРОДНЫЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ

В те бурные годы у прогрессивных государственных деятелей зарождается мысль по созданию российского воздушного флота, в их числе находился и великий князь Александр Михайлович (Романов). После гибели тихоокеанской эскадры в Цусимском проливе великий князь успешно возглавлял особый комитет по сбору средств на усиление Российского флота. К концу 1909 г. на добровольные пожертвования народа было построено 19 минных крейсеров и четыре подводные лодки, однако на банковских счетах комитета еще оставались значительные средства. И как только Александр Михайлович узнал из газет, что Луи Блерио перелетел Ла-Манш, то немедленно предложил на оставшиеся деньги закупить во Франции аэропланы и обучить там летному делу наших офицеров. Его идея получила поддержку со стороны прогрессивной прессы, государя и большинства вкладчиков, однако не встретила понимания в военном ведомстве. Вот что пишет по этому поводу Александр Михайлович в своих воспоминаниях:

«Военный министр Сухомлинов затряс от смеха, когда я заговорил с ним об аэропланах.

– Я вас правильно понял, ваше высочество, – спросил он меня между двумя приступами смеха, – что вы, собираетесь применить эти игрушки Блерио в нашей армии? Угодно ли вам, чтобы наши офицеры отправились летать через Ла-Манш или же они должны забавляться этим здесь? – Не беспокойтесь, ваше превосходительство. Я у вас прошу только выделить мне несколько офицеров, которые поедут со мною в Париж, где их научат летать у Блерио и Вуазена.

А когда в Петербурге состоялась первая авиационная неделя, то публика была в восторге от полетов и кричала «Ура!». Сухомлинов же нашел это зрелище не более чем занимательным, но для армии не видел в нем никакой пользы.

Тут я как автор не могу не напомнить читателю, что за всю столетнюю историю российской авиации у нас никогда не переводились чиновники по типу Сухомлинова, однако Бог с ними. Продолжим наш разговор на заданную тему.

Как известно, русские долго запрягают, но быстро ездят – так было и в нашей авиации. В новое дело приходили лучшие российские умы, на его развитие стали выделяться солидные капиталы.

С 1908 г. на авиационных заводах в Риге, Санкт-Петербурге, Москве, Одессе и Александровске наши рабочие стали собирать иностранные самолеты и авиационные моторы. По лицензиям на этих предприятиях строились «Ньюпоры», «Фармань» и «Морань».

Однако и русские инженеры создавали собственные аппараты, причем еще до начала импортных поставок. Гаккель и Григорович в Санкт-Петербурге, Кудашев и Сикорский в Киеве, а Гризодубов

в Харькове строят первые российские аэропланы.

Банкиры Анатра и Ксидиас в Одессе, граф Штейнбок-Фермор в столице организуют аэроклубы, ученый и богач Рябушинский строит аэродинамическую трубу в Кучине, а в Одессе первый дипломированный (во Франции) русский летчик Михаил Ефимов выполняет первые демонстрационные полеты на аэроплане.

В Севастополе и Гатчине открылись военные авиационные школы. В них была организована летная подготовка офицеров-добровольцев из различных родов войск, а курс теоретических дисциплин им читали профессора в Санкт-Петербургском политехническом институте.

В Российском императорском воздушном флоте ввели звание военного летчика. На него надо было сдать строгий экзамен по знанию специальных дисциплин и пилотированию аэроплана. Как знак особого отличия, военные летчики носили на погонах двуглавого орла, а в лапах у него были зажаты пропеллер и меч.

На авиационной неделе в Санкт-Петербурге сам премьер-министр Столыпин слетал с капитаном Мацневичем на «Фармане», а самолеты стали принимать активное участие на учениях армии и флота.

Великий князь (и он же – вице-адмирал) Александр Михайлович в мае 1912 г. кратко излагает концепцию по строительству российской военной авиации: «Воздушный флот России должен быть сильнее воздушного флота своих соседей. Об этом следует помнить каждому, кому дорога независимость нашей Родины».

Военный летчик Петр Нестеров первым в мире выполняет на аэроплане «мертвую петлю», а вскоре инструктор Качинской авиашколы Константин Арцеулов сознательно ввел и вывел машину из управляемого штопора.

В июле 1914 г. из Северной Пальмиры в Киев и обратно совершил перелет первый в мире четырехмоторный воздушный корабль с экипажем под управлением авиационного конструктора Игоря Сикорского, но уже в августе месяце грянула Первая мировая война.

ГОДЫ И ВОЙНЫ

К началу Первой мировой войны в Российской армии насчитывалось 256 боевых самолетов и 250 военных летчиков, из которых было сформировано 39 полковых и крепостных авиационных отрядов. Авиация с началом военных действий в основном выполняла задачи по



Капитан корпуса морских инженеров флота А.М. Мацневич, первая жертва русской авиации. Погиб на "Фармане" 24 сентября (7 октября) 1910 года

воздушной разведке и корректировке артиллерийского огня, однако военные летчики по собственной инициативе начали сбивать и таранить в воздухе вражеские «альбатросы». Так, на легких маневренных машинах зарождалась истребительная авиация, а в декабре 1914 г. в России была сформирована первая в мире эскадра тяжелых воздушных кораблей на «Муромцах». На них в небе войны сражались и первые летные экипажи.

В 1916 г. великий князь **Александр Романов** был назначен полковым генерал-инспектором Военно-воздушного флота. Он начинает вводить в авиации централизованное управление, под его руководством разрозненные корпусные и полковые авиационные отряды объединялись в боевые авиационные группы. Царская Ставка в Могилеве и столица России Санкт-Петербург стали прикрываться от ударов авиации противника самолетами-истребителями и зенитной артиллерией, тыл управления воздушного флота снабжал авиацию действующей армии всем необходимым, но история определила Воздушному флоту России слишком мало времени.

После Февральской революции 1917 г. министры Временного правительства активно содействовали развалу армии, авиации и флота, а в октябре свершилась Великая Октябрьская социалистическая революция. Вскоре был заключен уничижительный для России Брестский мир,



Великий князь Александр Михайлович, основатель Воздушного Флота России
Фото 1912 года

за ним пришли интервенция и Гражданская война. Лучшие асы Первой мировой войны воевали против красных летчиков (к примеру, полковник Казаков в чине майора Королевских ВВС Великобритании), а георгиевский кавалер полковник Ткачев на французских «Моранах» разогнал эскадроны Буденного.

Председатель Совнаркома Ленин послал тревожные телеграммы начальнику полевого штаба Реввоенсовета: «Гов. Бонч-Бруевичу!» Нельзя ли применить аэропланы против конницы? Примеры: полет низко-низко...» И красвоенлеты на четырехмоторных «Муромцах» лихо бомбили конный корпус генерала Мамонтова под Воронежем (это тот самый бывший царский генерал Бонч-Бруевич, который спровоцировал Нестерова на смертельный воздушный таран австрийского «Альбатроса»).

Авиация оказалась такой чувствительной к трагическим последствиям Первой мировой и Гражданской войн, как никакая другая отрасль человеческой деятельности. Российские ученые, авиационные конструкторы и большинство боевых летчиков эмигрировали за океан. Там они и положили свои труды на укрепление чужой авиации, а тем временем в России остатки царского Воздушного флота превращались в щепки. Эта трагедия происходила при преступной бездеятельности тех красных наркомов, которые даже в

сталинских лагерях так и не поняли разницу между авиационными заводами и «фабриками по выпуску губной помады».

Ну как же им, грешным, было дотянуться до такого высокого понятия, как Воздушный флот?

О ДНЯХ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ПРАЗДНИКЕ ВВС

В начале прошлого века российский летчики отмечали День Воздушного флота во имя своего покровителя, властителя вод и грома небесного, святого пророка Илии. За заслуги перед народом и Верой православной Господь забрал святого пророка Илию на небеса в огненной колеснице, причем при полном здравии. Мы и теперь нередко слышим, как наш покровитель с громовыми раскатами объезжает небесные чертоги, освещая свой путь молниями.

А чтобы не прослыть голословным, цитирую здесь выписку из приказа по Военному ведомству от 1916 г. № 369, где указано:

«Государь император ... высочайше повелеть соизволил установить годовой праздник для управления Военного воздушного флота 20 июля, во имя святого пророка Ильи».

Естественно, что после смены социального строя Императорский Военный воздушный флот стал рабоче-крестьянским, а в апреле 1924 г. Рабоче-крестьянский Красный Воздушный Флот был переименован в Военно-воздушные силы РККА. Видно, оставшиеся у молодой Советской республики после гражданской войныны четыреста с небольшим самолетов без летного ресурса на Воздушный флот явно не тянули... Кроме того, замнаркомвоенмора Михаил Фрунзе на ниве борьбы с религиозными предрассудками установил и новый день годового праздника для ВВС РККА – 14 июля.

Может, этот полководец выбрал для праздника день штурма Бастилии, и в рабоче-крестьянской авиации новую дату встретили «на ура». В подтверждение сказанного приведу ниже по тексту выписку из праздничного приказа по Борисоглебской школе летчиков в аккурат от 14 июля 1924 г.: «Сегодня из Красной авиации выбрасывается еще одна старая традиция – Ильин день, который считается праздником авиации во всех прочих странах, где у власти стоят помещики и капиталисты, а с ними и поны все мастей».

Кстати, Борисоглебскую школу в 1923 г. окончили будущие Герои Советского Союза **Валерий Чкалов** (погиб при испытании новой машины 15 декабря 1938 г.) и **Петр Пумпур** (репрессирован и расстрелян 23 февраля 1942 г.). Первый самостоятельный вылет Петра Пумпура и еще пять учлетов (на самолете «Авро» был специально приурочен ко дню святого пророка Ильи, а именно 2 августа. А новый День ВВС – 14 июля – законопослушные советские летчики успешно праздновали почти десять лет.

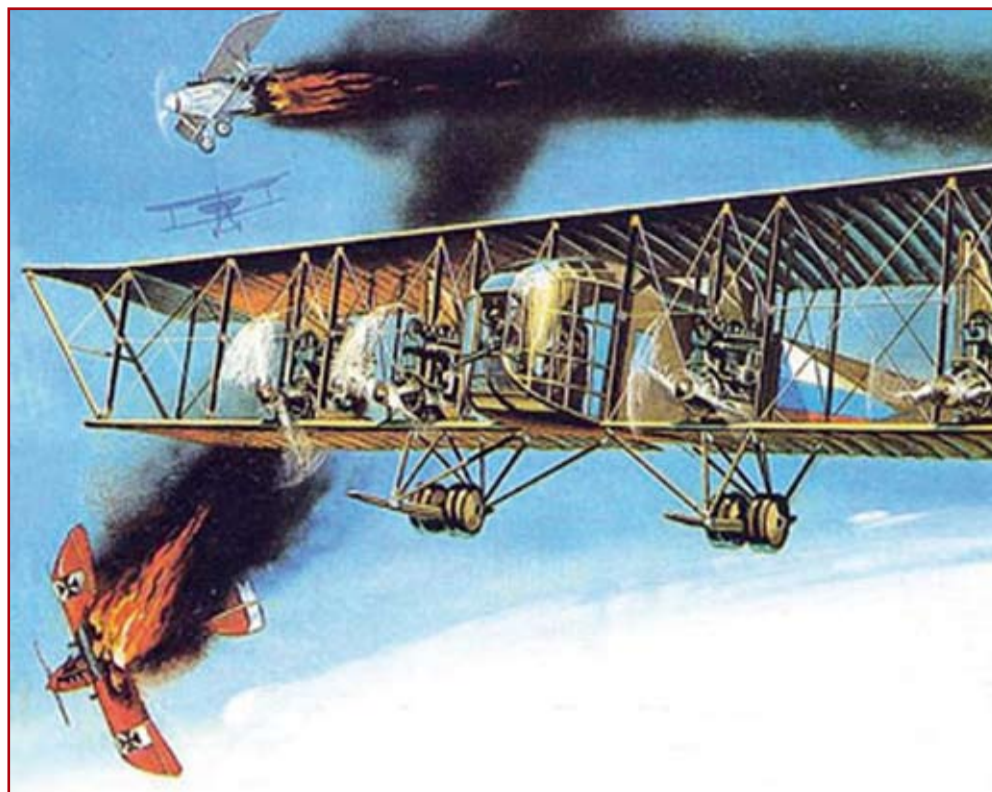
Но в 1933 г. было опубликовано постановление Совнаркома о ежегодном празднике Дня Воздушного флота СССР. Газета «Красная Звезда» за 18 августа на первой полосе разместила фото Сталина, а внизу – его гордое заявление: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь. И. Сталин».

Международная обстановка тогда была напряженной, и заявление Сталина о том, что в СССР создается Красный Воздушный флот, было важным политическим событием. Комсомола тут же взял шефство над Воздушным флотом, по всей стране заработали парашютные вышки и аэроклубы, молодежь стала активно летать на планерах и учебных самолетах По-2 под крылатым лозунгом:

«Дадим стране 150 тысяч летчиков!»

В кино, на радио и в печатных СМИ особое внимание уделялось пропаганде наших достижений в авиации.

Был создан популярный до сих пор марш авиаторов, мальчишки мечтали о славе Чкалова и рекордах Громова, а в на-



роде с гордостью пели веселые частушки:

**С неба звездочка упала –
Самолет крылом задел,
Этот наш товарищ Чкалов
Над Канадой пролетел...**

Праздник Воздушного флота стал воистину всенародным, а вот день ВВС РККА (14 июля) со временем забывался, и мог кануть в лету, однако...

По прошествии многих лет, в сентябре 1995 г., делегация ВВС постсоветской России пригласила на 75-летие военной авиации Южно-Африканской Республики. Мы усомнились в том, что в ЮАР имеются столь глубокие авиационные корни, и предложили под лозунгом укрепления военного сотрудничества провести с летчиками ЮАР серию учебных воздушных боев. Юбиляры выступали на «Миражах» французского производства, а мы, гости, – на своих «родных» МиГ-29 и Су-27. Те бои мы выиграли, потому что на нашей стороне была липецкая школа воздушного боя, высокая профессиональная подготовка пилотов и лучшие истребители.

Так было в небе.

А на земле команда Военно-воздушной академии им. Ю.А. Гагарина в тропическую жару победила сборную ВВС ЮАР по регби. Хозяева были в шоке – сборная ЮАР в том году стала чемпионом мира, и вдруг они проиграли каким-то «медведям» из заснеженной России!

Я принялся было утешать главкома ВВС ЮАР генерала Крила:

– Джеймс, не расстраивайся. Ведь вы проиграли не дворовой команде, а десятикратному чемпиону Союза и пятикратному обладателю Кубка СССР.

– Питер, не надо соболезнований. Мы сыгра-

ли так, чтобы не обидеть вас, наших уважаемых гостей, – отпугнулся мой коллега. Он пригубил отличного юаровского пивка и продолжил:

– Кстати, мы празднуем 75-летие. А сколько же лет вашему ВВС?

– Нашим? (Вот это вопросик – ну, прямо «под дыж»!) Да как вам сказать («сплыл») я в поисках конкретного ответа), – много. Вы знаете, Крил, когда первые пилоты стрекотали в небе Франции на этажерках Фармана, русские уже покоряли воздушный океан на четырехмоторных кораблях Сикорского. Так что мы в авиации постарше вас, но своего почтенного возраста не стыдимся.

Но на том разговор не закончился, и дома в архивах мы нашли, что в мае 1912 г. на борту царской яхты «Штандарт» в бухте Новый Свет государь император на распоряжении казначейству начать финансирование авиационных отрядов собственноручно начертал: «Быть посему! Николай». Естественно, поднял за это дело хрустальный фужер с крымским брютотом.

А в Санкт-Петербурге июля 30-го дня (12 августа) 1912 г. состоялся приказ по военному ведомству № 397: «Государь император в 22-й день ноября 1911 года, высочайше повелеть соизволил: все вопросы по воздухоплаванию в армии сосредоточить в главном управлении генерального штаба».

Как видите, от «повеления» Государя и до издания приказа по военному ведомству прошло восемь месяцев! Они были затрачены бюрократами на проведение двух затяжных дискуссий на Военных советах, а также на преодоление мощной оппозиции консерваторов-воздухоплателей против молодой еще авиации.



Фрагмент полосы газеты «Красная звезда» от 18.08.1933 г.

Доложили мы архивные документы президенту России, и Борис Ельцин 29 августа 1997 г. подписал указ, в котором 12 августа 1912 г. было установлено днем рождения российских ВВС.

Скажу сразу, что далеко не всем авиаторам эта дата пришлась по душе. Одни считали, что справедливо было бы начать отсчет с самолета Можайского, другие – с момента открытия в Севастополе первой военной авиационной школы. Третью горой стояли только за День Воздушного флота, и никаких тебе Дней ВВС!

Но, позвольте, при всем уважении к великому научному подвигу Можайского, его легендарный самолет летать не мог по причине недостаточной мощности силовой установки. А дальнейшего развития сей выдающийся проект (к сожалению) не получил из-за отсутствия научной поддержки со стороны отечественных экспертов. Так что день, когда Можайским предпринималась героическая попытка взлететь, вряд ли может считаться Днем ВВС.

А первая военная авиационная школа летчиков была действительно открыта на Куликовом поле под Севастополем в ноябре 1910 г. Но открыта не на государственные ассигнования, а на остаток от народных денег, собранных на укрепление морского флота. Так что факт наличия двух военных авиационных школ – в Севастополе и в Гатчине – являются результатом активной общественной деятельности великого князя Александра Михайловича, но и это еще далеко не Военно-воздушные силы. Напомню читателю, что в начале ноября 1911 г. Николай II принимал в Ливадийском дворце первых офицеров-летчиков, окончивших Севастопольскую школу. В конце приема довольный Государь еще тогда заявил: «Теперь можно считать, что начало Воздушному флоту России положено».

«В соответствии с таковым высочайшим повелением Военный совет положил утвердить и ввести в действие штат воздухоплавательной части главного управления генерального штаба» (это выписка из вышеприведенного приказа 1912 г. № 397 от июля 30 дня).

А вот теперь, когда есть поддержка народа и патриотической прессы, имеется закон, принятый Государственной Думой и утвержденный государем, который объявлен приказом по военному ведомству, вот тогда государственное (а не общественное) начало строительству Воздушного флота положено.

Военно-воздушные силы.

С 1912 г. наши Военно-воздушные силы прошли свой славный столетний путь. Их маршрут пролегал через мирные дни и военные годы, они терпели поражения и одерживали победы. Личный состав ВВС вместе с народом переживал триумфы и трагедии, взлеты и падения, принимал лавровые венки и сносил колючие тернии.

Все поколения авиаторов были одновременно и заложниками, и избранными своего непростого времени.

Летчики стали первыми Героями Советского Союза после спасения челюскинцев и первыми проложили воздушную трассу через Северный полюс в Америку. Они отважно сражались с противником в небе Кингта, Испании и Монголии, их беспощадно уничтожали в годы репрессий, и даже Золотые Звезды не спасали сталинских соколов от расстрела. За какие грехи их постигла такая жестокая кара, мы не знаем до сих пор...

Но самым суровым испытанием для народа, его Красной армии и Военно-воздушных сил была Великая Отечественная война.

В начале войны советские ВВС понесли большие потери, однако сумели восстановить былую мощь и в жестоких сражениях с немецки-



Николай II принимает во дворце первых выпускников Севастопольской офицерской школы военных лётчиков. Крым, Ливадия, октябрь 1910 года. Слева от Государя - В.Кн. Александр Михайлович, а между ними - начальник школы, полковник Генерального штаба Одинцов.

ми люфтваффе завоевали господство в воздухе. По педантичным немецким данным, они за Вторую мировую войну уничтожили 70 000 самолетов противника, из них 45 000 русских. А потеряли 94 435 самолетов, но большинство из этих машин – на Восточном фронте. По нашим же данным, противник потерял на Восточном фронте 72 тыс. самолетов, из которых 56 тыс. были уничтожены на земле и в воздухе летчиками ВВС Красной армии. Остальных сбивали истребители и зенитчики ПВО и Флота. Так что количественные данные по потерям самолетов в основном совпадают. Кстати, ни в одной воюющей стране в составе ВВС не было авиационных полков (на самолетах Пе-2, Як-3 и По-2), укомплектованных пилотами-женщинами. **Двадцать шесть из них стали Героями Советского Союза и Героями Российской Федерации!**

А после войны, уже в мирные дни, военные летчики первыми освоили реактивную технику и преодолели звуковой барьер, первыми испытали ядерное оружие и первыми штурмовали космос.

Мое поколение пришло в боевую авиацию, когда противостояние двух сверхдержав достигло своего апогея, и мир находился на пороге третьей мировой.

Продолжая традиции лётчиков-фронтовиков, мы достойно защищали мирный труд советского народа в годы холодной войны. Ходили в открытый океан

на разведку ударных авианосцев США и дежурили в воздухе у берегов Америки, охраняли наши воздушные рубежи и сбивали самолеты-нарушители, теряли боевых друзей в небе Кореи и Афгана.

Нас упраздняли и воссоздавали, увольняли и призывали, сокращали и расширяли, любили и ненавидели, защищали и предавали. Что было, то было.

Наши Военно-воздушные силы не знали застоя и к концу восьмого десятилетия прошлого века достигли наивысшего могущества за всю историю.

Воздушные армии и ВВС военных округов тогда дислоцировались от Берлина до Сахалина. Всепогодные и сверхзвуковые, ракетносные и дальнобойные, они насчитывали в своем составе 500 тыс. военнослужащих, 30 тыс. военных летчиков, 13 тыс. самолетов и 6 тыс. вертолетов. Кадры для авиации Вооруженных сил СССР и стран Варшавского договора готовились в 8 спецшколах ВВС, в 20 авиационных училищах и двух военных академиях.

С нами считались, нас не только боялись, но и уважали!

В конце XX в. на нашу долю пришелся трагический развал Советского Союза и его Вооруженных сил.

В феврале 1992 г. на аэродроме Мачулищи под Минском с целью сохранения авиационной промышленности и объединенных ВВС Содружества Независимых Государств их руководителям был

организован показ авиационной техники на земле и в воздухе. Однако лидерам бывших советских республик было не до авиационных забот, и тот авиационный праздник прозвучал заключительным аккордом в истории советской авиации.

После этого события бывшие соотечественники по СССР и товарищи по совместной службе в Советской армии приступили к сварливому разделу общего имущества.

Мы со скандалами выводили авиацию из обустроенных западных гарнизонов на неподготовленную в авиационном отношении российскую инфраструктуру.

Надо отметить, что провожали нас без сожаления везде, кроме Белоруссии, да и принимали с распростертыми объятиями далеко не во всех российских регионах.

С особым пренебрежением к нам относились те, кто в ходе бурной приватизации народного добра уже положил глаз на первоклассные военные аэродромы, а вот на Кубани и на Дону родных авиаторов встречали сердечно.

В мае 1992 г. мы приступили к строительству российских ВВС, причем с жестоким сокращением личного состава и самолетного парка.

Нелегкое это было время. Денежное содержание военнослужащим не выплачивалось месяцами, керосин на боевую подготовку не выделялся, в Военно-воздушных силах было 40 тыс. бесквартирных семей. Тем не менее два десятка учебных авиационных полков были перевооружены с учебных А-39 на боевые самолеты МиГ-29 и Су-27, а на базе ВВС военных округов сформировали три воздушные армии. С учетом авиационных дивизий Дальней авиации на сверхзвуковых бомбардировщиках-ракетоносцах Ту-22М3 эта новая группировка ВВС на западном ТВД представляла собой грозную силу. Для личного состава были построены десятки военных городков с невиданным ранее в нашей авиации социальным бытием.

А затем была чеченская война, воздушный Парад Победы над Поклонной горой, объединение ВВС и войск ПВО в единые Военно-воздушные силы.

Это был нелегкий период в истории российского Воздушного флота, но наш героический личный состав достойно пережил эти лишения.

Последние годы своего первого столетия российские Военно-воздушные силы находятся в стадии реформирования и восстановления былой воздушной мощи.

На боевую подготовку поступает достаточное количество авиатоплива, модернизируется авиационная техника, средства поражения и космической навигации. Выделяются крупные ассигнования на разработку перспективных авиационных комплексов для перевооружения фронтовой, дальней и военно-транспортной авиации.

Укрепляются международные связи авиационной промышленности России и дружественных нам государств. Несколько повысилось материальное благополучие военнослужащих и ветеранов Вооруженных сил, так что великий полет российских ВВС продолжается.

Будем надеяться, что Военно-воздушные силы останутся на своем нелегком, но славном посту вида вооруженных сил, но не рода войск. А личный состав ВВС будет по-прежнему вплетать все новые лавры в неуываемый венец славы нашей родной российской авиации.

С праздником вас, дорогие ветераны, боевые товарищи и друзья!



Слева - направо: В.С. Кот, П.С. Дейнекин, С.К. Крикалев, В.Е. Павлов; справа - налево: В.Ф. Гончаренко, В.Р. Алимов, А.А. Сафронов,

ПАМЯТЬ

Патриотическая акция в Сарапуле

16 июня в г. Сарапуле Удмуртской республики, в День Города в рамках года истории, состоялось знаменательное событие, посвященное истории развития авиации России.

На площади, около здания ликероводочного завода, в котором в 1919–1922 гг. размещался Дивизион Воздушных Кораблей «Илья Муромец», состоялась презентация «уникального памятника» – алюминиевого макета самолета «КОМТА», воссозданного воспитанниками «Школы молодого инженера» в «Центре Детского (юношеского) Технического Творчества», по инициативе и под руководством опытного талантливого педагога С.А. Емченко.

Юные инженеры, прежде чем приступить к изготовлению триплана, тщательно ознакомились с чертежами, а также с сохранившимися дневниковыми записями, которые более девяносто лет назад вел один из свидетелей и участников создания первого советского самолета – А.В. Соловьев. Воссозданная модель – копия уменьшенной в десять раз «КОМТБ», размах крыльев модели составляет полтора метра. Алюминий и многие другие необходимые материалы юным конструкторам предоставили ОАО «Элеконд» и ОАО «Сарапульский электрогенераторный завод». Предыстория этих событий была такова

В годы гражданской войны из прифронтовой полосы Липецка в Сарапул был передислоцирован Дивизион Воздушных Кораблей «Илья Муромец» первого в России и мире боевого соединения тяжелых бомбардировщиков.

Штаб Дивизиона был размещен в здании не работавшего тогда ликеро-водочного завода. Здесь же расположились и Руссо-Балтийские авиационные мастерские Дивизиона. На поле перед заводом стояли ангары, и был организован аэродром. В Сарапуле «Муромцы» находились больше двух лет. Летчики Дивизиона не только принимали непосредственное участие в боевых действиях, но и занимались созидательной работой по развитию авиации.

Весной 1919 г. командование Дивизиона сформировало комиссию по созданию и разработке нового воздушного корабля, в которую вошли командир дивизиона В.М. Ремезюк, его помощник И.А. Когутов, начальник курсов А.В. Панкратьев, И.С. Башко, инженеры: М.В. Носов, В.А. Александров, А.А. Бойков,



Рисунок В.А. Насонова. «Воздушная Сарапул-Екатеринбург». 1920 г.

В.А. Моисеенко. Впоследствии, проект самолета дорабатывался вместе с конструкторами ЦАГИ.

Осенью 1919 г. при Дивизионе были организованы первые в России Курсы Тяжелой Авиации, создателем и руководителем которых стал А.В. Панкратьев – единственный на тот момент летчик-инструктор по обучению полетам на ВК «И.М.».

2 сентября 1920 г. Панкратьевым был совершен первый пассажирский перелет на организованной им первой в нашей стране Воздушной Авиалинии «Сарапул–Екатеринбург». На этой линии производились учебные и испытательные полеты с радиостанцией, в которых принимал участие его младший брат Николай.

1 января 1921 г. в мастерских Дивизиона началось строительство первого советского самолета «КОМТА», получившего свое

название от Комиссии по Тяжелой Авиации. Вскоре мастерские стали именоваться государственным авиазаводом № 14 (ГАЗ № 14).

Среди служивших в то время в составе Дивизиона были военные летчики – Георгиевские Кавалеры: И.С. Башко, В.А. Романов, А.В. Панкратьев, а так же М.В. Водопьянов и И.Т. Спирин, ставшие Героями Советского Союза.

На торжественных мероприятиях присутствовали приехавшие из Москвы родственники одних из первых российских летчиков, служивших в составе Дивизиона Воздушных Кораблей «Илья Муромец» братьев Алексея Васильевича и Николая Васильевича Панкратьевых.

В дар г. Сарапулу члены семьи Панкратьевых передали семейные реликвии – фотографии, рисунки, стенды, повествующие об истории Дивизиона «Илья Муромец». Они поблагодарили Главу г. Сарапула Анатолия Федоровича Наумова, координатора проекта «Память Сарапула» Татьяну Борисовну Пеганову, педагогов и воспитанников «Центра детско-юношеского технического творчества» за внимание к памяти поколений, оставивших след в истории города и приглашение на торжество. Юные конструкторы подарили москвичам маленькую модель «КОМТБ» выполненную из дерева.

Гостям праздника было приятно видеть, что руководителями города и предприятий бережно сохраняются и с любовью восстанавливаются памятники истории и архитектуры самобытного купеческого города Сарапула, ставшего современным городом со 100-тысячным населением, развитой промышленной и социально-культурной инфраструктурой.

История города связана не только с развитием авиации, но и многими замечательными людьми, внесшими неопределимый вклад в Российскую историю, среди которых первая в русской армии женщина-офицер, известная как кавалерист-девица Надежда Андреевна Дурова (корнет Александров) – герой Отечественной Войны 1812 г.

Испытывая чувства благодарности сарапульчанам за теплый, сердечный прием, остается выразить надежду что и в будущем будут реализованы новые идеи увековечивания памяти людей, внесших достойный вклад в развитие авиации и замечательного г. Сарапула.

Наталья Павловна Панкратьева



«Самолет «Сикорский XIV» перед зданием завода. г. Сарапул. 1920 г.



Презентация модели первого советского самолета «КОМТА». г. Сарапул. 2012 г.



Ученики «Школы Молодого инженера» г. Сарапул. 2012 г.

Тяжелые Воздушные Корабли «Илья Муромец»

Первый многомоторный тяжелый бомбардировщик был сконструирован в 1913 г. группой инженеров в авиационном отделе Русско-Балтийского вагонного завода в Петербурге. Эту группу возглавлял молодой талантливый российский конструктор Игорь Иванович Сикорский.

Аппарат, названный «Илья Муромец», появился на базе предыдущей разработки Сикорского – первого в мире четырехмоторного самолета «Гранд Балтийский», или «Русский Витязь».

Это был громадный воздушный корабль. Размах крыла «Ильи Муромца» был равен 32 м., площадь крыла – 182 м²., а длина – 19 м. Полетный вес «Муромца» был от 5 до 7 т.

Оснащен корабль был четырьмя двигателями повышенной мощности водяного охлаждения типа «Аргус» мощностью по 110 л. с. каждый. Впоследствии применялись более мощные моторы «Аргус» 125 и 140 л. с., «Санбим» 150 и 225 л. с., «Сальсон» 200 л. с. и отечественный «РБВЗ» 150 л. с. При выходе из строя одного или двух моторов полет мог продолжаться.

В полете механики и члены экипажа могли выходить на крылья и добираться до моторов, а на одной из фотографий просто стоят на фюзеляже, словно на палубе прогулочного парохода и все эти перемещения не сказывались на устойчивости корабля.

Все основные детали самолета были сделаны из дерева. Верхнее и нижнее крылья собраны из отдельных частей, соединенных по разъемам. Обшивка фюзеляжа была выполнена из полотна, покрытого несколькими слоями аэролака.

Впервые в истории авиации фюзеляж имел закрытую, комфортно оборудованную кабину. У него был отдельный от кабины пилота салон, комната отдыха, фотолаборатория, кладовая, ванная, туалет, отопление и электрическое освещение. Зимой корабль устанавливался на лыжные шасси.

Приборно-пилотажное оборудование «Муромцев» состояло из двойного комплекта следующих приборов: барометр-анероид, компас, указатель скорости и часы с секундной стрелкой. Во избежание вибрации корабля все приборы подвешивались на амортизационных шнурах. Приборной доски в нынешнем понимании этого слова не было.

Стандартное бомбардировочное вооружение «Ильи Муромца» состояло из 150–250 кг фугасных, осколочных и зажигательных бомб. Бомбы размещались как внутри самолета (вертикально вдоль бортов), так и на внешней подвеске. К 1916 г. бомбовая нагрузка самолета возросла до 800 кг., а для сброса бомб был сконструирован электро-сбрасыватель. Также на вооружении были стальные стрелы французского производства «Бон» и отечественные.

Первым вооружением стала корабельная скорострельная пушка «Гочкис» калибра 37-мм. Она устанавливалась на передней артиллерийской площадке и предназначалась для борьбы с «цепелинами». В 1917 г. «Илья Муромец» был оснащен 8 пулеметами и малокалиберной пушкой, имел бронирование и протектированные топливные баки. Различные модификации «Ильи Муромца» оснащались пулеметами «Максим», «Виккерс»,



Корабль «Илья Муромец II» с моторами РБВЗ перед испытанием 410 кг бомбы. Второй слева – конструктор моторов РБВЗ-6 Киреев В.В., далее – пом. Командира Никольской С.Н., - авиаконструктор Сикорский И.И., ком. Корабля шт.-кап. Панкратьев А.В., Витковский К.К., ген-майор Шидловский М.В., пор. Констенчик А.М., пор. Павлов А.С. (октябрь 1915 г.)

«Льюис», «Мадсен», «Кольт». В состав бортового оружия входила казачья винтовка образца 1910 г., и в качестве личного оружия использовались автоматические пистолеты «Маузер».

Именно «Илья Муромец» стал первым пассажирским самолетом. В 1914 г. Сикорским было выполнено большое количество полетов, установлены ряд мировых рекордов по высотности, грузоподъемности и дальности, и количеству пассажиров на борту.

12 февраля 1914 г. состоялся первый полет корабля «Илья Муромец» с пассажирами на борту, в воздух было поднято рекордное количество пассажиров – 16 человек и собака общим весом 1290 кг.

14 июня 1914 г. корабль с 10 пассажирами на борту поднялся в воздух и достиг 2000 м.

15 июня Сикорский с летчиками Янковским, Алехновичем, Лавровым и механиком Панасюком совершил перелет Царское Село–Пулково–Охта–Комендантский аэродром–Стрельня–Красное Село–Царское Село. Полет продолжался 6,5 часов и пройдено 770 км, что стало мировым рекордом.

17–18 июня Сикорский вместе с военными летчиками: Пруссисом, Лавровым и механиком Панасюком совершил перелет с нагрузкой 1610 кг Петербург–Киев, а 29 июня Киев–Петербург, пройдя всего 2500 км, установив новый мировой рекорд продолжительности и дальности полета, и в честь этого перелета корабль был назван «Киевским».

Удачные испытания и рекордные достижения впечатляюще воздействовали на Главное Военно-Техническое Управление, которое 12 мая 1914 г. заключило с Акционерным Обществом РБВЗ контракт на постройку 10 самолетов типа «Илья Муромец» для нужд военной авиации. К началу Первой мировой войны (1 августа 1914 г.) было построено 4 корабля.

В связи с началом войны, начальнику Военно-авиационной Школы в Гатчине полковнику С.А. Ульянину поручили начать формирование первых четырех команд (экипажей) для уже построенных и строящихся кораблей. Осуществление этой задачи было возложено на штабс-капитана Г.Г. Горшкова, который принял активное участие в формировании будущей Эскадры Воздушных Кораблей

и подготовке ее личного состава и был назначен командиром VII корабля «Киевский».

В качестве командиров первых военных «Муромцев» были допущены только лучшие летчики-инструктора Гатчинской школы: штабс-капитан Е.В. Руднев, поручики А.В. Панкратьев, С.М. Бродович и С.К. Модрах.

М.В. Шидловским, руководившим авиационным отделом «Руссо-Балт», было предложено свести «Ильи Муромцы» в единое боевое соединение – Эскадру Воздушных Кораблей. Государь Николай II одобрил эту идею, и 10 (23) декабря 1914 г. был издан приказ, по которому русская авиация делилась на тяжелую, подчиненную Верховному Главнокомандующему, и легкую, входящую в войсковые соединения и подчиненную Великому Князю Александру Михайловичу. Этим историческим приказом было положено начало стратегической авиации, и была сформирована Эскадра из десяти боевых и двух учебных кораблей типа «Илья Муромец». Начальником Эскадры был назначен М.В. Шидловский, которому было присвоено звание генерала-майора военного времени.

Сведенные в Эскадру Воздушных Кораблей, эти самолеты решали стратегические задачи разведки и бомбометания, будучи грозными противниками, не только для сухопутных войск, но и для вражеских летчиков.

Первый раз на боевое задание самолеты эскадры вылетели в феврале 1915 г. Командиры кораблей «Илья Муромец»: Г.Г. Горшков, И.С. Башко, С.М. Бродович, Д.А. Озерский, С.Н. Головин, А.В. Панкратьев, Г.И. Лавров, Г.В. Алехнович, Я.Н. Шаров, Р.А. Нижевский, Г.В. Клембовский, В.Д. Лобов и др.. Прославленные экипажи эскадры, за всю войну совершили 400 боевых вылетов, сбросили 65 т бомб и уничтожили 12 вражеских истребителей, потеряв лишь один сбитый в бою над территорией противника корабль № XVI поручика Д.Д. Макшеева. Члены погибшего экипажа были посмертно награждены орденами Св. Георгия IV ст. Непосредственно в боях с вражескими истребителями еще три самолета было подбито, но они дотянули до своей территории.

Всего с 1913 г. было построено 93 «Муромца» различных типов. В период с 30 октя-

бря 1914 г. по 23 мая 1918 г. было потеряно и списано 26 самолетов. Самыми распространенными причинами потерь были технические неполадки и различные несчастные случаи.

«Муромцы» подняли сам процесс использования самолета в качестве боевой машины на новую высоту. Они успешно бомбили железнодорожные узлы и скопления живой силы противника, проводили глубокую разведку в тылу противника, обстреливали колонны войск на марше, расчеты артиллерийских орудий.

В Эскадре были разработаны новые приборы, прицелы, методики обработки целей, что, в сочетании с инерционностью машины и комфортабельными условиями для экипажа, позволяло добиваться поразительной точности бомбометания. Тактико-технические данные корабля, его грузоподъемность и дальность обеспечивали достижение стратегических целей в тылу противника.

На «Муромце» с отечественными двигателями впервые были проведены испытания, бомбометания крупнейшей в то время в мире бомбы (макета с песком) в 410 кг. Ни один самолет в мире тогда не мог этого сделать. Использование большого калибра давало результативность в воздействии на фортификационные сооружения противника.

В качестве дальнего разведчика (т.е. без бомб и с дополнительным топливом) «Муромец» мог держаться в воздухе 9–10 часов, что по тому времени было совершенно невероятным. На особую высоту была поднята аэрофото съемка с применением лучших в то время в мире отечественных фотоаппаратов системы русского офицера В.Ф. Потте, позволяющих получать до 50 снимков без перезарядки. Фотограф входил в состав каждого экипажа. Впервые была снята линия укреплений противника длиной в несколько десятков километров. Данные же стратегической разведки оказывали неоценимую помощь командованию русской армии.

Впервые в мире были осуществлены и отработаны групповые налеты – прообраз массивных, что давало особую эффективность применения тяжелых машин.

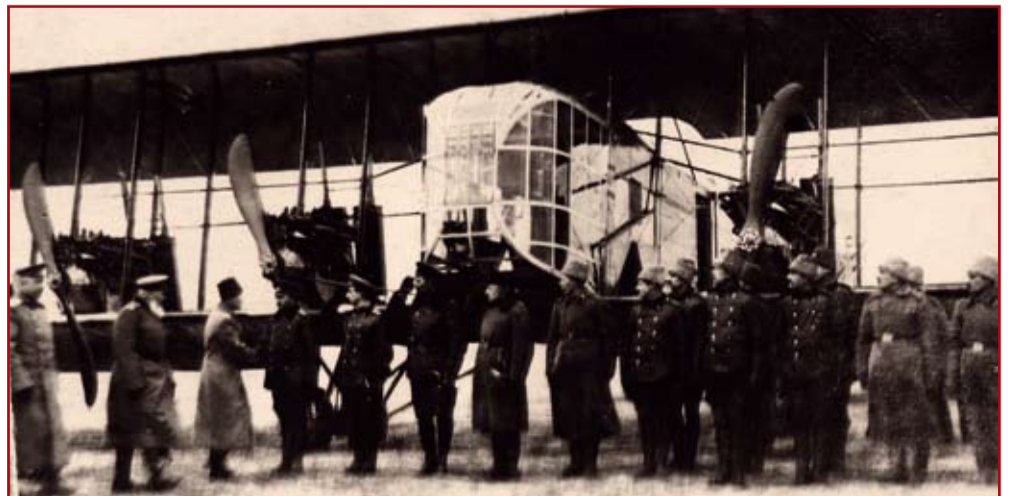
Последовательное использование боевого опыта и раскрытие заложенных потенциальных возможностей воздушного гиганта позволили И.И. Сикорскому превратить «Илью Муромца» в «летающую крепость» с полным сферическим обстрелом.

За успешные боевые вылеты, отвагу и мужество, проявленное в годы Первой мировой войны летчики и члены экипажей были награждены целым рядом наград. Высшей наградой Российской Империи были удостоены 28 человек, связавших свою судьбу с Эскадрой Воздушных Кораблей «Илья Муромец». Вот список этих героев:

Командиры – военные летчики: Горшков Георгий Георгиевич – Георгиевское оружие (07.11.1915); Руднев Евгений Владимирович – Георгиевское оружие (24.01.1917); Панкратьев Алексей Васильевич – Св. Георгий IV ст. (05.05.1917); Башко Иосиф Станиславович – Св. Георгий IV ст. (08.07.1915) и Георгиевское оружие (26.04.1917); Нижевский Роберт Львович – Георгиевское оружие (21.08.1917); Модрах Сергей Карлович – Георгиевское



1915 г. (июль). Влодава. Корабль «Илья Муромец III» поручика Озерского. Погрузка 35-фунт. Бомб и двух ящиков стрел, на верхнем крыле пулемет «Максим».



1917 г. Корабль «Илья Муромец V» №266 шт.-кап. Г.В. Алехновича на фронте. Генерал Брусилов инспектирует ЭВК.

оружие (24.01.1917) и Св. Георгий IV ст. (31.10.1917); Озерский Дмитрий Алексеевич – Георгиевское оружие (24.01.1917) и Св. Георгий IV ст. (07.02.1917); Шаров Яков Никандрович – Георгиевское оружие (21.11.1917); Смирнов Михаил Владимирович – Георгиевское оружие (08.07.1915); Романов Владимир Александрович – Св. Георгий IV ст. (21.06.1915); Махшеев Дмитрий Дмитриевич – Св. Георгий IV ст. (25.03.1917 посмертно); Базанов Николай Николаевич – Георгиевское оружие (17.04.1916); Спасов Михаил Порфирьевич – Георгиевское оружие (24.01.1917); Бойе Георгий Георгиевич – Георгиевское оружие (26.04.1917); Янковиус Виктор Федорович – Георгиевское оружие (28.08.1917).

Помощники командиров: Констенчик Авенир Маркович – Св. Георгий IV ст. (11.04.1917); Демичев-Иванов Иван Герасимович – Св. Георгий IV ст. (31.10.1917); Аутс Александр Юльевич – Георгиевское оружие (21.11.1917); Рахмин Митрофан Александрович – Св. Георгий IV ст. (25.03.1917 посмертно).

Артиллерийские офицеры: Барбович Александр Павлович – Георгиевское оружие (21.11.1917); Витковский Константин Константинович – Георгиевское оружие (11.03.1915); Наумов Александр Александрович – Св. Георгий IV ст. (08.07.1915) и Георгиевское оружие (26.04.1917); Гаиров Фаррух Керим – Св. Георгий IV ст. (25.03.1917 посмертно); Иванов Виктор Антонович – Георгиевское оружие (24.01.1917); Ивановский Павел Васильевич – Св. Георгий (15.04.1915) и Георгиевское оружие (21.11.1917); Чайковский Митрофан Михайлович – Георгиевское оружие (24.01.1917).

Офицер-наблюдатель:

Карпов Олег Сергеевич – Св. Георгий IV ст. (25.03.1917 посмертно).

Механик: Таллако Илларион Григорьевич – Георгиевское оружие (08.11.1917).

Октябрьская революция застала Эскадру на Юго-Западном фронте в г. Виннице, оказавшемся оккупированным. Чтобы ценнейшее имущество Эскадры не попало в руки немцев, его пришлось сжечь. Часть офицеров и специалистов личного состава перешли на сторону «белых» и впоследствии ушли в эмиграцию, а часть растворилась в бескрайних российских просторах, и только меньшая часть, несколько опытных летчиков, перешли на службу в Красный Воздушный Флот.

Ушли в эмиграцию: конструктор И.И. Сикорский, командиры кораблей Р.А. Нижегородский, Е.В. Руднев, К.К. Витковский, А.Ю. Лутиц, С.К. Модрах, А.А. Наумов, В.Ф. Янковиус и др.

Погибли при аварии в царской армии: О.С. Карпов, Д.А. Озерский.

Были репрессированы: А.М. Констенчик, Н.Н. Базанов, Г.Г. Гориков (расстрелян).

По поручению Коллегии по управлению Воздушным флотом, в марте 1918 г. под руководством А.В. Панкратьева началось создание нового соединения тяжелой авиации – Северной Группы Воздушных Кораблей «Муромцев», состоявшего всего из 4-х кораблей и нескольких опытных летчиков «старой



1914 г. Корпусной аэродром. «Илья Муромец» идет на посадку. Во время полета можно было выходить на фюзеляж, а по крыльям добираться до моторов

эскадры» – Г.В. Алехновича, И.С. Башко, Ф.Г. Шкудова и А.В. Насонова.

Одновременно был разработан проект для участия «Муромцев» в полярной экспедиции и разведке Северного морского пути капитана Б.А. Вилькицкого. Главное гидрографическое управление и Морская коллегия одобрили эту идею. Однако напряженное положение на фронтах гражданской войны не позволило осуществить этот проект.

В связи с назначением Панкратьева уполномоченным Главного Управления РККВВФ, командующим Северной Группой назначается И.С. Башко. Далее Северная Группа была переименована в Авиагруппу. В апреле 1919 г. получила название Дивизион Воздушных кораблей под руководством красного военного летчика Василия Марковича Ремезюка, помощником которого был назначен один из первых воздухоплавателей, автор нескольких учебников по воздухоплаванию Иван Львович Когут, который в 1910 г. вместе с Г.Г. Горшковым и Е.В. Рудневым (будущими командирами «Муромцев») открыл список военных летчиков России и оставался в этой должности до момента расформирования дивизиона 25.09.1922 г.

На главной базе в Липецке были оборудованы мастерские, аэродром, начата сборка новых кораблей и обучение новых экипажей. Свое первое боевое крещение красные «Муромцы» получили на Южном фронте, против Деникина. Затем участвовали в отражении рейда конницы белогвардейского генерала Мамонтова под Тамбовом и в разгроме наступавшей на Москву Деникинской армии.

Боевые вылеты с целью разведки и бомбометания выполняли военные летчики «старой эскадры»: А.В. Насонов, В.А. Романов. В связи с обострившейся обстановкой на фронте и угрозы от конницы генерала Мамонтова, Дивизион и все имущество были передислоцированы в г. Сарапул. На окраине города, в здании пустующего ликеро-водочного завода разместился Штаб Дивизиона, личный состав, склады и авиационные мастерские, в которых продолжалась сборка и ремонт кораблей. Руководил мастерскими инженер-изобретатель Михаил Николаевич Никольской, ставший автором известного зеркала, названного его именем, которое широко применялось в ВВС для контроля прицеливания для бомбометания.

На базе дивизионных авиационных мастерских началась постройка первого советского самолета «КОМТА», проект которого разрабатывался при участии сотрудников Дивизиона в составе: командира дивизиона В.М. Ремезюка, его помощника И.А. Когутова, начальника учебной части А.В. Панкратьева, краснолетов И.С. Башко, В.А. Моисеенко, А.В. Насонова, инженеров М.Н. Никольского, А.А. Бойкова, М.В. Носова и Владимира Стантьевича Александрова – впоследствии ставшего известным авиаконструктором

ЦАГИ и создавшего вместе с В.В. Калининым первый советский авиалайнер – АК-1, который под названием «Латышский Стрелок» участвовал в 1925 г. в групповом дальнем перелете Москва–Пекин с промежуточной посадкой в г. Сарапуле.

Главным врачом Дивизиона и гарнизонным врачом г. Сарапула стал отец В.А. Александрова – Леонтий Петрович, хирург, доктор медицины, профессор, основоположник детской хирургии, вступивший в 1919 г. в ряды РККА в возрасте 61 года. Перед зданием завода, где разместился Дивизион, на поле был оборудован аэродром. Здесь же были созданы первые в России курсы Специалистов Тяжелой Авиации под руководством А.В. Панкратьева.

Среди получивших подготовку в Дивизионе известный военный летчик и испытатель – Алексей Константинович Туманский, награжденный за участие в Первой мировой войне 4-мя Георгиевскими Крестами, в период Гражданской войны командовал кораблем «Илья Муромец», участник ВОВ, награжденный многими орденами и медалями. Окончил курсы тяжелой авиации Николай Павлович Благин – летчик-испытатель ЦАГИ, погибший в 1935 г. при авиакатастрофе самолета-гиганта «Максим Горький».

Начинали свою службу в Дивизионе будущие Герои Советского Союза: Михаил Васильевич Водопьянов – шофером, Иван Тимофеевич Спиринов – аэрологом 2-го боевого отряда, затем начальником технической части. Многие, служившие в Дивизионе, стали впоследствии известными летчиками и специалистами.

Механик Федор Иванович Грошев – участник воздушных перелетов в Монголию, на Крайний Север. В качестве бортмеханика он летал с пилотами Бабушкиным и Водопьяновым. За участие в экспедиции по спасению экипажа Нобиле награжден орденом «Красного Знамени».

Моторист Флегонт Иванович Бассейн – бортмехаником участвовал в экспедиции по спасению Челюскинцев в 1934 г., за что был награжден Орденом «Трудового Красного Знамени». За участие в экспедиции по высадке Папанинцев награжден Орденом Ленина, принимал участие в экспедиции по поискам самолета Леваневского, участник финской войны, за что был награжден орденом «Красной Звезды». В первые дни Великой Отечественной войны в составе экипажа Водопьянова участвовал в бомбардировке Берлина.

Единственный из командиров «Муромцев» «старой эскадры» и Дивизиона, Георгиевский Кавалер Владимир Александрович Романов – был участником четырех войн: Первой мировой, Гражданской, Советско-Финской и Великой Отечественной.

В 1920 г. была организована первая российская Воздушная Линия «Сарапул–Екатеринбург», по которой проводились учебные полеты, в том числе и с испытанием радиостанции. Так же «Муромцы» использовались на воздушной линии «Москва–Харьков», штаб которой, возглавляемый А.В.

Панкратьевым, находился в Москве, на ул. Старая Башиловка, д. 18 (ул. М. Расковой).

За время существования Дивизиона были две невосполнимые потери среди командиров кораблей. Летчик-испытатель Глеб Васильевич Алехнович, один из пионеров авиации, установивший ряд рекордов, командир «Илья Муромец-V», на котором он совершил более 100 вылетов, активный участник воссоздания «красной» Эскадры, трагически погиб при аварии самолета в 1918 г. Иосиф Станиславович Башко – прошедший путь от помощника командира корабля до командира боевого отряда, установивший мировой рекорд, поднявшись на высоту 5200 м, командир Воздушного Корабля «Илья Муромец-Киевский», в 1918 г. бежавший на «Муромце» из польского плена на неисправном самолете, назначенный командующим Северной Группой Воздушных Кораблей, в 1921 г. покинул Дивизион и вернулся на Родину в Латвию.

В июне 1921 г. Дивизион был перебазирован в г. Орел. К этому времени состояние «Муромцев» было ужасным: большинство самолетов были изношены и потрепаны на фронтах гражданской войны, частые разборки и сборки для переездов по железной дороге, неоднократные ремонты, нахождение в полевых условиях под открытым небом настолько потрепали корабли, что они потеряли некоторую часть прочности и летных качеств. В течение зимы 1921 г. все силы были брошены на ремонт кораблей, но собрать удалось только один, остальные были разобраны на запчасти. Таким образом, весной 1922 г. встал вопрос о расформировании Дивизиона, а последний корабль, имущество и личный состав были переданы на создание новой Школы Воздушной Стрельбы и Бомбометания в г. Серпухове, куда был переведен начальником учебной части И.А. Когут, затем начальником технического отдела школы. Кроме учебных целей «Муромец» выполнял некоторые специальные задания по методике сбрасывания бомб.

Последний корабль прекратил свое существование в 1923 г. при аварии во время тренировочного полета помощника начальника школы, летчика-испытателя Бориса Николаевича Кудрина.

Почти десятилетний опыт использования «Муромцев» подтвердил, что именно многомоторные и многоместные тяжелые самолеты наиболее пригодны для регулярных полетов, перевозок грузов и людей на Воздушных Линиях. Так закончилась история успехов и поражений, боевой работы и мирного труда первого в мире многомоторного тяжелого бомбардировщика «Илья Муромец».

Так закончилась исключительная эпопея отечественной тяжелой бомбардировочной авиации, укомплектованной единственными в то время в мире Воздушными Кораблями «Илья Муромец».

Наталья Павловна Панкратьева
(документы и фото из семейного архива семьи Панкратьевых)



Сикорский Игорь Иванович (1889-1972 г.). Авиаконструктор, ученый, изобретатель.



Слева – Никольской Сергей Николаевич (1885-1963 г.). Помощник ком. корабля «Илья Муромец II», с 1916 г. Командир корабля «Илья Муромец XI», с 1917 г. Командир первого Отряда ЭВК. Автор мемуаров «На Воздушном корабле». Справа – Панкратьев Николай Васильевич. Рядом бомбы системы Орановского: 10-ти, 3-х и 2-х пудов. Колодзевка, апрель 1916 г

Все вернется на круги своя!



Павлов Виталий Егорьевич
Командующий Армейской
авиации (1989 – 2002)
Генерал-полковник ВВС
Герой Советского Союза

Штурмовая! Истребительная! Транспортная! Бомбардировочная! Дальнебомбардировочная! Палубная! Разведывательная! Ракетноносная!

40 лет до начала 50-х все это созвездие составляло силу и мощь, славу и гордость наших ВВС, которые вписаны в незабываемые страницы нашей истории. Первая мировая, гражданская война. Операция по спасению челюскинцев, трансарктические перелеты на сверхдальние расстояния. Отдельной не страницей, а книгой ВВС вошли в историю страны в период ВОВ.

За всем этим стоит титанический труд нашего народа: авиапромышленности, испытателей и рядовых исполнителей. Нестеров, Байдуков, Чкалов, Водопьянов, Мересьев, Талалихин, Сафонов, Покрышкин, Кожедуб и более 100 летчиков, которые дважды удостоены высочайшего звания страны Герой Советского Союза.

В конце 40-х годов появился новый термин – вертолет (хеликоптер). 1948г. первый полет «на привязи» вертолета Ми-1. Безусловно необычно для людей не связанных с авиацией – полет «на привязи».

ВВС – размах, скорость, воздух, небо, романтика, ощущение полета, а здесь полет «на веревке».

Но через 2 месяца вертолет Ми-1 «отвязали» и запустили в счастливое плавание в воздухе новых летательных аппаратов, которым предстояло завоевать достойную нишу в составе ВВС. В 1948 г. постановлением Совета министров и приказом МО создается

новая структура Армейская Авиация в составе ВВС отдельных типов легкомоторных самолетов и вертолетов.

Начинается этап бурного развития вертолетостроения.

За двадцать лет с момента появления первого вертолета, введены в строй и бороздили мирное небо около тысячи вертолетов.

На помощь вертолету Ми-1 появиться средне транспортный вертолет Ми-4 и тяжеловес по тем временам Ми-6. Ми-10к (кран).

И все-таки наибольшую известность и практическое применение вертолеты нашли в народном хозяйстве. Это в первую очередь проникновение в недоступные районы страны, но в которых была огромная заинтересованность всех министерств добывающей отрасли.

События американско-корейского конфликта, событий на ближнем Востоке, где впервые вертолеты участвовали в боевых операциях по эвакуации значительного количества в/служащих из зоны окружения, во втором случае разгром танковой колонны на марше, где были приняты все виды вооружения вертолета в т.ч. и управляемые ракеты.

Все это послужило наиболее мощным толчком в развитии вертолетной тематики в стране. КБ им.Миля, Камова, ввод в строй и реформирования предприятия на производство вертолетов. Появятся авиационные курсы, авиационное вертолетное училище в Пугачеве - Сызрани.

В 1962 году в Сызранском вертолетном 3 вертолетных учебных полка на вертолетах Ми-1 и Ми-4.

Впервые начинается обучение курсантов сразу на вертолетах. Набор курсантов в эти годы составлял 150 курсантов и далее все по возрастающей до 400 курсантов в год создания нового вертолетного училища в Саратове.

Первый выпуск чисто на вертолетах состоялся в 1965 году. Анализ подтвердил, что естественный отсев по «нелетной» не превышал показателей отсева курсантов, которые проходили первоначальную подготовку на самолетах затем на вертолетах.

Первые летчики инструктора все были опытными «самолетчиками» различных «родов». Многие из них фронтовики. При проведении практических занятий с нами, беседах выяснялось что большинство наших инструкторов попали на вертолеты и стали инструкторами-вертолетчиками по стечению неблагоприятных обстоятельств. Массовое сокращение в ВВС, списание с летной работы по медицинским показателям, а требования для полетов на вертолетах были ниже.

Но со временем бывшие фронтовики -

профессиональные самолетчики стали фанатами вертолетчиками.

В середине 50-х фронтовик истребитель ЧСС полковник Прокопенко Ф.Ф. назначен помощником Главкома Сухопутных войск по авиации, хотя вертолеты находились в составе ВВС.

С увеличением численности вертолетов, увеличением задач выполняемых в сфере военной и хозяйственной деятельности менялось и название авиации:

- вспомогательная авиация
 - вертолетные части и подразделения.
 - вертолетная авиация
 - армейская авиация в ВВС
 - армейская авиация как род сухопутных войск
 - армейская авиация ВС РФ
 - армейская авиация в составе ВВС
- А дальше как бог пошлет.

Прокопенко Ф.Ф. до конца жизни принимал активное участие в строительстве, создании армейской авиации как отдельного рода войск.

Наиболее значимые педагоги, инструктора, руководители, которые внесли неоценимый вклад в развитие армейской авиации, как инженер-конструктора Миль, Камов, Тищенко, Михеев, директора вертолетных заводов – Нагибин, Слюсарь, Алексеев, Лаврентьев, Бельх.

Инструкторов и руководителей конца 50-х и далее годов – Титаренко, Понаморев, Иванов, Цыганков, Скок, Буланов, Кисель которым я и многие выпускники обязаны всем чего добились в жизни и по службе.

В середине 70-х годов знаковое событие для дальнейшего развития Армейской авиации по ее прямому предназначению. В семи округах и группах войск все вертолеты Армейской авиации были переданы непосредственно штабам военных округов и общевойсковых (танковых) Армий. Безусловно это потребовало научно-технических и кадровых решений. Были созданы управления Армейской авиации при военных округах и отделы авиации в составе общевойсковых Армий. Были созданы командные пункты от округа до армии, полка и отдельные эскадрильи. В состав КП Армии штатно входила группа боевого управления (ГБУ) на БТР со всеми средствами связи, как по линии авиации до отдельного вертолета, так же связь по линии Сухопутных войск до командира батальона.

Отработаны вопросы при ведении боевых действий совместного базирования КП ПВО армии КП Артиллерии Армии.

Результаты самые положительные. Сами собой всякие амбиции летчиков, артиллеристов, «повозничков» отпали и перешли в качественное русло дальнейшего развития и всестороннего взаимодействия.

Не везде в округах и армиях процессы

боевого слаживания проходили «гладко», но это были отдельные вопросы непонимания локального или местного характера. Необходимо отметить, что вопросы службы авиационной безопасности, контроля и расследования были возложены на руководство ВВС. События в ДРА только подтвердили необходимость тесного взаимодействия с командирами боевых подразделений на поле боя. Случаи авиационных ударов не по «тем целям», а были случаи удары по своим войскам – это результат отсутствия отработанного взаимодействия между командиром авиационной группы и командиром батальонов (или групп) на поле боя. На полную мощь включился в работу ЦБП и ПАС в Торжке – расширился до состава двух полков и отдельной эскадрильи в Воронеже. Центр стал больше заниматься методикой боевой подготовки, отработки курса боевой подготовки и войсковым испытаниям техники на которой постоянно проводились доработки. Открылись курсы подготовки офицеров ГБУ (группы боевого управления) и авианаводчиков. Для непосредственной подготовки в горной местности был открыт центр подготовки в Торжке. В результате работы этого центра, были подготовлены к полетам в горах и проверены сотни командиров экипажей в их готовности работать и воевать в создавшейся обстановке.

Большой вклад в становление развития и дальнейшую работу вложили полковник Воробьев Борис Алексеевич, Игнатов Евгений Иванович – прошедшие школу боевого применения в Афганистане и не понаслышке знавшие, что нужно показать, чему учить, как себя вести в боевых действиях в горах.

Они приобрели огромный методический, летный, жизненный опыт подготовки летного состава для выполнения неординарных, экстремальных задач.

И когда отпала необходимость подготовки летного состава в горной местности – командир и заместитель центра «Черныш» были переназначены в ЦБП и ПАС в Торжок, где они зарекомендовали себя с самой лучшей стороны.

Заслуженные военные летчики, летчики-снайперы, генералы, а Б.А. Воробьев – Герой РФ, они и сейчас являются примером и авторитетом среди летного состава не только самого центра, но и летного состава Армейской авиации.

Организаторы, руководители и летчики единственной пилотажной группы на вертолетах «Беркуты» Воробьев и Игнатов на авиасалонах Франции, Англии, Малайзии, России выполняли фигуры высшего пилотажа на серийных боевых машинах.

Для вертолетов Армейской Авиации в Афганистане, каждый взлет с площадки



1982 год. Кабул. 50-й полк ОСАП. После выполнения задания. Слева-направо верхний ряд: Нач. огневой и тактической подготовки К.Харитонов, В.Павлов, ст. штурман В.Смиронов



1982 год. В горах Гиндукуша

базирования, даже с аэродрома, можно считать боевым вылетом. Были случаи, когда вертолеты и самолеты обстреливались на кругу при заходе на посадку, получали серьезные повреждения и не обходилось без потери личного состава и техники.

Летчики Армейской Авиации участвовали во всех проводимых операциях 40 Армии, были случаи, когда метеоусловия не позволяли вертолетам летать в горах – операцию отменяли и переносили сроки проведения.

Уникальная операция по блокированию и захвату Панджерского ущелья была проведена в 1982 году. Одновременно было задействовано более 100 вертолетов Ми-8 и Ми-24, 20 самолетов Су-17 и Су-25.

За период операции было десантировано посадочным способом около 4000 тысяч военнослужащих из состава 103 ВДВ и часть сил от вооруженных сил ДРА.

Но этому предшествовала кропотливая подготовка и работа инструкторского состава 344ЦБП Торжок, центра горной подготовки «Черчик», и командиров частей и подразделений на месте в Афганистане.

Были отобраны командиры экипажей, которым предстояло выполнить десантирование в горах на склоне на высоте 3600 метров выискивая пятючок пригодный разместить вертолет, или, в крайнем случае, прижаться левым бортом к горе, чтобы винт не зацепил склон, а левое колесо шасси имело упор, произвести десантирование.

Задача была выполнена. Все участники боевых действий в Афганистане десанта от солдата до генерала, от техники и рядового летчика до специалиста с большой буквы – достойны памяти – живые и мертвые.

Более 20 летчиков только Армейской Авиации удостоены Звания Героя Советского Союза, сотни авиаторов награждены орденами и медалями. Это: Майданов, Зелеников Щербаков и Гайнутдинов, Зелеников и Павлов, Райлян и Очиров.

В период боевых действий в Афганистане на долю летчиков Армейской Авиации выпало еще одно тяжелое испытание – это ликвидация последствий взрыва реактора на Чернобыльской АЭС.

Всем было понятно, что только на вертолете можно было, хоть временно заглушить источник радиационного излучения путем сброса в очаг сотни тонн металлической стружки и других элементов, поглощающих радиационное излучение.

Летный состав ЦБП Торжка, Пружаны БВО, Александрия КВО, Бердичев ПриКВО, летчики Сызранского вертолетного училища из гарнизона Саратов – первыми вступили в сражение со страшной стихией.

Во взаимодействии с отрядами химической защиты они заглушили основной выброс и создали возможность по дальнейшей локализации очага. Не обошлось без потерь личного состава, как во время работ по ликвидации, так и по истечении времени продолжали терять своих товарищей и друзей.

Это не полный перечень событий, которые происходили в период эксперимента нахождения Армейской Авиации в подвешенном состоянии.

К концу 90-х годов эксперимент был за-



Герои Советского Союза:
Ф.Ф. Прокопенко, В.Е. Павлов, Г.Р. Каранетян

вершен. Обобщался материал за 12 лет нахождения авиации в подчинении военных округов. Командированием сухопутных войск был сделан вывод, который был оглашен на коллегии Министерства обороны в ноябре в 1989 году. Генерал армии Варенников В.И. в своем выступлении обратил

личественного увеличения Армейской Авиации».

К этому времени Армейская Авиация в своем составе имела более 60 авиационных полков, около 80 отдельных эскадрилий, а это почти 5000 летательных аппаратов различного предназначения.

Дислокация полков и эскадрилий была



2001 г. Торжок

к министру обороны Маршалу Язову Д.Т.:
- «С Армейской авиацией надо решать – она должна стать родом сухопутных войск, так как она решает 100% своих задач в интересах общевойскового боя».

МО выслушав обратился к Главкому ВВС, - «А что думает по этому поводу Маршал авиации Ефимов».

Вероятно Главкомы СВ и ВВС по этому вопросу обменивались мнениями, потому что Маршал Ефимов А.Н. заявил:

«Мы понимаем, что Армейская Авиация работает в тесном взаимодействии с СВ, тем более ее надо выделять в отдельную структуру из-за ко-

обширнейшей. От Анадыря, Сахалина, Курил на востоке, до площадок и аэродромов группы войск в Германии, Чехословакии, Венгрии, Польше, от Молдавии и Кушки на юге, до Мурманска и Новой Земли на севере. Единого центра управления армейской авиации не было, все замыкалось на ЦБУ и ЦКП ВВС где практически не было специалистов Армейской Авиации (вертолетчиков), а некоторые руководители ВВС высказывались – «Нужны мне ваши эти стрекозлы».

Как правило, полки и, отдельные вертолетные эскадрильи дислоцировались в не-

посредственной близости от дислокации общевойсковых армии и дивизий и создание органов управления в общевойсковых Армиях было опробовано, как говорят обкатано на практике, в течение 12 лет эксперимента.

Таким образом, с декабря 1989 года начался процесс создания органов управления в Главкомате сухопутных войск, округах и общевойсковых армиях – одновременно.

В полном объеме использовался опыт эксперимента 1976-1988 гг. Большинство общевойсковых командиров прошли через Афганистан, практически проводили боевые действия, или даже совершали марши, передислокации в тесном взаимодействии, с подразделениями вертолетных частей. Все это позволило создавать органы управления и руководства армейской авиацией в округах и армиях без затруднений.

В большинстве своем общевойсковые командиры восприняли это, как свое родное, необходимое. Необходимо отметить, что командиры частей армейской авиации прошли Афганистан на различных должностях и могли на равных обсуждать приемы и способы боевого применения и управления. Вероятно в первую очередь в силу этих обстоятельств в состав управления Армейской Авиации сухопутных войск были назначены высококлассные специалисты, преданные вертолетному делу, прошедшие суровую школу Афгана. Это Герои Советского Союза - Письменный, Райлян, Очиров, Новиков, Рудых. Это специалисты по методике и уже имевшие опыт работы в птабах - Кашицин, Божко, Герасимович, Сивашенко, Волчков, Закиров, Сабуров, Макаров и многие другие, которые своим трудом, авторитетом в короткие сроки создавали новую структуру и впервые новый род сухопутных войск. Были организованы курсы по подготовке специалистов наведения авиации на цели в академии им. Фрунзе. Была создана кафедра Армейской Авиации для более детальной подготовки командиров среднего звена по вопросам тактики ведения боя во взаимодействии с авиацией. Кафедрой руководили опытные авиационные командиры, прошедшие школу Афгана и других горячих точек - генералы: Сергшеев, Олейник, Федюкович, Щипачев, Яцкевич и другие.

Становление авиации, как рода войск происходило в сложной международной и внутриполитической обстановке.

Вывод авиационных полков Армейской Авиации из групп войск, полки, как правило, перебазировались на не подготовленные площадки, которые ранее использовались авиационными клубами ДОСААФ, на которых не было никакой технической инфраструктуры, не говоря уже о жилищном фонде. Распад Советского Союза, что повлекло за собой раздел авиации, кадровая чехарда и все вытекающие отсюда последствия...

Но личный состав Армейской Авиации, ветераны - надеются, что наступит лучшие времена.

**Мы уверены - все вернется на круги своя!
Да - мы уверены!**



2004 г. А. Райлян, А. Рудых, В. Павлов, С. Чернявский, А. Новиков



1997 г. На торжествах по случаю присвоения звания Героя России:
Н. Колтаков, В. Павлов, А. Гомиаивили, А. Новиков, Б. Воробьев



Губернатор Смоленской области Алексей Островский, Председатель Государственной Думы РФ Сергей Нарышкин, президент «Российской Ассоциации Героев» Командующий ВДВ РФ Герой России генерал-полковник Владимир Шаманов



Заместитель председателя комитета ГосДумы по обороне - Франц Клинецвич, председатель Союза десантников России Герой Советского Союза генерал-полковник - Валерий Востротин, помощник Командующего ВДВ РФ - Начальник отдела по работе с личным составом - Роман Кутузов.

Открытие мемориала героям 4-го воздушно-десантного корпуса и памятника Герою Советского Союза В.Ф. Маргелову

27 июля 2012, накануне празднования 82-й годовщины образования ВДВ, состоялось торжественное открытие мемориала воинам-десантникам 4-го воздушно-десантного корпуса (ВДК), погибшим в годы Великой Отечественной войны на подступах к Москве при проведении Вяземской воздушно-десантной операции (1942 г.).

Памятник героическому десанту был установлен в 50-х годах прошлого века на месте братского захоронения свыше 1700 десантников 4-го ВДК, погибших в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

Акция состоялась, благодаря поддержке Командования ВДВ, Губернатора, Глав Угранского и Вяземского районов Смоленской области, участию общественных ветеранских организаций десантников, - памятник отреставрирован и обновлен. Увеличена площадь мемориального комплекса, непосредственно за памятником установлена стела из гранита с изображением парашютистов и надписью «Героям-десантникам 4-го ВДК».

Памятные мероприятия начались в г. Вязьма с открытия памятника легендарному командующему ВДВ Герою Советского Союза генералу армии В.Ф.Маргелову. Почетное право открыть памятник было предоставлено сыну В.Маргелова – Герою России А.Маргелову.

В торжественном мероприятии приняли участие: президент «Российской Ассоциации Героев» Командующий ВДВ РФ Герой России генерал-полковник Владимир Шаманов, Губернатор Смоленской области Алексей Островский, председатель совета ветеранов Воздушно-десантных войск генерал-майор Владимир Данильченко, председатель Союза десантников России Герой Советского Союза генерал-полковник Валерий Востротин.

Затем делегация Командования ВДВ и приглашенные гости переместились в д. Желанья, Угранского р-на, Смоленской области, где и был открыт обновленный мемориал воинам-десантникам 4-го ВДК.

В мероприятиях также приняли участие: Председатель Государственной думы РФ Сергей Нарышкин, заместитель председателя комитета ГосДумы по обороне Франц Клинецвич, офицеры Командования ВДВ, должностные лица органов местного самоуправления, представители общественных ветеранских организаций и воспитанники военно-патриотических клубов десантников, приглашенные гости.

Выступая перед участниками мероприятий, Сергей Нарышкин отметил:

«Подвиг советских воинов совершен здесь, на Смоленской земле. По масштабу той операции, которая проходила здесь, можно судить об уроне, который был нане-

сен противнику. За пять месяцев воинской операции было уничтожено пятнадцать тысяч солдат и офицеров врага, большое количество военной техники и вооружений, нарушены коммуникации противника. Воздушно-десантным войскам Великая Отечественная война дала много уроков стойкости, мужества и профессионализма. Именно этому учил своих воспитанников генерал Василий Маргелов, формируя элиту нашей армии – ВДВ. Мы будем всегда защищать историческую память, и эта память – в архивных документах, в воспоминаниях ветеранов, в книгах и кинофильмах, в наших умах и сердцах, в умах и сердцах наших детей и наших внуков, это историческая память и в монументах, в том числе и в этом монументе, который символизирует подвиг советских воинов-десантников».

В своем выступлении В.Шаманов сказал: «Многие поколения десантников воспитаны на подвиге гвардейцев четвертого воздушно-десантного корпуса. Мы благодарны руководству Смоленской области, что на протяжении всех этих лет здесь сохранялись и поддерживались традиции, встречались ветераны».

Алексей Островский отметил: «Для нас память об участниках сражений, память о ветеранах – это не пустой звук. Администрация области, главы муниципальных образований на территории Смоленщины будут всегда делать все возможное для сохранения памяти тех, кто погиб в годы Великой Отечественной войны на Смоленской земле, делать все возможное для ветеранов!»

В программе мероприятий также было предусмотрено: десантирование парашютно-десантной роты на парашютах Д-10 из военно-транспортных вертолетов Ми-8, показательные выступления воинов-десантников по рукопашному бою, выступление спортсменов-парашютистов ВДВ по парашютной акробатике, выступление пилотажной группы «Русь» Вяземского учебного авиационного центра ДОСААФ России на реактивных учебно-тренировочных самолетах Л-39.

Вяземская воздушно-десантная операция (ВДО) проходила в январе-феврале 1942 г. в ходе битвы за Москву, во время которой была осуществлена высадка одного из самых крупных оперативных воздушных десантов Великой Отечественной.

Авиационная группа, созданная для осуществления операции, имела в своем составе 352 транспортных самолета.

Всего в ходе Вяземской ВДО была осуществлена высадка свыше 10 тыс. десантников. В течение 6 месяцев десантники прошли в тылу врага свыше 600 км, освободили около 200 населенных пунктов.



Вязьма. Открытие памятника легендарному командующему ВДВ Герою Советского Союза генералу армии В.Ф. Маргелову. Почетное право открыть памятник было предоставлено сыну В. Маргелова – Герою России А. Маргелову (третий слева).



Председатель Совета Клуба заслуженных военных летчиков, летчиков-испытателей и штурманов, заслуженный военный летчик, генерал-полковник авиации Н.И. Москвителев

Нашему ветеранскому объединению – Клубу заслуженных военных летчиков, летчиков-испытателей и штурманов, созданному при Московском Доме ветеранов войн и Вооруженных Сил – в апреле 2012 г. исполнилось 5 лет!

В связи с этой датой хочется подвести итоги работы нашего большого отряда профессионалов, доложить о том, что сделано по социально-правовой поддержке ветеранов-авиаторов, какой вклад внесен в решение проблем подготовки летных кадров, перевооружения ВВС, пропаганды героических традиций наших великих предшественников, озаряющих и поныне вековую историю отечественной авиации.

Клуб с глубочайшим уважением чтит память первых русских летчиков, таких как М.Н. Ефимов, А.А. Казаков, Е.Н. Крутень, П.Н. Нестеров, которые еще в начале XX в. удивляли мир своим мастерством в небе. Клуб гордится выдающимися родоначальниками советской авиации: М.М. Громовым, В.П. Чкаловым, С.Н. Анохиным, К.А. Вершининым, А.И. Покрышкиным, И.Н. Кожедубом, Н.Д. Гулаевым, А.Е. Боровых, П.С. Кутаховым, А.И. Колдуновым. Их наука помогла нашим летчикам в ходе Великой Отечественной войны громить сильного врага, а после Победы успешно осваивать новейшую технику, покорять космическое пространство. Именно они стали образцом высочайшего профессионализма, по сей день окрыляющего многочисленный отряд ветеранов – заслуженных военных летчиков, летчиков-испытателей и штурманов. В Клубе состоят более 360 человек. Среди них восемнадцать Героев Советского Союза и Российской Федерации. И все активно участвуют в общественной работе.

Должное внимание мы стараемся уделять каждому члену Клуба и, конечно, старшим авиаторам. Мы не только поздравляем всех с днем рождения, праздниками, днями Воинской славы, но и оказываем социально-правовую защиту, материально-бытовую поддержку. Так, по ходатайству совета Клуба, поддержанному Советом Дома ветеранов, правительство Москвы приняло решение о ежемесячной надбавке к пенсии большой группе заслуженных летчиков-испытателей. Разумеется, не забываем и о персональной помощи одиноким, нуждающимся в лечении. Например, по желанию Н.И. Логунова, бывшего фронтового летчика, мы помогли ему переехать в Дом престарелых, а И.И. Павленко, участвовавшего в испытании первой советской атомной бомбы, обеспечили бесплатной путевкой в самый комфортабельный столичный социально-реабилитационный центр. В этом же Центре год назад отдохнул 90-летний заслуженный летчик-испытатель

КЛУБУ ЗАСЛУЖЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ - 5 ЛЕТ!

СССР А.А. Шепицин. Пожизненно предоставлено медико-социальное обслуживание на дому Героям Советского Союза летчику-испытателю, космонавту И.П. Волку, С.А. Микояну, Г.А. Седову – конструктору фирмы «МиГ».

Крепнет наше взаимодействие с Главкоматом ВВС по вопросам методической и практической помощи авиационным, учебным заведениям. Очень важным для успешной работы считаем систематическое общение членов Клуба с летчиками, несущими военную службу. Наши товарищи побывали в Ейском училище и в ряде авиационных полков. Во время поездок, в которых участвовали генералы Ю.В. Владимиров, О.В. Анисимов, Л.И. Линник и другие, изучались ход боевой подготовки, состояние безопасности полетов, социально-бытовые и другие условия жизни авиаторов. Ветераны делились опытом летной работы и воспитания пилотов. Клуб шефствует над полками авиабазы в Тверской области. Кстати, в свое время губернатором области была поддержана наша инициатива о строительстве здесь, в гарнизоне «Хотилово», спортивной площадки и детского сада. В настоящее время и площадка, и детский сад уже функционируют. Многие с помощью правительства Москвы нами было сделано и для 689-го гвардейского авиационного полка им. А.И. Покрышкина, дислоцировавшегося в Калининградской области. В прошлом году, к сожалению, этого славного полка не стало: расформировали.

Мы регулярно проводим различные мероприятия, связанные с военно-патриотическим воспитанием молодежи (школьников) на основе авиационной героики. Особую настойчивость проявляем в осуществлении наших задумок по подготовке летных кадров. В этом плане одной из первых инициатив Клуба стала разработка братьями Виталием и Валерием Селивановыми концепции подготовки летных кадров, начиная с 12-летнего возраста. Поэтому совет Клуба еще 2007 г. обратился в правительство Москвы с конкретными предложениями возрождения системы ориентации столичной молодежи на авиационные профессии и обосновал необходимость создания в столице авиационной школы-интерната. По нашему обращению мэр Москвы принял положительное решение, что отмечено в постановлении Московского правительства от 25 сентября 2007 г.

Открытие школы намечалось в 2011 г. Однако в связи со сменой мэра города Москвы, мы вновь обратились, теперь уже к С.С. Собянину, и окончательное решение незамедлительно состоялось. Заместитель мэра г. Москвы О.Ю. Голодец дал четкие указания Департаменту образования, и в настоящее время идет процесс подготовительных мероприятий для того, чтобы с 1 сентября 2012 г. авиационный колледж начал работу.

Еще весной 2009 г. в более широком плане и в то же время детально проблемы подготовки летных кадров, повышения их профессионализма, а также совершенствования боевой техники были обсуждены на инициативной встрече Клуба авторитетной встрече в Доме ветеранов бывшего Главкомата ВВС, командующих авиацией видов войск и других крупных военных специалистов с участием представителей Главкомата ВВС. Столь представительное собрание не было спонтанным. Оно диктовалось потерей после развала СССР былой мощи ВВС и горячим желанием ветеранов-авиаторов принести как можно больше пользы родной авиации.

На этой встрече с очень интересным докладом о внедрении современных технологий в производство, модернизацию и ремонт авиатехники выступил

бывший командующий авиацией ПВО О.В. Анисимов, кандидат технических наук, ныне руководитель компании «Русские сплавы» – последовательницы трудов саратовского ученого А.В. Попова (умер в 2005 г.), открывшего огромные возможности силовых полетов центрифуги для получения небывалых ранее материалов с заданными свойствами. Сподвижники Анисимова сумели в лабораторных условиях разработать технологию и получить сплавы, по прочности, легкости и жаростойкости превосходящие применяемые в авиакосмической промышленности. Словом, энтузиасты показали, что есть все необходимое для внедрения в производство новой технологии. Да только чиновничья волокита сдерживает. О новом подходе к подготовке авиационных специалистов (летчиков) рассказал В.П. Селиванов, заслуженный летчик-испытатель, уже почти десять лет после ухода на пенсию занимающийся этой проблемой. Суть его концепции состоит в создании авиационных кадетских корпусов с фундаментальной летной подготовкой. Она предполагает самый ранний возраст для начала обучения, с 6-го класса общеобразовательной школы. Такая система в сочетании с заботой о здоровье подрастающего поколения, возвращением в общество престижности летного труда, конкретизацией патриотического воспитания – верный путь к успехам.

В обсуждении столь важных для российской авиации проблем заинтересованно участвовали бывшие главнокомандующие ВВС генералы армии П.С. Дайнекин и В.С. Михайлов, бывшие командующие авиацией ВМФ В.П. Потапов, В.Г. Дейнека, И.Д. Федин и Ю.А. Антипов, бывшие командующие Московским округом ПВО В.Г. Царьков, воздушной армией В.А. Ретунский дальней авиацией М.М. Опарин, академик, профессор Государственного научно-исследовательского института военной медицины В.А. Пономаренко, председатель Клуба Героев Советского Союза и Героев России Н.Т. Антошкин и другие. Они высоко оценили научно-техническое и педагогическое творчество своих товарищей. В итоге коллективного обмена мнениями участники встречи подготовили и направили в адрес руководителей страны, правительства Москвы свои предложения об ускоренной реализации новой технологии в металлостроении и строительстве самолетов, а также о новой концепции подготовки ведущих авиационных кадров.

Нельзя не отметить и довольно масштабную работу нашего Клуба в ходе подготовки к 65-летию Великой Победы. Главным здесь мы считаем патриотическое воспитание молодежи на основе памяти о героических защитниках Отечества, противодействия фальсификаторам истории, приобщения подростков и юношей к традициям Военно-воздушных сил. Решением совета Клуба мы взяли на себя обязательства по уходу за забытыми захоронениями заслуженных летчиков и отдали им почести на Новодевичьем, Кунцевском, Троекуровском, Преображенском и Донском кладбищах. Например, в 2010 г. с помощью студентов и школьников мы привели в порядок более 70 захоронений. Члены нашего клуба участвовали в открытии памятников героям-авиаторам Амет-Хан Султану, Н.М. Распоповой, мемориальных досок И. Плыткину, В.А. Ершову, Г.П. Кравченко.

В юбилейном году прошло более двадцати встреч членов Клуба с учащимися столицы, связанных с памятными датами и днями рождения героев-авиаторов: Чкалова, Покрышкина, Кол-

дунова, Кожедуба, Вершинина, Новикова, Жигарева, Гризодубовой, Савицкого. К примеру, отмечая 110-летие со дня рождения Героя Советского Союза, главного маршала авиации К.А. Вершинина, мы провели в школе № 1917, где находится музей 4 Воздушной армии, встречу ветеранов и учащихся, которая прошла в форме диспута. Наши товарищи курируют две московские школы, где ученики занимаются на тренажере Су-27. Здесь уже прошли обучение многие юноши и девушки. Большинство из них намеревается связать свою судьбу с авиацией, освоением космоса. Запомнились и майские дни, когда мы проводили интереснейший перелет на дельтолетах по местам боевой славы. Побывали в городах Клин, Тверь, Ржев, Волоколамск. Наиболее крупное, красочное мероприятие прошло в Твери, где были организованы полеты на самолетах, встречи школьников и курсантов с ветеранами. Прошли и другие мероприятия с участием членов нашего Клуба. В 2010 г. более 1000 авиаторов награждены медалью «100 лет Воздушному Флоту России», учрежденной Клубом заслуженных военных летчиков, летчиков-испытателей и штурманов.

2011 год Президент России объявил Годом Российской космонавтики. В связи с этим Московский Дом ветеранов и совет нашего Клуба провели ряд мероприятий по празднованию 50-летия космического полета Ю.А. Гагарина. Основная акция прошла в апреле с приглашением в Дом ветеранов школьников и воспитанников кадетских корпусов. Готовясь к космическому юбилею, члены Клуба побывали на открытом первенстве по простейшим авиамоделям в общеобразовательной школе № 1592, в котором участвовали более 70 детей в возрасте от 6 до 13 лет.

А в рамках подготовки к 70-летию разгрома немецко-фашистских войск под Москвой мы открыли музей в лицее № 1598 (Восточный административный округ), посвященный летчикам, защищавшим нашу столицу. В нем есть и стенд, рассказывающий о космонавтах – воспитанниках авиации ПВО. Недавно в лицей передали специально изготовленный для музея особый экспонат – знамя Клуба заслуженных военных летчиков.

В начале 2012 г. в Культурном Центре Вооруженных Сил Российской Федерации по инициативе Совета Московского Дома ветеранов и нашего Клуба состоялась торжественная встреча ветеранов-авиаторов, посвященная 70-летию авиации ПВО. В ней участвовали председатель Совета ветеранов Войск ПВО генерал-полковник А.И. Хюппенен, летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза С.Е. Савицкий, бывший главнокомандующий Войсками ПВО генерал армии В.А. Прудников, заместитель начальника Генерального штаба генерал-полковник А.А. Ноговицын, заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза С.А. Микоян, бывшие командующие Московским округом ПВО В.Г. Царьков, Г.Б. Васильев, легендарные летчики-испытатели, Герои Советского Союза В.Г. Пугачев и А.Н. Квочур, авиаторы из Украины и Беларуси генералы Ю.В. Михайличенко, К.А. Махмудов и другие военачальники.

Такова, вкратце, 5-летняя история нашего Клуба. Несмотря на трудности, а порой и бюрократические препоны, он последовательно развивается, набирает высоту. У каждого члена клуба за плечами нелегкая, но прекрасная небесная школа: одни учили самолеты летать, а другие учились и учили на этих самолетах воевать. Словом, это настоящие патриоты, которые и находясь в отставке, продолжают служить Родине.

ГРУСТНАЯ ИСТОРИЯ УВЕКОВЕЧИВАНИЯ ПАМЯТИ ЭКИПАЖА «Н-209»

День 13 августа 1937 г. никогда не изгладится из моей памяти. В этот день погиб мой отец, Н.Я. Галковский, борт-радист экипажа Н-209. 12 августа 1937 г. экипаж самолета Н-209 вылетел в беспосадочный перелет Москва – Северный Полюс – Америка. Полет протекал нормально, о чем отец периодически передавал, и вдруг с борта было получено:

«Пролетаем Северный полюс, один мотор вышел из строя...»

В экипаж входили шесть человек: С. Леваневский, Н. Кастанаев, В. Левченко, Г. Побежимов, Н. Годовиков, Н. Галковский. Экипаж был подобран по деловым качествам каждого пилота. Цель этого полета: установление воздушного моста между СССР и США, а также самолет вез в Америку черную икру и русские меха.

Самолет искали с воздуха и моря в течение года. Трагическая гибель экипажа Н-209 до сих пор остается неразгаданной тайной прошлого века.

Существует несколько версий гибели

тот организовал экспедицию по поиску Н-209 на Аляске, у берегов которой был обнаружен объект, похожий по конфигурации на большой самолет. У американцев особое отношение к С. Леваневскому, который в свое время спас их летчика Маттерна.

Уолтер Курильчик с женой приехали к нам в Москву в гости из Америки, показывали фотографии тех мест, где велись поиски, много о них рассказывали. Нам в подарок они привезли макет самолета Н-209.

Уолтер Курильчик собирался ко второй экспедиции с аппаратурой, чтобы достать кусок металла от лежащего под водой объекта. Он очень хотел провести эту экспедицию с нашими специалистами. К сожалению, русско-американская экспедиция так и не состоялась.

До сих пор в Москве нет памятника погибшему экипажу, хотя Советским правительством был издан указ в 1983 г., в первых строках которого были слова: *«Воздвигнуть памятник экипажу Н-209 в городе Москве».*

«Воздвигнуть памятник экипажу Н-209 в городе Москве».

Мне хочется вернуться в те далекие годы, когда после гибели моего отца в экипаже Н-209 наши семьи опекали такие люди, как Отто Юльевич Шмидт – известный полярник, Герой Советского Союза, и известная летчица, также Герой Советского Союза, В.С. Гризодубова.

Каждый год до войны они поздравляли нас с Новым Годом подарками и наилучшими пожеланиями. До сих пор в моем доме находится большой игрушечный медведь, которого мне подарили эти прекрасные люди.

После войны наши семьи опекали директора авиационно-космического центра им. Хруничева: А.А. Медведев, А.И. Киселёв, затем В.Е. Нестеров. Низкий поклон им всем и огромная благодарность за то доброе, что они делали для нас, поддерживая память о погибших.

А с 1980 г. наши семьи опекались ака-



демиком Б.Е. Чертоком, журналистом Ю.П. Сальниковым, и, конечно, дорогими людьми авиационно-космического центра им. Хруничева в лице руководства и всех сотрудников, имевших к этому отношению. Особая благодарность Галине Дмитриевне Мелниковой, заведующей музеем ГКМПС им. Хруничева. Не имея ни памятника, ни могилы, ни мемориальной доски нашим близким и дорогим людям, эта опека была нам всем необходима, словно глоток воздуха.

От всей души хочу поблагодарить директора Первого канала телевидения Константина Эрнста за его программы «Утро», куда меня неоднократно приглашали на передачи, посвященные памяти экипажа Н-209.

К большому сожалению, нынешнее поколение в своем большинстве мало интересуется историей родной страны. Сместились жизненные ценности в сторону коммерциализации, в сферу ложных духовных устремлений, за которой стоит безыдейность, падение нравов, моральное опустошение. Тем не менее, у каждого общества есть непреходящие ценности, такие как любовь к матери, верность долгу, патриотизм, гордость за свою Родину и готовность защитить ее достоинство и честь; бережно передавая

эти ценности из поколения в поколение, люди остаются людьми.

Многokrатно, от всей души благодарю от себя и всех семей погибшего экипажа за память о наших родных руководстве авиационно-космического центра им. Хруничева, поставившего памятник погибшим членам экипажа Н-209, автор которого Е.С. Кулага, на своей территории. К сожалению, это территория режимного учреждения, и в любой момент памятник могут вынести за ограду комплекса.

Прийти к памятнику мы можем один раз в год – в день гибели экипажа, и только по документам, т.е. существуют большие сложности...

Через вашу газету хочу просить Российское Правительство помочь воздвигнуть памятник в Москве на федеральном уровне.

Мы живем под девизом «Никто не забыт и ничто не забыто». Без прошлого нет настоящего и не будет будущего.

Дочь борт-радиста экипажа Н-209

Г. Галковская-Айвазян,
фармацевт, поэт-песенник,
Лауреат всероссийских и
международных конкурсов
эстрадной песни



самолета, но ни по одной из них найти Н-209 пока не удастся.

Одной из самых достоверных версий, на мой взгляд, является версия о том, что самолет лежит у берегов Аляски на глубине приблизительно 10 м. Дело в том, что мой сын, С.З. Айвазян, дипломат, в 1990 г. работал консулом Генерального Консульства СССР в Сан-Франциско, и на одном из приемов услышал фамилию Леваневского. Он подошел к плотному седеющему американцу. Это был Уолтер Курильчик, в прошлом летчик, и стал слушать его рассказ о том, как



ПАРАЛИМПИАДА 2012

«Спасибо, за ваше мужество и патриотизм!»

В составе российской делегации я был на Паралимпийских играх в Лондоне и решил поделиться своими впечатлениями.

В Лондоне 29 августа 2012 г. состоялась торжественная церемония открытия XIV летних Паралимпийских игр. О начале Игр объявила королева Великобритании Елизавета II, которая присутствовала на Олимпийском стадионе в окружении членов королевской семьи. В Паралимпиаде приняли участие 4,2 тыс. атлетов из 164 стран, которые состязались в 20 видах спорта. Было разыграно 503 комплекта наград. России на Паралимпиаде представляли 182 спортсмена, которые выступали в 12 видах программы. К сожалению, условия в нашей стране не позволяют качественно подготовиться по всем видам паралимпийской программы. Мне посчастливилось быть свидетелем этого настоящего праздника спорта, спорта без границ и барьеров. Я увидел мужественных людей со всего мира, которые, несмотря на физические недостатки, показывали



у меня нет ноги, руки... и всё». Когда спортсмен из Китая без обеих рук в плавании на спине на стометровке занял первое место, его приветствовали стоя. И в этом же заплыве спор-



тсмен из Австралии приплыл намного позже всех, гребя только одной левой рукой, так как ног у него не было. Его приветствовали стоя. Он получил свою долю признания и восхищения им, как и любой, участвующий на Паралимпиаде. Столько положительных эмоций, столько флюидов счастья, исходивших от людей, я не ощущал никогда. Я видел, как Денис Гулин стал чемпионом в тройном прыжке, будучи полностью слепым, я видел, как Оксана Савченко стала пятикратной чемпионкой Игр в различных плавательных дисциплинах. Алексей Ашапатов дальше всех толкнул ядро и метнул диск, а все три ступеньки пьедестала заняли наши лучники. Каждый из тех, кто выезжал на Паралимпиаду, достоин не просто упоминания, а большой статьи и даже книги о преодо-



удивительные спортивные результаты. Но самое главное – я увидел отношение к людям с ограниченными возможностями. На государственном уровне приняты все нормативные акты, которые регламентируют и гарантируют для таких людей общедоступную среду. Они победили свой недуг и стали активными членами общества. Среди английских спортсменов было много и бывших военнослужащих, получивших инвалидность на военной службе. В Англии с утра до вечера транслировались соревнования в прямом эфире. Вечером был итоговый обзор дневной программы с приглашением победителей. Конечно, это касалось только англичан. Телеканалы боролись за право транслировать Паралимпиаду. К сожалению, в нашей стране такого не было. В итоговом медальном зачете призерами Паралимпиады стали представители 75 стран. Сборная России на Паралимпиаде-2012 в итоговом медальном зачете заняла второе место. В активе наших паралимпийцев 102 награды, из них 36 золотых медалей, 38 серебряных и 28 бронзовых. Российская команда выступила потрясающе, был существенно улучшен результат игр в Пекине, где наша команда была на 8 месте. После возвращения паралимпийцев в Москву Президент России В.В. Путин принял их в Александровском зале большого Кремлевского дворца. Пять спортсменов были награждены орденом Почета, а еще 37 человек – орденом Дружбы. Паралимпийцы разъехались по своим регионам, и вот тут они опять ощущают всю разницу в отношении к людям с инвалидностью. В Лондоне колясочник из любой части города самостоятельно мог добраться до спортивных объектов, чтобы посмотреть соревнования. В нашей стране, даже в Москве, он самостоятельно не выберется из дома. Я никогда не забуду атмосферу всеобщего праздника, атмосферу добра. Ежедневно целыми семьями люди устремлялись на арены спортивных сооружений, чтобы поддержать мужественных людей, приехавших посоревноваться и сказать самому себе и другим: «Я такой же, как вы, я такой же, как все, только

леним им жизненных барьеров. Подвиг возвращения к нормальной жизни военного летчика Маресьева, описанный в «Повести о настоящем человеке», помог многим тысячам



людей того периода не сломаться, не упасть духом. Но в нашей стране уже давно имена Героев не в чести и брать пример с них не принято. А ведь знание их судьбы помогло бы десяткам тысяч людей справиться со своей немощью. Мы все стали бы добрее. Тогда, возможно, мы бы не стали так легко отдавать своих детей на усыновление иностранным гражданам, а видели бы в каждом ребенке, даже с искаленным телом, личность. Разве не укор всем нам, что чемпионами Паралимпийских Игр стали несколько человек, рожденных в России, с тяжелыми диагнозами и усыновленными гражданами США. Теперь они не знают даже русского языка, но до сих пор не потеряли желание увидеть то место, где их нашла на помойке и принесли в дом малютки.

Все время, находясь в Лондоне, я был огражден от отрицательной информации со стороны СМИ, ибо там не было каналов нашего родного телевидения, и наша пресса там не в ходу. И вот, чтобы со мной

все было в порядке, когда я возвращался не просто из Англии в Россию, а из одного мира в другой, уже в самолете меня начали подготавливать к встрече с родной страной. Заходя в самолет, получил на руки нашу российскую прессу. Заголовки только первой страницы удручили сразу. У нас давно в чести шокотерапия, мы с этого начали перестраивать свою страну. Привожу дословно:

«Молодая мать убила сына», «Глава семьи расстрелял всю свою семью», «Смертельный вдох школьницы», «Воруй быстрее, выше, сильнее», «Старинный орган украли»...

Куда я возвращался? В Россию. А дома, включив телевизор, в ночных новостях узнал, что сгорели 14 вьетнамцев и разбился самолет. Это было через два дня после окончания Игр. Никто уже и не вспоминал об этом событии. Никого не интересовали наши великие спортсмены. А теперь расскажу, как чествовали паралимпийцев в Лондоне. Ведь они выступали не для королевы или премьеры, они дарили радость всей стране. Самолеты ВВС Великобритании разукрасили небо в цвета национального флага, всех паралимпийцев провозили по центральным улицам Лондона на открытых двухъярусных автобусах по центральным улицам города, на которых их приветствовали десятки тысяч людей. Это было выражение всеобщего признания людям, преодолевшим свои физические недостатки. Все газеты вышли с заголовком: «Парад Героев», «Поздравляем наших Героев», «Миллион спасибо вам». Это здорово! Англия чествовала своих Героев, так же как когда-то мы встречали Чкалова, Гагарина. У нас самый богатый язык, в нем столько добрых слов, столько красивых сравнений и оборотов, так неужели мы не в состоянии всем миром, всем народом сказать нашим спортсменам – «Спасибо, что вы есть!» и «Простите нас за наше равнодушие к вашим проблемам».

Герой Российской Федерации
Бочаров Вячеслав Алексеевич

БИОГРАФИЯ

С.А. Микояну - 90! Полет - нормальный!



12 июня 2012 г. Степану Анастасовичу Микояну исполнилось 90 лет!

Это, поистине, человек-легенда в ВВС Советского Союза. Он родился в семье одного из влиятельных и видных политических деятелей Советского государства. С именем его отца, Анастаса Микояна, связана целая эпоха развития нашего государства. Надо подчеркнуть, что это была не только эпоха разрушения царской России, это была эпоха создания, развития первого в мире социалистического государства, провозгласившего, что власть в стране принадлежит народу. Не хочется начинать дискуссии на тему о том, что дала социалистическая революция трудовому народу, какой ценой народ заплатил за ее свершение и, в конце концов, чем все закончилось. Сегодня хочется высветить лишь одну грань из жизни человека, которому волею Судьбы суждено было родиться в непростой семье одного из руководителей великой России.

В 1920–30 гг., на которые пришлось детство Степана и его братьев, они были далеки от политики, морально-политического и психологического климата, царившего в молодом рабоче-крестьянском государстве. Конечно, у него, как и у детей тогдашнего руководства, не было голодного детства. Но, как вспоминает сам Степан Анастасович, изобилия и вседозволенности в поведении тоже не было. Как и все, учились в школе, с ребятами, что жили в районе знаменитого дома на набережной. Как и все, жили мечтами о героических подвигах во имя любимой Родины. В отличие от своих сверстников они могли свободно ходить в гости к друзьям в дома М. Калнина, С. Буденного, К. Ворошилова и др. Вместе со своими однокашниками они бегали смотреть показательные полеты самолето-



тов, которые проходили на Тушинском и Ходыньском поле, завидовали первым всемирно известным летчикам: Г.Ф. Байдукову, В.П. Чкалову, С.И. Грицевцу, С.П. Супруну, и мечтали о небе.

Именно эта мечта привела в 1940 г. молодого Степана Микояна и его друзей, Тимура Фрунзе, Володю Ярославского, Володю Сабурова, Романа Павлова, Олега Баранцевича, в первую в мире военную авиационную школу летчиков – знаменитую Качу. В Каче в 1939 г. учился и сын Иосифа Виссарионовича Сталина – Василий Сталин.

О мечтах детей наших руководителей ясно из письма Тимура Фрунзе опекуну К. Ворошилову:

«Дорогой, Климент Ефремович! Выбор моей профессии предопределен историей. В современной войне самым грозным оружием будет авиация. Я хотел бы владеть им. Вы не раз повторяли мне слова отца: «Мой сын будет настоящим большевиком. На нем должна быть двойная ответственность: фамильная – кадрового революционера, и преемственность молодого поколения». Это справедливо, и я буду выполнять это всегда».

В этой короткой цитате, как в зеркале, отражаются чаяния предвоенного поколения. Беззаветная любовь и преданность Родине, безграничное уважение и почитание своих родителей, огромное желание быть полезным Отечеству и готовность отдать жизнь за интересы своего народа. И конечно же, великий романтизм и желание освоить геройскую и почетную профессию военного летчика-истребителя. Все это можно было осуществить в Первой военной авиационной школе летчиков, образованной в 1910 г. под г. Севастополем на берегу речки Кача.

Здесь в предвоенные годы переучивались будущие маршалы авиации, военачальники, политработники желавшие связать свою судьбу с авиацией. В 1939–1941 г. они учились в эскадрилье майора Ф.К. Гайдамака. Группу из числа сыновей – руководителей страны, Степана и Владимира Микояна, Тимура Фрунзе обучал молодой летчик Коршунов. Они летали в отряде майора Ошмакова. Вот что об инструкторе написал К.Е. Ворошилову Тимур: *«Инструктор у нас замечательный – лейтенант Коршунов, он окончил Качу отличником и имеет уже 3 выпуска».*

Сам Степан Анастасович относился к своему инструктору Коршунову с трепетом. Он, 19-летний парень, в то время видел в нем не только учителя по пилотированию самолета, но и воспитателя. В своих воспоминаниях о Коршунове С. Микоян пишет так:

«Хороший инструктор не только учит летать – он и воспитатель. Коршунов был именно таким инструктором... Думаю, что я многим обязан моему инструктору, и тепло вспоминаю его до сих пор».

Уверен, что хорошее впечатление и отношение к летчикам-инструкторам со стороны Степана Анастасовича берут начало именно с летчиков-инструкторов, которые учили его в Каче.

«Инструкторская работа – очень хорошая школа для летчика. Инструкторы точнее, аккуратнее, чем строевые летчики, пилотируют самолет, в большей степени контролируют полет по приборам, поскольку именно так наблюдают за правильностью действий курсанта. У них воспитывается мнение анализировать полет – качество, являющееся надежным фундаментом для любой другой летной специальности. На фронте летчики из инструкторов, как правило, быстро становились умелыми бойцами. Особенно ценятся качества летчика-инструктора при отборе кандидатов в летчики-испытатели».

Такая оценка труда летчика-инструктора из уст всемирно известного пилота, почти полвека отдавшего делу испытания новой авиационной техники, стоит дорогого.

Степан Анастасович сохранил в своей памяти и тот восторг, что охватил его при виде синего моря на экскурсии по Крыму. Вот что он пишет по этому поводу в своей книге:

«Хотя мы уже в течение полугода видели море, вблизи с земли и самолета, впечатление от того, что предстало перед нами после долгого подъема по серпантину к Байдарским воротам, трудно передать словами. До сих пор помню чувство восторга, охватившее меня, когда вдруг, именно вдруг – возникло синее море, находившееся где-то внизу и кончавшееся высоко. А склоны гор и берег – все в зелени, с торчащими пирамидами кипарисов».

Мы проехали до Ялты, где попали в какой-то клуб на танцевальный вечер, да еще 1-го мая – всеобщий день веселья и беззаботности. Мне очень понравилась какая-то девушка, я с ней танцевал, а прощаясь, сказал, что никогда ее не забуду. Тимка (Фрунзе) надо мной посмеивался за сентиментальность, но я ведь действительно не забыл ее, а вернее, тот счастливый день».

Таким сентиментальным Степан Анастасович остается и по сей день. За свою долгую и трудную жизнь он сумел сохранить в себе это прекрасное чувство.

Вот как Степан Микоян вспоминает о начале войны:

«Ранним воскресным утром старшина 7 эскадрильи громким голосом объявил тревогу. Мы с Фрунзе бежали на аэродром рядом, в полном боевом снаряжении. Мы помогли укрыть самолеты и несли караул по периметру аэродрома. Так 22 июня 1941 года наша эскадрилья, которой командовал майор Гайдамака

в своих воспоминаниях о Т. Фрунзе и С. Микояне пишет:

«В 1941 году КАЧА дала крылья сыновьям видного партийного и государственного деятеля А.И. Микояна – Степану, Владимиру. Их обучал командир звена Федор Семенович Каюк. В это же время в Каче учился и Тимур Фрунзе».

И вот как-то в конце 1941 года Ф.С. Каюк, наш командир звена, попросил меня провезти в паре на боевое применение С. Микояна. Вдвоем на самолетах УТИ-4, мы поднялись в небо в отведенную зону, он с Тимуром Фрунзе, я – со Степаном Микояном. Отработав положенное упражнение, мы возвратились на аэродром. Они, все вместе, благодарили меня за выполненный провозной полет».

Всего лишь один эпизод. Но говорит он о многом. О том, какие отношения складывались между летчиками-инструкторами и курсантами, о том, как курсанты понимали и ценили труд своих инструкторов, о том, что они, 19-летние дети высоких руководителей, с уважением относились к своим учителям. Ответственность, простота, скромность, чуткость и внимание – это качества незаурядного человека, Степана Анастасовича Микояна, прошедшего огромный путь в авиации от курсанта, военного летчика-истребителя, участника Великой Отечественной войны до генерал-лейтенанта авиации, заслуженного летчика-испытателя СССР, Героя Советского Союза.

О необычайной скромности Степана Анастасовича говорит еще один пример из его жизни. Когда в 1941 г. они



Ф.К., встретила Великую Отечественную...».

Особой летной группой, как и всем курсантам, с началом войны была изменена программа летной подготовки. Ввели полеты строем, воздушные бои, стрельбы по наземным целям. Всем не терпелось и очень хотелось быстрее на фронт. Боялись, что фашист будет разбит без их личного участия. Но Кача получила приказ на перебазирование в Красный Кут, а там снабжение ГСМ и другими необходимыми расходными материалами шло с перебоями, и, как водится в авиации: то погода, то отсутствие ГСМ, то самолеты забрали на фронт. Обучение затягивалось. Как вспоминает Степан Анастасович, в 1941 г. их летную подготовку взял под личный контроль Василий Сталин, к тому времени начальник инспекции ВВС, и дело пошло. Да и в целом, по словам Степана Анастасовича, Василий Сталин многое сделал для того, чтобы их летная группа закончила в 1941 г. Качу, а затем под его началом они как летчики вводились в строй, переучивались на новую технику. Под его же руководством они стали воевать. Василий всегда находил время проследить за ходом летной подготовки, что-то посоветовать, где-то протолкнуть. В своих рассказах Степан Анастасович всегда с добротой и теплом вспоминает об этом, как и о своих сослуживцах, однокашниках, летчиках-инструкторах.

Выпускник 1940 г. В.П. Попутько

закончили Качу, то им с Т. Фрунзе и В. Ярославским присвоили воинское звание «лейтенант», а остальным ребятам звание «сержантов». Вот что пишет по этому поводу сам Степан Анастасович:

«...нам присвоили звания лейтенантов. Ясно было, что это дело рук Василия Сталина, а «обосновал» он это расширенной программой обучения и отличными нашими успехами. Конечно, было приятно получить офицерское звание, но я все же ощущал неловкость и говорил, что хотя бы уж присвоили звание младшего лейтенанта».

Необычайная скромность всегда и во всем отличает этого великого пилота. В качестве летчиков-инструкторов никто из их особой группы оставаться не пожелал. Как и все летчики, они рвались на фронт. Воевал Степан Анастасович в составе 11-го истребительного полка, 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО. Боевой полк базировался на Центральном аэродроме в г. Москве. С огромной теплотой он вспоминает своих товарищей: командира полка майора Н.Г. Кухаренко, комиссара полка майора Вакуленко, летчиков В. Ковалева, В. Головатого, командира аэ С. Верблюдова, командира звена В. Лапочкина.

Начало летной боевой работы у Степана Микояна было омрачено гибелью друзей. Во-первых, в полку погиб боевой летчик В. Микельман. Эту печальную новость полк переживал в момент прибы-

тия его в полк. А во-вторых, практически в первых боевых вылетах погиб его друг **Тимур Фрунзе**.

Но война — она и есть война. Степан Анастасович уже знал, что война забирает тысячи жизней солдат, офицеров и просто мирных жителей. За их смерть нужно было мстить тем, кто вероломно напал на Родину. Надо было летать и вести воздушные бои с немецкими летчиками.

В тринадцатом боевом вылете Степан Анастасович был сбит, как потом выяснилось, своим летчиком Михаилом Родионовым. Впоследствии М. Родионов погиб, выполнив двойной таран самолета противника Ю-88. Ему посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. А Степан Микоян выполнил вынужденную посадку в поле. Он чудом остался жив, но сильно обгорел и сломал ногу в области колена. Врачи поставили его на крыло. Травмированное колено оставило физическую память о войне на всю жизнь. До сегодняшних дней Степан Анастасович иногда заметно прихрамывает, однако это не мешает ему в свои 90 лет уверенно управлять автомобилем в городской суете и потоке машин в Москве. В кабине автомобиля этот человек чувствует себя, как и в кабине боевого самолета. Ездит грамотно и уверенно во всех ситуациях.

Воевал Степан Анастасович и в составе 434 истребительного авиационного полка под командованием В. Сталина. Защищал Сталинград. Летал в полку И.И. Клещева. В составе этого же полка воевал и его брат Владимир Анастасович Микоян, который отдал в первом бою свою юную жизнь, защищая Родину.



В его памяти сохранилось много однополчан, навсегда оставшихся в Сталинградской земле.

Только в течение трех недель октября 1942 г. 434 иап сбил 82 немецких самолета, но и сам потерял 25 самолетов и 16 летчиков.

Без всяких прикрас в своих воспоминаниях С. Микоян говорит о правде на войне, о том, какие нелепые и обидные, досадные случаи приводили к смерти грамотных и отчаянных летчиков.

Особенно его потрясла смерть командира полка майора Иван Ивановича Клещева, который погиб 31 декабря 1942 г., пытаясь выполнить перелет в Москву с аэродрома Рассказово. Из-за сильного снегопада, сплошной белой стены на земле и в воздухе на посадочном курсе майор И.И. Клещев не смог определить высоту выравнивания и столкнулся с землей. Самолет сгорел, летчик погиб.

К своим 24 годам майор И.И. Клещев лично сбил 24, а вместе со сбитыми в групповом воздушном бою на его счету было 32 самолета. Он был награжден звездой Героя Советского Союза, представлен повторному награждению, но... не судьба.

Помнит Степан Анастасович и смерть своего родного брата Владимира, погибшего под Сталинградом, своих друзей: Фрунзе, Хрущева, Абросимова, Стародуба, Гарама, Марикуца, Иванова. Помнит всех, с кем пришлось пройти суровое, тяжелейшее время воздушных сражений



в годы Великой Отечественной, в один из самых суровых периодов боевых действий нашей авиации.

Сразу после окончания войны Степан Анастасович поступает в Военно-воздушную инженерную академию им. профессора Н.Е. Жуковского. Качество преподавания в академии было на высоком мировом уровне. Микоян с благодарностью вспоминает своих преподавателей: академика Б. Стечкина, профессоров П.К. Казаджана, А. Космодемьянского, Б. Юрьева, В. Пышнова, Б. Горощенко, А. Ястржембского, А. Голубева, А. Моисеева, А. Лаптева, и других. В своих воспоминаниях о том времени Степан Анастасович пишет коротко, но емко: «...нам, в дальнейшем летчикам-испытателям, академия дала очень много».

Летом 1951 г. Сергей Дедух, Игорь Емельянов, Александр Щербаков, Георгий Баевский, Владимир Ильюшин, Степан Микоян стали летчиками-испытателями Государственного Краснознаменного научно-испытательного института (ГКНИИ) и внесли весомый вклад в развитие военной авиации в после-

дующие годы.

С.А. Микоян налетал более 3500 ч., освоил 102 типа летательных аппаратов. В 1964 г. ему вручен нагрудный знак «Заслуженный летчик-испытатель СССР», а в 1975 г. за проявленное мужество, героизм и огромный вклад в лётно-испытательную работу ему присваивается звание **Героя Советского Союза!**

Все, кому приходилось служить с этим обаятельным, высокоинтеллигентным, образованным практически во всех областях человеком, отмечают в нем прежде



всего скромность, уважение, внимание, простоту в общении, безграничную любовь и преданность авиации. О небе, о самолетах Степан Анастасович может говорить сутками напролет. Его память хранит в мельчайших подробностях, где, когда с кем он летал, какую технику испытывал, какие курьезы встречались на пути, как они преодолевались. Причем помнит с именами, фамилиями, типами самолетов, где и на каком этапе полета что-то случилось. У этого Человека с большой буквы всегда есть чему поучиться. К великой любви — авиации — Степан Анастасович сам причисляет еще три семейных культа.

«У нас в доме, можно сказать «три культа» — классической музыки, Пушкина и мировой литературы. Благодаря моей жене Элеоноре (Эле) все члены семьи эти три культа в нашей жизни поддерживают. А.С. Пушкин для меня не только самый любимый поэт, но и самый выдающийся Человек России. В доме у нас масса книг, в том числе есть и специально по музыке, Пушкину, истории Москвы, литературоведению и, конечно, по авиации. Чего у нас нет в доме, так это драгоценностей — ни золота, ни серебра, ни хрусталя, ни шуб».

В 1979 г. Степан Анастасович становится кандидатом технических наук, работает в ОАО НПО «Молиния». При его активном участии и руководстве испытывался орбитальный корабль «Буран». Степан Анастасович был заместителем генерального директора по летным испытаниям и при такой должности лично сам руководил с выносного командного пункта первыми посадками летательного аппарата «Спираль», аналога космического кора-

бля «Буран» на специально подготовленную грунтовую полосу на аэродроме во Владимировке. Качинцы: Ю.П. Шеффер, В. Заболоцкий, А.С. Бородай, С.Н. Тресвятский, Ю.В. Приходько, А.В. Шуккин, И.М. Бочурин, А.С. Пучков, А.Г. Иванов, Е.В. Салей, под его руководством осваивали космическое пространство по программе подготовки к полету этого уникального орбитального корабля. Слестать на этом аппарате поучаствовало: А.С. Бородай, А.В. Шуккин, Р. Станквичусу, А. Левченко и И.П. Волку — одному из руководителей программы. Всем приходилось работать и летать по этой программе много на летающих лабораториях Ту-154, МиГ-25.

Степан Анастасович с благоговением относился и относится до сих пор ко всему, что связано с лётно-испытательной работой в авиации и космосе.

В 1997 г. Степан Анастасович вторым из летчиков-испытателей СССР из России избран **Почетным членом Общества летчиков-испытателей-экспериментаторов**. Это мировое признание его заслуг в развитии авиационной и космонавтики.

Степан Анастасович Микоян достиг многого: стал генерал-лейтенантом авиации, Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР, кандидатом технических наук, Почетным членом Общества летчиков-испытателей-экспериментаторов. Если человек талантлив, то, как говорят на Руси, талантлив во всем. Степан Анастасович написал исключительно грамотную, разумную и полезную книгу о суровой жизни военного летчика-истребителя, о трудной и романтической профессии летчика-испытателя,



о кропотливом труде авиационных конструкторов. В его книге: «Воспоминания военного летчика-испытателя» весьма откровенно и прямо рассказывается не только о нелегкой работе летчика-испытателя, но и о тех политических подоплеках в руководстве нашей страны, свидетелем и участником которых был он сам, его родные и близкие.

Мы горды тем, что, как и Вы, Степан Анастасович, принадлежим всемирно известной Качинской кузнице летных кадров для нашей России. Как и Вы, мы верим в то, что имя Качинской школы еще засияет в названии одного из действующих летных училищ или институтов Российской Федерации и продолжит героические традиции ВВС России.

12 августа 2012 г. Военно-воздушные силы Вооруженных сил РФ отмечают свой вековой юбилей.

Президент фонда поддержки авиаторов «Качиней» Степан Анастасович Микоян от лица 17 000 выпускников Качинского ВВАУЛ сердечно поздравляет всех, кто служил и продолжает служить Отчизне в ВВС и ПВО нашей Родины. Всем счастья, только положительных эмоций и больших успехов в боевой подготовке, ветеранам крепкого здоровья и долгих лет жизни!

В. Торубаров



«Генеральный конструктор». Эти два слова еще недавно действовали завораживающе, ведь за ними скрывалась сильная личность, высочайший ум и неукротимая воля обладателя таинственной и недостижимой должности. Фамилии многих «генеральных» навечно вписаны в золотой ряд великих отечественных современников, прославивших страну и внесших неопределимый вклад в укрепление его могущества и величия. Своё законное и достойное место в этом ряду занимает дважды Герой Социалистического Труда, академик РАН, лауреат Ленинской премии **Генрих Васильевич НОВОЖИЛОВ**.

Как и всякий Генеральный конструктор, он – творец нового, в том числе самого массового, военно-транспортного самолета отечественной авиации – Ил-76.

«Это был первый самолет, который я делал, практически, сдавая экзамен на звание Генерального конструктора, – говорит Генрих Васильевич. – В середине 1960-х гг. меня пригласил министр авиационной промышленности Дементьев. Я в это время был первым заместителем выдающегося конструктора Сергея Владимировича Ильюшина. И Петр Васильевич Дементьев говорит: «Знаешь, нужно сделать самолет, но не турбовинтовой, а реактивный военно-транспортный. И я хочу, чтобы культура пассажирских самолетов была вложена в эту машину. Вы можете сделать такую машину?»

Создание этого самолета стало одним из сложнейших экзаменов в жизни Новожилова, потому что военно-транспортный самолет, который десантирует и десантников, и боевую технику, – это очень сложная машина. К самолету были предъявлены жесточайшие требования: самолет должен был базироваться на неподготовленных грунтовых аэродромах, иметь приличную скорость, должен быть надежным. Комплекс этих всех технических вопросов решать было очень непросто.

Как отмечает Новожилов, «большая роль в создании Ил-76 принадлежит командующему ВДВ Василию Филипповичу Маргелову. Работа с ним у нас шла отлично. Он пригласил группу конструкторов в Каунас, и два дня лично занимался с нами, показал, что такое воздушно-десантные войска, рассказал, какой самолет для десантирования ему нужен. Обещал и действительно оказал огромную помощь...»

Ил-76 взлетел с Центрального аэродрома им. Фрунзе 25 марта 1971 г. «Машина улетела на славу, на долгие годы, став основным «извозчиком» военно-транспортной авиации. Все было просчитано и обсуждено, но, скажу совершенно откровенно, – без благословения Ильюшина, не знаю, решился ли бы я взяться за создание самолета».

О своем Великом учителе и созданных им самолетах Генрих Васильевич вспоминает с особым уважением. «Мне очень повезло в жизни, что пришлось работать с этим выдающимся, всемирно известным авиаконструктором. Его советы и пожелания пригодились мне на всем многотрудном пути создания новых

авиалайнеров с маркой «Ил». От него Генрих Васильевич слышал: «Нет такой работы, которую нельзя было бы сделать лучше. Всегда руководствовался этим правилом». И еще: «Не думайте, что чего-то путного можно достичь в жизни, работая только 8 часов в жизни».

Такой же рабочей закалкой были и родители Генриха Васильевича: «Они уходили утром, а возвращались домой поздно, когда я уже спал. Когда был маленьким, видел их только по выходным дням. И отец, Василий Васильевич, и мама, Праида Ивановна, были людьми военными. Вероятно, их отношение к службе и мое впечатление, что рабочий день не имеет границ, осталось у меня на всю жизнь, и потому всегда считал, что работать 10–12 часов в день – это нормально».

О том, каких высот достиг Ильюшин, свидетельствуют его самолеты. «Они удивляли мир еще до войны, – говорит Генрих Васильевич. – В 1936 г. летчик-испытатель Владимир Константинович Коккинаки, позднее – генерал-майор авиации, дважды Герой Советского Союза, впервые в мире на бомбардировщике ЦКБ-30 показал Сталину петлю Нестерова. Не прошло и трех лет, как на том же самолете Коккинаки совершил перелет из Москвы на север США. Американские военные ахнули: в отличие от Чкалова и Громова, прилетавших туда ранее на специально построенных для рекордов машинах, в этот раз русские достигли Америки на обычном серийном бомбовозе!»

А потом в истории Опытного конструкторского бюро был легендарный «летающий танк», Ил-2, ставший в годы войны кошмаром для фашистов. Об этом самолете дважды Герой Советского Союза, маршал авиации Александр Николаевич Ефимов сказал так: «Это был один из самых доступных для освоения самолетов. Его отличала простота пилотирования, неприхотливость в обслуживании как на земле при подготовке к полету, так и после его выполнения».

Дважды Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР, генерал-полковник авиации Михаил Петрович Одинцов прошел Великую Отечественную войну, как принято говорить, «от звонка до звонка». Летал на штурмовике Ил-2. Вспомнил, что немцы со страхом и ненавистью называли этот самолет «черная смерть», и за каждый сбитый Ил-2 установили награду – две тысячи марок. Наши бойцы и командиры называли летчиков-штурмовиков «воздушной пехотой» – на бреющем полете они «утюжили землю» чуть выше человеческого роста, решая боевые задачи в тесном взаимодействии с сухопутными войсками, поддерживая их, поражая всей мощью боевую технику и живую силу врага. Это было важно и для поднятия морального духа наших войск. Люди видели, что не только земля горит под ногами фашистов, но и небо ставит им огненный заслон. Одинцов провел много дерзких штурмовок.

Снижаясь до высоты бреющего полета, дерзко атаковал врага, расстреливал фашистов реактивными снарядами, громил из пушек и пулеметов.

«Нужно до земли поклониться создателю Ил-2, конструктору Сергею Владимировичу Ильюшину» – это мнение главного маршала авиации Александра Александровича Новикова. Коротко и ясно.

Еще был Ил-4 – основной бомбардировщик Великой Отечественной войны. Именно эти самолеты 8 августа 1941 г. нанесли удар по Берлину. Всего было выпущено 5500 машин, и символично, что на Поклонной горе установлен именно памятник Ил-4. «Сам Сергей Владимирович меньше говорил о штурмовике Ил-2, а больше о бомбардировщике Ил-4. Чувствовалось, что он ему дорожит...»

Но даже в годы войны Ильюшин думал о мирной жизни, и еще в 1943 г. начал проектировать первый пассажирский советский самолет Ил-12. Ему никто не давал задания, он Сергей Владимирович и сам понимал, что после победы понадобится самолет лучше, чем Ли-2. И он такой самолет сделал.

В ОКБ Ильюшина и был направлен в 1948 г. на преддипломную практику студент авиационного института Новожилов. Авиацией Генрих Васильевич бредил с детства: «У нас были свои «звездные» герои – Чкалов, Громов, Коккинаки, с которых мы брали пример, на которых хотели быть похожими. Моя любовь к авиации началась с соседа по коммунальной квартире, дяди Шуры Синицына, который работал в гражданской авиации, и хотя не был летчиком, но носил красивую форму и давал мне читать книги об авиации. Я часто бывал у соседа и, затаив дыхание, слушал его рассказы. Сначала вместе с ним, а потом и самостоятельно строил модели самолетов. Именно дядя Шура обучил меня свободно владеть и ствольным, и слесарным инструментом, освоить пайку. Позже это мне здорово пригодилось в жизни и, вообще, считаю, что мужчина должен уметь работать инструментом».

Естественно, Генрих очень хотел стать летчиком, но не довелось. В 1939 г. он сильно повредил ногу, перенес несколько операций, и с мечтой о профессии летчика пришлось расстаться. Но не с авиацией! Когда пришло время выбирать институт, предпочел авиационный: «Он был ближе моему сердцу и несбывшимся мечтам о летной работе. Пускай конструктор, но все равно в авиации». Когда защитил диплом, пригласили на работу. Так что с 1948 г. у Новожилова одна запись в трудовой книжке: «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина».

«Сергей Владимирович всегда лично проводил первую встречу с молодыми специалистами. Никто не записывал, не конспектировал его мысли, но запоминал хорошо: настолько яркими, точными, проверенными практикой и временем были его высказывания. Он обращал внимание молодых ребят, только что при-

шедших на предприятие, во-первых, на необходимость сохранения государственной тайны и, во-вторых, на соблюдение трудовой и производственной дисциплины. И с тем, и с другим у нас было очень строго. Помимо гражданских самолетов, мы конструировали и военные машины, и на нас распространялся закрытый, секретный режим, как на всех предприятиях оборонного комплекса».

Еще Новожилов отметил, что Сергей Владимирович серьезно и заинтересованно относился к молодым специалистам, доверял им ответственные участки работы, обеспечивал быстрое продвижение по службе, разумеется, если они этого заслуживали. Впрочем, всестороннюю поддержку оказывала новичкам и вся «старая ильюшинская гвардия»: «Приход очередной группы молодых специалистов, несущих новые знания, сочетание их с опытом специалистов с многолетним стажем создавало то, что можно назвать движущей силой конструкторского бюро».

В ОКБ в те годы запускали в серийное производство бомбардировщик Ил-28. Новожилова сразу включили в работу. Потом были модификации: Ил-28 – разведчик, Ил-28 – торпедоносец. За несколько лет этих бомбардировщиков было выпущено более 5500 машин. Возник вопрос: зачем столько в мирное время? И только через 50 лет открылось, что готовился массированный ядерный удар по городам нашей страны. Руководство это знало и соответствующим образом готовилось.

Много пришлось Новожилову поработать над пассажирским самолетом с турбовинтовыми двигателями Ил-18, которому он адресовал немало добрых слов: «Ил-18 – это целая эпоха в отечественном самолетостроении. На этой надежной, комфортабельной машине летали не только простые люди, но и руководители государства. Он был первым самолетом, который по своим техническим и летным характеристикам успешно конкурировал с зарубежными аналогами и продавался за границу. Из 500–520 произведенных машин около сотни было продано в 16 стран мира, и до сих пор в некоторых государствах находится в эксплуатации».

Примечательна история появления этого самолета. Как вспоминает Новожилов, Сергей Владимирович предпочитал проводить отпуск в родных вологодских местах, в село Дялялево. Там охотился, рыбачил. Но однажды слетал на юг, в Сочи. Вернулся и говорит: «Ребята, а вот у нас летают командировочные либо богатые люди. Надо сделать, извините, авиацию достойным советского народа, чтобы билет на самолет был не намного дороже купейного железнодорожного билета».

К тому времени Новожилов был уже конструктором 1-й категории и ведущим конструктором по летным испытаниям. Ильюшин неожиданно для него предложил стать заместителем Главного конструктора и возглавить работы по внедрению в эксплуатацию самолета Ил-18: «Я стал отказываться, боялся, что не справлюсь, но он настоял. Было мне тогда всего 33 года, и огромная ответственность легла на мои плечи».

Машине нелегко далась репутация сверхнадежной. Были катастрофы, типичная работа по доводке самолета. Генрих Васильевич работал, как привык, по 12–14 часов. Тот самолет особо ему дорог, как всякий «трудный ребенок». Ил-18 он отдал шесть лет. Говорит, что без той производственной школы не было бы и Генерального конструктора Новожилова.

В 1964 г. Ильюшин назначил Генриха Васильевича Главным конструктором и первым заместителем Генерального конструктора с задачей – поставить «на крыло» дальнемагистральный Ил-62 и организовать его серийное производство. Самолет в это время находился на стадии



Г.Т. Береговой, С.В. Илюшин, Г.В. Новожилов



С Героем СоцТруда А.Г. Левиним

заводских испытаний. Пришлось проводить летные и государственные испытания, запускать самолет в серийное производство. 15 сентября 1967 г. начались пассажирские перевозки – и сразу по международному маршруту Москва–Монреаль, затем летали Москва–Нью-Йорк и т.д.

За эту работу в 1970 г. Новожилов в составе группы ильющинцев был удостоен Ленинской премии. Кстати, именно на самолете Ил-62 появился тот аварийный самописец, который мы называем «черным ящиком», хотя корпус имеет ярко-оранжевый цвет. Его записи на магнитную пленку были достаточно информативны, а корпус защищен. Кто придумал название «черный ящик», Новожилов не знает.

В июле 1970 г. академик Ильюшин принял решение уйти на пенсию – ему пошел уже семьдесят седьмой... Его уговаривали остаться, но он твердо сказал: «Если я не могу прийти первым, а уйти последним, значит, быть Генеральным конструктором не должен!». Объявив о своем решении, Сергей Владимирович сказал, что по согласованию с министром Деметриевым, ЦК партии, Военно-промышленной комиссией Совмина СССР «пугурвал руководство» он передает одному из своих ближайших учеников, своему первому заместителю Генриху Васильевичу Новожилову, специалисту с отменными деловыми и человеческими качествами.

«По правде сказать, – признается Генрих Васильевич, – я никогда не ощущал, что он меня, грубо говоря, натаскивал те шесть лет, что я пробыв у него первым замом. Может быть, я и стал Генеральным конструктором потому, что никогда не стремился им стать...» А за стол своего учителя он так и не сел: «Оборудовал себе в том же кабинете новое рабочее место руководителя. А кресло и стол Сергея Владимировича, его портрет остались там же, как память о великом авиаконструкторе. Именно так наш Учитель себя называл – не главным, не генеральным, а просто: «Авиаконструктор Ильюшин».

Год спустя, **26 апреля 1971 г., Новожилов был удостоен звания Героя Социалистического Труда.** А за месяц до награждения, 25 марта 1971 г., Генрих Васильевич пригласил Ильюшина на «Ходынку» – Центральный аэродром им. М.В. Фрунзе, откуда выполняли первые полеты практически все машины этого ОКБ. В тот день готовили к подъему новый военно-

транспортный самолет – огромный Ил-76.

Подъем «крылатого грузовика» поручили командиру экипажа Герою Советского Союза Эдуарду Ивановичу Кузнецову. Учитель и ученик обошли самолет, все осмотрели, обменялись мнениями, и академик Ильюшин сказал: **«Можно!..»** Понятно, что решение о первом вылете Ил-76, по сути дела,

в самом центре столицы уже было согласовано и принято, однако Новожилов посчитал святым своим долгом предоставить именно Ильюшину возможность проводить в небо самолет с его именем на крыльях.

Позднее Генриху Васильевичу пришлось заниматься разработкой многих модификаций Ил-76. Речь идет о военнотранспортных Ил-76МФ и Ил-76МД, самолете Ил-76К, предназначенном для тренировок космонавтов в условиях кратковременной невесомости, летающем госпитале Ил-76МД «Скальпель», заправщике Ил-78.

Обратим внимание, в частности, на один из вариантов использования Ил-76. Для тушения лесных пожаров применялись самолеты разных типов. После появления «семьдесят шестого» возникла идея использовать его для этой цели. И такой «противопожарный самолет», который мог сбрасывать 32, а позднее – 42 т воды, был спроектирован и пущен в производство. В 1990 г. самолет впервые был использован в Красноярском крае для тушения тайги и показал свою высокую эффективность. Спустя два года, в крайне тяжелых условиях под Ереваном, был потушен пожар на складе боеприпасов. Позднее были многие другие успешно выполненные задачи как в России, так и в Греции, Болгарии, Турции.

За рубежом сразу же убедились, что **пожарный самолет Ил-76 не имеет аналогов в мире. Примечательно, что после пожаров во Флориде американцы, ознакомившись с возможностью машины, назвали его «водяным бомбардировщиком» или «стратегическим оружием в деле пожаротушения».**

В 1995 г. самолет и противопожарное оборудование получили золотую медаль на Всемирном салоне изобретений и научных исследований в Бельгии «Брюссель–Эврика-95». И это не единственная престижная международная награда уникальной машины.

В 1969 г. в ОКБ началась разработка первого российского широкофюзеляжного пассажирского самолета, названного Ил-86. К тому времени спрос на воздушный транспорт был огромен, к тому же за океаном совершил первый полет «Боинг-747». Создание небывалой для российской авиационной промышленности машины, ведь 350 пассажирских кресел – дело нешуточное, началось с проработки возможных вариантов. Новожилов напоминает, что рассматривались трансформации пассажирского Ил-62 и даже транспортного Ил-76. В конце концов, принялись за разработку совершенно нового аэроплана.

Первый опытный Ил-86 с дальностью полета 4500 км. выкатили из ворот опытного завода ОКБ на летное поле Цен-

трального аэродрома на исходе 1976 г. «При взлете испытываешь всегда одни и те же чувства, – подчеркнул Генрих Васильевич. – Конечно, чувство волнения, беспокойства. С другой стороны, чувство уверенности в том, что машина отработана так, что ничего не произойдет...»

26 декабря 1980 г. на Ил-86 начались пассажирские перевозки, сначала по маршруту Москва–Ташкент, позднее – в Сочи, Симферополь, Минеральные Воды.

3 июля 1981 г. Ил-86 выполнил первый международный рейс в Берлин. Вскоре самолет стал приземляться в аэропортах Мадрида, Парижа, Лондона и других европейских столиц. Далее последовали Сингапур и Малайзия, США и Канада.

Ил-76 и Ил-86, которые за эти годы перевезли более 150 млн пассажиров, вобрали в себя целый «букет» оригинальных конструкторских решений, стали своего рода базовой моделью для разработки следующих лайнеров. Не случайно в 1984 г. Новожилова избрали действительным членом Академии наук СССР по отделению механики и процессов управления. Его научные работы связаны с аэродинамическими исследованиями, надежностью сложных конструкций, разработкой принципиально новых подходов к так называемой технологичности разрабатываемых машин и механизмов. Около полутора сотен изобретений и этих самых «нововведений» защищены патентами.

В начале 1980-х Генрих Васильевича Новожилова наградили второй Золотой Медалью Героя Социалистического Труда!

28 сентября 1988 г. Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Станислав Близнюк поднял в воздух опытный широкофюзеляжный межконтинентальный Ил-96-300. Эта машина способна перевозить 300 пассажиров или 30 т груза на расстояние до 10 тыс. км со скоростью 850–900 км/час. Совершенно новый самолет – новые крылья, новые двигатели, новый пилотажно-навигационный комплекс. Позднее, совместно с американцами был сконструирован и выпущен грузовой самолет Ил-96Т, которого оснастили американскими двигателями и оборудованием. Эта машина получила – впервые в истории нашей авиационной промышленности – сертификат летной годности регистра США (FAA).

Ил-96-МО – «модернизированный, опытный» – способен был перевозить 450 пассажиров, а в грузовом варианте – 96 т на расстояние в 5000 км, или преодолевать трассу протяженностью в 13 тыс. км. с грузом 40 т. В дальнейшем он облетел земной шарик по многим направлениям.

«То, что на Ил-96-300 летает президент России, говорит о традиционном высоком доверии к нашей технике. На всех ильющинских самолетах перевозили правительство СССР и России: на Ил-12, Ил-14, Ил-18, Ил-62», – отметил Генрих Васильевич.

«Илам» принадлежит множество рекордов, и я не берусь все их перечислить, – говорит Генрих Васильевич. – Но главный рекорд простой: за все время нашего существования, а мы были организованы в декабре 1933 г., построено порядка 60 тыс. «Илов». Когда я эту цифру называю ино-



С Героем Советского Союза С.А. Микояном

странным коллегам, они говорят: «Этого не может быть!». А я им отвечаю: «Уважаемые джентльмены, больше 40 тыс. было построено в самое тяжелое время для нашей Родины – во время Великой Отечественной войны: 36 тыс. Ил-2, 5,5 тыс. Ил-4 и еще где-то около 800 Ил-10. Вот и считайте!»

А вообще по самолетам конструкторского бюро, которое носит имя моего учителя, выдающегося авиационного конструктора, знаменитого на весь мир Сергея Владимировича Ильюшина, можно просмотреть всю историю авиации, в том числе гражданской. К военной это относится в меньшей мере, так как у нас были штурмовики, бомбардировщики, а с истребителями «пробел» – всего одна модификация Ил-1. А вот по гражданской авиации – тут вся история: поршневой Ил-12, который начали проектировать в 1943 г., а в 1946 г. он уже взлетел. Далее Ил-14 – самолет, который очень любил и который очень много сделал в Арктике и Антарктике. Когда встречаешься с летчиками, они дают высочайшую оценку этому самолету.

Затем был Ил-18 – мой самый любимый самолет, ведь я на нем прошел гигантскую школу. Вел его с эксплуатационных испытаний, облетел на нем полмира, я возил на нем правительство, отвечая за материальную часть. Мы летали по новым неизведанным маршрутам, мое место было позади командира корабля. Я расследовал все катастрофы этого самолета. Собственно, принимал личное участие в расследовании 80% катастроф всех наших самолетов».

Да, в жизни Новожилова были не только приятные взлеты «Илов». Выпадали и тяжелые моменты, когда он участвовал в работе аварийных комиссий – представлял разработчика и докапывался до истинных причин катастроф, дабы исключить их повторение. И в такие дни и часы он помнил напутствие Ильюшина: «Нужно уметь держать удар!».

Генрих Васильевич был одним из инициаторов Международного авиационно-космического салона МАКС. Все началось с выставки в 1992 г., которая стала прародительницей салона. За ту выставку Новожилов получил от Бориса Николаевича Ельцина орден Дружбы народов, а в 1993 г. состоялся первый салон. Именно здесь был впервые представлен наш Ил-96-400Т.

Говоря о конкуренции на мировом



С дважды Героем Советского Союза М.П. Одинцовым



С Героем Советского Союза Н.Т. Антошкиным

рынке, Генрих Васильевич отмечает: гражданское самолетостроение – одна из немногих отраслей промышленности, таящей в себе значимый экспортный потенциал. В частности, Ил-76 принес стране миллиардные доходы. Ил-96-МО могли продавать до 40 самолетов в год. К сожалению, сегодня мы уступаем зарубежным моделям по уровню шумов двигателей, экологии, интерьеру и по системам развлечения пассажиров в полете. Последние самолеты Ил-96-300, ТУ-204, ТУ-214 отвечают всем требованиям, но продать самолеты стало очень непросто. Необходимо создавать базы обслуживания за рубежом, иметь запас различного оборудования, быстро менять отказавшие агрегаты.

О своей судьбе Генрих Васильевич написал интересную книгу «**О себе и самолетах**», став сразу библиографической редкостью. И это неудивительно – тираж книги всего 500 экземпляров, а вобрала она в себя целую эпоху отечественного авиастроения: от Ил-14 до Ил-96-400. И рассказ ведет человек, который лично прошел через все ступени в конструкторском бюро, в опытном, а потом и серийном производстве, который отлично знает свое дело.

Звания и регалии Новожилова можно перечислять долго, его заслуги перед



С Героем Советского Союза, Героем России А.Н. Чилингаровым

Родиной впечатляют. Лауреат Ленинской премии (1970), дважды Герой Социалистического Труда (1971, 1981), академик АН СССР (1984), награжден тремя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями... Недавно к этим наградам прибавилась премия правительства Москвы «Легенда века», его Г.В. Новожилова удостоили за исключительные заслуги в XX столетии.

В свое время Сергей Ильющин настраивал коллектив делать такие самолеты, которые будут хороши и сегодня, и завтра, и

послезавтра. Этому правилу многие годы неукоснительно следовал Новожилов. Именно поэтому во время вручения знака «Заслуженного конструктора России» он сказал президенту России: «Трудности, которые переживает авиационная промышленность, будут преодолены. Самолеты марки «Ил» летали, летают, и будут летать, выполняя для России ту работу, которую обязаны».

Генрих Васильевич, ныне – главный советник по науке генерального директора ОАО «Авиационный комплекс им. С.В.Ильюшина», надеется, что российское самолетостроение возродится и станет,

как прежде, престижной, хорошо финансируемой отраслью, в которой трудиться будет интересно и выгодно. Что касается возможностей наших конструкторов, то в их способности мыслить, успешно проектировать, он не сомневается: таланты не перевелись в России. Так что на вопрос: «Есть ли будущее у нашей авиации?» отвечает твердо: «**Если считать, что будущего нет, то жить не стоит.**»

С момента создания Всероссийской общественной организации «Трудовая доблесть России» Генрих Васильевич принимает участие практически во всех акциях, посвященных героико-патриотическому и трудовому воспитанию молодежи. Его выступления на мероприятиях «Создатели могущества державы», «Покорители небес», «Из одного металла льют медаль за бой, медаль за труд», «Салюты Победы» и многих других вызвали неподдельный интерес молодежи к судьбе и заслугам этого уникального человека. А сам Генрих Васильевич считает так:

«Пока у нас есть силы, мы должны помочь молодому поколению понять, что сила нашей страны в труде, в профессиональном, творческом подходе к каждой профессии!»

Владимир ГОНДУСОВ

Спецкор газеты «Вестник Героев»

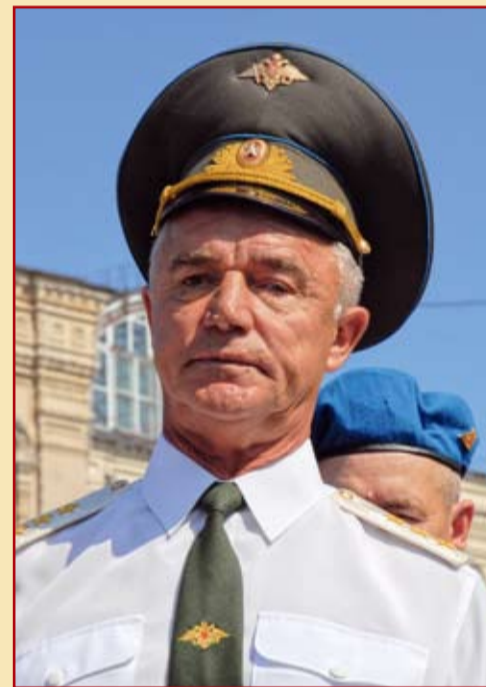
МАРГЕЛОВЦЫ



*Вы всюду там, где ждут победу,
Где враг обрушивает зло,
Вы защищаете планету,
Ведь вам везде всегда везло.
Приказ отдан и вы спешите,
Туда, где слезы и война,
И знаем мы, что победите,
И что разлука - не беда.
А за спиной ведь парашюты,
С небес на землю сразу в бой,
И нет на отдых ни минуты,
Там вы рискуете собой.
На ваши плечи пало небо,
Окрасив сердце в синеву,
И от заката до рассвета,
Готовы снова на войну.
Вы получаете награды,
Медали, званья, ордена,
Ну а душе вы все - солдаты,
Лишь на висках уж седина.
Вы не за славу воевали,
Вы воевали за страну,
Вы столько жизней там спасали,
Не сберегли только свою.
И ваши раны часто ноют,
Болят душа за тех ребят,
Кто глаз своих уж не откроет,
И с вами не заговорят.
Но вы герои десантуры,
Вы гордо носите берет,
Вам не страшны свинец и пули,
Ведь лучше вас на свете нет!*

Светлана Гибалова

Ведь лучше вас на свете нет!



ИЛЬИН ДЕНЬ

Празднование Дня Илии Пророка и Дня Воздушно-десантных войск

2 августа 2012 г. на ул. Ильинка прошли ставшие уже традиционными торжества, посвященные празднованию Дня Илии Пророка и Дня Воздушно-десантных войск. В этом году ВДВ отмечают свою 82-ю годовщину. Праздник стал традиционным для города Москвы и в этом году отмечает свой первый юбилей – 10 лет с момента возрождения традиции проведения крестного хода по улице Ильинка, приуроченного ко дню памяти Пророка Илии праздничные мероприятия проводились по благословению Святейшего Патриарха Московского и всея Руси и с разрешения Президента РФ, Правительства Москвы и Московской Патриархии, при непосредственном участии: командующего Воздушно-десантными войсками (президента Российской Ассоциации Героев) Героя России В.А. Шаманова, Торгово-промышленной палаты РФ, префектуры ЦАО г. Москвы, Союза десантников России и ряда других общественных организаций ветеранов ВДВ.

Традиция празднования Ильина дня на Лобном месте возникла в XVII в., когда царь Михаил Федорович и Патриарх Филарет, желая показать свое особое отношение к Пророку Божию, молитвенным представителем которого России удалось преодолеть кризис Смутного времени, на государственном уровне стали отмечать этот праздник. Царь и Патриарх шли крестным ходом через Фроловские ворота Кремля к храму Илии Пророка на Ильинке, останавливаясь по пути на Лобном месте, чтобы совершить молебен.

Ильин день был всенародным праздником, который широко отмечался всеми русскими людьми и сопровождался делами милосердия. Работать в такой день считалось грехом, но ради Ильи пророка – «штателера голодных» – в этот день зажигался первый сноп и делался первый срез пчелиных сот. И неперменной считалась раздача милостыни.

В настоящее время Воздушно-десантные войска почитают Пророка Илью своим Небесным покровителем и отмечают 2 августа как День Воздушно-десантных войск. Древний храм пророка Божия Илии на Ильинке, по благословению Святейшего Патриарха Московского и всея Руси, определен как главный войсковой храм Воздушно-десантных войск РФ.

Основные торжества развернулись на Ильинке и Красной площади.

В храме пророка Божия Илии на Ильинке состоялась литургия, после чего участники праздника прошли крестным ходом на Красную площадь, где на Лоб-



ном месте прошел Благодарственный молебен пророку Божию Илье.

На Лобном месте участников праздника приветствовал епископ Воскресенский Савва, который огласил приветствие Патриарха Московского и Всея Руси Кирилла участникам праздника. С 82-й годовщиной ВДВ присутствовавших поздравил командующий Воздушно-десантными войсками генерал-полковник Владимир Шаманов. Было оглашено также приветствие мэра Москвы Сергея Собянина (огласил Первый заместитель руководителя Департамента межрегионального сотрудничества, национальной политики и связей с религиозными организациями г. Москвы Ю.Ф. Нуждин), в нем, в частности, говорилось:

«... в современное время пророк Илья стал небесным покровителем Воздушно-десантных войск России, за плечами которых огненные дороги Великой Отечественной, боевые задания в Афганистане, Чечне и других „горячих точках“. Мужество, самоотверженность, несгибаемую волю и беспредельную любовь к Родине проявили десантники за эти годы, стали примером гвардейской доблести. Сегодняшний праздник объединил и церковь, и государство. Сегодня мы вместе: и Русская Православная Церковь, которая духовно ведет наш народ, и армия, которая призвана защищать наше Отечество!»

Командующий ВДВ РФ Герой России Владимир Шаманов в своем выступлении сказал о том, что накануне - 1 августа 2012 г. – в преддверии празднования Дня

Воздушно-десантных войск, 31-ю гвардейскую отдельную десантно-штурмовую бригаду посетил Президент РФ – Верховный Главнокомандующий Вооруженными Силами Российской Федерации В.В. Путин.

На встрече с десантниками лидер нации – Владимир Путин отметил, что «заслуги и элитность войск ВДВ основаны на подвигах многих поколений десантников».

Затем курсанты-десантники Рязанского высшего воздушно-десантного командного училища во время показательных выступлений продемонстрировали высокую выучку и мастерство владения строевыми приемами с оружием. Торжественным маршем по площади прошли воспитанники кадетских клубов ВДВ.

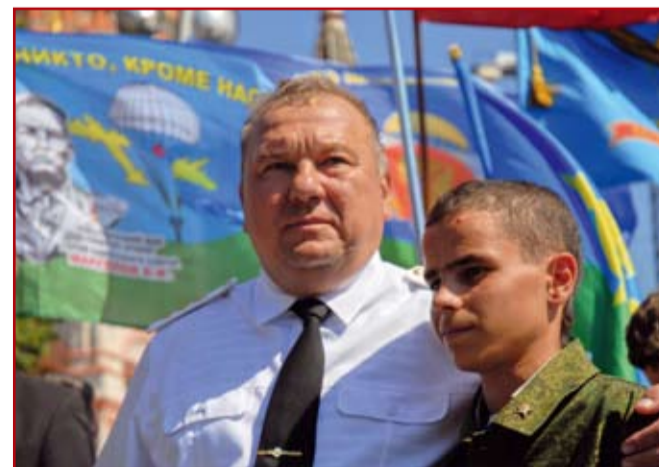
На Васильевском спуске состоялся концерт с участием популярных эстрадных коллективов и армейских ансамблей, а также ярмарка, участниками которой стали ветеранские организации ВДВ.

Затем торжества прошли в здании Торгово-промышленной палаты РФ, где состоялась праздничная прием президента ТПП РФ – Сергея Катырина. На торжественном мероприятии в ТПП РФ ветеранов ВДВ, участников боевых действий в Афганистане и «горячих точках» воинов-десантников приветствовали: настоятель храма Святого пророка Божия Илии на Ильинке о. Андрей (Речицкий), президент ТПП РФ Сергей Катерин, командующий Воздушно-десантными войсками генерал-полковник Герой России Владимир Шаманов, бывший командующий ВДВ России генерал-полковник Александр Колмаков, председатель Союза десантников России генерал-полковник Валерий Востротин, председатель Центральной избирательной комиссии РФ Владимир Чуров.

В заключение праздника прошли концерт мастеров искусств и Благотворительная трапеза. Перед концертом были сказаны теплые слова в адрес организаторов и участников мероприятия. В частности, настоятель храма пророка Илии о. Андрей сказал: «Сегодня уже трудно представить праздник без того единства и поддержки, которые 10 лет назад казались невозможными. Он вызывает интерес многих людей и СМИ, о нем знает уже вся страна и дальше зарубежье».

Его поддержал и президент Торгово-промышленной палаты Сергей Катерин: «Едва ли кто-то мог предположить 10 лет назад, что вокруг Ильина дня сплотится столько организаций».

Центр по связям с общественностью и СМИ ТПП РФ



ОСТРЫЙ ВОПРОС



На сегодняшний день я не вижу просвета для отечественного самолетостроения, или активных действий в защиту интересов нашей авиационной промышленности. Например, мне не понятно, зачем снимают пошлины с иностранных самолетов, бывших ранее в употреблении? Мало того, еще и в бюджет закладываются финансовые ресурсы для государственной закупки таких самолетов? А что отечественные самолеты? Приведу пример: вся линейка отечественных самолетов Ту-160, которая была полностью готова к производству, на сегодняшний день разрушена. Ей попросту перекрыли кислород! Сейчас у нас RRG? Вернее, должен был быть RRG... а появился «Super Jet-100». Почему? Как оказалось, фирма не способна сделать RRG... Плюс к этому Президент РФ запретил полеты Ан-24 и Ан-26, т.е. теперь у нас окончательно оголены все центральные линии от Калининграда до Петропавловска, люди не смогут ни почту получить, ни продукты, ни даже вылететь оттуда, поскольку в некоторых местах могут летать только аэропланы.

Совместное производство самолета-

Потеря национального авиастроения – путь в никуда!

тов с Украиной – дело перспективное, но пока не очень отлажено взаимодействие. У Ан-124, по-моему, с ним до сих пор не решен вопрос принадлежности авторских прав на интеллектуальную собственность. А мы понимаем, что пока не будет решен этот самый важный вопрос, то производить этот самолет в Ульяновске – как минимум опасно. Понятно, что конструкторское бюро всегда может запретить полеты по всему миру, ссылаясь на свои интересы и их нарушение вторыми лицами.

У наших «доброжелателей» ЦРУ как работало, так и работает в направлении защиты интересов государства и продвижения своих интеллектуальных проектов. Это у нас все уничтожено... На каждом нашем предприятии есть их сотрудник, который «занимается делом» в интересах их государства. Мы понимаем, что все телефонные разговоры ими прослушиваются, ими собрана целая армия аналитиков, которая собирает и отслеживает всю информацию, как печатную, так и телевизионную, электронную и прочую. Поверьте, они о нас знают больше, чем мы сами о себе!

Мое мнение таково: если в ближайший год-два ничего кардинально позитивного не произойдет в отечественном самолетостроении – страна может рухнуть... Надо чтобы это осознало все наше общество – отечественное самолетостроение является основой государственной безопасности России, это ее гарантия суверенитета и гарантия дальнейшей возможности к прогрессу в науке и промышленности. Но чтобы народ понял насколько это важно, нужно просвещать в этой плоскости общество, ведь не всегда самое главное – это набитый картошкой живот, завтра и ее невозможно будет произвести и купить, поскольку и этот продукт мы разучимся производить или права на его производство потеряем... А чтобы народ стал об этом задумываться, необходима целая система просвещения общества в этом направлении. Народ должен научиться мыслить государственными категориями. Сегодня в развитии общества крайне необходима страте-

гия, а не тактика. Тактический ресурс мы уже весь исчерпали – мы выжили в эпоху потрясений и нищеты. Выстояли. Нужно менять подход общества к государственным интересам и его развитию на десятилетия вперед! Время не ждет, необходимо менять приоритеты с частного на общее! А пока у нас во всей системе, связанной с авиацией, одно воровство и откаты... Где взять таких людей, которые придут в эту отрасль и начнут поднимать ее честно и добросовестно? Где этот базис? Мы знаем, что вся система, созданная в 1990-е годы, злилась на возможности умыкнуть и перепродать... Это же кто-то создал?! Так сколько же это еще будет существовать? Не пора ли менять подходы к подбору чиновников, миссия которых должна заключаться в приложении сил и умений в усилении государства и процветании нашего общества. Общества, а не прослойки узких лиц граждан. Для нашего государства это крайне опасно, поскольку это ведет не только к казнокрадству, но и к продаже стратегических интересов страны, поскольку многие позитивные сдвиги могут решаться не только активностью самого общества, но и теми простыми чиновниками, в чьих руках сосредоточено право на выдачу разрешений и право на решение – виновен или нет. Вроде бы простенькие у них возможности, но в масштабах страны негативное суммирование таких вот решений может привести к социальному и правовому коллапсу.

Что касается современного авиастроения, если мы не хотим стать провинцией Европы и других стран в ближайшем будущем, если мы хотим, чтобы нас уважали и с нами считались, то мы не должны отказываться от того былого великого авиационного наследия, что создавали наши предки и что удалось развить и применить нам. С нами перестанут считаться, зная, что наша безопасность зависит от их техники и настроения! Потеря национального авиастроения – путь в никуда! А я бы сказал – к гибели государства.

И.П. Волк

Герой Советского Союза



ПОЗДРАВЛЯЕМ

с 95 - летием

Павла Михайловича Плотникова
26.08.1917 г.
Героя Советского Союза

с 80 - летием

Сергея Михайловича Новикова
20.08.1932 г.
Героя СоцТруда

с 75-летием

Владислава Евгеньевича Соколова
03.08.1937 г.
Героя СоцТруда

Сергея Сергеевича Шугара
20.08.1937 г.
Героя СоцТруда

55 - летием

Александра Васильевича Чернова
19.08.1957 г.
Героя Российской Федерации



«МУЗЕЙ ГЕРОЕВ»

Москва, ул. Большая Черёмушкинская, дом 24, корпус 3

Телефон: 8-499-744-33-36

РЕКВИЗИТЫ ГАЗЕТЫ

АНО «Редакция газеты
«Вестник Героев»

БАНК «СОФРИНО»
г. Москва

р/счет 4070381010000000027
Кор.счет 3010181080000000375

БИКО 44525375
ИНН 7730182885
КПП 773001001

(РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО)

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Председатель:

А.П. Содаунов — вице-президент Российской Ассоциации Героев, Герой Советского Союза;

Члены редакционного совета:

В.В. Сивко — вице-президент Российской Ассоциации Героев, Президент Фонда поддержки Героев Советского Союза и РФ им. генерала Е.Н. Кочешкова, Депутат Мосгордумы, Герой РФ;

А.С. Астапов — первый вице-президент Фонда поддержки Героев Советского Союза и РФ им. генерала Е.Н. Кочешкова, Герой РФ;

В.Н. Колябабинский — член Правления Клуба Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации и полных кавалеров ордена Славы Москвы и Московской обл., Герой РФ;

И.Н. Можайцев — начальник отдела государственного учреждения культуры города Москвы «Музей-панорама «Бородинская битва»;

Е.Н. Носовец — заместитель председателя правления общественной организации Героев Социалистического Труда и полных кавалеров ордена Трудовой Славы;

В.А. Востротин — Председатель «Союза де-

сантников России», председатель Совета Московского городского отделения ВОО «Боевое Братство», Герой Советского Союза, генерал-полковник;

Главный редактор: В. Кошляков

Зам.главн.ред.: И. Дружинин

Зам.главн.ред.: В. Калинин

Ответственный секретарь: В. Мухин.

Спец-корреспондент: В. Гондусов

Спец-корреспондент: П. Чуйко

Верстальщик: А. Сардарян

Консультант: А. Зверев

Корректор: И. Астапкина

АНО «Редакция газеты «Вестник Героев Советского Союза, Героев России и Героев Социалистического Труда»».

Свидетельство о регистрации: ПИ №ФС 77-30601 от 09.11.2007 г.

Главный редактор газеты

«**ВЕСТНИК ГЕРОЕВ**»,

Руководитель пресс-службы

«Российской Ассоциации Героев»,

Владимир Кошляков

8 (903) 242-9998

e-mail: vladimir_kosh@inbox.ru

