

выходит с октября 1950 года

Крылья

Родины

ISSN 0130-2701

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

9-10 2024



110 лет

ДАЛЬНЕЙ АВИАЦИИ РОССИИ





ОДК

WWW.UECRUS.COM

**ЛИДЕР
ОТЕЧЕСТВЕННОГО
ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ**

© «Крылья Родины»
9-10.2024 (819)

Ежемесячный национальный
авиационный журнал
Выходит с октября 1950 г.

Учредитель: ООО «Редакция журнала «Крылья Родины-1»
111524, г. Москва, ул. Электродная, д. 4Б (оф. 214)

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Д.Ю. Безобразов

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕН. ДИРЕКТОРА
Т.А. Воронина

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
С.Д. Комиссаров

ЗАМЕСТИЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
В.М. Ламзутов, А.В. Верешев

ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ И РЕКЛАМЕ
И.О. Дербикова

ШЕФ-РЕДАКТОР
И.Н. Егоров

РЕДАКТОР

М.А. Артёмов

КОРРЕСПОНДЕНТЫ

Д.В. Городнев,

А.В. Ключев, И.В. Котин, Е.Н. Лебедев, К.Ю. Ломакин,
Ю.А. Лорис, А.Е. Моргуновская, Д.В. Подвальнюк,
А.И. Сдатчиков, Ю.Н. Силина, А.Л. Снигилов,
К.О. Емченко, Л.В. Столяревский, И.А. Теущакова,
М.Е. Чегодаев, А.Б. Янкевич

ВЕРСТКА И ДИЗАЙН
Л.П. Соколова

РЕДАКТОР-СИСТЕМНЫЙ АДМИНИСТРАТОР ПОРТАЛА
Н.С. Дербиков

БУХГАЛТЕР

Е.П. Романенко

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ПОРТАЛ

www.KR-media.ru

Адрес редакции:

111524 г. Москва, ул. Электродная, д. 4Б (оф. 214)

Тел./факс: 8 (499) 948-06-30, 8-926-255-16-71

www.kr-magazine.ru

e-mail: kr-magazine@mail.ru

Для писем:

111524, г. Москва, ул. Электродная, д. 4Б (оф. 214)

Авторы несут ответственность за точность приведенных фактов, а также за использование сведений, не подлежащих разглашению в открытой печати. Присланные рукописи и материалы не рецензируются и не высылаются обратно.

Редакция оставляет за собой право не вступать в переписку с читателями. Мнения авторов не всегда выражают позицию редакции.

Журнал зарегистрирован в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-522 от 19.12.2012г. Подписано в печать 18.11.2024 г. Дата выхода в свет 25.11.2024 г. Номер подготовлен и отпечатан в типографии:

ООО «МедиаГранд»

г. Рыбинск, ул. Луговая, 7

Формат 60x90 1/8 Печать офсетная. Усл. печ. л. 24

Тираж 8000 экз. Заказ № 3668942

Цена свободная

E-mail: kr-magazine@mail.ru
КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ

ISSN 0130-2701

9-10 СЕНТЯБРЬ-ОКТАБРЬ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА

Чуйко В.М.

Президент Академии наук авиации и воздухоплавания,
Президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения»

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА

Александров В.Е.

Генерал-майор авиации

Артюхов А.В.

Управляющий директор
Госкорпорации Ростех

Бобрышев А.П.

Заместитель генерального директора
по ГОЗ и сервисному обслуживанию
авиационной техники государственной
авиации ПАО «ОАК»

Богуслаев В.А.

Президент АО «МОТОР СИЧ»

Власов П.Н.

Летчик-испытатель,
Герой Российской Федерации

Горбунов Е.А.

Генеральный директор
Союза авиапроизводителей России

Гордин М.В.

Ректор Московского государственного
технического университета
имени Н.Э. Баумана

Гуляев О.А.

Заместитель генерального
директора АО «Вертолеты России»

Елисеев Ю.С.

Генеральный директор
АО Гаврилов-Ямский машиностроительный
завод «АГАТ»

Иноземцев А.А.

Генеральный конструктор
АО «ОДК-Авиадвигатель»,
Академик РАН

Каблов Е.Н.

Академик РАН

Комиссаров С.Д.

Главный редактор журнала
«Крылья Родины», Академик АНАИВ

Кравченко И.Ф.

Генеральный конструктор
ГП «Ивченко-Прогресс»

Марчуков Е.Ю.

Генеральный конструктор –
директор ОКБ им. А. Льюльки –
филиала ПАО «ОДК-УМПО»,
Член-корреспондент РАН

Попович К.Ф.

Заместитель генерального директора по
разработке АТ - Директор Инженерного
центра, Главный конструктор МС-21

Ситнов А.П.

Президент, председатель совета
директоров ЗАО «ВК-МС»

Сухоросов С.Ю.

Советник генерального директора
АО «НПП «Аэросила»

Тихомиров А.В.

Председатель Российского профсоюза
трудящихся
авиационной промышленности

Туровцев Е.В.

Генеральный директор
ООО «МАНЦ «Крылья Родины»

Шапкин В.С.

Первый заместитель генерального
директора НИЦ «Институт имени
Н.Е. Жуковского»

Шахматов Е.В.

Научный руководитель Самарского
университета, Академик РАН

Шибитов А.Б.

Заместитель генерального
директора АО «Вертолеты России»

Шильников Е.В.

Генеральный директор
АО «Металлургический завод
«Электросталь»

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ:



Ассоциация «Союз
авиационного двигателе-
строения» («АССАД»)



Союз
машиностроителей
России



АО «Авиапром»



Союз авиапроизводителей
России



ПАО «ОАК»



АО «Вертолеты России»



АО «ОДК»



Российский профсоюз
трудящихся авиационной
промышленности



АО «Корпорация
«Тактическое ракетное
вооружение»

ТЕХНОДИНАМИКА

АО «Технодинамика»



АО «Концерн
Радиоэлектронные
технологии»



АО «Рособоронэкспорт»



НИЦ
ИНСТИТУТ ИМЕНИ
Н.Е.ЖУКОВСКОГО



АО «Концерн ВКО
«Алмаз-Антей»



Московский
Авиационный
Институт



ФГУП
«Госкорпорация
по ОрВД»



Академия наук
авиации и воздухоплавания

СОДЕРЖАНИЕ

Михаил Опарин

110 лет ДАЛЬНЕЙ АВИАЦИИ РОССИИ

3

Поздравления:

Министр Обороны Российской Федерации

А.Р. БЕЛОУСОВ

14

Главнокомандующий Воздушно-космическими силами,
генерал-полковник

В.М. АФЗАЛОВ

15

Герой Российской Федерации,
Командующий Военно-воздушными силами,
генерал-лейтенант С.И. КОБЫЛАШ

16

Командующий Дальней авиацией,
генерал-майор С.Г. КУВАЛДИН

17

Ирина Архимандритова

МИХАИЛ ШИДЛОВСКИЙ – патриот России, основатель
отечественной авиационной промышленности,
идеолог и создатель стратегической авиации,
первый в мире авиационный генерал

18

Николай Кустов

ГЛАВНЫЙ МАРШАЛ АВИАЦИИ А.Е. ГОЛОВАНОВ.
ПАМЯТЬ ЖИВА...

(К 120-летию со дня рождения
Главного маршала авиации А.Е. Голованова)

27

Ирина Архимандритова

ИЗБРАННИК ВРЕМЕНИ. НАШ КОМАНДУЮЩИЙ

38

Дмитрий Комиссаров

САМОЛЁТЫ С.В. ИЛЬЮШИНА

46

Андрей Симонов

ДВАЖДЫ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
АВИАЦИИ ДАЛЬНЕГО ДЕЙСТВИЯ

56

КАЧЕСТВО – ДЛЯ АВИАЦИИ,
ДОСТИЖЕНИЯ – ДЛЯ ОТЕЧЕСТВА!
(АО «123 АРЗ»)

71

Федор Пуцин

ВСПОМНИТЬ ВСЕХ ПОИМЕННО.....

72

НА СТРАЖЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ
НИЦ «ИНСТИТУТ имени Н.Е. ЖУКОВСКОГО» –
10 ЛЕТ

84

Поздравление от Генерального директора
ФАУ «ЦИАМ имени П.И. Баранова»

А.Л. КОЗЛОВА

89

Кирилл Сыпало

СОЗДАВАЯ АВИАЦИЮ БУДУЩЕГО

90

Елена Скворцова

НОВЕЙШИЕ ВООРУЖЕНИЯ СЕГОДНЯШНЕЙ
РОССИИ – ЕГО ЗАСЛУГА

(К 80-летию Анатолия Петровича Ситнова)

94

НАШЕМУ ПРОФСОЮЗУ – 90 ЛЕТ!

104

НИКОЛАЮ АФАНАСЬЕВИЧУ ЗАЗУЛИНУ – 90!

108

Владимир Чуков

25 лет ПЕРВОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ
НЕПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ АНТАРКТИЧЕСКОЙ
ЭКСПЕДИЦИИ НА ЮЖНЫЙ ПОЛЮС
«НАВСТРЕЧУ XXI ВЕКУ»

110

ТОП СТЮАРДЕСС

114

АВИА МИСС – ПЕРВЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
КОНКУРС ДЛЯ ДЕВУШЕК В АВИАЦИИ

120

В Центральном музее Вооруженных сил Российской
Федерации объявили победителей фотоконкурса
«Я служу в ВКС!–2024»

121

Валентина Дрокина

«САМОЛЕТ НУЖНО ЧУВСТВОВАТЬ СЕРДЦЕМ»

124

Алена Моргуновская, Юлия Силина

ПО ТУ СТОРОНУ ОБЪЕКТИВА

127

Сергей Комиссаров

ЕМУ НЕ СУЖДЕНО БЫЛО ВЗЛЕТЕТЬ
(О проекте истребителя Letov L52, 1947 г.)

128

Евгений Арчаков

ПРОСЛАВЛЕННЫЕ ФРОНТОВЫЕ

134

Александр Медведь

СОВЕТСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ
РЕАКТИВНЫЕ СНАРЯДЫ ПЕРИОДА
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

140

Александр Кириндас

ПОД СВЕТОМ «ЯВОРОВ» ГУСТЫХ
(из истории воздушной разведки)

150

Ирина Залуцкая, Илья Прокофьев

ВЕРНУТЬ ИЗ ЗАБВЕНИЯ.
ИСТОРИЯ ОДНОГО АВИАПОИСКА

158

ПРОМТЕХЭКСПО • 2025

163

Александр Заблотский, Иван Заболотский

ПОХОРОНЕННЫЙ ДВАЖДЫ

164



110 лет ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

Михаил Михайлович Опарин

23 декабря 2024 года Дальняя авиация России отмечает 110-летие со дня своего образования. Это абсолютно достоверная, исторически обоснованная дата. Об этом приходится говорить потому, что история Дальней авиации, как и история России не только сложна, терниста, но и неоднозначна. XX век – это не только период небывалого технического прогресса, но и время бурных потрясений, переустройства мира. Россия с лихвой хлебнула и первого, и второго.

Благодаря техническому прогрессу наша страна уже в начале прошлого века вышла в число ведущих авиационных держав. Творческий гений русского инженера Сикорского И.И. и организатора промышленного производства Шидловского М.В. положили начало отечественному самолетостроению. На Русско-Балтийском вагонном заводе (РБВЗ), поставлявшем вагоны, сельхозмашины и автомобили в Европу, началось производство небольших летательных аппаратов конструкции Сикорского, а 10 (23) декабря

1913 года в воздух поднялся первый в мире много-моторный самолет-гигант «Илья Муромец».

Скорее всего, этот шедевр русской авиационной мысли готовился к перевозке пассажиров, грузов и стал бы флагманом Российской гражданской авиации. Но начавшаяся в августе 1914 года Первая мировая война продиктовала ему иное предназначение. Самолет затребовало военное ведомство, однако его авиационные специалисты чуть было не забраковали чудо-самолет, подготовив доклад военному министру о невозможности его применения в боевых действиях. Только благодаря усилиям председателя совета директоров РБВЗ Михаила Владимировича Шидловского удалось отстоять воздушный корабль, ставший первым в мире тяжелым бомбардировщиком. Приняв во внимание убедительные доводы Шидловского о достоинствах «Ильи Муромца» и его применении в боевых действиях, военный совет Российской армии принял решение о создании Эскадры Воздушных Кораблей «Илья Муромец», которое было высочайше утверждено 10 (23) декабря 1914 года.

Это первое в мире соединение тяжелых воздушных кораблей явилось фактическим началом Дальней авиации России. Начальником Эскадры был назначен, призванный в 58 лет на военную службу, с присвоением звания генерал-майор, Михаил Владимирович Шидловский. Этого, поистине выдающегося гражданина и патриота России, мы по праву считаем первым командующим Дальней авиацией.

Эскадра формировалась в районе города Яблонна под Варшавой. На вооружение поступили десять боевых воздушных кораблей и два учебных «Муромца». В последующем штаб эскадры базировался в Лиде,



Фото: Н. Пащин

Пробный полет аэроплана «Илья Муромец», 1914 год

Пскове, Виннице. Первый боевой вылет самолет «Илья Муромец», под командованием штабс-капитана Г.Г. Горшкова, совершил 21 февраля 1915 г. За годы Первой мировой войны экипажи эскадры выполнили около 400 боевых вылетов. Они наносили бомбовые удары по войскам и объектам противника за линией фронта, вели стратегическую воздушную разведку. В воздушных боях огнем бортовых пулеметов было уничтожено двенадцать истребителей противника. За всю войну истребителям удалось сбить только один «Муромец». В апреле 1917 г. в эскадру входило четыре боевых отряда, насчитывающих два десятка воздушных кораблей.

Первая мировая война, в результате которой родилась Эскадра Воздушных Кораблей «Илья Муромец», явилась её первым и последним боевым триумфом. Революционные потрясения 1917 года стали началом заката этого уникального соединения. Вначале был обвинен Временным правительством в некомпетентности и снят с должности начальник Эскадры генерал-майор Шидловский М.В. Вместе с ним покинул Эскадру, а затем и Россию Сикорский И.И. Впоследствии Шидловский был обвинен большевистской властью в предательстве,

шпионаже и расстрелян. А что же Эскадра? В ней, как и во всей Русской армии, началось брожение среди низших чинов, их недовольство дворянским происхождением большинства командиров и летчиков Эскадры. Появились случаи вредительства, преднамеренной поломки самолетов, саботажа. Боевая работа фактически прекратилась, причем происходило все это на фоне нового наступления германских войск. В сентябре 1917 г. германские войска подошли к Виннице, где в тот период дислоцировалась Эскадра Воздушных Кораблей. Организовывать эвакуацию имущества Эскадры оказалось некому. Самолеты сожгли, чтобы они не достались врагу.

Попытки возрождения тяжелой авиации начались уже через несколько месяцев после Октябрьской революции. Декретом СНК от 22 марта 1918 г. предписывалось сформировать Северную группу воздушных кораблей «Илья Муромец» в составе трех боевых единиц, по данным других источников – пяти единиц. Самолеты достроили на РБВЗ из дореволюционного задела. В 1920 году были получены с завода 13 «Муромцев» из оставшегося дореволюционного задела. В 1921 году авиагруппа была переименована в Дивизион воздушных кораблей

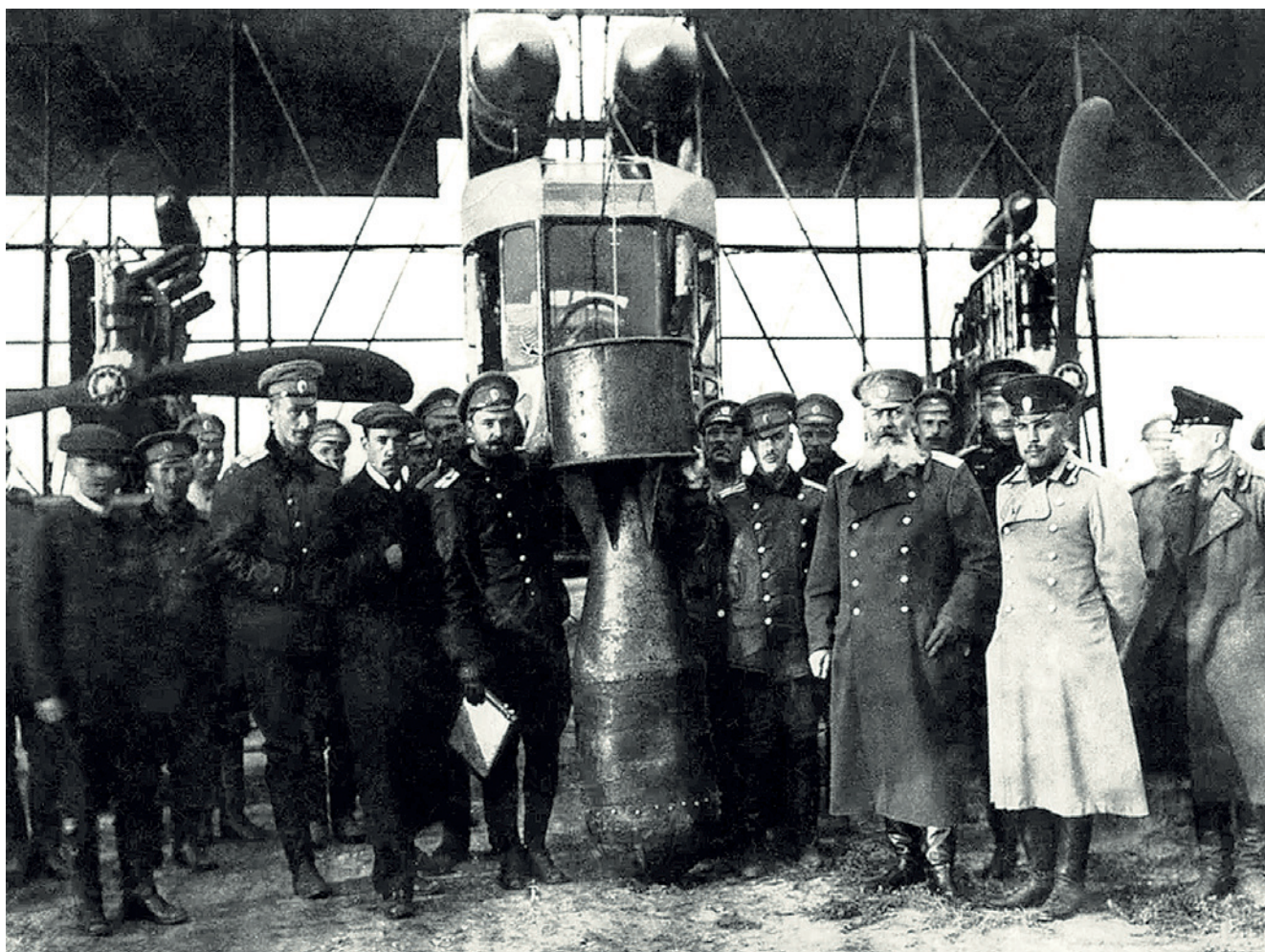


фото: commons.wikimedia.org

Учебная 25-пудовая бомба. Третий справа – Михаил Владимирович Шидловский

«Илья Муромец» в составе трех отрядов, по два самолета в каждом. Один из отрядов, 51-й тяжело-бомбардировочный, за активную боевую деятельность был награжден Почетным революционным Красным знаменем ВЦИК. Высоких наград удостоены многие авиаторы, в том числе, командир «Ильи Муромца» А.К. Туманский – орденом Красного Знамени. 15 января 1922 ДВК «Илья Муромец» состоял из управления и двух отрядов. 6 марта 1922 года 2-й отряд расформирован, а управление и 1-й отряд переданы в распоряжение начальника учебных заведений Воздушного флота для нужд школы воздушных стрелков и бомбометания в Ступино. 23 мая 1922 года они расформированы постановлением Совета Народных Комиссаров РСФСР. Авиационные специалисты и имущество ДВК стали основой для формирования при школе отдела тяжелой авиации. Один из последних вылетов краснозвездного «Муромца» был совершен в Серпуховской школе в 1922 г.

И все же боевой триумф Эскадры Воздушных кораблей «Илья Муромец» не оказался бесследным. В рождавшейся на обломках революций, иностранной военной интервенции и Гражданской войны Советской России уже появились новые энтузиасты авиации, мечтавшие о могучих крыльях для своей страны. Одним из них был Андрей Николаевич Туполев. Его первый цельнометаллический моноплан, ставший основой советской тяжелой авиации, поднялся в воздух уже в конце 1925 года. А вскоре на московском заводе в Филях началось его серийное производство. В 1929-1930 годах формируются авиационные бригады тяжелых бомбардировщиков ТБ-1.

Так началось возрождение дальней авиации в новой Советской России. Вскоре её боевой состав стали пополнять новые тяжелые и дальние бомбардировщики ТБ-3, ДБ-3, ТБ-7, Ер-2. К концу 30-х годов дальнебомбардировочная авиация ВВС Красной армии имела на вооружении 1200 самолетов. Создание столь мощной армады тяжелых самолетов диктовала международная обстановка.

Уже с середины 30-х годов стала нарастать угроза новой большой войны, и страна Советов мобилизовала все имеющиеся силы и средства, чтобы быть готовой к отражению возможной агрессии.

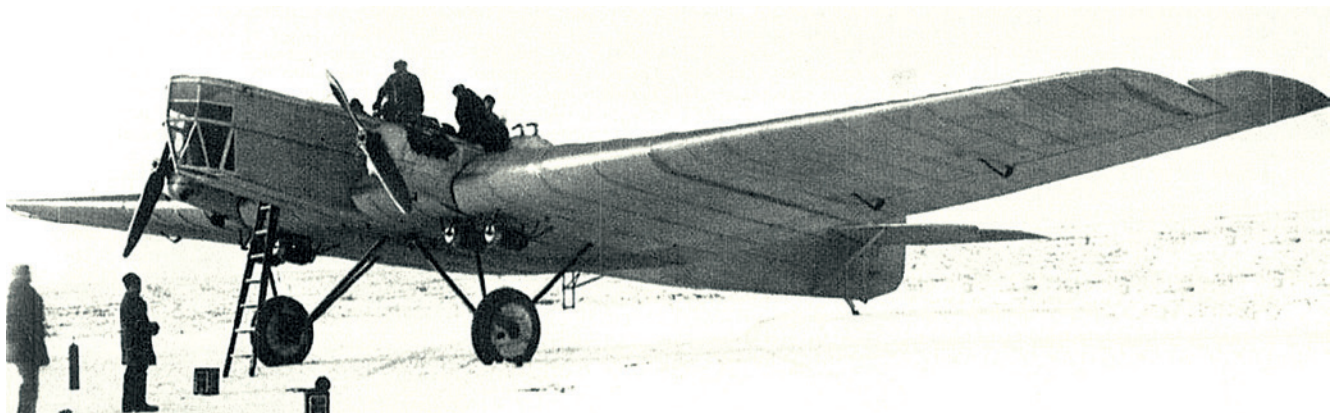
Параллельно с развитием авиационной техники совершенствовалась организационная структура дальней авиации. В 1936-1938 гг. авиабригады и корпуса тяжелых бомбардировщиков были сведены в три воздушные армии особого назначения (АОН). Армии находились в непосредственном подчинении Наркома Оборона. В 1940 г. управления АОН были расформированы, а их соединения и части вошли в созданную Дальнебомбардировочную авиацию Главного командования Красной Армии (ДБА ГК), состоявшую из тяжелобомбардировочных авиационных корпусов.

К началу Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. ДБА ГК включала пять авиакорпусов, три отдельных авиадивизии и один отдельный авиаполк – около 1500 самолетов и почти 1000 боеготовых экипажей.

Первые боевые вылеты в Великой Отечественной войне экипажи ДБА выполнили 22 июня 1941 г. Самолеты атаковали скопления войск противника в районах Сувалок и Перемышля. На второй день войны дальние бомбардировщики совместно с морской авиацией бомбили Данциг, Кенигсберг, Варшаву, Краков, Бухарест.

26 июня в районе Молодечно командир эскадрильи 207 дбап капитан Гастелло Н.Ф. совершил наземный таран, направив горящий бомбардировщик на танковую колонну противника. Подвиг Гастелло в последующем повторили еще 11 экипажей дальней авиации.

В ночь с 10 на 11 августа 1941 года три группы дальних бомбардировщиков из состава 22, 200 дбап и 81 авиадивизии нанесли удар по Берлину. В течение месяца ими было совершено 10 налетов на логово фашистов, выполнено 90 самолетовылетов. За образцовое выполнение заданий по бомбардировке Берлина майоры В.И. Щелкунов и В.И. Малыгин,



ТБ-1 – первый цельнометаллический тяжелый бомбардировщик

капитаны В.Г. Тихонов и Н.В. Крюков, лейтенант В.И. Лахонин удостоены звания Героя Советского Союза.

Обстоятельства начального периода войны часто вынуждали командование Красной Армии использовать дальнюю авиацию не по назначению. Вместо ночных полетов в глубокий тыл врага экипажам приходилось летать днем на бомбежку механизированных колонн, скоплений техники и живой силы. Дальняя авиация использовалась как фронтовая, днем и зачастую без истребительного прикрытия. Потери были очень велики. В результате к концу 1941 года в составе дальнебомбардировочной авиации оставалось немногим более 300 самолетов, из которых половина уже не могла подняться в воздух. Такое положение вынудило Государственный Комитет Обороны изъять дальнебомбардировочные части из состава ВВС фронтов и подчинить их непосредственно Верховному Главному Командованию в составе авиации дальнего действия (АДД).

5 марта 1942 года было принято соответствующее Постановление ГКО, благодаря которому начался новый триумфальный период развития Дальней авиации. В АДД было передано восемь дивизий дальних бомбардировщиков – 341 самолет, 367 экипажей. Командующим авиации дальнего действия был назначен генерал-майор авиации Голованов А.Е. Этот недавний шеф-пилот Аэрофлота, был не только прекрасным летчиком, но и человеком незаурядного таланта, организаторских способностей и замечательных человеческих качеств. Благодаря ему, авиация дальнего действия за два года превратилась в мощный стратегический воздушный флот. Возросла её боевая эффективность, резко сократились боевые потери. Если в первые полгода войны один сбитый бомбардировщик приходился на 13 самолетовылетов, то весной 1942 года один сбитый – на 97 самолетовылетов. Удары наносились по наиболее важным объектам: транспортным узлам, аэродромам, промышленным объектам, штабам крупных группировок войск противника.



Экипаж А.И. Молодчего после боевого вылета

Только в 1942 г. АДД получила от промышленности 650 новых самолетов Ил-4, Ер-2, Пе-8, Ли-2, что позволило не только восполнить потери, но и приступить к формированию новых частей и соединений. К маю 1944 г. в состав АДД входило 8 авиакорпусов, 22 авиадивизии, 66 полков, а также воздушно-десантные части и отряды Гражданского воздушного флота.

Великая Отечественная война подтвердила правильность принятых мер по развитию и укреплению дальней авиации как надежного и эффективного средства вооруженной борьбы. АДД – это ночные налёты на Кёнисберг, Данциг, Берлин в 1941-м, 1942-м, неожиданные и ураганные авиаудары по железнодорожным узлам, военным резервам и переднему флангу немецко-фашистского агрессора. Это перевозка раненых с поля боя, доставка боеприпасов и грузов войскам и партизанам, помощь героям Народно-освободительной армии Югославии, Чехословакии и многое другое. Особняком в истории АДД стоит спецоперация – перелет В. М. Молотова самолётом на переговоры в Англию и США над территорией воюющей Европы, и далее – через Атлантический океан. Командующий АДД нёс личную ответственность за перелеты Сталина И.В. на Тегеранскую конференцию и Молотова В.М. Действия лётчиков Голованова отличали не только личная смелость, но и точность, мастерство при проведении полётов.



Жуков Г.К. и Голованов А.Е., ставший Главным маршалом авиации в 40 лет

Высокую оценку действиям, как Голованова, так и его храбрым небесным бойцам давали даже немцы. Серьёзные эксперты в люфтваффе писали вот что: *«Значительно то, что никто из пленных лётчиков не мог сказать про него ничего отрицательного, что совершенно противоположно по отношению ко многим другим генералам ВВС СССР... АДД особенно обязана личности Голованова тем, что она к сегодняшнему дню является предпочтительным видом авиации СССР, имеет больший авторитет, чем другие*

виды авиации, и стала любимицей русского народа. Необычайно большое количество гвардейских соединений в АДД – высшее выражение этого».

По ряду причин, в том числе и субъективных, в декабре 1944 года АДД была переформирована в 18-ю воздушную армию и подчинена командованию ВВС, но с ориентацией на выполнение заданий Ставки ВГК.

Дальняя авиация внесла огромный вклад в достижение победы над фашистскими агрессорами. Она принимала участие во всех крупных операциях Красной армии, выполняла специальные задачи. За годы войны экипажи дальних бомбардировщиков совершили около 220 тысяч боевых вылетов, в том числе 14 тысяч в Сталинградской битве, 9 тысяч в сражении под Курском, Орловской и Белгородско-Харьковской наступательных операциях, в невиданной по размаху и участию войск Белорусской операции – 13 500.

После капитуляции фашистской Германии авиасоединения 18 ВА переключились на решение новых боевых задач, связанных с разгромом японской армии. В ночь на 10 августа 1945 года 78 экипажей дальних бомбардировщиков, с целью деморализации тыла и нарушения управления японскими войсками, нанесли удар по промышленным объектам и штабу Квантунской армии в городе Чанчунь. 16 августа более 100 самолетов Ил-4 бомбили узлы сопротивления Дуннинского укрепленного района. Мощные удары дальних бомбардировщиков привели к скорой капитуляции Квантунской армии и победоносному завершению Второй мировой войны.

Боевые заслуги авиации дальнего действия и 18 ВА получили высокую оценку. Четыре авиакорпуса, 12 дивизий, 43 полка дальнего действия были преобразованы в гвардейские, семь дивизий и 38 полков награждены орденами, восьми корпусам, 20 дивизиям и 46 авиаполкам присвоены почетные наименования. Около 25 тысяч солдат и офицеров удостоены государственных наград, 269 стали Героями Советского Союза, летчики С.И. Кретов, А.И. Молодчий, В.Н. Осипов, П.А. Таран, Е.П. Федоров и штурман В.В. Сенько дважды удостоены этого высокого звания.

Роль дальней авиации как военно-политического средства достижения победы в Великой Отечественной войне резко возросла в послевоенный период. Появление в США ядерного оружия, атомные бомбардировки японских городов Хиросима и Нагасаки, создание в начале 1946 года в американской армии Стратегического авиационного командования (САК), потребовали адекватных мер.

3 апреля 1946 года Постановлением Совета Министров СССР на базе 18 ВА создана Дальняя авиация Вооруженных Сил СССР в составе трех воздушных армий, которые базировались в Смоленске, Житомире



Главный маршал авиации А.Е. Голованов, 1944 год

(позже штаб перевели в Винницу) и Хабаровске. В самостоятельном статусе Дальняя авиация просуществовала два года и в 1948 году вновь была включена в состав ВВС. Послевоенные перетасовки коснулись не только структуры, но и руководителей Дальней авиации. Был отстранен от должности командующий Голованов А.Е. После чего руководство менялось с удивительной быстротой. За шесть с небольшим лет сменились четыре командующих: Жигарев П.Ф., Николаенко Е.М., Руденко С.И., Новиков А.А. Каждый из этих весьма достойных людей не задерживался на должности командующего больше двух лет. И только в 1955 году Дальняя авиация вновь обрела настоящего командира, который возглавлял её в течении семи лет и при котором Дальняя авиация, несмотря на хрущевский погром, не только сохранила, но и приумножила свою боевую мощь. Им был маршал авиации Судец В.А., Герой Советского Союза, Герой Монгольской Народной Республики и Народный Герой Югославии. К сожалению, военная судьба любимого летчика Сталина – Голованова А.Е. бесславно завершилась, когда Главному маршалу авиации было всего 49 лет. Видимо новое руководство Советского Союза не смогло смириться с глубокой преданностью и уважением маршала к вождю народов.

И всё же, несмотря на все внутривнутриполитические перипетии, развитие Дальней авиации в послевоенный период было достаточно активным, а порой и бурным.



Полет Ту-95мс над Байкалом

Особенно с появлением реактивной техники и новых видов оружия, в том числе массового поражения. Конструкторские бюро Туполева А.Н. и Мясищева В.М. создали стратегические бомбардировщики Ту-4, Ту-95, М-4 и ЗМ. А первый реактивный дальний бомбардировщик Ту-16 стал не только лучшей боевой машиной своего класса, но и основой для создания пассажирского реактивного лайнера Ту-104.

Освоенная личным составом в короткие сроки техника значительно увеличила возможности Дальней авиации. Возросли скорость, маневренность, глубина её действий. Все новые самолеты были способны нести ядерное оружие и пока являлись единственным средством его доставки.

В 1959 году, вошедшем в историю как начало разгрома военной авиации, объединения, соединения и части дальней авиации постигла несколько иная участь.

Они послужили основой для создания нового вида Вооруженных Сил СССР – Ракетных войск стратегического назначения. В их состав были переданы три управления воздушных армий, ряд управлений дивизий и 29 авиационных полков. Это повлекло значительные структурные изменения самой Дальней авиации. К 1961 году основу её организации стали составлять три отдельных тяжелых бомбардировочных авиационных корпуса: 2 отбак – Винница, 6 отбак – Смоленск, 8 отбак – Благовещенск (Иркутск).

В этом же году на вооружение поступили дальние сверхзвуковые бомбардировщики Ту-22 и первые ракетоносцы Ту-16К. Вслед за ними появились ракетоносцы Ту-95К и Ту-22К. Дальняя авиация становится ракетоносной, что подняло её на качественно новый уровень, сделало авиационной составляющей стратегических ядерных сил.



Ту-22



Герой Советского Союза
командующий Дальней авиацией
генерал-полковник В.В. Решетников



Ту-22М3

Поступившие на вооружение Дальней авиации в 70–80-е годы авиационные комплексы Ту-22М2, Ту-22М3, Ту-95МС, Ту-160, подняли на новую высоту роль и место Дальней авиации в общей системе обороны страны. Огромная заслуга в этом принадлежит Герою Советского Союза, заслуженному военному летчику СССР генерал-полковнику авиации В.В. Решетникову, который командовал Дальней авиацией с 1969 по 1980 год.

Это при его непосредственном участии принимались на вооружение и готовились к выпуску вышеназванные самолеты. Благодаря ему эти самолеты получили такой задел надежности, что и сегодня являются основной ударной силой ВВС.

Стратегические ракетоносцы, вооруженные крылатыми ракетами большой дальности, способны не только наносить мощные удары по заданным целям в любой точке земного шара, но также, не прибегая непосредственно к военным действиям, демонстрировать решимость применения своего оружия, что крайне проблематично для других составляющих стратегических ядерных сил. Эта способность Дальней авиации оказалась эффективным средством поддержания стратегического паритета в 1986 – 1989 годах, когда ракетоносцы Ту-95МС, в ответ на размещение США в Западной Европе ракет Першинг-2, осуществляли полеты в зону дежурства у берегов Америки и Канады.

В 1980 году Дальнюю авиацию постигла очередная реорганизация, заключавшаяся в упразднении управления командующего Дальней авиации и создании на основе прежней структуры трех воздушных армий ВГК, подчиненных Главнокомандующему ВВС: 37 ВА ВГК

(СН) – Москва, 46 ВА ВГК – Смоленск, 30 ВА ВГК – Иркутск.

Понадобилось восемь лет, чтобы осознать ошибочность этих перемен, результатом которых явились на много большие потери, чем приобретения. В апреле 1988 года на базе 37 ВА ВГК (СН) возрождено управление командующего Дальней авиации, с подчинением ему 30 ВА ВГК и 46 ВА ВГК, оперативной группы (в Арктике), 43 ЦБП и ПЛС. В боевом составе Дальней авиации насчитывалось 10 тяжелых бомбардировочных авиационных дивизий, 25 ударных полков, полк самолетов-заправщиков, 3 транспортных авиационных полка.

К сожалению, в таком мощном составе Дальняя авиации существовала недолго. Глобальные политические изменения начала 90-х и последовавший за этим развал Советского Союза, продиктовали серьезные перемены не только в экономике, политике, но и в подходах к вопросам обеспечения безопасности России. В Вооруженных Силах, в том числе и Дальней авиации последовала череда реорганизаций и сокращений, связанных с национализацией частей, дислоцировавшихся на Украине, выводом соединений и частей с территории Прибалтики, Белоруссии, Казахстана. Значительное сокращение количественного состава Дальней авиации привело к упразднению управлений 30-й и 46-й воздушных армий. Резко снизились возможности новой России по содержанию и обеспечению войск. Возникло такое понятие, как топливный голод. Из года в год сокращалась интенсивность полетов. Летный состав перестал получать необходимую практику практических полетов, что негативно сказывалось на состоянии боевой готовности.



Во время воздушного патрулирования

Дальнейшая оптимизация структуры привела к упразднению управления командующего Дальней авиации и переформированию его в 37 ВА ВГК, в составе которой оставались две дивизии. Одна в западном регионе России и одна на Дальнем Востоке. Пожалуй, в истории Дальней авиации это были самые трудные годы. Но благодаря личному составу, беспредельно преданному авиации и профессии защитника Родины, мы сумели преодолеть это лихое время. Дальняя авиация сохранила свою основу и в настоящее время обретает все большую мощь и боевые возможности.

После вынужденного затишья возросла интенсивность полетов Дальней авиации. В 2001 году стратегические ракетноносцы впервые после 10-летнего перерыва появились над Северным полюсом. Возобновились почти забытые «вероятными друзьями» полеты на поиск и разведку авианосных ударных группировок, полеты «за Угол».

17 августа 2007 года Президентом РФ было принято решение по осуществлению комплекса мер, направленных на защиту государства и поддержание необходимого стратегического баланса во взаимоотношениях с США и их союзниками в военной сфере. Следствием данного решения стало возобновление полетов стратегических ракетноносцев на воздушное патрулирование в районах Аляски, Алеутских островов, Великобритании, северного побережья Канады, над акваториями Черного и Балтийского морей и вдоль южных границ стран СНГ. В ходе выполнения полетов на воздушное патрулирование экипажи Ту-160 и Ту-95мс отрабатывали вопросы взаимодействия с истребительной авиацией ВВС и ПВО, с частями ЗРВ, а также истребителями палубного базирования Су-33.

На регулярной основе стали проводиться командно-штабные учения с перебазированием ракетноносцев на

оперативные аэродромы (в том числе на аэродромы республики Беларусь). В мае 2003 г. два Ту-160 и четыре Ту-95мс выполнили уникальный полет в Индийский океан, который проходил через воздушные пространства иностранных государств. Ранее такие полеты Дальняя Авиация России не выполняла. Осенью 2008 года два ракетноносца Ту-160 выполнили перелет в Венесуэлу. С аэродрома Либертадор Ту-160 совершили два тренировочных полета над акваторией Карибского моря, после чего вернулись к месту постоянного базирования в Энгельс.

С 2002 года начались регулярные полеты Ту-160 с выполнением дозаправки в воздухе. Первую дозаправку на Ту-160 выполнил командир 22-й тбд генерал-майор А.Д. Жихарев.

Полеты с дозаправкой в воздухе увенчались установлением двух рекордов продолжительности полета. 9 июня 2010 г. экипажи Ту-160 п/п-ков А.И. Хабарова и М.И. Шишкина выполнили полет (с двумя дозаправками топливом) продолжительностью 24 часа 24 мин. 28-29 июля 2010 года экипажи Ту-95мс п/п-ка С.Г. Сырбу и майора Е.В. Семенюка выполнили полет с четырьмя дозаправками продолжительностью 42 часа 17 мин., пройдя за это время 28 030 км.

Эти рекорды стали продолжением традиции летчиков Дальней авиации удивлять мир возможностями отечественной авиационной техники и высочайшим профессионализмом летных экипажей. Еще весной 1959 года Герой Советского Союза В.В. Решетников с главным штурманом Дальней авиации генералом В.Т. Тарановым поставили мировой рекорд дальности полета по замкнутой кривой – 17 150 километров. Стратегический бомбардировщик Ту-95 провел в воздухе 21 час 15 минут, превзойдя рекорд американских летчиков на 2 700 километров.



17 августа 2005 Президент России В. Путин выполнил полет (с пуском ракет) на Ту-160 «Павел Таран» с экипажем в составе пилота генерал-майора А. Жихарева (командующий Дальней авиацией в 2009-2016 гг., на фото первый слева), штурманов-операторов гвардии полковника Владимира Адамова и гвардии подполковника Олега Баранова

Следуя примеру своего легендарного командующего Решетникова, летчики 121-го гвардейского тбап в сентябре 2020 года двумя экипажами на Ту-160 установили мировой рекорд продолжительности и дальности полёта для подобной авиационной техники. Они провели в воздухе более 25 часов 25 минут и преодолели более 20 тысяч километров.

Каждый новый рекорд Дальней авиации – это очередное напоминание недругам о впечатляющих возможностях воздушной составляющей российской ядерной триады, призванное остудить горячие головы разжигателей военных конфликтов.

Этому способствуют продолжающиеся трансконтинентальные перелеты экипажей стратегических ракетноносцев. В 2018 году выполнены полеты в Венесуэлу в составе полноценной авиационной группы, состоявшей из пары стратегических бомбардировщиков-ракетоносцев Ту-160 и обеспечивающих подразделений. После прилета в Венесуэлу и проведения соответствующей подготовки, экипажи выполнили специальный полет над акваторией Карибского моря со взлетом и посадкой на аэродроме Майкетия. Благодаря этому летный и инженерно-технический состав получили ценный опыт подготовки авиационной техники и выполнения полетов в удаленных географических районах планеты, а также в условиях южных широт.

23 октября 2019 года два стратегических ракетноносца Ту-160 выполнили беспосадочный полёт с авиабазы Энгельс Саратовской области и приземлились на аэродроме Ватерклоф в Южно-Африканской Республике. Целью данного мероприятия, которое



Работа Дальней авиации в сфере международного военного сотрудничества. Второй слева Герой Российской Федерации командующий Дальней авиацией (2016-2024 гг.) командующий Военно-воздушными силами генерал-лейтенант С. Кобылаш

осуществлено в рамках соглашения о военном сотрудничестве, заключенного Россией и ЮАР в 1995 году, явился обмен опытом между лётным составом двух стран, организация взаимодействия между военными ведомствами. А также – подготовка и совершенствование боевой выучки лётных экипажей в выполнении полётов на длительные расстояния и в южных широтах. Маршрут самолетов пролегал в воздушном пространстве над акваториями Каспийского и Аравийского морей, а также Индийского океана. Они летели более 13 часов с дозаправкой топливом в воздухе, преодолев за это время свыше 11 тысяч километров.

В настоящее время такие полеты становятся штатным событием для большинства экипажей стратегических самолетов дальней авиации. Полеты в удаленных районах Дальняя авиация выполняет сегодня на постоянной основе. Патрулирование осуществляется в регионах активного судоходства и экономической



Международное военное сотрудничество Герой Российской Федерации командующий Дальней авиацией (2016-2024 гг.) командующий Военно-воздушными силами генерал-лейтенант С. Кобылаш



МиГ-31и

деятельности России. Полеты на воздушное патрулирование в акватории над нейтральными водами Арктики, Атлантики, Черного моря, Тихого океана выполняются как с базовых, так и с оперативных аэродромов.

После окончания Второй мировой войны личный состав Дальней авиации главные усилия направлял на совершенствование профессионального мастерства, освоение новой авиационной техники и вооружения, поддержание высокой боевой готовности, обеспечивающей надежную обороноспособность страны. В то же время Дальней авиации иногда приходилось выполнять и боевые задачи. В конце 1980-х годов ограниченные силы дальних бомбардировщиков были привлечены к участию в боевых действиях в Афганистане, в 1990-х годах на Северном Кавказе, в 2008 году участвовали в операции по принуждению Грузии к миру.

17 ноября 2015 года российские дальние и стратегические бомбардировщики, взлетевшие с аэродромов на территории России, нанесли массированные удары крылатыми ракетами Х-101 и авиационными бомбами по объектам боевиков террористической организации «Исламское государство» (запрещена в России) на территории Сирии. Эта операция стала первым боевым применением российских стратегов – Ту-160 и самолетов семейства Ту-95. В 2015-2017 годах самолеты дальней авиации ВКС России неоднократно привлекались к нанесению авиационных ударов по позициям и объектам террористов на территории Сирийской Арабской Республики. Сегодня экипажи дальних бомбардировщиков и стратегических ракетноносцев с честью выполняют боевые задачи в специальной военной операции. С высокой эффективностью

по заданным целям работают носители гиперзвуковых «Кинжалов» – самолеты МиГ-31и, входящие в состав Дальней авиации. Специальная военная операция стала самым масштабным применением Дальней авиации со времен Великой Отечественной войны.

Сегодня Дальняя авиация на подъеме. Пока еще не на таком крутом, как хотелось. Есть еще много трудностей и нерешенных задач. Но в то же время видны и достижения. Их видит руководство Вооруженных Сил и страны. Не случайно в 2019 году командование Дальней авиации было награждено высокой наградой – орденом Суворова, 121 тяжелый бомбардировочный авиационный полк стал дважды гвардейским, многие авиаторы удостоены высоких правительственных наград.

Есть надежда, что в современных условиях Дальняя авиация получит новый импульс развития. Активно осуществляется модернизация стоящих



МиГ-31и



на вооружении самолетов. Возобновилось производство стратегических ракетоносцев Ту-160. Поступают новые, высокоточные авиационные средства поражения, которые делают Дальнюю авиацию еще более грозной ударной силой. Но главным фактором этой надежды являются наши люди, личный состав Дальней авиации. Летчики, штурманы, инженеры, техники, специалисты связи, тыла и многие другие специалисты. Они, как и прежде верны своему воинскому долгу, свято хранят и приумножают славные боевые, профессиональные и патриотические традиции старших поколений. Они с честью и отличными результатами выполняют постав-

ленные перед ними задачи в специальной военной операции. Ветераны уверены, что их вклад в победоносном завершении СВО будет весомым и важным.

В канун Дня Дальней авиации России, вспоминая наших выдающихся командиров – Шидловского М.В., Голованова А.Е., Судеца В.А., Решетникова В.В., Безбокова В.М., Горбунова И.В., Плохова А.А. и многих других наших командиров и начальников, хочу выразить сердечную благодарность нынешним руководителям. Верим, дорогие друзья, что вы и впредь будете высоко нести честь и славу Дальней авиации, продолжать и приумножать традиции старших поколений.



От имени Совета ветеранов и от себя лично сердечно поздравляю командование, личный состав, гражданский персонал и ветеранов Дальней авиации с днем её рождения. От души желаю всем доброго здоровья, качественного выполнения поставленных задач, безопасности в мирных буднях и в боевой обстановке, благополучия, счастья и долгожданного мира!

председатель Совета ветеранов Дальней авиации,
член Общественного совета при Минобороны РФ,
командующий Дальней авиацией и 37 ВА ВГК (1997-2002 гг.)
Заслуженный военный летчик Российской Федерации
кандидат военных наук
генерал-лейтенант
Михаил Опарин

В статье использованы фото: Гибадуллин М.У., Казёнов Е.Ю., Александр Шухов, Ефименко А.А. Используются фотографии, предоставленные Департаментом информации и массовых коммуникаций Министерства обороны Российской Федерации, а также использованы материалы из информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»



**Товарищи авиаторы-дальники,
уважаемые друзья!
Дорогие ветераны!**

Поздравляю вас с 110-й годовщиной образования Дальней авиации Воздушно-космических сил России!

Её история началась в 1914 году с создания эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» – первого в мире соединения тяжелых многомоторных бомбардировщиков. За более чем вековой период дальняя авиация прошла путь серьезных испытаний и славных побед. Сегодня она является стратегическим резервом Верховного Главнокомандующего Вооруженными силами, одним из важнейших компонентов ядерной триады России.

В настоящее время военнослужащие Дальней авиации достойно продолжают ратные традиции предшественников, успешно решают задачи по стратегическому сдерживанию, защите суверенитета и независимости Российской Федерации.

Последовательное совершенствование Дальней авиации, подготовка высококлассных авиационных специалистов и оснащение её самой современной техникой остаются одним из приоритетов военной политике государства.

Уважаемые товарищи! Ваш упорный труд, высокое боевое мастерство и любовь к Родине вносят значимый вклад в достижение нашей общей Победы.

Желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья, благополучия и новых достижений в службе на благо великой России!

**Министр обороны Российской Федерации
А.Р. Белоусов**

Командованию и личному составу Дальней авиации



Уважаемые товарищи, дорогие ветераны!

От имени Военного совета и личного состава Воздушно-космических сил примите искренние поздравления со 110-летием со дня создания Дальней авиации.

Пройдя славный боевой путь от первой эскадры на самолетах «Илья Муромец» в годы Первой мировой, через огонь Великой Отечественной и период «холодной» войны, Дальняя авиация, являясь гарантом стратегического сдерживания, подтвердила свое основное предназначение – защита интересов Отечества.

В настоящее время личный состав Дальней авиации эффективно борется с международным терроризмом в Сирийской Арабской Республике и современным неонацизмом на территории Украины.

В ходе проведения специальной военной операции государственными наградами Российской Федерации награждены более 280 военнослужащих Дальней авиации.

За последние несколько лет дальняя авиация пополнилась новыми видами вооружения, в авиационные части поступили новейшие крылатые ракеты воздушного базирования, успешно используемые по назначению. Самолеты Ту-95МС и Ту-22М3 прошли глубокую модернизацию на предприятиях оборонно-промышленного комплекса страны. Все это стало возможно в том числе благодаря напряженному труду ученых и конструкторов, работников авиационной отрасли промышленности.

Уверен, что дальняя авиация и впредь будет с честью выполнять поставленные перед ней задачи по защите священных рубежей нашей Родины.

От всего сердца поздравляю с днем Дальней авиации всех причастных к этому празднику: ветеранов, летный и инженерно-технический состав, специалистов штабов и тыла.

Желаю вам и в дальнейшем с успехом совершенствовать свое мастерство. Крепкого вам здоровья, благополучия и новых профессиональных успехов!

**Главнокомандующий
Воздушно-космическими силами
генерал-полковник
В.М. Аффалов**



Уважаемые друзья-дальники!

В 2024 году мы отмечаем знаменательный юбилей – 110-летие Дальней авиации России. Это настоящая веха в истории отечественной авиации, истории нашей армии и флота.

Начиная с первого в мире соединения тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков – эскадры самолетов «Илья Муромец», созданной в 1914 году, Дальняя авиация создавала и укрепляла свои традиции, традиции героев, победителей, истинных воинов Отечества.

Славная история Дальней авиации вобрала в себя примеры настоящего мужества и самопожертвования, упорного труда и гениальных технических прорывов.

Летопись Дальней авиации России – это подвиги летчиков, таких как Михаил Громов, Михаил Водопьянов и Александр Беляков, Павел Таран и Александр Молодчий, Василий Решетников и Юрий Дейнеко.

Это выдающиеся конструкторы и творцы авиационной техники – Игорь Сикорский, Андрей Туполев, Сергей Ильюшин, Владимир Мясищев, создавшие для нашей страны, для отечественной авиации совершенные, лучшие в мире машины.

Мы никогда не забудем мужество летчиков Авиации дальнего действия во время Великой Отечественной войны. Их вклад в Победу огромен: они бомбили Берлин и ставку Гитлера, бились под Сталинградом и на Курской дуге, прокладывали нашим войскам путь на Берлин. Их славы были достойны и авиаторы, достойно прошедшие испытания «холодной» войны, а также локальных войн и военных конфликтов. На них равняется и нынешнее поколение дальников.

Дальняя авиация всегда занимала особое место в системе обороны нашей страны, являясь частью стратегических ядерных сил России.

Сегодня авиационная составляющая Дальней авиации активно модернизируется, разрабатывается перспективный авиационный комплекс, а также создаются авиационные средства поражения нового поколения, включая гиперзвуковое оружие. Стратегические ракетноносцы и дальние бомбардировщики способны наносить мощные удары по заданным целям в любой точке земного шара и демонстрировать решимость применения своего оружия в рамках стратегического сдерживания.

Уверен, каждый из нас испытывает чувство гордости за свою страну, за тех людей, которые создают такую технику и поднимают её в небо. Ваш пример вдохновлял и будет вдохновлять подрастающее поколение.

От имени командования Военно-воздушных сил и от себя лично поздравляю вас, ваших родных и близких с юбилеем Дальней авиации России. Здоровья вам, благополучия и семейного счастья, и, конечно же, всем нам – Победы!

**Герой Российской Федерации
Командующий Военно-воздушными силами
генерал-лейтенант
С.И. Кобылаш**



**Товарищи офицеры и прапорщики,
старшины, сержанты и солдаты,
гражданский персонал и ветераны
Дальней авиации!**

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Минул очередной, юбилейный год жизни Дальней авиации России. Он, как водится, оказался не простым. Личному составу объединения вновь выпало продемонстрировать мировому сообществу мощь русского оружия, силу

духа русского офицера и солдата, готовность и решимость летного и инженерно-технического состава, специалистов штаба, связи, тыла в выполнении самых сложных боевых и специальных задач в чрезвычайно непростых условиях обстановки. Но по-другому и быть не могло!

Вся более чем вековая история Дальней авиации убеждает сегодняшнее поколение авиаторов-дальников, что в самые ответственные, сложные, а зачастую и критические моменты наше государство небезосновательно возлагает надежды на способность своей «длинной руки» решать сложнейшие оперативно-стратегические, а порой и геополитические задачи. И абсолютно не важно, каким способом – дружественным визитом на аэродромы союзников в соседнее полушарие, воздушным патрулированием в важных удаленных районах вдоль границ неприятелей или непосредственно применяя весь спектр имеющегося вооружения в ходе разрешения вооруженных конфликтов.

Сегодня, как и все 110 лет существования Дальней авиации, отвага и героизм, высочайший профессионализм и пассионарность, наставничество и взаимовыручка, «экипажность» мышления, взаимопонимание и настоящая дружба, верность традициям и память о прошлом остаются отличительными чертами наших военнослужащих.

В этот день хотелось бы пожелать Дальней авиации Воздушно-космических сил России новейшей авиационной техники, самых современных авиационных средств поражения, основанных на передовых научных мыслях, воплощенных талантом конструкторов и рожденных мастерами отечественного ОКБ, обеспечивающих спокойный созидательный труд и мирную жизнь народа России. Личному составу новых успехов на славном поприще избранного дела жизни и достойной оценки его беззаветного ратного труда. Членам семей – теплоты взаимоотношений, благополучия и заботы со стороны государства. Ветеранам – здоровья, долгих лет активной жизни и востребованности Вашего бесценного опыта в среде молодых авиаторов.

Абсолютно убежден в светлом будущем родной Дальней авиации! Как и прежде, лучшие из лучших будут собраны под неувядаемой сенью ее знамен, дабы плечом к плечу, крыло в крыло стоять на защите интересов Отечества. А Родина может быть уверена, что Дальняя авиация и впредь будет в авангарде защиты интересов государства и российского народа, неизменно демонстрируя МАСТЕРСТВО, ОТВАГУ, ДОСТОИНСТВО, ЧЕСТЬ!

С праздником, дорогие друзья! С Днем Дальней авиации Воздушно-космических сил России!
И никогда не забывайте – МЫ ДАЛЬНИКИ!!!

**Командующий Дальней авиацией
генерал-майор
С.Г. Кувалдин**

Михаил Шидловский – патриот России, основатель отечественной авиационной промышленности, идеолог и создатель стратегической авиации, первый в мире авиационный генерал

Ирина Вячеславовна Архимандритова



Михаил Владимирович
Шидловский

О более чем, вековой истории Дальней авиации написано немало – об основных этапах становления и развития, достаточно подробно о самолетах Дальней авиации и их создателях. А вот о тех, кто стоял в самом начале славного пути Дальней авиации, о тех, кто строил первые воздушные корабли и разрабатывал основы организации их боевого применения, написано не так уж много. Не так много создано книг и фильмов о выдающемся деятеле русской промышленности, создателе тяжелой авиации, сыгравшем решающую роль в организации и развитии этого вида авиации Михаиле Владимировиче Шидловском. Именно Михаилу Шидловскому, патриоту, человеку громадного ума и организаторского таланта, принадлежит идея создания больших, многомоторных воздушных кораблей как транспортного средства для необъятной России. Начавшаяся Первая мировая война скорректировала эту идею. Задуманная как транспортное средство машина была доработана для решения боевых задач и превратилась в первый в мире тяжелый бомбардировщик «Илья Муромец». Шидловский М.В. отстаивал право «Ильи Муромца» на существование и боевое применение, создав и возглавив Эскадру Воздушных Кораблей «Илья Муромец» – первое в мире соединение тяжелых бомбардировщиков. Эта Эскадра и положила начало Дальней авиации России.

Михаил Владимирович стал первым генералом в истории авиации, пионером тяжелого самолетостроения и серийного российского производства авиационных моторов, первым методологом тяжелой авиации.

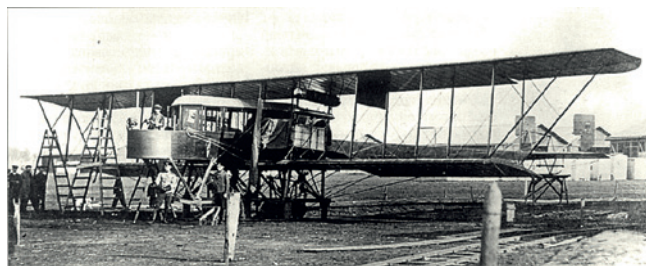
Дальняя или, как ее принято называть за рубежом, стратегическая авиация – одна из основополагающих составляющих ядерного щита сдерживания нашего Отечества. Не всякая страна способна ее создать и развивать. Для проектирования, постройки, летных испытаний, внедрения в серийное производство и в практическую эксплуатацию тяжелых дальних бомбардировщиков нужна высокоразвитая авиационная индустрия, многочисленные другие отрасли промышленности, обеспечивающие всем необходимым. Для применения и обслуживания воздушных кораблей нужны самоотверженные и грамотные летчики и техники. Для организации частей и соединений, разработки тактики и стратегии боевого использования тяжелых летательных аппаратов, создания идеи и формирования концепции стратегической авиации требуются высокообразованные, оригинально мыслящие, а самое главное истинные патриоты – политические деятели и военачальники. Все эти необходимые условия появления и развития стратегической авиации впервые появились в начале Первой мировой войны в России. В 1913 году в России были созданы первые в мире многомоторные самолеты – прообразы всех последующих дальних бомбардировщиков, транспортных самолетов и пассажирских авиалайнеров. Их конструктором стал молодой авиатор Игорь Иванович Сикорский. Свои первые самолеты Игорь Сикорский построил дома при финансовой поддержке



Русский самолет «Илья Муромец».
По сути, первый самолет-бомбардировщик в мире

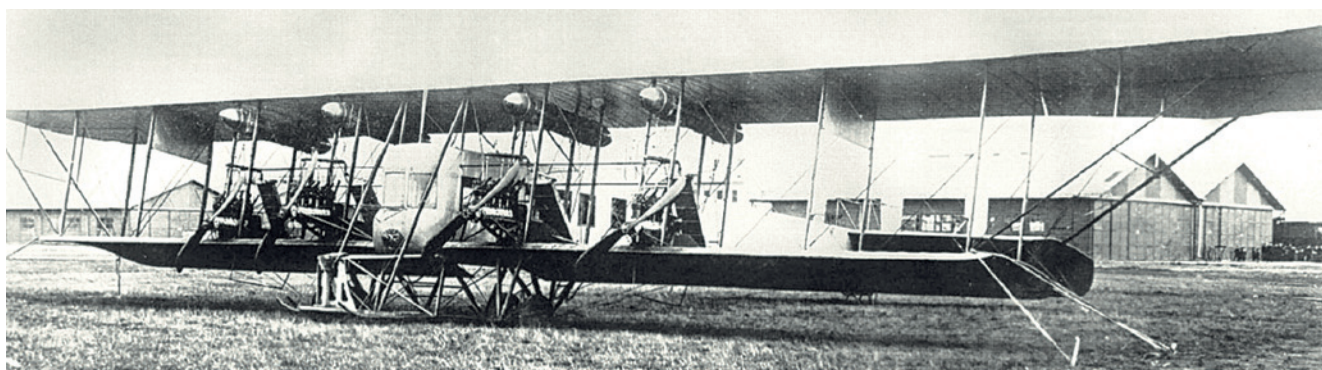
семьи. Они продемонстрировали выдающиеся летно-технические характеристики по сравнению с аналогичными иностранными аэропланами. И Сикорский был приглашен М.В. Шидловским на работу в Петербург. В апреле 1912 года Сикорский по договору с Шидловским прибыл в Петербург и по 1917 год работал главным конструктором воздухоплавательного отделения Акционерного общества «Русско-Балтийский вагонный завод» (РБВЗ) в Санкт-Петербурге. Шидловский был председателем правления РБВЗ. Михаил Владимирович был человеком незаурядных организаторских способностей, обладал широким кругозором. Умный, эрудированный, он прекрасно чувствовал новое, видел перспективное и, что немаловажно, не боялся рисковать.

М.В. Шидловский представитель старинного дворянского рода, который начиная с 1535 года, с честью, верой и правдой служил Отечеству. Шидловские проливали свою кровь на полях сражений, были удостоены высоких наград, пожалованы чинами и землями. Среди них были: генералы, губернаторы, общественные и политические деятели, ученые. Основатель рода Шидловских Козьма Васильевич Шилов выехал из Польши в Россию на службу к Великому князю Василию III. Его потомок стольник и изюмский полковник Федор Владимирович Шилов, сменивший фамилию на Шидловский, получил от Петра I в 1701 году поместья, чин генерал-майора Петр Алексеевич ему присвоил после победы под Полтавой (1709 г.). Андрей Петрович Шидловский (1818-1892 гг.) астроном и геодезист, педагог, доктор астрономии и математики. Родился Михаил 20 июля (1 августа) 1856 года в Воронежской губернии в семье отставного поручика Владимира Дмитриевича Шидловского и Екатерины Арсеньевны (урожденной Козловой). В семье Шидловских родилось одиннадцать детей, семья была дружной, братья и сестры играли немаловажную роль в судьбах друг друга. Николай Шидловский, старший брат Михаила Владимировича, крупный государственный деятель, сенатор, член Государственного совета, другой брат Сергей ученый, врач-гигиенист, доктор медицины, профессор и академик Императорской Военно-медицинской академии, основоположник одного из направлений в гигиенической науке.



«Русский витязь» – предшественник самолета «Илья Муромец»

Достоверных сведений о начальном образовании Михаила Шидловского нет, но, по мнению исследователей, первое образование получил в домашних условиях. 11 сентября 1874 г. успешно выдержав вступительные экзамены, Михаил становится воспитанником Морского училища в Санкт-Петербурге, любимого детища Петра I, старейшего учебного заведения в России. Весной 1878 года Шидловский так же успешно сдает выпускные экзамены, получает погоны гардемарина и начинает военно-морскую службу. 27 апреля его зачисляют в 3-й флотский экипаж, а через год, 17 сентября 1879 года Высочайшим приказом производят в мичманы со старшинством. В 1880 году, на парусно-винтовом клипере «Пластун» (крейсере 2-го ранга), в составе эскадры (клипера «Африка», «Пластун» и «Вестник») контр-адмирала Асланбегова А.Б., уходит в кругосветное плавание, которое продлится три года и многому его научит. Тихоокеанское побережье Канады и США, Гавайские и Маркизские острова, Таити и Новая Зеландия, более двух месяцев в Австралии, с заходом в порты: Сидней, Ховарт (на о. Тасмания), Мельбурн и Гленелг. Экспедиция носила в основном исследовательский характер – исследования в различных областях наук, на карте планеты стало меньше белых пятен. Визит эскадры оказался как нельзя кстати для русского ученого-этнографа и путешественника Н.Н. Миклухо-Маклая, находившегося в то время в Австралии и искавшего оказию для возвращения на родину. Он был взят пассажиром на борт «Вестника» 10 марта 1882 года. С июня по июль 1882 года команда клипера «Пластун» проводит исследования Ныйского и Набильского заливов острова Сахалин.



Первый серийный «Илья Муромец» тип Б

На карте появляется мыс Шидловского, названный офицерами клипера «Пластун» в честь мичмана Михаила Владимировича Шидловского, проводившего гидрографические исследования. Также команда клипера проводила и картографическую съемку острова.

После возвращения в Кронштадт из кругосветного плавания, 9 декабря 1883 года мичман Шидловский зачислен вольнослушателем в Александровскую военно-юридическую академию. Успешно совмещая службу и учебу, Шидловский через четыре года – осенью 1887 года, в чине штабс-капитана, получает диплом Академии, и неожиданно для всех блестящий морской офицер подает в отставку. Михаил Владимирович принимает решение продолжить служение Отечеству на гражданской службе. Приказом по морскому ведомству 7 декабря 1887 года он уволен от службы для определения к статским делам с назначением чином коллежского асессора. В 1888 году причислен к Государственной канцелярии с назначением для занятий в отделение для гражданских и духовных дел. 1 января 1895 «За отличия в службе», ему пожалован чин статского советника, а в 1900 году действительного статского советника, что в военной иерархии приравнивалось к генералу. В конце 1902 года именным высочайшим приказом Правительствующим Сенатом М.В. Шидловскому было повелено быть членом Совета министра финансов. На государственной службе награжден серебряной медалью, для ношения на груди на Александровской ленте, орденом Святого Владимира 3-й степени. В апреле 1905 года становится кавалером ордена Святого Станислава 1-й степени.

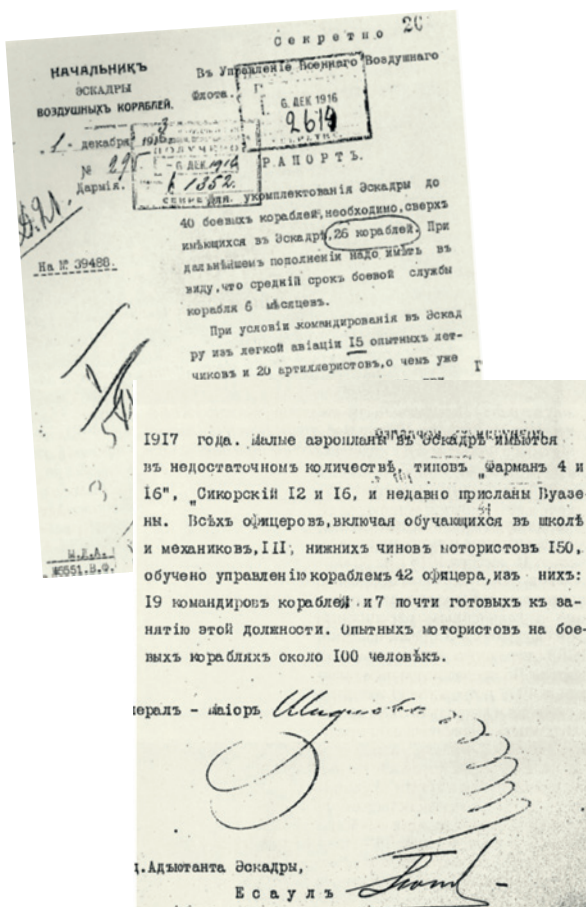
Однако государственная служба не стала основным местом приложения незаурядных способностей. Еще, будучи молодым офицером, он вложил семейные средства в акции РБВЗ. Предприятие в конце XIX века переживало сложные времена, объемы заказов на вагоны значительно падали, производство приходило в упадок. Кризис едва не разорил семью Шидловских, как и всех других пайщиков Русско-Балтийского вагонного завода, и послужил причиной ухода действительного статского советника Шидловского в отставку уже с гражданской



Сборка самолета «Илья Муромец» тип Б.
Воздушный Корабль II

службы. Шидловский, выйдя в отставку, активно берется за дело, убеждает пайщиков избрать его членом совета, а затем и председателем правления завода. Благодаря энергичности и прозорливости Шидловского, его организаторскому таланту, за счет внедрения новых технологий, современного оборудования, мер по повышению производительности труда, решения кадровых вопросов к концу 1890-х годов располагавшийся в Риге РБВЗ становится крупнейшим в Российской империи и одним из самых больших вагоностроительных предприятий Европы. Продукция РБВЗ поставлялась не только на внутренний рынок, но и экспортировалась во многие страны. Возглавляемое Шидловским предприятие не только выпускало профильную продукцию, но и постоянно расширяло ассортимент выпускаемых товаров. Накануне Первой мировой автомобильное отделение РБВЗ, основанное в 1908 году, считалось одним из крупнейших в Европе. Производственные мощности автомобильного производства располагались в Риге, Санкт-Петербурге, Твери, а с 1916 – в Москве и Таганроге. Наибольшую популярность завоевал легковой автомобиль «С-24», на долю которого приходилось более половины всех производимых машин. Автомобили «Руссо-Балт» получили мировую известность. Они побеждали в престижных соревнованиях, завоевали золотые медали на выставках. Двуглавый орел – как знак качества, был пожалован императором на капот автомобиля. Качество, репутация машин РБВЗ были столь высокими, что модели «К-12» и «С-24» в 1913 году заказал императорский гараж, а 64 % всех выпускаемых заводом автомобилей приобрела Российская армия. Где они использовались, как штабные и санитарные машины, и даже как шасси для постройки броневиков и зенитных орудий. Всего был освоен выпуск 36 типов автомобилей. В дореволюционной России только на РБВЗ было налажено крупносерийное производство автомобилей, поэтому Михаила Владимировича Шидловского со всей уверенностью можно назвать основателем серийного промышленного автомобилестроения в России.

Огромные просторы страны, и при этом слабая транспортная инфраструктура, требовали создания воздушного аппарата с большой дальностью полета и грузоподъемностью. Широкий общественный интерес к авиации, яркое рождение и бурное развитие этой сферы побудили Михаилу Владимировичу создать на заводе производство самолетов. М.В. Шидловский понимал, что отечественная авиационная промышленность сможет выйти на мировой уровень, когда освободится от патентной зависимости и будет в состоянии строить самолеты, разработанные своими конструкторами из местных материалов. Копировать иностранные самолеты – значит всегда отставать. Он внимательно следил за развитием конструкторской мысли русских пионеров авиации, за успехами пилотов. Осенью 1910 года по инициативе и настоянию председателя правления Шидловского было открыто воздухоплава-



Рапорт генерал-майора В.М. Шидловского
в Управление ВВФ

тельное отделение. На предприятии работали создатель первого российского самолета Александр Кудашев и известный авиаконструктор Яков Гаккель. В начале 1912 года воздухоплавательное отделение переехало из Риги на завод в Санкт-Петербурге, специально для этого приобретенный. На Строгановской набережной были построены новые корпуса, установлены новейшие деревообрабатывающие станки, из Риги приглашены лучшие мастера краснодеревщики.

В этот период Шидловский пробует на должности руководителя отделения воздухоплавания ряд талантливых молодых авиаторов. В апреле 1911 года журнал «Вестник воздухоплавания» в С.-Петербурге сделал объявление; «Русско-Балтийский вагонный завод... решил в целях развития отечественного воздухоплавания дать возможность некоторым русским конструкторам испробовать свои силы, предоставив в их распоряжение свои технические и материальные средства». Шидловский останавливает свой выбор на киевском студенте Игоре Сикорском. После переговоров составлен договор, по которому конструктор получал ресурсы для работы, мог самостоятельно формировать команду, создавать экспериментальные разработки по своему усмотрению. Это были серьезные риски для завода и его руководителя Шидловского, но он не ошибся. В очередной раз ярко проявился талант Михаила Владимировича как руко-

дителя, как человека умеющего найти талант, вдохновить и организовать его работу. Поздней весной 1912 г. Сикорский с шестью своими близкими друзьями приехал в Петербург и сразу же приступил к работе. С июля 1912 года Игорь Иванович возглавил отделение воздухоплавания. Группа единомышленников Сикорского составила ядро конструкторского коллектива. За два года они смогли создать до двадцати опытных самолетов, среди которых были уникальные по инженерным решениям. Еще до переезда в Санкт-Петербург молодой авиаконструктор разработал концепцию уникального, не имеющего аналогов в мировой практике многомоторного летательного аппарата. Силовая установка должна была обеспечить безопасность аппарата в случае выхода из строя одного или нескольких двигателей. Экипаж должен был состоять из нескольких человек, благодаря чему снижалась нагрузка на пилотов, повышалась безопасность и дальность перелетов. Летчики могли подменять друг друга в дальнем полете. А решение располагать летчиков в закрытой кабине позволяло использовать самолет в сложных погодных условиях. Именно такие летательные аппараты Сикорский считал наиболее необходимыми для России «с ее огромными пространствами, тяжелым климатом и затруднительными средствами сообщения».

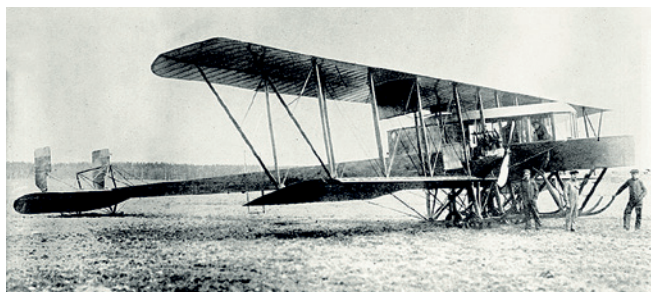
Изначально Игорь Сикорский разрабатывал многомоторный самолет как средство вооруженной борьбы. Воздушный корабль должен был нести не только средства разведки и бомбовое вооружение, но пулеметы для нападения на самолеты противника. В те годы основным воздушным противником рассматривались дирижабли Цепелина. Именно для борьбы с ними и предназначался вооруженный самолет.



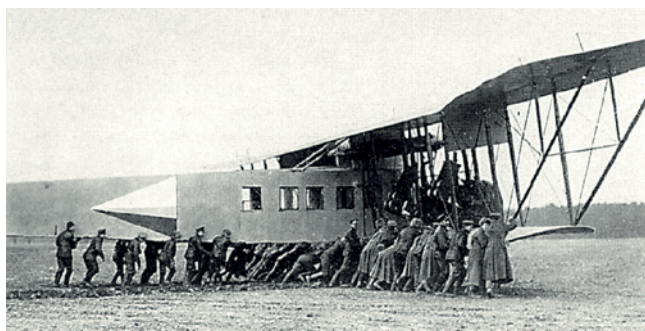
Игорь Иванович Сикорский

Несмотря на то, что большинство авиационных экспертов и авторитетов в то время отвергало возможность создания тяжелого многомоторного самолета, Михаил Владимирович Шидловский принял доводы молодого главного конструктора и 18 сентября 1912 года разрешил начать строительство воздушного корабля, по меркам того времени настоящего гиганта, получившего первоначально название С-9 «Гранд». Его сборка в двухмоторном варианте была закончена в марте 1913 года, а 15 марта Сикорский поднял его в воздух. В начале мая на самолет установили еще два двигателя в тандем к двум уже стоявшим, и самолет переименовали в «Большой Русско-Балтийский». По настоянию Шидловского затем его стали называть «Русский Витязь». Так как создан он был русскими инженерами и рабочими, из отечественных материалов. Затем Сикорский переделал машину, установив все четыре мотора в ряд по крылу. Так окончательно сформировался облик тяжелого многомоторного самолета. «Русский Витязь» поставил рекорды по грузоподъемности, продолжительности полета и набору высоты с большим грузом. Успех не остался незамеченным общественностью и властью. Самолет посетил Николай II, на которого он произвел большое впечатление. Вскоре конструктор И.И. Сикорский получил от императора памятный подарок, денежную премию и орден Святого Владимира 4-й степени. А Шидловский М.В. в апреле 1913 года, за заслуги перед Отечеством в развитии машиностроения в России, был награжден орденом Святой Анны 1-й степени.

После случайного разрушения «Русского Витязя» сорвавшимся на него бипланом его решили не восстанавливать, а активизировать работы по заложенному в июне новому Воздушному Кораблю «Илья Муромец», названному в честь былинного богатыря и православного святого. При создании «Ильи Муромца» Сикорским был использован опыт конструирования и постройки, испытаний и доводки «Русского Витязя». Новый летательный аппарат был шестистоечным бипланом с крылом очень большого размаха и удлинения. Четыре внутренние стойки были попарно сближены, и между парами их установлены открыто без обтекателей двигателя «Аргус» мощностью 100 л.с. каждый. Размах верхнего крыла составлял 32 метра, нижнего 22 метра, длина самолета – 22 метра.



Ранняя двухмоторная модификация самолета «Русский витязь»



Аэродромная команда выкатывает самолет «Илья Муромец» тип Б на летное поле в Яблонне

Взлетная масса превышала пять тонн. Помимо четырех членов экипажа «Илья» мог брать на борт еще 800 кг. груза. На полозьях шасси перед носом фюзеляжа располагалась «орудийно-пулеметная площадка», на ней предусматривалась установка пулемета или 37-мм орудия. По тогдашним понятием, «Илья Муромец» представлял собой настоящий воздушный гигант, в несколько раз превышавший все другие самолеты мира. За свои огромные размеры «Илья Муромец» сразу же получил и в прессе, и в официальной переписке наименование «Воздушный Корабль». Уже 10 (23) декабря 1913 года самолет совершил свой первый полет. Сикорский поднял «Илью Муромца» в воздух с Корпусного аэродрома В.С.-Петербурга, испытания продолжались до конца марта 1914 года. В ходе их постоянно совершенствовалась конструкция. Уже через полгода после первого полета усовершенствованный «Муромец» установил несколько мировых рекордов по поднятию груза и количеству пассажиров на борту. Мнение самых авторитетных отечественных и иностранных экспертов, что создание многомоторного самолета невозможно в принципе, оказалось ошибочным. А правы оказались Сикорский и Шидловский, поверивший в него и поддержавший.

Появление тяжелых самолетов в России, в начале XX века, было обусловлено и ее особым геополитическим положением, и бурным прогрессом в экономике, науке и технике, и серьезным ростом образования. В 1914 году РБВЗ выпускал в основном продукцию гражданского назначения – вагоны, автомобили, самолеты. Но с началом Первой мировой войны завод полностью перешел на выпуск оборонной продукции.

В мае 1914 года первый «Муромец» был установлен на полавки и перевезен в Либаву для сдачи военноморскому ведомству. Военные моряки планировали укомплектовать Воздушными Кораблями всю морскую авиацию берегового базирования, но последующие события не дали реализовать этот грандиозный план. Первый «Муромец» стал первым и последним в морской авиации. Лётные испытания, проведенного морским ведомством, привлекли внимание и командования русской армии. Было запрошено мнение наиболее заслуженных военных летчиков и командиров о целесообразности

принятия на вооружение самолетов «Илья Муромец» и о наиболее подходящих областях их применения. Уже в январе 1914 г. генералитет во главе с военным министром генерал-адъютантом В.А. Сухомлиновым начали вести переговоры с Михаилом Владимировичем Шидловским о приобретении «Муромцев» для оснащения авиаотрядов Русской армии. Ведавшее в военном министерстве заказами военной техники Главное военно-техническое управление (ГВТУ) вынесло уже в феврале 1914 года на заседание Военного Совета представление о заказе Воздушных Кораблей. Военный Совет обозначил ряд технических требований к необходимому армии аппарату по грузоподъемности, вооружению и другие. «Илья Муромец», сконструированный Сикорским и построенный в виде опыта под руководством Шидловского, оказался единственным летательным аппаратом, который мог бы выполнить намеченные требования. После одобрения Военным Советом 12 мая 1914 года Главное военно-техническое управление Русской армии, для ведения воздушной разведки в глубоком тылу противника, аэрофотосъемки и нанесения бомбовых ударов по военным и промышленным объектам, заключает контракт на постройку 10 аппаратов военного варианта «Илья Муромец». А правление акционерного общества РБВЗ выпускает акции и получает дополнительно материальную поддержку. К концу мая 1914 РБВЗ был построен предсерийный тип Воздушного Корабля, специально предназначенного для эксплуатации в армии. Новый самолет получил название «Илья Муромец» – Б (ИМ-Б) и в мае этого же года впервые поднялся в воздух. «Илья Муромец» – Б отличался от первой модели несколько меньшими размерами, но более мощной силовой установкой. Уже в июне 1914 года второй «Илья Муромец» устанавливает новый мировой рекорд дальности и продолжительности полета, вошедший в историю мировой авиации. Перелет длиной 2 500 километров совершен по маршруту Петербург – Орша – Киев – Ново-Сокольники – Петербург. Этот перелет подтвердил выдающиеся качества «Ильи Муромца», его способность совершать длительные перелеты вне аэродромов постоянного базирования и заставил военных пересмотреть и оценить возможности Воздушного Корабля, изменить концепцию его боевого использования, расширить сферу применения в военном деле. Требования

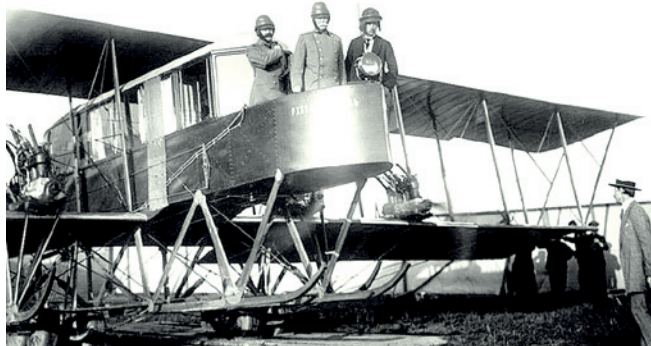


«Илья Муромец» V тип Е
штабс-капитана Г.В. Алехновича



Посещение Великим Князем Александром Михайловичем (второй справа) базы Эскадры Воздушных Кораблей в Яблонне. Третий справа начальник ЭВК М.В. Шидловский

по минимальному радиусу действия, грузоподъемности, смене экипажа, вооружению были выполнены, и этот тип «Ильи Муромца» соответствовал аппаратам стратегического назначения. По планам командования предполагалось, что каждый корабль будет приравнен к боевому отряду со всеми положениями и штатами, которые были Высочайше утверждены 14 августа 1914 года. Формированию отрядов аэропланов «Илья Муромец» изначально отводилось особое внимание. Военачальники, включая военного министра, уверенно считали Воздушные Корабли чудо-оружием и национальной гордостью. Комплектование отрядов было поручено начальнику Гатчинской авиашколы, имевшему высочайший авторитет в авиационном мире, полковнику С.А. Ульянову. Непосредственную работу по подбору и подготовке кадров вел заместитель Ульянова штабс-капитан Г.Г. Горшков, внесший огромный вклад в создание российской стратегической авиации. В результате проведенной Гатчинской авиашколой работы уже в августе 1914 года укомплектованы первые семь отрядов, и их состав утвержден приказом по Главному управлению Генерального Штаба. В штат каждого отряда входил командир корабля (капитан или подполковник), помощник командира – летчик (до капитана), артиллерийский офицер (до капитана), младший офицер-адъютант (завхоз и казначей), младший механик, фельдфебель-летчик, старший фейерверкер-артиллерист, старший унтер-офицер-пулеметчик, два старших унтер-офицера моториста, два младших унтер-офицера моториста, каптенармус, младший фельдшер и 31 солдат. Позднее этот штат, а также табель, по опыту военных действий был существенно скорректирован. Все командиры кораблей и их помощники имели звание «военный летчик», однако на «Муромцах» не летал никто, кроме шеф-пилота РБВЗ Г.В. Алехновича. Управление Воздушным Кораблем существенно отличалось от пилотирования привычных легких аэропланов. Штабс-капитан Горшков с помощью Сикорского первым освоил пилотирование «Муромца» и стал помогать тренировать командиров кораблей и их помощников. Шидловский и командование торопили – необходимо было опробовать новое оружие на поле боя.



Авиаторы Сикорский, Геннер и Каульбарс на борту самолёта «Русский витязь». 1913 год

Сухомлинов распорядился заказать еще 32 «Муромца», и 2 октября 1914 Шидловским был, после ряда уточнений, подписан этот контракт. Таким образом, Русская армия к весне 1915 года должна была в своем составе иметь авиационную армаду из 42 кораблей. Воздухоплавательное отделение РБВЗ под руководством Сикорского и кураторством Шидловского торопилось с серийным производством бомбовозов. Но, к сожалению, этот процесс продвигался не так быстро, как хотелось бы руководителю РБВЗ Михаилу Шидловскому и конструктору Игорю Сикорскому, не так быстро, как требовала оперативная обстановка и политическая ситуация. У первых двух серийных «Муромцев» возникли проблемы, связанные с погодными условиями и поломками. Обеспокоенный неудачами Михаил Владимирович Шидловский обратился к военному министру с письмом: «К сожалению ряд неблагоприятных обстоятельств нарушил правильное исполнение намеченной программы и до настоящего времени ни один из построенных и сданных заводом аппаратов не только ничем не проявил себя на поле битвы, но даже не прибыл на театр военных действий. При таких условиях у лиц, не состоящих достаточно близко к делу, может создаться впечатление, что аппараты эти не могут оправдать возлагающихся на них надежд. И действительно необходимо принять ряд мер для того, чтобы аппараты могли быть использованы в течение настоящей кампании. ...Илья Муромец представляет собой машину относительно большой массы и большой сложности. Это уже не аэроплан, а Воздушный Корабль. Вот почему пользование им требует большего навыка и знаний, чем пользование обыкновенными аэропланами. Это условие не есть особенность данного аппарата, а есть общий принцип, который в воздухоплавании имеет еще большее значение, чем в морском деле, ценз, опытность и знания состава команды ставятся в прямую зависимость от величины тоннажа данного судна. Хотя сданные военному ведомству аппараты «Илья Муромец» и поступили в руки очень опытных и знающих лиц, но эти лица не имели еще возможности изучить аппарат настолько, чтобы свободно и уверенно владеть им, так как недостаток времени и неблагоприятные условия петроградской осенней

погоды не дали им возможности достаточной практики, которая является основным условием успеха в данном деле. Как бы хороши не были летчики и их механики, но и им необходимо пройти известный курс практических полетов на данной машине, чтобы свыкнуться с индивидуальными особенностями, как двигателей, так и самого аэроплана».

Конструктор Сикорский и Шидловский прекрасно понимали, что трудно ожидать от «Муромца», созданного в принципе как гражданский самолет, эффективного боевого применения. Поэтому зная какие возможности таит в себе эта машина, Сикорский спроектировал новый корабль, более пригодный для боевых условий. В начале осени 1914 на воздухоплавательном отделении РБВЗ заложили три опытных «Муромца» «тип В». Несмотря на сохранение прежнего названия, эти «Ильи Муромца» были совершенно новыми машинами. Основопологающими концепциями при создании нового «Муромца» были снижение веса и размеров конструкции, дальнейшее совершенствование большинства частей и деталей, и один из самых главных моментов – всестороннее повышение аэродинамических характеристик самолета. И в ноябре-декабре первые машины «типа В» были готовы. Испытания показали существенное увеличение летно-технических характеристик по сравнению с предшествующей моделью «Муромца». Планировалось заложить большую серию, но этому плану, который должен был положить начало планомерного строительства русской тяжелой авиации, едва не был положен конец из-за неудач первого «Ильи Муромца» на фронте. Командующие фронтами, разочарованные неудачами первых «Муромцев», потребовали заменить Воздушные Корабли обычными легкими самолетами, и 28 октября 1914 года ГВТУ получило от Штаба Верховного Главнокомандующего уведомление, в котором он «вследствие обнаружившейся непригодности аэропланов типа «Илья Муромец» к выполнению боевых задач, просит прекратить снабжение армии аппаратами этого типа». ГВТУ приостановило выдачу средств РБВЗ. Наступил критический момент, и это прекрасно понимал Председатель правления РБВЗ Шидловский.



Слева командующий фронтовой авиацией Великий Князь Александр Михайлович справа начальник ЭВК В.М. Шидловский



М.В. Шидловский и служащие ЭВК встречают экипаж «Ильи Муромца Киевского» после боевого вылета

В начале ноября 1914 года Михаил Владимирович составил докладные записки военному министру В.А. Сухомлинову и Верховному Главнокомандующему Великому Князю Николаю Николаевичу, в которых лаконично и убедительно разобрал неудачный опыт применения «Муромца» на фронте. Частично признавалось, что некоторые характеристики «Муромца» действительно не так высоки, как хотелось бы, и поэтому завод уже создает машину нового типа. Также Шидловский соглашался, что приостановка заказа на 32 машины целесообразна, но настаивал на достройке первых десяти аппаратов, заказанных еще в мае, и просил дальнейшей всесторонней проверки новой техники в боевых условиях. Также Михаил Владимирович в своей записке делал следующий вывод: невысокую эффективность применения Воздушных Кораблей в боевых условиях, следует отнести в первую очередь за счет недостаточной подготовки экипажей и некомпетентности командования, что основная причина не в низких качествах самолета, а в неправильной организации его использования. Далее Шидловский предлагал расформировать созданные боевые отряды из «Муромцев» и использовать опыт военно-морского флота, собрав «Муромцев» в одну эскадру по образцу эскадры морских боевых кораблей. «Вот почему завод просит дать ему возможность практически показать на поле битвы способность аппаратов Ильи Муромец наносить неприятелю такой ущерб, которого не может нанести ни один из существующих летательных аппаратов нашего времени. Для этого завод готов предоставить военному ведомству все свои технические средства и готов взять на себя прямую организацию соответствующего отряда». Михаил Владимирович тщательно продумал и разработал положение о будущей эскадре. Ее назначением предусматривалось: «содействие нашим войскам при боевых операциях, производя глубокую разведку в тыл противника, разрушая тыловые пути сообщения, укрепления и сооружения, имеющие важное военное значение, поражая резервы и уничтожая воздушный флот противника, склады боевых припасов и подвижные составы». По идее Шидловского эскадра должна была состоять из боевых кораблей, соединенных в отряды, и главной базы (включающей школу, главные мастерские,

центральный склад, метеорологическую станцию, фотографический и топографический кабинеты, гараж, строевую и техническую роты), имеющей целью подготовку личного состава для кораблей, снабжение отрядов, оборудование и капитальный ремонт летательных аппаратов. В положении об управлении новым соединением Шидловский особо отмечал его стратегическое назначение: Эскадра Воздушных Кораблей является оружием Верховного командования, непосредственно подчиняется начальнику штаба Верховного Главнокомандующего, который в соответствии с оперативными предположениями определяет район боевой работы эскадры и лично предписывая начальнику эскадры выполнение отдельных операции в этом районе, поручает ему выполнение задач, подаваемых непосредственно от тех штабов фронтов и армий, в районе которых расположены отряды эскадры». По убеждению Шидловского во главе Эскадры должен стоять командир, знакомый с авиацией, и в частности с тяжелыми самолетами. Председатель правления Шидловский писал, что он морской офицер в прошлом, а в настоящее время имеет непосредственное отношение к созданию воздушных кораблей и мог бы взять на себя ответственность возглавить эскадру: «если бы мое непосредственное участие в работе, направленной к торжеству над врагом этого нового русского оружия было признано полезным, то я готов представить свои силы и опыт в распоряжение военного ведомства». Одобрительно относившийся к техническому творчеству Сикорского военный министр Сухомлинов поддержал ходатайство Шидловского: «...недостатки такого аппарата, как «Илья Муромец» – это мелочи, Игорь Иванович Сикорский легко и сразу же исправит их, как только обратят на них внимание... становится очевидно, что то, что должно быть гордостью и славой России, до сих пор из-за вышеперечисленных пустяков не оправдывает возлагаемого на него ожидания ста семидесяти миллионов русских». Несмотря на противодействие Великого Князя Александра Михайловича, Верховный Главнокомандующий выступил на стороне Сухомлинова. Военному министру удалось получить одобрение идей Михаила Владимировича Шидловского и на аудиенции у Государя Императора.



Молебен перед отправкой Воздушного Корабля - I на фронт. 31 августа 1914 года



© Александр Карпулев

Получив «Высочайшее одобрение», Главное Управление Генштаба (ГУГШ) подготовило и направило в Военный Совет предложение о формировании на время войны Управления Эскадры Воздушных Кораблей. Совет 8 декабря 1914 года предложение одобрил, а 10 декабря Император Николай II «Высочайше» его утвердил. **Именно 10 декабря (23 декабря – по новому стилю) 1914 является днем рождения российской тяжелой стратегической авиации.** Особым разъяснением ГУГШ уточнил, что новое соединение не входит в число подчиненных, командующему авиацией в действующей армии, отрядов (корпусных, полевых и крепостных) фронтовой авиации. С этого времени русская авиация делилась на «тяжелую», непосредственно подчиненную Штабу Верховного Главнокомандования, и «легкую», входящую в войсковые соединения. Предложение Шидловского о взятии им на себя командования было принято: «Высочайшим приказом 14 декабря 1914 г. член Совета Министерства финансов действительный статский советник Шидловский назначен начальником Управления Эскадры Воздушных Кораблей с переименованием в генералы-майоры и зачислением по инженерным войскам». Так Михаил Владимирович стал первым в мире авиационным генералом.

В Первую мировую Эскадра совершила более 400 боевых вылетов, сбросила на военно-промышленные объекты врага 65 тонн бомб. В воздушных боях «Муромцы»

уничтожили двенадцать самолетов противника, при этом понесли лишь одну «боевую потерю». Аналогов такого соотношения в схватках с истребителями не имеет ни один бомбардировщик в мире.

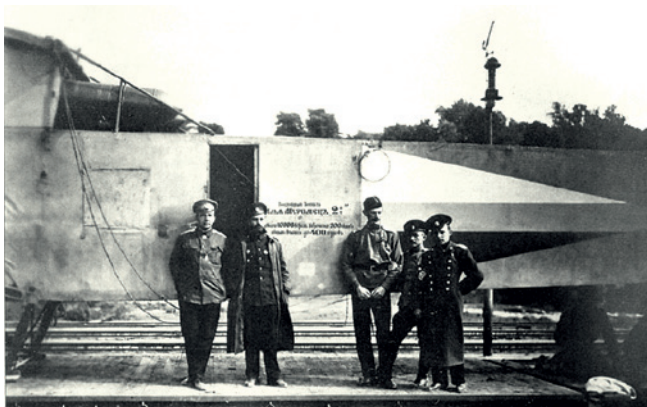
Действительный статский советник, Председатель правления «Русско-Балтийского вагонного завода» М.В. Шидловский организовал крупнейшее в России промышленное производство первых в мире тяжелых многомоторных бомбардировщиков, став одним из основателей отечественного самолетостроения. Михаил Владимирович разработал организационно-штатную структуру, систему подготовки кадров тяжелой авиации, заложил основы организации боевого применения тяжелой авиации. Российской тяжелой авиации повезло с первым командующим. Михаил Владимирович Шидловский был блестящим офицером, выдающимся организатором и великим патриотом России. Благодаря гению и трудам этого великого человека и энтузиаста Русская армия получила боевое соединение, не имевшее аналогов в мировой практике. Именно им была заложена стратегическая авиация России, ставшая надежным щитом нашей Родины.

В 2014 году в честь 100-летия дальней авиации дальнему сверхзвуковому ракетно-бомбардировщику Ту-22М3 было присвоено имя «Михаил Шидловский».

По инициативе и непосредственном участии председателя Совета ветеранов Дальней авиации, члена Общественного совета при Минобороны РФ, командующего Дальней авиацией и 37 ВА ВГК (1997-2002 гг.), Заслуженного военного летчика Российской Федерации, генерал-лейтенанта М.М. Опарина снят фильм о первом авиационном генерале Шидловском «Забывшие герои Великой войны».

Одна из новых улиц Воронежа в 2016 году названа именем М.В. Шидловского, в 2021 году на одном из домов этой улицы установлена мемориальная доска в его честь.

26 октября 2021 года открыта Мемориальная доска Михаилу Владимировичу Шидловскому в музее ПАО «Туполев» в Москве. Надпись на памятной доске гласит: «Человеку слова, одному из основателей отечественного авиапрома, родоначальнику дальней авиации России Михаилу Владимировичу Шидловскому от благодарных соотечественников».



В июне 1916 один из кораблей (ВК-II) был отправлен на почетный отдых. Надпись на борту: «Воздушный корабль Илья Муромец 2-й. Около 10 000 верст. Сброшено 300 бомб общим весом до 400 пудов»

ИМЕНА ПОБЕДЫ. ГЛАВНЫЙ МАРШАЛ АВИАЦИИ А.Е. ГОЛОВАНОВ. ПАМЯТЬ ЖИВА...

**Николай Федорович Кустов,
ветеран Дальней авиации, автор и руководитель проекта «Память жива»,
председатель Совета ветеранов ИРОО «Союз ветеранов 23 военного городка
«Дальники», биограф Главного маршала авиации А.Е. Голованова**

В 2024 году 110-летие Дальней авиации и 120-летие со дня рождения Главного маршала авиации СССР Голованова Александра Евгеньевича, виднейшего деятеля гражданской авиации нашей страны, выдающегося летчика и военачальника, вдохновителя создания и непосредственного организатора Авиации дальнего действия. АДД внесла огромный вклад в достижение Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Под командованием Голованова Авиация дальнего действия принимала участие во всех крупных операциях Красной Армии, выполняла специальные задачи. За годы войны экипажи АДД совершили около 220 тысяч боевых вылетов, сбросили на войска и объекты противника 2 миллиона 275 тысяч бомб различного калибра. За боевые заслуги многие авиакорпуса, дивизии и полки преобразованы в гвардейские, награждены орденами, присвоены почетные наименования. Порядка 25 тысяч авиаторов АДД удостоены государственных наград, а 269 стали Героями Советского Союза, из них 6 человек удостоились этого высокого звания дважды.



Главный маршал авиации А.Е. Голованов

Родился Александр Голованов 7 августа 1904 года в Нижнем Новгороде в Александро-Невской богадельне с отделением родовспоможения. При богадельне была Александро-Невская церковь, в которой Головановы крестили сына. И имя мальчику дали в честь Александра

Невского. Отец будущего маршала Евгений Александрович закончил Нижегородское речное училище, работал капитаном буксирного судна в парходном обществе «Зевеке». Мать Вера Ивановна преподавала пение, позже она стала оперной певицей, выступавшей в частном театре С.И. Зимина в Москве. В семье было трое детей. Помимо Александра старшая дочь Валентина и младший сын Анатолий. Многие из рода Головановых служили в гвардии, в Семеновском полку, были моряками. По отцовской линии А.Е. Голованов – потомок народовольца Соловьева Ивана Александровича, а по материнской линии – потомок знаменитого выдающегося морского деятеля Корнилова Владимира Алексеевича, героя покорения Кавказа, героя и организатора обороны Севастополя, погибшего на Малаховом кургане в 1854 году. Отцом флотоводца Корнилова был капитан-командор русского флота, иркутский и тобольский губернатор, сенатор, тайный советник Корнилов Алексей Михайлович. Дедом по матери был народоволец, социалист-революционер Николай Кибальчич, участник покушения на императора Александра II, а также изобретатель, автор первого русского проекта реактивного двигателя и летательного аппарата для полетов людей, в области космонавтики его идеи на много десятилетий опередили свое время. По легенде, в тюрьме перед казнью, свой проект он начертил кусочком пуговицы на стене камеры, так как бумагу ему не давали, но вскоре перерисовал проект со стены на бумагу. Его дочь, впоследствии мать А.Е. Голованова родилась в Томской тюрьме...

В 1908 г. из Нижнего Новгорода семья Головановых переехала в г. Москву. Братья Александр и Анатолий

Головановы, как потомки русского флотоводца, героя Крымской войны 1853-1856 гг. Владимира Корнилова, были приняты на учебу на государственное обеспечение в Московский кадетский корпус имени Екатерины II. Александр вместе с братом после 1-го и 2-го классов кадетского корпуса были переведены в гимназию. Работать Александр начал в 1918 году курьером в «Профсохлеб» Наркомпрода.

После Октябрьской революции водоворот бурных событий так захватил Голованова, что, прибавив себе три года, в 14 лет он в мае 1919 года добровольцем вступил в Рабоче-крестьянскую Красную армию. Выглядел Александр постарше, да и как многие из рода, отличался высоким ростом, статью и силой и к тому времени вымахал под два метра. Храбро воевал на Южном фронте, принимал участие в боях с армиями Деникина и Махно. Был разведчиком 59-го стрелкового полка 7-й стрелковой дивизии. В сентябре 20-го года получил ранение в бою, был контужен, после этого в октябре демобилизован. Демобилизовавшись, работал и учился в Нижнем Новгороде (с 7 октября 1932 года городе Горьком). Перепробовал много профессий: работал курьером в Центральном управлении снабжения Красной Армии и Флота, агентом Центропечати, разно-рабочим на сплаве леса в Волгосудстрое, электромонтером. В 1925 году Голованов окончил школу взрослых повышенного типа имени Я.М. Свердлова. В 1923 году



А.Е. Голованов, пилот, начальник
Восточно-Сибирского управления
Гражданского воздушного флота, 1935 год

вступил в комсомол, а в 1929 году стал членом ВКП(б). В 1924 году губкомом ВКП(б) был направлен на службу в Объединенное государственное политическое управление (ОГПУ) при Совете народных комиссаров СССР в Нижнем Новгороде. В органах государственной безопасности занимался оперативной работой и служил в особых отделах, дважды ездил по служебным делам в Китай, но о сути этих командировок никогда не рассказывал. От уполномоченного дорос до начальника отделения.



Начальник, пилот Восточно-Сибирского управления ГВФ А.Е. Голованов (во 2-м ряду 4-й слева) с партийным и комсомольским активом работников Восточно-Сибирского управления ГВФ. Иркутск, 13.05.1935

В 30-е годы в СССР активно развивалась авиация, авиационная промышленность, остро не хватало летчиков. Александр Голованов круто поворачивает свою судьбу - в 1931 году претворяет в жизнь свою мечту стать летчиком и поступает в летную школу ОСОАВИАХИМа в Москве. В декабре 1931 года был прикомандирован в Народный комиссариат тяжелой промышленности СССР, где до июля 1933 работал ответственным секретарем заместителя наркома. В состав Наркомата входило главное управление авиационной промышленности (ГУАП), преобразованное в январе 1939 года в Народный комиссариат авиационной промышленности СССР. После успешного окончания в 1932 году летной школы Александр Евгеньевич прошел путь от рядового пилота до начальника управления и шеф-пилота.

С 1933 по 1941 годы работал в Главном управлении Гражданского воздушного флота (ГВФ) «Аэрофлот». С сентября 1934 года командир особого авиаотряда тяжёлых кораблей ТБ-3 Среднеазиатского управления ГВФ в Ашхабаде, с января 1935 года начальник Восточно-Сибирского управления Гражданского воздушного флота, базировавшегося в Иркутске. В марте 1935 г. по его инициативе было создано авиационное звено в составе пяти почтово-пассажирских самолетов П-5, в последующем - на базе Читинского аэропорта и его летного подразделения было создано Читинское объединенное авиапредприятие с подчинением Восточно-Сибирскому управлению ГВФ. В 1936 году постановлением СНК СССР А.Е. Голованов введен в состав Совета при начальнике Главного управления ГВФ СССР. В середине 30-х годов Восточно-Сибирское управление ГВФ СССР было крупнейшим. Оно охватывало огромную территорию - Красноярский край, Бурятию, Якутию, Иркутскую и Читинскую области. В состав этого управления входило 11 воздушных линий, свыше 35 аэропортов разных классов, 6 авиаотрядов. Под руководством Александра Евгеньевича в Восточно-Сибирском регионе были открыты новые авиалинии, в городе Иркутске были построены жилые дома для авиаторов, здание иркутского сухопутного аэропорта, в эксплуатацию поступала новая авиационная техника, совершенствовалась радиосвязь, досрочно выполнялись государственные планы. Голованов выводит Восточно-Сибирское управление Гражданской авиации в лучшее в стране. При этом Александр Евгеньевич не был кабинетным работником, он осваивал новые типы самолетов, регулярно летал на них пилотом.

В 1937 году по ложному доносу был исключён из партии, после чего уехал в Москву, «за правдой». Столичная комиссия партийного контроля постановила, что обвинение ошибочно. Тем не менее, в Иркутск Голованов уже не вернулся, его освободили от обязанностей начальника и назначили рядовым пилотом - в сентябре 1937 года начал работать лётчиком 27-го транспортного авиаотряда в Московском управлении ГВФ.



А.Е. Голованов — шеф-пилот ГВФ «Аэрофлот», 1939 год

С июня 1938 года — пилот-инструктор 3-го транспортного авиаотряда там же. И спустя короткое время он уже считался одним из лучших летчиков гражданской авиации страны, стал шеф-пилотом эскадрильи особого назначения.

В 1938 году газеты писали о нём как о «лётчике-миллионере», то есть налетавшем миллион километров, причем все его полеты были безаварийными, что в те времена, когда авиация переживала бурную юность, было большим достижением. К тому времени Голованов уже был награждён знаками «Отличник Аэрофлота» и «За безаварийный налёт» - «300 000 км» и «500 000 км». Он стал довольно популярным в стране человеком. Его фото появилось на обложке популярного и всенародно любимого советского журнала «Огонек».

О следующем периоде своей жизни Александр Евгеньевич написал в автобиографии так: «С мая по октябрь 1939 года находился в распоряжении штаба ВВС РККА, принимал участие в военном конфликте на реке Халхин-Гол, был командиром экипажа самолета «Дуглас», награжден орденом Красного Знамени. Принимал участие в войне против белофиннов в должности командира воздушного корабля. За успешное выполнение заданий командования награжден орденом Ленина». В 39-м году, пилотируя самолёт «Дуглас», осуществлял перевозки высшего командного состава и вывоз тяжелораненых из зоны боевых действий в госпитали на территории СССР. На основании архивных документов и воспоминаний участников тех событий историки авиации отмечали: «Голованов А.Е. был мастером слепых полетов с помощью радионавигационного обеспечения. Во время финской войны, в сложных метеоусловиях,



А.Е. Голованов в штабе АДД в Петродворце

когда советская авиация была частенько прикована к земле, он летал почти ежедневно, днем и ночью. Голованов, точно отыскивая заданные цели, выполнял поставленные ему боевые задачи, причем на гражданском самолете, не имевшем даже стрелкового вооружения. К примеру, если 7-й полк (правда, за меньший срок) налетал в Финляндии всего 740 часов, то он со своим экипажем налетал около 400 часов».

Перед войной, с февраля 1940 шеф-пилот Аэрофлота, орденноносец, летчик-ас, известный и довольно популярный в стране человек.

В начале 40-х карьера Голованова делает новый крутой поворот. Лучший специалист гражданского воздушного флота вновь возвращается к военной службе и делает стремительную карьеру: за три с половиной года проходит путь от командира авиаполка и подполковника до командующего и Главного маршала авиации, самого молодого маршала авиации в мировой истории. В предисловии к своим мемуарам Голованов писал: «Служба моя в авиации сложилась так, что в январе 1941 года из Гражданского воздушного флота я был возвращен опять на службу в ряды Красной Армии. Возвращение это проходило по инициативе И.В. Сталина и при непосредственном его участии».

По предложению начальника ВВС РККА дважды Героя Советского Союза Якова Владимировича Смушкевича



Командующий АДД А.Е. Голованов вручает командиру 2-го БАК Е.Ф. Логинову Гвардейское знамя



Голованов-Жуков-Ортенберг на фронте, 1943 год

Голованов подготовил письмо И.В. Сталину, в котором написал следующее: «Европейская война показывает, какую огромную роль играет авиация при умелом, конечно использовании», «На сегодня с каждым днем диктуется необходимость иметь такую авиацию, которая могла бы работать почти в любых условиях и точно прилетать на цели, которые ей указаны, независимо от метеорологических условий. Именно этот вопрос, по существу, и будет решать успех предстоящих военных операций в смысле дезорганизации глубоких тылов противника, его промышленности, транспорта, боепитания и т.д. и т.п., не говоря уже о возможности десантных операций», и высказал предложение: «Имея некоторый опыт и навыки в этих вопросах, я мог бы взяться за организации. И организовать соединение в 100-150 самолетов, которое бы отвечало последним требованиям, предъявляемым авиации, и которое летало бы не хуже англичан или немцев и являлось бы базой для ВВС в смысле кадров и дальнейшего увеличения количества соединения. Дело это серьезное и ответственное, но, продумав все как следует, я пришел к твердому убеждению в том, что если мне дадут полную возможность в организации такого соединения и помогут мне в этом, то такое соединение вполне возможно создать. По этому вопросу я и решил, товарищ Сталин, обратиться к Вам». Именно с этого исторического письма начался новый этап в жизни Голованова и новый качественный этап развития Дальней авиации. Голованов был вызван в Кремль, где состоялась его личная встреча со Сталиным, после которой в феврале 1941 г. он был назначен командиром 212-го отдельного авиаполка дальнебомбардировочной авиации с присвоением воинского звания «подполковник». В дальнейшем 212-й авиаполк, который базировался в Смоленске, под командованием А.Е. Голованова стал основой для создания Авиации дальнего действия.

В Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Голованов участвовал с первых дней и до окончания, принимал личное участие в боевых действиях по бомбардировке объектов противника в качестве командира

корабля. С августа 1941 г. он командир 81-й дальнебомбардировочной авиадивизии, с декабря 1941 командир 3-й авиадивизии дальнего действия, подчиненных Ставке Верховного Главнокомандования.

Постановлением Государственного комитета обороны СССР 5 марта 1942 г. была создана Авиация дальнего действия, которая подчинялась непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования. Командующим АДД был назначен генерал Голованов, который пользовался доверием и уважением со стороны И.В. Сталина. Александр Евгеньевич внес громадный вклад в разработку и осуществление принципов боевого применения, в создание и развитие Авиации дальнего действия.

Будучи талантливым, требовательным военачальником, Голованов обладал твердым характером и независимостью суждения, особенно при отстаивании интересов авиации, при этом был заботливым, отзывчивым, добрым, внимательным, доступным командиром и человеком, пользовался уважением и заслуженным авторитетом среди подчиненных.

Его личные обращения к Верховному Главнокомандующему И.В. Сталину спасли от гибели многих арестованных в то время и находившихся в заключении, в т.ч., и авиаконструктора А.Н. Туполева, известного летчика А.В. Мансветова, ранее работавшего с А.Е. Головановым в Иркутске и командовавшего 11-м авиационным гидроотрядом Восточно-Сибирского управления ГВФ, и других, талантливых профессионалов, в которых так нуждалась авиация.

В 1944 г. Александру Евгеньевичу Голованову было присвоено звание Главной маршал авиации. В 1944 г. в состав АДД входили и Воздушно-десантные войска РККА.

Высокая оценка АДД и её командующего дана в трофейных документах немецкой разведки. О Голованове аналитики люфтваффе писали: *«АДД особенно обязана личности Голованова тем, что она к сегодняшнему дню является предпочтительным видом авиации СССР, имеет*

большой авторитет, чем другие виды авиации... Необычайно большое количество гвардейских соединений в АДД - высшее выражение этого».

С декабря 1944 г. А.Е. Голованов - командующий 18-й Воздушной армией, в которую была переформирована Авиация дальнего действия.

Авиация дальнего действия, в последующем 18-я Воздушная армия под командованием Голованова действовали на всех фронтах и принимали участие во всех военных операциях Великой Отечественной войны – в битвах за Москву и Ленинград, в Сталинградской и Курской битвах, в битвах за Крым, Украину, Белоруссию, в разгроме немецких войск в Польше, Прибалтике, Германии и во взятии Берлина. С начала и до окончания войны самолеты и экипажи АДД летали на бомбардировку столицы фашистской Германии – Берлина. Они оказывали помощь партизанским формированиям Крыма, Белоруссии, Прибалтики, Польши, Болгарии, Чехословакии, Народно-освободительной армии Югославии. А.Е. Голованов благодарил экипажи самолетов за образцовое выполнение заданий командования, никогда не забывал отметить отличившихся, представить достойных, к награде. Многим авиаторам АДД, 18-й воздушной армии было присвоено высокое звание Героя Советского Союза, шестеро из них дважды удостоились этой высшей награды.

Командующий АДД Голованов выполнял поручения, боевые задания Ставки и иного рода, например, обеспечивал в 1942 году первый полет за рубеж на самолетах Авиации дальнего действия министра иностранных дел СССР В.М. Молотова на переговоры в Англию и США, а в 1943 г. перелет И.В. Сталина в Иран на Тегеранскую конференцию, на которой состоялась первая встреча руководителей трех ведущих держав антигитлеровской коалиции: И.В. Сталина (СССР), Ф. Рузвельта (США) и У. Черчилля (Великобритания). При этом Голованов нес личную ответственность за эти перелеты,



Председатель Совета Министров СССР и Министр Вооруженных сил СССР Генералиссимус Советского Союза И.В. Сталин с советскими военачальниками, полководцами-депутатами Верховного Совета СССР II созыва. Главный маршал авиации СССР А.Е. Голованов - крайний справа в первом ряду. Москва, Кремль, март 1946 года

лично пилотировал один из самолетов советской делегации на историческую конференцию в Тегеране.

По воспоминаниям ветеранов военачальник Голованов неоднократно представлялся, включался в списки военнослужащих к присвоению звания Героя Советского Союза в годы Великой Отечественной войны, но которое ему так и не было присвоено. Об участии АДД в штурме твердыни Восточной Пруссии в марте-апреле 45-го Герой Советского Союза В.В. Решетников в своей книге «А. Голованов. Лавры и тернии» писал: «Кенигсбергский триумф - воистину грандиозный, прямо-таки потрясающий и по размаху, и по силе». Решетников вспоминал «Ясным днем 7 апреля плотный поток более полутысячи дальних бомбардировщиков в сопровождении 150 истребителей и под прикрытием над целью еще одной сотни за 45 минут взломал бомбами крупного калибра последние узлы немецкого сопротивления, открыв нашим войскам путь к цитадели. Атака хлынула в проемы, и крепость пала. ...Ни одной потери в том грандиозном шествии не случилось». Но, к сожалению, и после крушения под ударами головановской армии кенигсбергских укреплений Золотая Звезда Героя досталась не Голованову.

Из воспоминаний ветерана Дальней авиации, Героя Советского Союза гвардии полковника в отставке Агеева Леонида Николаевича: «...Все мы ждали, во всяком случае, уж после Кенигсберга, мы ждали, что наш Голованов получит Звезду Героя...».

Костюков Иван Гаврилович, ветеран Дальней авиации СССР, бывший старший адъютант маршала А.Е. Голованова, в своем очерке «Записки старшего адъютанта», опубликованном в книге «Главный маршал авиации Голованов: Москва в жизни и судьбе полководца», изданной к 60-летию Московской битвы, свидетельствует о том, что А.Е. Голованов включался в период Великой Отечественной войны в список на присвоение звания Героя Советского Союза: «...А.А. Новиков (командовал Дальней авиацией в 1953-1955 гг. – прим. автора) сказал, что уважал Голованова, который был хорошим человеком, умным и своеобразным. Сталин, видимо, за это его ценил. О том, что Голованова обошли высшими наградами, Новиков сказал, – это да, все говорят, я сам включал его в список на присвоение звания Героя Советского Союза после известной Кенигсбергской операции 1945 г...».

Из воспоминаний полковника в отставке Дунаева Петра Михайловича, ветерана Великой Отечественной войны: «...Под командованием А.Е. Голованова выроста целая плеяда – шесть дважды Героев, 269 Героев Советского Союза. За героизм, воинское мастерство личного состава АДД были преобразованы в гвардейские из девяти корпусов пять, из 22 дивизий – 12, из 66 полков – 43. Это выдающееся достижение... Александр Евгеньевич Голованов



А.Е. Голованов на встрече с сотрудниками Восточно-Сибирского управления Гражданской авиации, Иркутск, 1970 год

не получил Золотой Звезды, хотя заслужил ее, как не многие. Верю в то, что когда-нибудь он все же будет посмертно удостоен звания Героя России. Прошу Совет ветеранов АДД, организацию Героев Советского Союза, Российской Федерации и полных кавалеров ордена Славы добиться восстановления справедливости...».

По мнению командующего Дальней авиацией и 37 ВА ВГК в 1997-2002 гг., генерал-лейтенанта Опарина Михаила Михайловича, Голованов Александр Евгеньевич – один из талантливейших авиационных военачальников, на долю которого пришлось руководство Дальней авиацией в наиболее сложные периоды ее истории, в 1942-1948 годы.

После окончания войны Александр Евгеньевич Голованов продолжил военную службу на командных должностях в Военно-воздушных силах СССР. С 1946 по 1948 год он успешно командовал Дальней авиацией СССР. На воздушном параде 18 августа 1947 года в Москве командующий Дальней авиацией Голованов лично возглавил отряд серийных бомбардировщиков Ту-4. Был в 1945 участником Юбилейной сессии Академии Наук СССР, посвященной 220-летию Академии Наук.

С 1950 г. А.Е. Голованов – в распоряжении военного министра СССР. В 1950 г. Голованов с отличием и золотой медалью окончил Военную академию Генерального штаба и курсы «Выстрел», в 1950-1953 гг. успешно командовал 15-м гвардейским воздушно-десантным корпусом, штаб которого размещался в Пскове, из отстающего, вывел его в число лучших.

Но после смерти Сталина, как и многие другие советские военачальники, попал в опалу. В 1953 году был уволен с военной службы в запас.

Главный маршал авиации Голованов принимал активное участие в общественной работе, избирался депутатом Верховного Совета СССР II-го созыва (1946-1950), депутатом Псковского областного Совета депутатов трудящихся, членом пленума Псковского обкома КПСС и членом бюро



Псковского горкома КПСС (1953), был участником Юбилейной сессии Академии Наук СССР, посвященной 220-летию Академии Наук (1945).

В середине 50-х годов А.Е. Голованов участвовал в арктических экспедициях в качестве второго пилота самолета Ил-14, с 1958 по 1966 гг. успешно работал заместителем начальника Государственного научно-

исследовательского института Гражданской авиации СССР по летным испытаниям, внес вклад в организацию и проведение летных исследований и испытаний воздушных судов при внедрении новых типов самолетов и вертолетов, в развитие управления воздушным движением, участвовал в испытаниях самолетов Гражданской авиации СССР.

В 56 лет он закончил двухгодичный вечерний факультет совершенствования дипломированных специалистов по иностранным языкам 1-го Московского государственного педагогического института иностранных языков, с профилем – английский и немецкий языки. В 60-х годах он несколько раз выезжал за границу во главе делегаций по линии Советского комитета ветеранов войны, его стали приглашать на приемы в посольства Болгарии, Югославии, Франции и других стран, в т.ч. и на встречу с ветеранами авиаполка «Нормандия-Неман», с французскими летчиками.

Не забывал своих земляков-иркутян, неоднократно бывал и в Иркутске, встречался с руководством, с личным составом, с летчиками и ветеранами Аэрофлота, Восточно-Сибирского управления ГВФ, иркутского аэропорта, тепло отзывался о них, всегда отмечал их значительный вклад в Победу над фашистской Германией.

На одной из встреч с иркутскими авиаторами выдающийся летчик и военачальник Голованов сказал: «...Когда я был назначен начальником этого управления, мне удалось достичь успеха в течение года благодаря замечательному коллективу экипажей, инженеров, бортмехаников, авиатехников, замечательных ремонтников авиамастерских и многих других специалистов. Позднее я с благодарностью вспоминал об этих людях...Лучшие летчики Аэрофлота составили основу Aviации дальнего действия. Они проявили себя в тяжелейших битвах, особенно в начале войны. В их числе – пять летчиков гражданской авиации из Иркутска удостоены звания Герой Советского Союза: Антон Шевелев, Ефим Парахин, Сергей Асямов, Павел Тихонов, Константин Кудряшов...»

На пенсию Александр Евгеньевич ушел в 1966 году и в последние годы жизни работал над написанием «Записок

командующего АДД...», рукопись которой показывал Михаилу Шолохову. Нобелевский лауреат по литературе высоко оценил работу Голованова и рекомендовал к печати.

В своих мемуарах многие страницы Александр Евгеньевич посвятил выдающимся полководцам, военачальникам СССР, своим встречам и взаимоотношениям с И.В. Сталиным, вопросам организации и развития дальнебомбардировочной авиации Советского Союза и ее участия в первые годы Великой Отечественной войны, на которых повествовал о самоотверженных полетах экипажей бомбардировщиков, о становлении наступательного рода авиации советских ВВС, о многих драматических эпизодах на фронтах и в Ставке ВГК, участником и свидетелем которых был.

Труд Голованова имеет большую историческую и общественную значимость, является замечательным правдивым и подробным источником для изучения героической истории Великой Отечественной войны и роли авиации в ней.

Мемуары Главного маршала авиации Голованова приходят к читателям последними из мемуаров полководцев Великой Отечественной войны и входят в золотой фонд российской военной мемуаристики.

Отдельные главы этой книги были напечатаны в журнале «Октябрь» в 1969 - 1972 гг., а отдельной книгой были изданы лишь в 1997, спустя более двадцати лет после смерти автора. Воениздат издал книгу маршала под названием «Записки командующего АДД». В полном объеме книга была издана только в 2004 году под названием «Дальняя бомбардировочная...», автор указан: А.Е. Голованов, Главный маршал авиации. И переиздана к 75-летию Великой Победы под названием «Дальняя бомбардировочная... Воспоминания Главного маршала авиации. 1941-1945».



Памятник на могиле А.Е.Голованова в Москве на Новодевиьем кладбище

Голованов Александр Евгеньевич награжден правительственными наградами СССР – двумя орденами Ленина, тремя орденами Суворова I-й степени, тремя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями «За взятие Берлина», «За отвагу» и другими медалями СССР, награжден орденами иностранных государств – монгольским орденом «Красное Знамя I-й степени», польским орденом «Крест Грюнвальда I-й степени» и другими наградами.

В многодетной семье Головановых Александра Евгеньевича и Тамары Васильевны (урожденной – Панюшевой) родилось и воспитывалось пятеро детей – дочери Светлана, Тамара, Ольга, Вероника и сын Святослав. Так в семье сложилось, что свой день рождения Александр Евгеньевич отмечал не 7 августа, а 12 сентября, на свои именины, в день памяти святого благоверного князя Александра Невского, которого он почитал, и в честь которого был назван.

Александр Евгеньевич с семьей проживал, работал в разных городах. В Москве, в довоенный период, в 20-30-х годах - в доме в Коптевом переулке, в 1941 году перед началом войны – в Смоленске, после начала войны – в 1941 году в Моноино, с 1943 года – в знаменитом доме Правительства на ул. Серафимовича, в послевоенный период – в доме на ул. Сивцев-Вражек, недалеко от дома своего детства, в Подмоскovie на даче на Икше, а в Иркутске в 1935-1937 гг. проживал в доме 29 пилотов на ул. Горького.

Главный маршал авиации СССР Голованов Александр Евгеньевич скончался 22 сентября 1975 года, с воинскими почестями похоронен в г. Москве на Новодевичьем кладбище.

Память о Главном маршале авиации СССР Александре Евгеньевиче Голованове бережно хранится современниками. В 1999 году решением Командования Дальней авиации России дальнему сверхзвуковому ракетносыцу Ту-160 присвоено почетное наименование «Александр Голованов».

7 мая 2010 года, в канун 65-й годовщины Победы советского народа в Великой Отечественной войне, на здании Восточно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта в Иркутске на улице Декабрьских Событий, установлена мемориальная доска, увековечившая его память на иркутской земле.

В память, в честь Главного маршала авиации СССР Голованова названы улицы в городах Нижний Новгород и Москва. Школам в Москве, в городе Дзержинский Московской области, Иркутске присвоено имя А.Е. Голованова.

Созданы и периодически транслируются фильмы - «Амплитуда судьбы» (ООО «ГрандСтоун-М», 2005 г.), «Наш маршал» (ГТРК «Иркутск, 2014 г.), фильм «Легенды армии. Александр Голованов» (ООО «СтудияДокТВ», 2021 г., телеканал «Звезда» ВС РФ), фильм (ООО МЕДИА-ИНВЕСТ», 2023 г., телеканал «Радость моя», серия «Жизнь замечательных семей»).

Написано множество статей, развернуты экспозиции в музеях России.

В 2011 году москвичи-жители улицы маршала Голованова в Москве инициировали присвоение Главному маршалу авиации А.Е. Голованову звания Героя России (посмертно), но эта инициатива пока не поддержана. В 2016 году ветераны в Иркутске инициировали присвоение звания Героя России.

Инициативу о присвоении Голованову звания Героя Российской Федерации (посмертно) поддержали многие граждане, ветераны, представители общественности, руководители организаций, учреждений города Иркутска, Иркутской области, в т.ч. связанные с авиацией. Также в 2016 инициировали присвоение его имени улице, скверу в Иркутске.

В память о Главном маршале авиации СССР А.Е. Голованове Оргкомитетом по проведению патриотической акции «Память жива» (г. Иркутск) в учреждениях образования, культуры Иркутска и Иркутской области, в других регионах России проводятся уроки мужества,



Мемориальные доски в Иркутске



Открытие мемориальной доски в Нижнем Новгороде в память о Главном маршале авиации А.Е. Голованове на доме № 1/2 по улице Ольшанской, Нижний Новгород, 23.12.2022



Ветераны-дальники и летчики-КВС Ту-154 – ветераны Восточно-Сибирского управления Гражданской авиации на выставке, посвященной Главному маршалу авиации А.Е. Голованову и истории Дальней авиации Иркутск, КДЦ «Марат», 2024 год



Автор статьи Н.Ф. Кустов, воспитанник Иркутского суворовского военного училища А. Бондарчук с отцом ветераном Вооруженных сил А.Н. Бондарчуком на выставке, посвященной Главному маршалу авиации А.Е. Голованову и истории Дальней авиации библиотека № 3, Иркутск, 27.09.2004

встречи ветеранов с молодежью, фото и книжные выставки, показ фильмов, на Иркутском городском радиоканале проведен цикл радиопередач, в газетах, журналах опубликованы статьи, изданы буклеты о выдающемся летчике и военачальнике, настоящем Герое нашего Отечества - Главном маршале авиации А.Е. Голованове.

Имя А.Е. Голованова включено в число 52-х выдающихся военачальников, полководцев нашего Отечества, о которых к 70-летию Великой Победы в 2015 году в России Фондом Памяти полководцев Победы издана уникальная книга «Имена Победы» (2015).

Фотодокументы, материалы о Главном маршале авиации Голованове, включены в информационно-художественный фотоальбом «Я Сибирской породы», в котором есть разделы «Знаменательные памятные даты» и «Иркутяне в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». Фотоальбом издан 2018 в Иркутске к 80-летию Иркутской области.

В 2022 году в Нижнем Новгороде в память выдающегося нижегородца – А.Е. Голованова была открыта мемориальная доска на фасаде здания на улице Ольшанской, в котором ранее находилась школа



Учащиеся иркутской школы № 10 на выставке, посвященной Главному маршалу авиации А.Е. Голованову и истории Дальней авиации, библиотека № 3, Иркутск, 2024 год



Выставка, посвященная Главному маршалу авиации А.Е. Голованову и истории Дальней авиации, библиотека № 3, Иркутск, 2024 год

имени Я.М. Свердлова, где в 1923-1925 гг. учился будущий маршал.

К 120-летию со дня рождения А.Е. Голованова и к 110-летию Дальней авиации России, ко дню Победы, «Союз ветеранов 23 военного городка «Дальники» организовал в апреле-мае 2024 года выставку «Главный маршал авиации Голованов Александр Евгеньевич. Память жива» в Иркутском областном музыкальном театре им. Н.М. Загурского. В июле 2024 выставка, рассказывающая о Голованове, была развернута в военном санатории «Хабаровский» в городе Хабаровске. Выставка «Главный

маршал авиации Голованов Александр Евгеньевич. Дальняя авиация. Память жива» 7 августа 2024 открылась в городе Иркутске в КДЦ «Марат». В 2024 году иркутской библиотеке № 3 прошел день Памяти А.Е. Голованова с презентацией книги А.Е. Голованова «Дальняя бомбардировочная... Воспоминания Главного маршала авиации. 1941-1945», были показаны фильмы о выдающемся авиаторе. Организаторы этой выставки – Оргкомитет по проведению патриотической акции «Память жива и ИРОО «Союз ветеранов 23 военного городка «Дальники». На выставке были представлены фотографии, книги, журналы, буклеты, знаки, летное снаряжение, модели самолетов Дальней авиации, другие экспонаты из архива организатора выставки Кустова Н.Ф., а также модели самолетов Ту-160, Ту-22м3, Ту-95 из школьного музея иркутской гимназии № 44.

7 августа 2024 г. в г. Москве на Новодевичьем кладбище, на месте захоронения Главного маршала авиации А.Е. Голованова, с участием военнослужащих Дальней авиации, ветеранов, юнармейцев, А.Е. Головановой, внучки маршала, - прошел митинг, посвященный памяти Главного маршала авиации А.Е. Голованова.

8 августа 2024 г. на родине маршала, в Нижнем Новгороде, в Законодательном собрании Нижегородской области работала фотовыставка, посвященная 120-летию со дня рождения выдающегося военачальника, полковника Голованова А.Е, которая в формате передвижной выставки продолжила работу в районах Нижегородской области.



Учащиеся иркутского филиала МГТУ ГА на выставке, посвященной Главному маршалу авиации А.Е. Голованову и истории Дальней авиации, библиотека № 3, Иркутск, 2024 год



Ту-160 «Александр Голованов»

Постоянные фотовыставки, посвященные Главному маршалу авиации А.Е. Голованову, Герою Советского Союза, генерал-полковнику авиации В.М. Безбокову, истории Дальней авиации, открылись в 2014 году в Иркутском областном клиническом госпитале ветеранов войн и в музее средней школы в Усольском районе Иркутской области гарнизона «Белая».

Экспозиции, посвященные А.Е. Голованову, на постоянной основе работают в Центральном музее Вооруженных Сил РФ, в командовании Дальней авиации, музее Дальней авиации в авиагородке «Дягилево» в Рязани, в музее Дальней авиации лица № 3 в городе Дзержинский Московской области.

Из воспоминаний дочери Ольги об отце: «...Он стремился принести пользу людям и своей Родине. Он был романтиком и верил, что будет жить в прекрасном свободном обществе, где каждый человек будет счастлив...».

Из воспоминаний Костюкова Ивана Гавриловича, ветерана Великой Отечественной войны, ветерана АДД, старшего адъютанта командующего Дальней авиации (1947-1948), полковника авиации, секретаря парткома Дальней авиации СССР: «...Почему надо оставить воспоминания о Главном маршале авиации Голованове? Да потому, что он был личностью знаковой, яркой, наделенной разносторонними дарованиями. Это был богатырь, отдавший свою жизнь служению народу... В моей памяти Александр Евгеньевич Голованов остался человеком чести и совести. Скажу даже больше: перебирая в памяти все те ушедшие годы,

думаю – найти бы у него хоть одно качество отрицательного толка...Нет, не нахожу! А за свою уже 80-летнюю жизнь я видел много. Для меня А.Е. Голованов стал учителем, примером того, каким должен быть мужчина...».

Президент России В.В. Путина в 2014 г. на торжественном приеме в Большом Кремлевском дворце лучшим выпускникам военных академий, университетов и институтов сказал: «...Наш святой долг – чтить командиров Великой Отечественной войны, 70-летие Победы в которой мы отметим в следующем году. Их полководческий талант сыграл решающую роль в разгроме врага, в освобождении нашей Родины, Европы, да и всего мира, от нацизма...». Одним из таких выдающихся командиров, военачальников нашего Отечества был Главный маршал авиации Голованов Александр Евгеньевич.

Ветераны-дальники ратуют за присвоение выдающемуся летчику и военачальнику нашего Отечества, Главному маршалу авиации А.Е. Голованову звания Героя России, которое он несомненно заслужил. Авиационная общественность, надеется, что к 80-летию Великой Победы историческая справедливость восторжествует...

Дальники помнят о Героях нашего Отечества - Героях Великой Отечественной войны, каким является и Главный маршал авиации Александр Евгеньевич Голованов...

**ПАМЯТЬ НЕ ПОДВЛАСТНА ВРЕМЕНИ,
ПАМЯТЬ СИЛЬНЕЕ ВРЕМЕНИ,
ПАМЯТЬ ЖИВА...!**

Фото автора, из архива автора



Герой Советского Союза,
командующий Дальней авиацией (1969-1980 гг.),
генерал-полковник
Василий Васильевич Решетников

23 декабря особый день не только для нашего юнармейского отряда. Это не только день Дальней авиации. 23 декабря родился Василий Васильевич Решетников, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза. Решетников участвовал в ночных бомбардировках Берлина в 1942 году, ударах по Данцигу, Кёнигсбергу и Сталинградской битве. В послевоенные годы он летал на стратегическом бомбардировщике Ту-95, занимал пост командующего Дальней авиацией и был заместителем главнокомандующего Военно-воздушных сил СССР. Василий Васильевич был потрясающим человеком, с которым все погружались в мир любви и заботы о родной нашей земле. Его рассказы всегда были настолько интересны и познавательны, что каждое слово осталось в памяти. Василий Васильевич всегда с нами. Он наш учитель и наставник!

педагог-организатор школьного музея
«Истории развития морской авиации»
и юнармейцы отряда имени Героя Российской
Федерации Т.А. Апакидзе московской школы № 1383
Алла Канцибер

ИЗБРАННИК ВРЕМЕНИ. НАШ КОМАНДУЮЩИЙ

Ирина Архимандритова

Василий Васильевич Решетников прожил очень яркую жизнь. В свои 103 года он живо интересовался настоящим и будущим авиации России, продолжал активно участвовать в жизни дальников и занимался общественной работой. В дальней авиации не было более авторитетного и уважаемого человека, чем Василий Васильевич. Удивительный человек. Героический боевой летчик, крупный военачальник, при этом высококультурный, скромный человек, уважающий людей. Он никогда не кичился своими высокими званиями и чинами. Всегда и для всех был открыт, прост, доступен. Он навсегда кумир юнармейцев, мечтающих связать свою жизнь с небом, молодых летчиков, непререкаемый авторитет для зрелых и опытных пилотов, для командиров всех степеней. Его искренне любили, уважали, им гордились и стремились быть на него похожими. Вся его жизнь – это настоящий человеческий подвиг, пример достойного, беззаветного служения своему народу и Отечеству. Горжусь, что мне выпала честь и счастье служить, летать и дружить с Василием Васильевичем Решетниковым!

председатель Совета ветеранов дальней авиации,
член Общественного совета при Минобороны РФ
командующий Дальней авиацией (1997-2002 гг.)
Заслуженный военный летчик Российской Федерации
кандидат военных наук
генерал-лейтенант
Михаил Опарин

Василий Решетников был не просто прирожденным военачальником и, при этом, невероятно талантливым писателем и поэтом, но также он умел быть настоящим другом и наставником и до последнего вздоха оставался истинным патриотом Родины. Вклад Василия Решетникова в развитие военной авиации сложно переоценить, и на фундаменте, заложенном им, Дальняя авиация ВКС России продолжает сегодня выполнять все поставленные задачи и уверенно смотрит в будущее.

Герой Российской Федерации
командующий Военно-воздушными силами
командующий Дальней авиацией (2016-2024 гг.)
летчик-снайпер
Заслуженный военный летчик Российской Федерации
генерал-лейтенант
Сергей Кобылаш

У нас с небом была взаимная любовь, как у мамы с папой.

Василий Решетников

Героическая история Дальней авиации – летопись мужества, доблести и самоотверженного труда военных летчиков. Летопись героизма многих и многих авиаторов, таких как легендарного советского военного летчика и военачальника, Героя Советского Союза, Заслуженного военного летчика СССР, командующего Дальней авиацией СССР (1969-1980 гг.), генерал-полковника авиации Василия Васильевича Решетникова.

Василий Васильевич, в возрасте 85 лет, подводя «промежуточные итоги боевой деятельности Дальней авиации», размышлял: «...история Дальней авиации вместила тысячи судеб – счастливых и не очень, интересных и трудных. Ни одна книга, даже очень толстая, не может включить всех свидетельств, которые могли бы поведать летчики и штурманы, стрелки и техники, той многогранной и интереснейшей работы, которую самоотверженно выполняли авиаторы на протяжении всех лет её истории. Моя жизнь связана с тяжелой авиацией с 1938 года. На моих глазах происходило ее становление и рост боевых возможностей. С годами Дальняя авиация становилась реактивной, сверхзвуковой, ракетноносной, но во все времена она оставалась надёжным щитом нашей Родины».

Важнейшей задачей Авиации Дальнего Действия в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. являлось уничтожение вражеской авиации на земле, активное участие в борьбе за господство в воздухе. Эта борьба велась в 1941-1942 гг. в неблагоприятных для нас условиях численного превосходства гитлеровской авиации, при наличии у немецких захватчиков более

совершенных самолетов на первом этапе войны. Количественное превосходство гитлеровских истребительных авиаэскадрилий, подготовленных к боевой работе днем, их преимущества в технике начали терять свое значение, когда полки дальней авиации стали выполнять полеты в ночных условиях. Так, в результате успешного удара ночью наши



экипажи только на аэродромах Саки и Сарабуза вывели из строя почти 100 бомбардировщиков 55-й эскадры люфтваффе. Это принудило противника перебазировать авиацию на аэродромы, более удаленные от линии фронта, а 55-ю бомбардировочную эскадру направить для переформирования в район Донбасса. Только экипажи 2-го гвардейского авиаполка за год боев уничтожили до 200 самолетов противника, т.е. крупное авиационное соединение. ...Гитлеру докладывали, о том, что «...сильные атаки русского воздушного флота по аэродромам показали, как велики возможности русской авиации». Но докладывающие умышленно умолчали о том, что возможности сами по себе не воюют. В ходе боев их превращали в действительность мужественные советские патриоты – летчики и штурманы, стрелки и радисты АДД.¹ Вот что об этих боях вспоминал ветеран Дальней авиации, будучи ее командующим, один из первых в стране Заслуженный военный летчик СССР, генерал-полковник Решетников: «Дальнебомбардировочному полку было приказано нанести ночью повторный удар по крупной гитлеровской авиационной базе, с которой вражеские самолеты поднимались для налетов на наши города и села, расположенные далеко от линии фронта и слабо защищенные зенитной артиллерией. Застигнутые накануне первым нашим ударом врасплох, вражеские зенитчики и прожектористы в этот раз были настороже. С приближением к аэродрому первых советских самолетов открыла сильный заградительный огонь артиллерия крупного калибра. Через ее заслон пройти нелегко, но боевая задача должна быть выполнена любой ценой. От успеха этого налета зависят жизни тысяч женщин и детей в советском тылу. ... Раненый в спину штурман лежит на полу своей кабины. Сдерживая стон, по памяти он дает курс к линии фронта. Но до нее лететь еще больше часа, следует набрать высоту. Медленно, очень медленно тянется время.



¹ Б.А. Васильев Дальняя, ракетноносная. Москва: издательство «ДОСААФ», 1972. С. 47-48.

А когда штурман доложил, что самолет достиг трех тысяч метров, вдруг, после серии резких ударов, замолк правый мотор. Машину стало разворачивать вправо, и она начала планировать, быстро теряя высоту. Линия фронта пройдена на высоте 600 метров. Самолет идет со снижением, все чаще дает перебои левый мотор. Приказываю членам экипажа Чернову и Неженцову покинуть самолет. Короткие ответы: «Есть, понял». Два легких толчка, непродолжительная тишина в телефоне, и слабый голос штурмана: «Командир, прыгай и ты...» Но прыгать не могу – в передней кабине раненый товарищ. Прошу: «Терпи, Вася!.. Будем садиться вместе... Терпи, друг...». Под крылом появилась большая поляна. Самолет сажаю, не выпуская шасси. Полностью убрал сектор газа левого мотора и слегка двинул штурвал на себя. После удара о землю бомбардировщик несколько секунд скользит по снегу, и затем наступает тишина. Ее нарушает штурман: «Молодец, командир, мягко посадил... Я давал правильный курс... Теперь можно и умереть на родной земле». Вернувшись к полудню в свой полк, прочел телеграмму партизанского штаба. В ней сообщалось, что дальние бомбардировщики точным ударом уничтожили на вражеском аэродроме 20 самолетов. Через сутки, включив в состав экипажа другого штурмана на резервной машине, снова ушел в боевой полет».²

С доблестью и отвагой, героически Василий Васильевич Решетников прошел через огненное небо войны. Всего за время войны совершил более трехсот тридцати боевых



Экипаж В.В. Решетникова – слева штурман Алексей Васильев, стоят стрелки-радисты Алексей Неженцов и Николай Чернов. Подпись сделана лично В.В. Решетниковым. Май 1942 года



вылетов (официально 307) на бомбардировщике Ил-4 для нанесения ударов по важным целям в глубоком тылу врага, преодолевая огонь средств ПВО и нанося бомбовые удары по аэродромам, портам, органам управления, скоплениям войск и техники противника, его административно-политическим и промышленным центрам, в том числе по Берлину. И в двадцать три года стал Героем Советского Союза, а в 26 лет стал командиром 183 гвардейского бомбардировочного полка Дальней авиации. Был участником военных операций в Берлине, Дрездене, Кёнигсберге. Решетников участвовал в Московской и Сталинградской битвах, Великолукской операции, Курской битве, Орловской, Черниговско-Припятской, Смоленско-Рославльской, Ленинградско-Новгородской, Крымской, Минской, Будапештской и Кёнигсбергской операциях. В 1942 году в многочасовых ночных полетах – без второго пилота, без автопилота и подогрева кабины – участвовал в бомбежках Берлина, Данцига, Кёнигсберга, Штеттина, Будапешта. В конце мая 1942 года принимал участие в бомбежке гитлеровского командного пункта в Ангербурге. Участвовал в бомбежке Берлина в ночь на 10 сентября 1942 года, в массированном авиационном ударе Берлинской наступательной операции в апреле 1945 года. Он внес свой личный вклад в успех Сталинградской и Курской битв, совершая для бомбежки вражеских позиций по 3-4 вылета в сутки.

«Над последним барьером. То был первый и единственный массированный удар такого масштаба, учиненный днем. Великий удар... Очередной, еще более мощный и плотный, но уже ночной, открывший целую серию себе подобных, был сработан по-головановски. 16 апреля, в день начало Берлинской наступательной операции, 750 дальних бомбардировщиков перед самым рассветом, в час перехода войск фронта в атаку, за 40 минут разрушили и подавили тяжелыми бомбами основные опорные пункты второй полосы обороны противника. В ночь на 17 апреля 760 кораблей обрушили свой удар на немецкие войска и их оборонительные сооружения на той же полосе, перед фронтом наступающих войск. Третий удар, в ночь на восемнадцатое – тройной: 250 самолетов по резервам и опорным пунктам

² Б.А. Васильев Дальняя, ракетноносная. Москва: издательство «ДОСААФ», 1972. С. 48-50.



На фронте. 1943 год

на подступах к Берлину, еще две такие же группы – в интересах танковых армий. Массированные удары крупных сил дальних бомбардировщиков шли из ночи в ночь до самого падения Берлина», - рассказывал читателям Решетников о событиях тех дней³.

В 1942 году первый раз представлялся к званию Героя. 27 июля 1943 года за геройский подвиг, проявленный при выполнении боевых заданий на фронте борьбы с немецкими захватчиками, Президиум Верховного Совета СССР присвоил гвардии капитану Решетникову В.В. звание Героя Советского Союза. Решетников в корпусе был единственным летчиком, имевшим 300 боевых вылетов к 1945 году. Командование корпуса поднимало вопрос о представлении



Удостоверение Героя Советского Союза В.В. Решетникова

³ В.В. Решетников Избранники времени. А. Голованов. Лавры и тернии. Москва: ООО «Дельта НБ», 2006. С.167-168.

ко второй «Золотой Звезде», но поддержки выше не нашло. Последний боевой вылет выполнил 16 апреля 1945 года. Дважды его самолет сбивали зенитным огнем и истребителями противника, но он чудом спасался, возвращался в родной полк и продолжал крушить врага. Война стала для Василия Васильевича, как и для всего советского народа, серьезным испытанием. «Я рад, – говорил он, – что не отсиделся дома, а был там, где должен был быть, к чему себя готовил. И никак по-другому».

После войны он становится командиром родного 19-го гвардейского Краснознаменного, Рославльско-Катовицкого дальнебомбардировочного авиационного полка. За восемь лет командования полком приобрел не только богатейший опыт организации летной работы в мирное время, руководства многочисленным воинским коллективом, но и научился решать многие житейские вопросы. «Для меня, – вспоминал Решетников, – послевоенное время было гораздо тяжелее, мучительнее. На войне все понятно. Взлетел, выполнил боевое задание, вернулся, пошел в столовую, дали сто грамм, пошел спать и никаких забот. А после войны мне 26 лет, я команду дальнебомбардировочным полком. Гарнизон после войны разбит, и целый полк на руках. Не только летчики, штурманы, стрелки и радисты – семьи с детьми. Их в сад, в школу нужно отправлять. Они есть хотят, а в военторге пустые полки. Я командир полка и за все отвечаю, за административную часть тоже. Это было очень тяжело».

Затем была учеба в академии Генерального штаба Вооруженных Сил СССР им К.Е. Ворошилова, командование авиадивизией, корпусом и Дальней авиацией. На завершающем этапе воинской службы генерал-полковник авиации Решетников В.В. в течении шести лет был заместителем Главнокомандующего ВВС. И все эти годы он продолжал летать, осваивал современную авиационную технику, приемы и способы её боевого применения, учил летному делу молодежь.



Главный маршал авиации, создатель Авиации дальнего действия Александр Евгеньевич Голованов, Герой Советского Союза, командующий Дальней авиацией (1969-1980 гг.), генерал-полковник Василий Васильевич Решетников



Удостоверение личности Командующий Дальней авиацией

Вместе со своими полками Василий Васильевич облетал всю страну, Северный Ледовитый океан, акватории Тихого океана. Весной 1959 года вместе с генералом Тарановым В.Т. поставил мировой рекорд дальности полета по замкнутой кривой – 17 150 километров, проведя за штурвалом стратегического бомбардировщика Ту-95 – 21 час 15 минут. Прежний рекорд американских летчиков был превзойден на 2 700 километров. Участник учений с испытанием ядерного оружия в 1961 году на Новой Земле. Первым садился на ледовом аэродроме на Ту-95 и установил на нем рекорд без дозаправки в полете – более 21 часа.

В авиации СССР Василий Васильевич прослужил 50 лет, пройдя путь от курсанта Ворошиловградской военной авиационной школы летчиков до заместителя Главнокомандующего Военно-Воздушными Силами. 11 лет был командующим Дальней авиацией. В период его руководства Дальняя авиация стала сверхзвуковой, ракетноносной, обрела небывалую боевую мощь и высокую боевую готовность. Её экипажи были подготовлены к выполнению самых сложных видов полетов в различных широтах, над акваториями морей и океанов, осуществляли все виды разведки, в том числе авианосных многоцелевых групп. Именно в этот период на вооружение были приняты мощные крылатые ракеты, способные применяться как в обычном, так и в ядерном варианте.



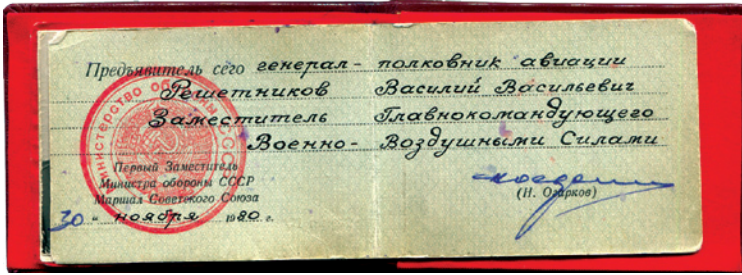
Командование Дальней авиации. 1970-е годы



Встреча ветеранов Дальней авиации, Москва.
5 марта 1977 года



9 мая 1965 года



Удостоверение личности ЗГК ВВС. 1980 год

Особенно значителен вклад Решетникова В.В. в оснащение Дальней авиации современными типами дальних и стратегических бомбардировщиков-ракетоносцев Ту-22м и Ту-160. Дальняя авиация получила замечательные самолеты, которые и сегодня составляют основу её авиационного парка. Он лично участвовал в процессах конструкторской разработки, создания и испытания этих машин. Решетников проделал колоссальную работу по созданию сверхзвукового стратегического бомбардировщика-ракетоносца Ту-160, который и сегодня является главной авиационной ударной силой России.

То, что сделал Решетников для Дальней авиации, будучи её командующим, трудно переоценить. Но он также продолжал дело повышения её боевой мощи и боеспособности на посту заместителя Главнокомандующего Военно-Воздушными Силами, на котором трудился вплоть до увольнения с военной службы.

Василий Васильевич был талантливым командиром, он умел сплотить, организовать, мобилизовать, воодушевить людей. «Делай как я» – этот принцип был основополагающим в стиле его руководства. Его уважали как высококлассного летчика, справедливого и заботливого командира, как всесторонне грамотного, эрудированного, интеллигентного и культурного офицера.

В 1997 году в ознаменование выдающихся заслуг Героя Советского Союза генерал-полковника В.В. Решетникова перед Дальней авиацией стратегическому бомбардировщику Ту-160 № 01 121 гв. тбад присвоено имя «Василий Решетников».

Но и после завершения военной службы его не оставляли думы и чаяния о крепости и благополучии Дальней авиации, её личного состава.

Ту-160 «Василий Решетников»



Фото: Александр Мартынов



Встреча ветеранов Авиации дальнего действия. Москва, 8 апреля 1978 года



В экзаменационной комиссии в ВВА имени Ю.А. Гагарина. Июнь 1981 года



На заключительном совещании по итогам экзаменов по общественным наукам в ВВА имени Ю.А. Гагарина. Июнь 1981 года



Встреча ветеранов Дальней авиации. 2014 год



Фото: Марат Габидуллин



Фото: Марат Габидуллин

Поздравление В.В. Решетникова командованием Дальней авиации с 102-летием. 23 декабря 2021 года

Он продолжал бывать в гарнизонах Дальней авиации, помогал командирам словом и делом, глубоко вникал в имеющиеся проблемы и способствовал их решению.

Более тридцати лет Василий Васильевич трудился в Совете ветеранов Дальней авиации, десять лет он возглавлял Совет, потом являлся его Почетным Председателем. При нем значительно активизировалась военно-историческая и патриотическая работа с молодежью. Он лично проводил глубокие исследования боевого пути Дальней авиации, выступал на эти темы перед личным составом частей, школьниками, юнармейцами. До последнего дня жизни Василий Васильевич продолжал работать над историей отечественной авиации. Написал не одну книгу, а собранный им материал, его воспоминания и размышления могут вылиться еще не в одну книгу.

Василий Васильевич всю жизнь много читал, обладал феноменальной памятью. Он мог в деталях рассказать о событиях давно минувших дней, при этом называл десятки и сотни имен людей, участвовавших в этих событиях. Он знал и помнил множество стихов и песен, в том числе собственного сочинения. Наизусть читал любимого Маяковского однополчанам в редкие минуты отдыха на фронте, и в последние годы жизни – во время встреч с молодежью, когда давал интервью.

Его творческие способности и юношеские мечты о литературной деятельности нашли воплощение в писательском труде. Им написаны и были неоднократно изданы замечательные книги «Избранники времени», «Федор Решетников. Художник и полярник». «Мы – дальники». «Что было – то было. На бомбардировщике сквозь зенитный огонь» переведена на английский, польский, чешский, французский, финский языки. Книги Решетникова – это захватывающий рассказ о взлете «сталинских соколов» и подвигах поколения Победителей, о великих людях великой нашей истории, которых автор знал лично, – Чкалове и Байдукове, Леваневском и Громе, Голованове, Судеце и Молодцем. О становлении прославленной Дальней авиации, о ярких эпизодах ее развития, легендарных авиационных рекордах и авианалетах на логово Гитлера. О людях, игравших ключевые роли в истории авиации России, о всех тех, кто «летал и жил, опережая время» и был «обречен на подвиг».

Родился В.В. Решетников 23 декабря 1919 года в городе Екатеринославе Екатеринославской губернии в семье потомственных художников. Его прадед – мастер живописи, дед – иконописец, отец – художник, дядя – академик Федор Решетников – автор знаменитой художественной трилогии «Прибыл на каникулы», «Опять двойка», «Перезкзаменовка». В этом ряду судьба Василия Васильевича стоит особняком. Он не планировал связать свою жизнь с армией, с авиацией. «У меня были совсем другие устремления – вспоминает Василий Васильевич. – Учился на рабфаке, был комсомольцем.

Но в 1936 году нас пригласили на медицинскую комиссию, поскольку шел набор в авиацию. Был даже такой призыв: – «Комсомольцы – на самолет». Мои товарищи «сыпались» один за другим, а я прошел комиссию без поражений: здоров, годеи! И вот тогда я загорелся авиацией, был зачислен курсантом Ворошиловградской школы военных летчиков». Так, неожиданно для родных, начался его полувекковой путь в авиации, которая стала самой крепкой и вечной любовью Василия Васильевича. Выросший и воспитанный в творческой, интеллигентной семье, Василий с юношеских лет впитал семейные традиции. Он был трудолюбив, настойчив, не по годам ответственный, творчески подходил к учебе. С огромным уважением, почти с религиозным чувством преклонения и веры относился к своим летным учителям – инструкторам. Все это помогло ему основательно освоить профессию пилота, а в последующем стать первоклассным боевым летчиком.

Василий Решетников застал удивительное время в истории отечественной военной авиации, был его ярким участником. До последних дней жизни он искренне интересовался настоящим и будущим авиации России, продолжал активно участвовать в жизни дальников и занимался общественной и исследовательской работой. Являлся старейшим по возрасту и по дате награждения из живущих ветеранов Великой Отечественной войны. В последний раз лётчик поднимался в небо 13 августа 2004 года, в возрасте 85 лет, на авиашоу, на подмосковном аэродроме Монино он управлял бомбардировщиком.

Легенды авиации, кумира всех дальников Василия Васильевича Решетникова не стало 20 марта 2023 года, в возрасте 103 лет. Он был последний из летчиков, который бомбил Берлин, один из последних поколения Победителей.

Фото из архива семьи Василия Васильевича Решетникова

Фото из архива ВВПОД «ЮНАРМИЯ» г. Москвы

Фото из архива профильного авиационно-космического направления ВВПОД «ЮНАРМИЯ» юнармейцы ВКС



Фото: Марат Габидуллин



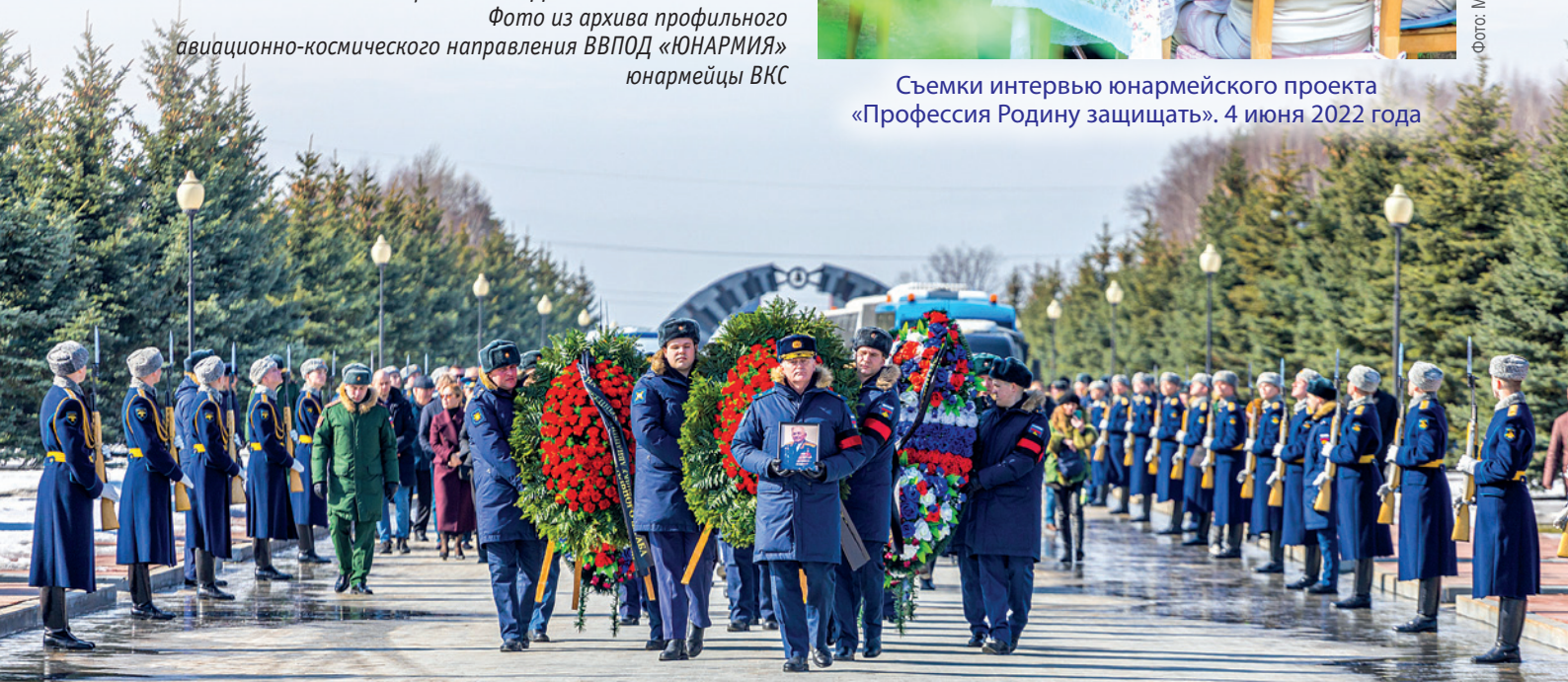
Фото: Марат Габидуллин

Поздравление юнармейцами с Днем Победы. 8 мая 2022 года



Фото: Марат Габидуллин

Съемки интервью юнармейского проекта «Профессия Родину защищать». 4 июня 2022 года



Федеральный военный мемориал «Пантеон защитников Отечества». Прощание. Март 2023 года

САМОЛЁТЫ С.В. ИЛЬЮШИНА

Дмитрий Сергеевич Комиссаров



Штурмовики Ил-2 на боевом задании

Сегодня мы продолжаем серию статей об основных советских боевых самолётах Великой Отечественной войны.

Выдающийся авиаконструктор С.В. Ильюшин начал свой творческий путь в 1931 г. в Центральном конструкторском бюро (ЦКБ) при тогда ещё московском авиазаводе №39. После череды реорганизаций из состава ЦКБ в сентябре 1935 г. выделился отдел, ставший заводским ОКБ-39. Именно в этой организации (позднее – ОКБ-240) родились некоторые из самых значимых самолётов Великой Отечественной, оказавших заметное влияние на ход войны.

Ил-2. История одного из самых знаменитых советских боевых самолётов началась в феврале 1938 г., когда С.В. Ильюшин обратился к советскому правительству и командованию ВВС РККА с предложением разработать самолёт-штурмовик, потребность в котором была весьма остра. Проект, первоначально названный ЛТ АМ-34ФРН («летающий танк») с V-образным 12-цилиндровым двигателем АМ-34ФРН

А.А. Микулина), был включён в план опытного самолётостроения на 1938-39 гг. и переименован в **БШ-2** (бронированный штурмовик); в КБ Ильюшина он именовался **ЦКБ-55**. Но 960-сильный АМ-34ФРН был слабоват для этой машины, и самолёт перепроектировали под новый двигатель АМ-35 взлётной мощностью 1350 л.с. и номинальной мощностью 1200 л.с.

ЦКБ-55 был низкопланом смешанной конструкции. Носовая и средняя части фюзеляжа круглого сечения представляли собой собранный из штампованных стальных листов обтекаемый бронекорпус, в который были заключены двигатель, кабина, топливная и масляная системы. Хвостовая часть и киль были деревянными, крыло и горизонтальное оперение – цельнометаллическими (из дюралюминия), а рули и элероны имели тканевую обшивку. Основные опоры шасси убирались назад в обтекатели на крыле, хвостовая опора была неубирающейся. Экипаж состоял из пилота и стрелка, сидевших под общим фонарём с лобовым бронестеклом. Вооружение включало пять 7,62-мм пулемётов ШКАС (четыре в крыле и один у стрелка) и 400 кг бомб в отсеках крыла.



С.В.Ильюшин у модели Ил-2



Опытный штурмовик БШ-2 № 2



Опытный штурмовик БШ-2 № 1 (ЦКБ-57)

Первый прототип ЦКБ-55 (БШ-2 АМ-35) был построен в июле 1939 г., но совершил первый полёт только 2 октября; 30 декабря последовал второй прототип. Заводские испытания закончились 26 марта 1940 г., а через несколько дней второй прототип поступил на госиспытания в НИИ ВВС, проходившие до 19 апреля. Хотя штурмовик недодавал скорости и дальности, госкомиссия порекомендовала построить малую серию для войсковых испытаний.

Далее самолёт претерпел серьёзные изменения. Во-первых, по просьбе Ильюшина ОКБ Микулина разработало двигатель АМ-38 (взлётная мощность 1600 л.с., номинальная – 1500 л.с.), более подходящий для маловысотных штурмовиков, чем высотный АМ-35. Во-вторых, для снижения веса самолёт перепроектировали в одноместный по требованию заказчика (по некоторым данным, это была инициатива самого ОКБ-39). Переделке в одноместный вариант с АМ-38 подвергся первый прототип, получивший новое обозначение **ЦКБ-57** (кабину стрелка заменили обтекателем и дополнительным бензобаком, доработали крыло и стабилизатор). ЦКБ-57 поднялся в воздух 2 октября 1940 г. и показал лучшие ЛТХ, чем ЦКБ-55. Ещё лучше они были у третьего прототипа – **ЦКБ-55П** (пушечный), впервые взлетевшего 29 декабря. На нём для улучшения обзора вперёд двигатель опустили, а сиденье приподняли; бронекорпус усилили, а задний обтекатель фонаря кабины укоротили, поставив заднее бронестекло. Первоначально ЦКБ-55П был вооружён двумя пушками ПТБ-23 (23-мм пушка Я.Г. Таубина и М.Н. Бабурина, она же МП-6), двумя пулеметами ШКАС и мог нести 400 кг бомб (в перегруженном варианте – 600 кг) либо 8 неуправляемых ракет РС-82 и 200 кг бомб. Из-за чрезмерной отдачи МП-6 пришлось заменить серийными 20-мм пушками ШВАК Б.Г. Шпитального и С.В. Владимирова. С ними ЦКБ-55П, который с января 1941 г. стал называться **Ил-2**, успешно прошёл госиспытания в феврале-марте и стал эталоном для серии.

Выпуск Ил-2 начался в марте 1941 г. Поначалу его развернули на заводах №18 в Воронеже, №35 в Смоленске и №381 в Ленинграде, но начавшаяся война

вынудила эвакуировать их соответственно в Куйбышев и Нижний Тагил после выпуска всего 249 машин. (Завод №35, выпустивший всего несколько Ил-2, вошёл в эвакуированный из Москвы завод №1, который тоже начал выпуск Ил-2 в Куйбышеве.)

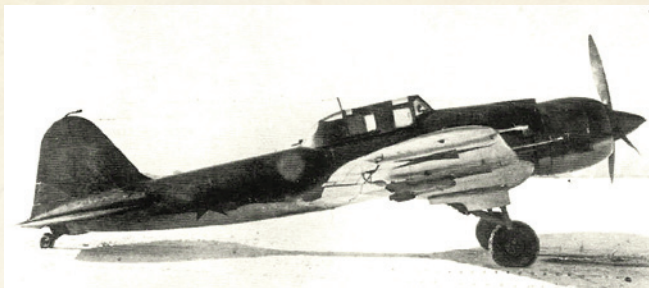
ОКБ сразу же приступило к совершенствованию самолёта. У серийных машин был увеличен запас топлива. Уже в апреле 1941 г. прошёл испытания Ил-2 АМ-38 с 23-мм пушками ВЯ-23 А.А. Волкова и С.А. Ярцева, более современными, чем МП-6; эти пушки тоже ставились на серийные Ил-2. Так как эффективность 20-мм и 23-мм пушек против бронетехники оказалась невысока, в 1941 г. появился вариант Ил-2 с двумя 37-мм пушками ШФК-37 (Ш-37) Б.Г. Шпитального в гондолах под крылом. Госиспытания в сентябре-октябре 1941 г. показали существенное снижение ЛТХ; к тому же Ш-37 при хорошей бронепробиваемости была ненадёжной, а сильная отдача затрудняла прицеливание. Ограничились малой серией таких самолётов.

Для зимней эксплуатации Ил-2 было разработано неубирающееся лыжное шасси; после испытаний в НИИ ВВС (январь 1942 г.) оно было забраковано из-за значительного снижения скорости полёта. ОКБ-39 подготовило убирающееся лыжное шасси, с которым ЛТХ были лучше, но оно в войсках не прижилось (лыжи примерзали к снегу), и в дальнейшем зимой Ил-2 эксплуатировали на колёсах, тщательно укатывая снег.

Предвидя возможные перебои с поставками АМ-38, ильюшинцы разработали вариант с 14-цилиндровым звездообразным двигателем М-82 А.Д. Швецова (взлётная мощность 1650 л.с.) и винтом АВ-5В.



Серийный одноместный Ил-2 в полёте



Опытный Ил-2 с мотором М-82

Бронекорпус обрезали по противопожарной переборке, закрыв двигатель дюралевым капотом типа НАСА. Кроме того, опыт первых месяцев войны показал, что отказ от стрелка был ошибкой – Ил-2 несли большие потери от огня вражеских истребителей. ОКБ-39 пыталось ставить на Ил-2 стреляющие назад пулемёты, огонь из которых вёл лётчик, но в итоге признало: стрелок необходим. И на **Ил-2 М-82** вернули бронированную кабину стрелка, вооружив его 12,7-мм пулемётом УБТ М.Е. Березина; основное вооружение осталось без изменений. Первый Ил-2 М-82 поднялся в воздух 8 сентября 1941 г. и прошёл госиспытания в феврале-марте 1942 г. Одновременно испытывался второй прототип – **Ил-2 М-82ИР**. Серийно этот вариант не строился, т.к. ЛТХ ухудшились, выпуск АМ-38 наладили быстро, а М-82 был нужнее для других самолётов.

В сентябре 1942 г. был разработан **двухместный вариант Ил-2 АМ-38**; здесь задняя кабина располагалась вне бронекорпуса – стрелок был защищён только задней бронеплитой. В конце месяца на госиспытания вышли два Ил-2 с разным оборонительным вооружением (ШКАС или УБТ на полутурельной установке ВУБ-3); в итоге в серию пошёл второй из них. Выпускались также комплекты деталей для переделки одноместных Ил-2 в двухместные. Оборонительное вооружение повысило боевую живучесть Ил-2. (ОКБ также построило опытный Ил-2бис с бронированной задней кабиной и турелью БЛУБ, прошедший испытания в октябре 1942 г.; были также прототипы с турелью МВ-3 (май 1943 г.) и установкой УБШ (1944 г.) с увеличенным сектором обстрела.) В дополнение к 82-мм ракетам РС-82 внедрили более крупнокалиберные



Ил-2 с пушками Ш-37



Серийный двухместный Ил-2 с АМ-38

132-мм РС-132, в т.ч. бронебойные. Ещё с августа 1941 г. велись эксперименты с обратным стартом ракет РС-82 для защиты от атак истребителей.

Летом 1942 г. поднялся в воздух **Ил-2 АМ-38Ф** с двигателем, форсированным до 1700 л.с. и «переваривающим» низкооктановый бензин. Новый двигатель повысил не только скорость и скороподъёмность, но и боевую нагрузку. После устранения «детских болезней» АМ-38Ф поставки в войска начались в январе 1943 г. В ходе серийного производства первоначальный воздушный винт ВИШ-22Т заменили винтом АВ-5Л-124, а затем и АВ-5Л-158 большего диаметра. Чтобы устранить ухудшение продольной устойчивости из-за более задней центровки двухместного Ил-2, в мае 1943 г. стреловидность по передней кромке консолей крыла увеличили на 6° (до 15°). Прототип Ил-2 с новым крылом («крыло со стрелкой») прошёл испытания в сентябре-октябре 1943 г., а серийное производство началось в конце года. Поначалу новые консоли были как деревянной, так и цельнометаллической конструкции, но к лету 1944 г. полностью перешли на металл для снижения веса.

Для повышения живучести с середины 1943 г. внедрили дублированную проводку управления рулём высоты, а для увеличения дальности в конце года на Ил-2 появились 150-литровые подвесные баки. Весной 1944 г. бронекорпус удлиннили, включив в него кабину стрелка, а для строевых Ил-2 разработали накладную броню; цельнометаллический фюзеляж внедрить не удалось, но деревянную хвостовую часть усилили металлическими профилями. Продолжались и работы с наступательным вооружением; в апреле 1943 г. появился двухместный **Ил-2-37** с двумя пушками НС-37 А.Э. Нудельмана и А.С. Суранова. Он имел почти те же проблемы, что и версия с пушками Ш-37, а бомбовая нагрузка снизилась до явно недостаточных 100 кг, поэтому Ил-2-37 тоже выпустили лишь малой серией. Испытывались на Ил-2 и более мощные 45-мм пушки НС-45 (сентябрь 1943 г.) и Ш-45 (октябрь 1943 г.) – с неудовлетворительными результатами.

Ещё 17 июля 1941 г. поднялся в воздух учебный **УИл-2** с двойным управлением, но наладить его производство удалось лишь в 1943 г. Базовый УИл-2 АМ-38 не имел вооружения, но была и версия с двумя



Ил-2 с пушками НС-37

ШКАСами, двумя РС-82 и 200 кг бомб для отработки боевого применения. В 1942 г. по требованию ВВС был создан артиллерийский разведчик-корректировщик **Ил-2КР** с фотоаппаратом АФА-И в задней кабине и более мощной радиостанцией; он также строился серийно. По некоторым данным, в 1944 г. для Авиации ВМФ был подготовлен торпедоносец **Ил-2Т**, вооружённый одной 940-кг торпедой 45-36АН, для чего пушки пришлось снять. Следует упомянуть и одноместный тяжёлый истребитель **Ил-2И**, предназначенный для борьбы с бомбардировщиками; прототип испытывался в июле-августе 1943 г., но запуск в серию сочли нецелесообразным.

Ил-2 стал самым массовым боевым самолётом в истории авиации. За 1941-1945 гг. на четырёх заводах было построено 36479 экземпляров – 11929 на заводе №1, 15215 на заводе №18, 9065 на заводе №30 и 270 на заводе №381.

Ил-10. Самолёт, пришедший на смену Ил-2, изначально был задуман как бронированный тяжёлый истребитель – «наследник» Ил-2И. Машину, носившую обозначение Ил-1, надлежало предъявить на испытания к июлю 1943 г. С.В. Ильюшин, считавший, что фронту нужнее штурмовики, дальновидно предусмотрел возможность превратить Ил-1 в двухместный штурмовик. Самолёт повторял компоновку Ил-2, но был цельнометаллическим, имел крыло меньшей площади со спрятанными в центроплане водяным и масляным радиаторами, иное шасси (основные колёса при уборке назад поворачивались, ложась в крыло



Штурмовик Ил-10



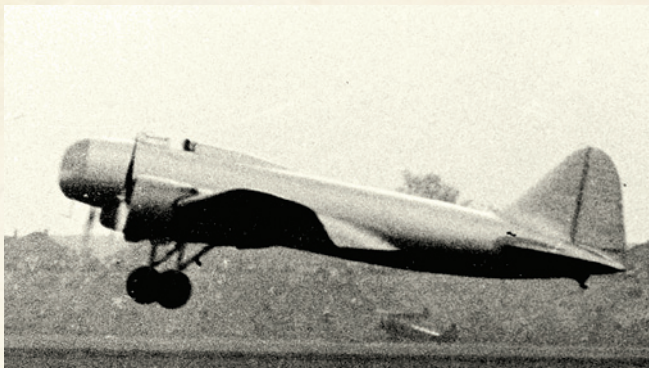
Учебный штурмовик УИл-2

плашмя) и новый 2000-сильный двигатель АМ-42. Прототип одноместного Ил-1 впервые взлетел 19 мая 1944 г. и достиг скорости 580 км/ч, но было ясно, что у этой машины нет перспектив. Предъявлять её на госиспытания не стали и занялись двухместным вариантом – штурмовиком, поначалу тоже называвшимся **Ил-1**. Его наступательное вооружение соответствовало Ил-2 (две ВЯ-23, два ШКАСа и 400-600 кг бомб); количество РС-82 сократили до четырёх. Оборонительное же вооружение было мощнее – пушка Ш-20 в турели ВУ-7 и 10 авиационных гранат АГ-2.

Прототип штурмовика, построенный уже под новым обозначением **Ил-10**, поднялся в воздух 18 апреля 1944 г. в Москве. Уже 13 мая самолёт передали на госиспытания, которые были закончены за две недели с хорошими результатами. На высоте 2800 м Ил-10 разогнался до 551 км/ч – на 150 км/ч быстрее Ил-2, а хорошая маневренность позволяла вести бой с истребителями.

Серийное производство Ил-10 началось в августе 1944 г., но разворачивалось медленно. К маю 1945 г. заводы №1 и №18 успели поставить в войска всего 785 Ил-10, и основной выпуск пришёлся уже на послевоенное время. Серийный Ил-10 отличался от прототипа турелью ВУ-8 с пулемётом УБТ, позже – с пушкой УБ-20. (До 1954 г. на пяти советских заводах построили 4908 Ил-10 и ещё 1200 по лицензии в ЧССР в 1951-1955 г.; большинство вариантов Ил-10 послевоенные и выходят за рамки этой статьи.)

ДБ-3. Создавать бомбардировщики Ильюшин начал ещё до рождения Ил-2. В 1933-1934 г. в ЦКБ завода №39 был разработан скоростной ближний бомбардировщик ББ-2 (он же ЦКБ-26). Это был низкоплан с фюзеляжем овального сечения, высоконагруженным крылом относительно малого удлинения, классическим хвостовым оперением и двумя 14-цилиндровыми звездообразными двигателями Гном-Рон «Мистраль Мажор 14Kdrs» по 780 л.с. на крыле (в СССР их выпускали по лицензии как М-85). Основные опоры шасси убирались назад в мотогондолы, хвостовая была неубирающейся. Пилот сидел в одноместной кабине под фонарём «истребительного» типа, в носовой части



vpk.name

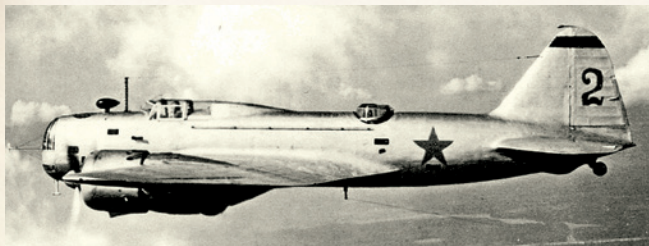
Опытный бомбардировщик ЦКБ-26

располагалась кабина штурмана с огневой точкой. Пока шла постройка самолёта-демонстратора, в качестве скоростного ближнего бомбардировщика ВВС РККА был выбран СБ 2М-100 (АНТ-40); тогда Ильюшин оперативно «переквалифицировал» ЦКБ-26 в дальний бомбардировщик.

ЦКБ-26 смешанной конструкции (с деревянными фюзеляжем и килём и дюралевыми крылом и стабилизатором) впервые поднялся в воздух летом 1935 г. В марте 1936 г. построили уже полноценный прототип бомбардировщика – **ЦКБ-30** с цельнометаллическим планером, удлинённой носовой частью и экипажем из трёх человек (пилот, штурман и стрелок). Боевая нагрузка составляла 1000 кг бомб в фюзеляже, а в перегрузочном варианте – рекордные по тем временам 2500 кг на внутренней и внешней подвеске. Оборонительное вооружение состояло из трёх пулемётов ШКАС (в носу, на верхней турели и нижней люковой установке).

ЦКБ-30 успешно прошёл испытания в августе 1936 г. и был принят на вооружение под обозначением **ДБ-3 2М-85**. Производство развернули на заводах №18 и №39, находившихся тогда соответственно в Воронеже и Москве. На госиспытаниях (май-октябрь 1937 г.) ДБ-3 показал некоторое снижение ЛТХ по сравнению с прототипом, но они были выше, чем у немецких бомбардировщиков Юнкерс Ju 86D и Хейнкель He 111B. Максимальная скорость составляла 352 км/ч, дальность с 500 кг бомб – 5000 км, а с 1500 кг – 930 км.

В 1938 г. бомбардировщик оснастили 950-сильными двигателями М-86; с ними самолёт стал называться **ДБ-3 2М-86 (ДБ-3А)**. Следом в том же году появился **ДБ-3 2М-87А (ДБ-3Б)** с двигателями М-87Б той



war-book.ru

Серийный ДБ-3Б с моторами М-87Б



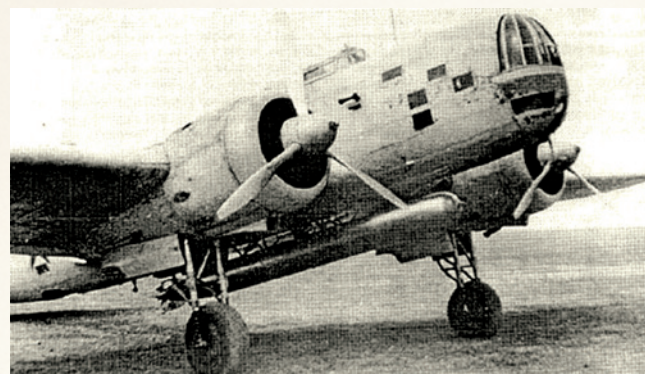
news.myseldon.com

ЦКБ-30 как рекордный самолёт «Москва»

же мощности и новыми винтами изменяемого шага ВИШ-3, имевший улучшенные ЛТХ (скорость возросла до 428-436 км/ч). Также в 1938 г. к выпуску ДБ-3 подключился третий завод – №126 в Комсомольске-на-Амуре. Заключительные серии бомбардировщика выпускались в конце 1940/начале 1941 г. уже в варианте **ДБ-3 2М-88** (под руководством С.К. Туманского мощность двигателя М-88 довели до 1100 л.с.).

По заказу ВМФ в 1937 г. был разработан торпедоносец **ДБ-3Т (ЦКБ-53)**, вооружённый одной торпедой 45-36АН или 45-36АВ на внешней подвеске. Он строился малой серией на базе ДБ-3А/ДБ-3Б в 1938 г. В том же году появился поплавковый торпедоносец **ДБ-3ТП (ЦКБ-51)**, но из-за сниженных ЛТХ и затруднённой эксплуатации на воде он остался прототипом. Также в 1938 г. построили и испытали два прототипа самолёта сопровождения ЦКБ-54 на базе ДБ-3 для прикрытия групп бомбардировщиков; они отличались двигателями и вооружением. ЦКБ-54 в серию не пошёл, т.к. оказался медленнее, чем сопровождаемые бомбардировщики. В том же году ДБ-3 испытали (неудачно) в роли пикирующего бомбардировщика. Пытались приспособить его и для перевозки личного состава в подвесной кабине конструкции А.И. Привалова (**ДБ-3К**), и для буксировки десантных планеров.

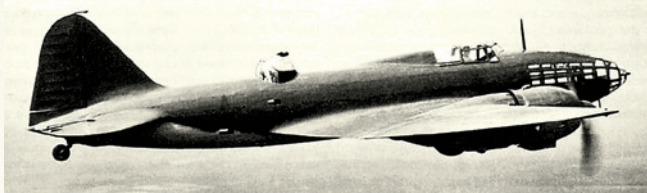
Всего за 1937-1941 гг. было выпущено 1528 ДБ-3 – 771 на заводе №18, 477 на заводе №39 (в т.ч. 97 ДБ-3Т) и 280 на заводе №126.



airwar.ru

Торпедоносец ДБ-3Т

airwar.ru



Бомбардировщик ДБ-3Ф (Ил-4)

ДБ-3Ф (Ил-4). Продолжая совершенствование бомбардировщика, всё в том же 1938 г. ОКБ разработало вариант **ДБ-3Ф** (ЦКБ-30Ф). Букву Ф расшифровывают как «форсированный», либо как «фонарь» (штурманской кабины) – самолёт отличался от серийного ДБ-3 удлинённой носовой частью параболической формы, снизившей лобовое сопротивление. Кроме того, увеличили площадь крыла и упростили его конструкцию, заменив трубчатые лонжероны обычными; доработали шасси и топливную систему, сократив число баков. Приплюснутую верхнюю турель СУ и люковую установку ЛУ заменили сферической турелью МВ-3 и установкой МВ-2.

Прототип ДБ-3Ф с двигателями М-87Б совершил первый полёт 21 мая 1939 г., а 31 августа поступил на госиспытания, на которых показал хорошие результаты. Максимальная скорость составляла 445 км/ч, дальность с нормальной бомбовой нагрузкой 1000 кг – 3500 км. Самолёт был рекомендован в серию; первыми его выпуск начали в 1940 г. заводы №18 и №39. Первый серийный вариант ДБ-3Ф оснащался только что созданными двигателями М-88; в конце 1940 г. их заменили более надёжными М-88Б той же мощности. После смены обозначения в январе 1941 г. базовый вариант стал называться **Ил-4 2М-88Б**. Впрочем, был и переходный вариант со старыми двигателями – **ДБ-3М (Ил-4 2М-87)**.

ОКБ Ильюшина экспериментировало и с другими двигателями: были опытные ДБ-3Ф с 1500-сильными М-81 А.Д. Швецова (первый полёт 30 марта 1940 г.), с 1300-сильными М-89 С.К. Туманского (начало 1941 г.), с 1330-сильными М-82 (февраль 1942 г.), со впрысковыми М-82НВ (весна 1943 г.), с 1600-сильными М-90. В 1943 г. была выпущена малая серия Ил-4 с двигателями М-88Ф, форсированными до 1250 л.с.

В 1940 г. для АВМФ был разработан торпедоносец **ДБ-3ФТ** (с 1941 г. – **Ил-4Т**), способный нести одну торпеду или морскую мину. Подобно предшественнику, в том же 1940 г. провели эксперименты по применению ДБ-3Ф в роли пикировщика. Самолёт выдержал перегрузки, но был забракован из-за плохого обзора, затруднявшего прицельное бомбометание, и уязвимости от зенитного огня при выходе из пике на высоте 1500 м. Были и эксперименты с 203-мм неуправляемыми ракетами РС-203, подвешенными под крылом.



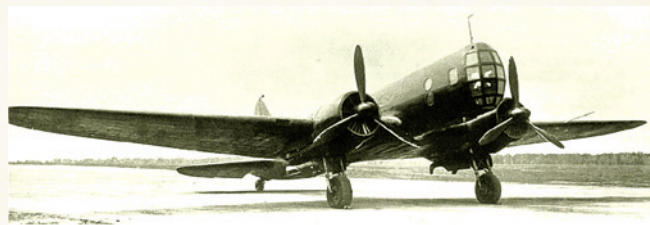
Торпедоносец Ил-4Т

Ещё в 1939 г. ОКБ-39 получило приказ разработать вариант с деревянным фюзеляжем (!), получивший обозначение **ДБ-3ФД** (ЦКБ-30ФД). Летом 1941 г. построили пробную серию из пяти машин для войсковых испытаний, но дальше этого дело не пошло.

В 1941 г. на Ил-4 приспособили подвесные десантные кабины конструкции А.С. Москалёва на 10, 12 и 16 человек. Они применялись для заброски диверсантов в тыл врага.

В 1941 г. выпуск Ил-4 начал завод №126, ставший на время его единственным производителем; в 1942-1943 г. подключился завод №23 в московском районе Фили. В 1942 г. экипаж Ил-4 увеличили до четырёх человек, посадив второго стрелка на нижний пулемёт. Чтобы компенсировать сдвиг центровки назад и вызванное этим ухудшение продольной устойчивости, на Ил-4 стали ставить новые консоли крыла с увеличенной стреловидностью по передней кромке. Они имели смешанную конструкцию (металлический лонжерон, деревянные нервюры и фанерную обшивку) и увеличенные закрылки. Заодно увеличили дальность полёта за счёт дополнительных баков; устойчивость и управляемость также улучшились. С весны 1942 г. турель МВ-3 заменили турелью УТК-1 с пулемётом УБТ. Некоторые Ил-4 оснащались автопилотом АВП-12.

В марте 1943 г. на испытания вышел высотный разведчик-бомбардировщик **Ил-4ТК** с двигателями М-88ТК (М-88Б с турбокомпрессором ТК-3 конструкции ЦИАМ). Сокращённый до двух человек экипаж размещался в гермокабине с тупой носовой частью без выступающего фонаря (пилот сидел впереди штурмана); оборонительного вооружения не было. В ходе испытаний, длившихся до мая 1943 г., Ил-4ТК достиг высоты 9300 м вместо расчётных 11000 м. В итоге работы над ним прекратили.



Опытный высотный разведчик-бомбардировщик Ил-4ТК

airwar.ru

airpages.ru



iaas.ru

Боевой вылет группы Ил-2

Всего за 1940-1946 гг. было выпущено 5417 самолётов Ил-4 – 1136 на заводе №18, 367 на заводе №23, 1111 на заводе №39, 2799 на заводе №126 и последние 4 на заводе №166 в Омске.

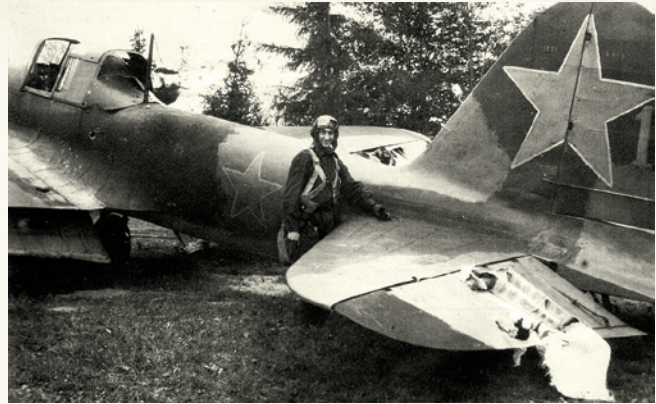
«Илы» в бою. Расскажем о некоторых эпизодах боевой работы самолётов Ильюшина в Великой Отечественной войне.

К моменту нападения Германии на СССР ВВС РККА получили всего сотню Ил-2. Впервые Ил-2 вступили в бой 28 июня 1941 г., когда самолёты 4-го ШАП штурмовали колонны немецкой пехоты и танков под Бобруйском. В начале войны Ил-2 действовали без истребительного прикрытия, неся огромные потери из-за отсутствия оборонительного вооружения, тактических ошибок и неопытности пилотов; из примерно 1500 Ил-2, поставленных в части ВВС до 31 декабря 1941 г., было потеряно 1100.

Во время Битвы за Москву (октябрь 1941 г. – февраль 1942 г.) до 90% советской штурмовой авиации было сосредоточено на одном участке фронта. Причина была в том, что почти все полки понесли тяжёлые потери, сжавшись до размера эскадрильи. Наиболее эффективно сражались под Москвой 65-й ШАП и 215-й ШАП; последний всего за один день уничтожил 80 танков и 180 автомашин. Ранее 215-й ШАП участвовал в боях под Брянском и Смоленском. Впоследствии он стал первым штурмовым полком, получившим звание гвардейского – 6-м ГвШАП.

В начале войны проявились «детские болезни» самолёта (капризные пушки ШВАК, малый запас топлива, недостаточно прочное шасси и т.д.). Однако Ил-2 быстро проявил себя как эффективная боевая машина, и наращиванию его выпуска придавалось большое значение. С этим вначале тоже были проблемы, связанные с эвакуацией заводов; знаменитая фраза из телеграммы И.В. Сталина «Ил-2 нужны нашей армии как воздух, как хлеб» стала лозунгом авиапрома.

В январе-феврале 1942 г., когда Красная армия окружила немецкий 2-й армейский корпус под



vestidosaf.ru

Ил-2 с повреждениями после боевого вылета

Демянском, Ил-2 использовались как истребители против транспортных самолётов Юнкерс Ju 52/3м, снабжавших немцев в «Демянском котле». Позже, во время Сталинградской битвы (17 июля 1942 г. – 2 февраля 1943 г.), в которой участвовали 206-я, 226-я, 228-я и 291-я ШАД, Ил-2 боролись в т.ч. с «транспортниками», задействованными для снабжения окружённой в ноябре 1942 г. группировки маршала Паулюса.

Весной и летом 1942 г. Ил-2 широко применялись в попытках сдержать немецкое наступление в Крыму и южной Украине. Летом 1942 г. их пытались применять как лёгкие бомбардировщики со сбросом бомб в горизонтальном полёте с высоты 1500-2000 м. Эта практика длилась недолго; вскоре вернулись к действиям с бреющего полёта. В июле-августе 1942 г. 228-я ШАД, воевавшая под Сталинградом, стала применять Ил-2 как пикирующие бомбардировщики; с пикирования под углом около 10° удалось добиться более точного сброса бомб, чем с горизонтального полёта.

18 сентября 1942 г. Ил-2 688-го ШАП впервые с начала войны выполнили под Сталинградом постановку дымовой завесы с самолёта на поле боя, используя приборы УХАП-250. Также с сентября 1942 г. штурмовики Ил-2 на Сталинградском фронте начали вылетать на боевые задания в сумерках и ночью. Там же они впервые применялись как перехватчики для борьбы с бомбардировщиками.

30 октября 1942 г. приняли боевое крещение двухместные Ил-2. По мере появления на фронте испытывалось новое вооружение. Так, 28 ноября 1941 г. лётчики 312-го ШАП впервые применили очень эффективные бронебойные ракеты РБС-82, РБС-132 и осколочно-фугасные РОФС-132; к сожалению, наладить их массовое производство смогли лишь в середине войны. В декабре 1942 г. 688-м ШАП провёл войсковые испытания Ил-2 с пушками Ш-37, а с января 1943 г. такие самолёты участвовали в Сталинградской битве. Летом того же года в тяжёлых боях на Курской

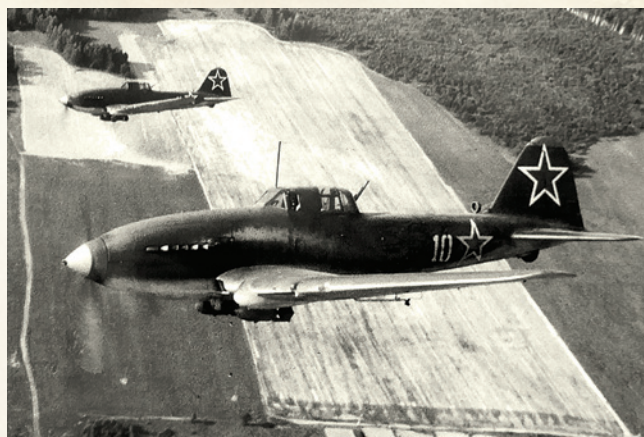
дуге прошёл войсковые испытания Ил-2 с пушками ИС-37 и начали применяться противотанковые бомбы ПТАБ-2,5-1,5. Первыми их применили экипажи 299-й ШАД в первый день Курской битвы, 5 июля 1943 г. Но эффективность ПТАБ была невелика, а в боях на Кубани (весной и в конце лета/начале осени 1943 г.) полки на Ил-2 вновь несли тяжёлые потери от вражеских истребителей. Также крупные потери были при поддержке с воздуха советского десанта на Керченском полуострове (с ноября 1943 г. по март 1944 г.).

Если в начале войны штурмовики действовали в основном парами или группами по 4-6 машин, то с 1943 г. они стали наносить массированные удары группами по 20-30 и даже до 50 самолётов. При этом Ил-2 не только действовали над передним краем и в ближнем тылу противника, но и совершали дальние рейды на глубину до 250 км. В числе их целей были немецкие бронепоезда (в 1943 г. – на Украинском фронте, в 1944 г. – в Белоруссии и Прибалтике); охотились и за обычными железнодорожными эшелонами, осуществлявшими подвоз войск на фронт.

Иногда Ил-2 использовался как... транспортный самолёт. Например, зимой 1943 г. Илы 230-й ШАД несли под крылом по два контейнера с различными припасами для снабжения десанта, высаженного на «Малой Земле», и сбрасывали их с малой высоты.

На заключительном этапе войны Ил-2 применялись в т.ч. в Яссо-Кишиневской, Севастопольской, Выборгской и Белорусской наступательных операциях 1944 г., Висло-Одерской, Кёнигсбергской и Берлинской операциях 1945 г. При ликвидации очагов сопротивления в Будапеште лётчики 715-го ШАП снимали со своих машин пулемёты и летали без стрелка, чтобы брать побольше бомб. В ходе Берлинской операции был эпизод, когда Ил-2 приземлились на занятый врагом аэродром Темпельхоф и стрелки обстреляли из пулемётов аэродромные постройки, где засели упорно оборонявшиеся немцы. Последний боевой вылет над Европой выполнили Ил-2 90-го ШАП 11 мая 1945 г. во время боёв за Прагу.

Широко применялся Ил-2 и в морской авиации. Первые эскадрильи АВМФ, летавшие на Ил-2, появились на Балтийском и Черноморском флотах в июле-августе 1941 г. Позже штурмовые авиаполки и дивизии были сформированы также на Северном и Тихоокеанском флотах. Штурмовики не только утюжили береговые базы противника и подавляли его ПВО, открывая дорогу бомбардировщикам, но и атаковали вражеские корабли и суда. При этом весьма успешно применялась тактика топмачтового бомбометания с высоты 20-30 м. Из примерно 27000 боевых вылетов, совершённых «морскими» Ил-2 в годы войны, половина пришлась на атаки надводных целей; на счету одного только 46-го ШАП ВВС СФ более 100 потопленных судов противника.



letsypphotos.ru

Пара Ил-10 на боевом задании

Под конец войны в некоторых полках на Ил-2 воевали польские, чехословацкие и югославские лётчики. После войны их самолёты были переданы ВВС этих стран.

На Ил-2 сражались 113 Героев Советского Союза (*) и 26 Дважды Героев Советского Союза (**). Из них в первую десятку по числу боевых вылетов входят Т.Я. Бегельдинов** (305), И.А. Воробьёв** (более 300), А.Е. Мазуренко** (около 300), В.А. Алексенко** (292), А.И. Кадомцев* (более 280), Н.В. Челноков** (270), В.М. Голубев** (257), Г.М. Паршин** (253), М.Г. Гареев** (около 250) и Г.Ф. Сивков** (247).

Штурмовикам Ил-10 повоевать в Великой Отечественной почти не довелось. К маю 1945 г. на них переучились 11 полков, но большинство их не успело попасть на фронт; в боевых действиях против немцев участвовали всего три полка. Наиболее активно воевал 571-й ШАП, прибывший на аэродром Щигловице (юг Польши) 9 апреля 1945 г. Боевую работу он начал 15 апреля, нанося удары по немецким войскам в Моравско-Силезском крае Чехии (на границе с Польшей). Группы из 8-15 Ил-10 действовали под прикрытием истребителей Як-3 и Як-9, применяя в основном малокалиберные бомбы (фугасные ФАБ-50 и осколочные АО-25), средняя бомбовая нагрузка на один самолёто-вылет составила всего 224 кг. В течение первого дня полк выполнил 73 самолёто-вылета. Самым насыщенным выдался день 30 апреля – 571-й ШАП при поддержке истребителей Ла-5 из 181-го ИАП выполнил 115 самолёто-вылетов, атакуя цели в Моравско-Силезском крае с целеуказанием от наземной станции наведения. Последняя группа из 12 Ил-10 была перенацелена на железнодорожный мост через Одру юго-западнее Грушова и уничтожила его бомбами ФАБ-100. Помимо боевых потерь от немецкой ПВО, Ил-10 страдали от многочисленных отказов матчасти (особенно страдали двигатели, лишённые пылевых фильтров). В последний день боевой работы полка, 8 мая, вышли из строя двигатели сразу у восьми машин, причём три Ил-10 в результате были разбиты при вынужденной



**Готовится подвеска мины АМГ-1 на ДБ-3Б
ВВС Балтфлота**

посадке. Чтобы обеспечить выполнение полком боевой задачи, наиболее опытным лётчикам пришлось сделать по пять вылетов. Осмотр остальных самолётов показал, что и у них двигатели дышат на ладан из-за абразивного износа, и штурмовики встали на прикол.

108-й ГвШАП, перелетевший на аэродром Шпроттау в Силезии (ныне – Шпротава, Польша), воевал на Берлинском направлении с 16 по 30 апреля 1945 г., после чего исправных самолётов в полку не осталось. В числе уничтоженной и повреждённой им немецкой техники был и бронепоезд. Боевые потери полка составили три Ил-10 (от огня ПВО), небоювые – четыре штурмовика. 19 апреля самолёты 108-го полка по ошибке атаковали свои войска на марше в районе Шорбуса; к счастью, обошлось без жертв. А 118-й ГвШАП и вовсе воевал на «десятках»... один день! Полк прибыл в Шяуляй (Литва) 19 апреля 1945 г. и более двух недель проходил подготовку. 8 мая (единственный день боевой работы) он наносил удары по войскам противника в районе Кандавы, выполнив 60 боевых вылетов. Работали без истребительного прикрытия, считая, что скорость и маневренность Ил-10 обеспечат защиту в случае атаки немецких истребителей. Расчёт оправдался лишь частично – один Ил-10 был сбит истребителями, ещё два – огнём зенитной артиллерии, но и экипаж ст. л-та П.М. Однобокова, будучи атакован двумя Fw 190, сумел сбить обоих.

Ил-10 участвовали и в Советско-японской войне (8 августа – 2 сентября 1945 г.). В первый день войны 26-й ШАП ВВС Тихоокеанского флота (единственный дальневосточный полк, успевший переучиться на Ил-10) под прикрытием истребителей Як-9 выполнил два налёта на корейский порт Расин, атакуя японские корабли и транспорты. Бомбометанием с пикирования подавляли зенитную артиллерию (корабельную и береговую), затем по транспортам, стоявшим на рейде, отбомбилась топмачтовым способом другая группа Ил-10. Экипажи заявили о потоплении трёх транс-

портов. Далее полк действовал только над сушей; например, 17 августа он разбомбил узловую станцию Сейсин и железнодорожный тоннель к северу от неё.

В отличие от штурмовиков, ДБ-3 получил боевое крещение ещё в 1939 г., причём сразу в двух конфликтах. Во время Японо-китайской войны 1937-1945 г. ДБ-3, управляемые в т.ч. советскими добровольцами, базировались в г. Чэнду (центральный Китай), действуя против японских оккупантов. А в Советско-финской войне 1939-1940 г. применялись ДБ-3 ВВС РККА и торпедоносцы ДБ-3Т.

К 22 июня 1941 г. дальние бомбардировочные авиаполки в западных военных округах СССР имели на вооружении 1122 ДБ-3 и Ил-4 – 84 % парка тяжёлых бомбардировщиков ВВС РККА на тот момент. Первым вступил в бой 207-й ДБАП на Ил-4. Полки, воевавшие в приграничье, несли большие потери, поскольку ДБ-3, предназначенные для ударов по площадным целям в тылу, выполняли несвойственные им задачи штурмовки немецких войсковых колонн с малой высоты и летали без истребительского прикрытия. Так, 26 июня 1941 г. из боя не вернулись сразу 43 Ил-4. Пилот одного из них, капитан Н.Ф. Гастелло, совершил на подбитом самолёте огненный таран механизированной колонны врага и был посмертно удостоен звания Герой Советского Союза.

С целью сокращения боевых потерь дальних бомбардировщиков директива Ставки ВГК от 3 июля 1941 г. предписывала перейти на ночные действия и бомбометание с больших высот, но зачастую ДБ-3 и Ил-4 продолжали действовать как фронтовые бомбардировщики. Так, в июле 1941 г. они бомбили переправы через Днепр, участвовали в Смоленской битве (10 июля – 7 августа) и контрударах Западного фронта. Зимой 1941 г. полки на ДБ-3 сражались в Битве за Москву; 751-й БАП наносил удары по немецким войскам в районе Малоярославца, Ржева, Вязьмы и Ярцево. Впрочем, выполнялись и рейды по тылам противника – например, 22 июня Ил-4 бомбили скопление немецких танков под Варшавой. В основном применялись бомбы ФАБ-100, реже – ФАБ-250 и ФАБ-500.

5 марта 1942 г. из состава ВВС была выделена Авиация дальнего действия (АДД), подчинённая непосредственно Ставке ВГК; из её первоначальных восьми бомбардировочных дивизий пять летали на Ил-4. Впрочем, в ВВС остались несколько полков на таких машинах в составе 5-й воздушной армии, а также разведывательные авиаполки.

Летом 1942 г. части АДД сражались с наступающими войсками противника; например, в Сталинградской битве участвовало около 480 Ил-4. Вскоре после этой битвы, 26 марта 1943 г., семь полков АДД, воевавших на Ил-4, получили звание гвардейских. Также в июле 1942 г. начались налёты на Кёнигсберг и Данциг, а затем и на Берлин, Будапешт, Бухарест.

Такие вылеты длились до 12 часов и изматывали лётчиков, ведь большинство Ил-4 не имели автопилота, а из-за малого запаса устойчивости самолёт требовал постоянной коррекции по крену и тангажу. Поэтому чаще Ил-4 наносили ночные удары по объектам, расположенным в тактической полосе, в т.ч. железнодорожным узлам, портам и аэродромам.

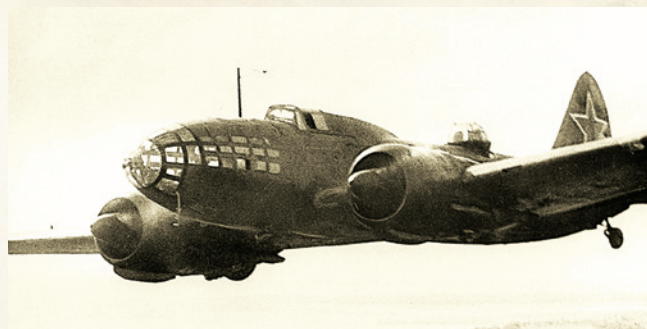
В 1943 г. Ил-4 привлекались ко всем крупным войсковым операциям (в частности, они составляли большинство из 740 самолётов АДД, задействованных в Курской битве). В июле-сентябре 1943 г. Ил-4 участвовали в прорыве блокады Ленинграда.

Помимо бомбометания, Ил-4 летали на разведку целей, а также (в 1943-1944 г.) на снабжение партизанских отрядов в глубоком тылу противника, хоть и в меньшей степени, чем Ли-2 и Дуглас С-47. Для десантирования людей и грузов под центропланом крепилась платформа с грузом (вплоть до 45-мм противотанковых пушек) или десантная кабина, либо подвешивались три парашютных контейнера УДП-500 с 500 кг груза каждый.

В 1944 г. интенсивность применения Ил-4 возросла; АДД совершала массированные налёты на города Финляндии (до заключения перемирия 4 сентября), на цели в Крыму и нефтепромыслы в Румынии. В июне самолёты АДД приняли участие в Белорусской наступательной операции. 8 декабря 1944 г. АДД была преобразована в 18-ю воздушную армию, которая вновь вошла в состав ВВС.

В Берлинской операции участвовали около 500 дальних бомбардировщиков. А 7 апреля 1945 г. удары по Кёнигсбергу нанесли 516 самолётов 18-й ВА.

Не менее активно применялись ДБ-3 и Ил-4 в АВМФ. Первые боевые вылеты морских Ил-4 в Великой Отечественной войне выполнил 2-й минноторпедный авиаполк авиации Черноморского флота 25 июня 1941 г., нанеся бомбовый удар по румынскому порту Констанца. С 10 июля по 30 сентября 1941 г. Ил-4 Балтийского и Черноморского флотов наносили удары по Кёнигсбергу, Данцигу, Хельсинки, Варшаве, Бухаресту и Констанце. А в ночь на 8 августа 1941 г. состоялся знаменитый налёт пяти Ил-4Т только что перевооружённого 1-го МТАП Балтфлота на Берлин; ущерб от него был невелик, но психологический эффект – огромен. Целый год 1-й МТАП наносил в основном бомбовые удары, потопив за лето 1941 г. 17 судов и кораблей; первая торпедная атака состоялась только в середине 1942 г. А в 1943 г. полк в 93 торпедных атаках потопил 43 немецких судна. Северный флот начал получать Ил-4Т в сентябре 1941 г. Поначалу они бомбили береговые цели, но 29 июля 1942 г. 2-й ГвСАП открыл счёт и судам, потопив немецкий транспорт в Порсангер-фьорде (Норвегия).



twitter.com

Бомбардировщик Ил-4 на боевом задании

Помимо бомбовых ударов и торпедных атак, Ил-4Т выполняли минные постановки; применялись как советские мины МАВ, АМГ-1, АМД-500 и АМД-1000, так и английские А.Мк I/IV/V. Первым начал это делать Балтийский флот – уже 28 июня 1941 г. ДБ-3Т 1-го ГвМТАП поставили первые мины в финских шхерах. Минировали и устье Западной Двины, и Финский залив, и Таллинскую бухту. За пять лет войны самолёты Балтфлота (Ил-4Т и Дуглас А-20G) поставили 938 мин, на которых подорвались порядка 15 немецких и финских судов.

Черноморский флот включился 30 июня 1941 г., когда четыре ДБ-3Т 2-го МТАП поставили мины у Тульчи (Румыния). Весной 1943 г. они сыграли важную роль в блокировании 17-й армии вермахта на Таманском полуострове. Всего за 1941-44 г. 2-й МТАП и 5-й ГвМТАП ВВС ЧФ выставили 700 мин на Чёрном море, Днепре и Буге, на которых подорвались до 29 судов и кораблей, а также... два самолёта (тральщик Юнкерс Ju 52/3m g4e/MS и летающая лодка Блом унд Фосс BV 138С-1). Северный флот подключился значительно позже, в 1942 г., и поставил 111 мин, на которых погиб минимум один корабль врага.

Последние боевые вылеты Ил-4 выполнили в ходе Советско-японской войны. Начиная с 8 августа 1945 г., Ил-4Т 4-го МТАП Тихоокеанского флота выполнили 157 боевых вылетов на бомбометание и сброс торпед; в отсутствие противодействия японской авиации летали и ночью, и днём. В частности, бомбили корейский порт Расин, а также Чаньчунь и Харбин в Маньчжурии; кроме того, торпедными атаками потопили 15 японских судов.

40 лётчиков бомбардировочной авиации, воевавшие на ДБ-3 и Ил-4, стали Героями Советского Союза, четверо – Дважды Героями Советского Союза (**). Из них в первую десятку по числу боевых вылетов входят А.П. Рубцов (886), В.Н. Осипов** (420), А.Д. Гаранин, С.И. Кретов** (по 400), Ф.К. Парашенко (388), А.Н. Прокудин (364), Д.В. Чумаченко (326), А.И. Молодчий** (311), В.В. Решетников (307) и В.И. Борисов (302). Кроме того, В.В. Сенько (430 боевых вылетов) стал единственным штурманом Дальней авиации, удостоенным звания Дважды Героя Советского Союза.

Дважды Герои Советского Союза Авиации дальнего действия

Андрей Анатольевич Симонов

В годы Великой Отечественной войны многие лётчики и штурманы Авиации дальнего действия, летавшие на бомбардировщиках Ил-4, были удостоены высшей степени отличия – звания Героя Советского Союза. В этой статье рассказано о шести Героях из АДД, награждённых двумя медалями «Золотая Звезда».



Александр Игнатьевич Молодчий,
1968 год

Александр Игнатьевич Молодчий родился 27 июня 1920 года в Луганске. В 15 лет окончил 7 классов школы и городской аэроклуб, после чего два года работал в нём начальником авиамодельной мастерской и планеристом-инструктором.

В декабре 1937 года поступил в Ворошиловградскую военную авиационную школу лётчиков и в ноябре 1938 года успешно окончил её. Однако младшего лейтенанта А.И. Молодчего оставили в авиашколе переучиваться на скоростной бомбардировщик СБ. Только через год он получил назначение в 51-й скоростной бомбардировочный авиаполк в Курск. Летом 1940 года его перевели в Орёл, в 100-й дальнебомбардировочный авиаполк. Там он вырос до командира звена.

Начало Великой Отечественной войны застало Александра Игнатьевича в должности заместителя командира авиаэскадрильи 420-го дальнебомбар-

дировочного авиационного полка, проходившего формирование в Воронеже и Монино. Полк должен был летать на новом типе бомбардировщика – Ер-2. А.И. Молодчий одним из первых в советских ВВС освоил этот самолёт.

В ночь на 11 августа 1941 года он должен был участвовать во втором налёте на Берлин. Однако при взлёте с аэродрома Пушкин под Ленинградом его перегруженный Ер-2 не смог оторваться от земли и снёс шасси о дренаж на краю аэродрома. К счастью, экипаж не пострадал. В августе 1941 года полк перебазировался на аэродром Раменское и приступил к боевой работе. Лётчики принимали участие в отражении немецкого наступления на Москву. Экипаж Александра Игнатьевича производил налёты на вражеские колонны на участке Вязьма – Гжатск, бомбил тылы противника (в Пскове, Витебске, Новгороде и Рославле).

20 октября 1941 года за выполнение 13 боевых вылетов (из них 7 – ночью) старший лейтенант А.И. Молодчий был представлен к званию Героя Советского Союза. Всего через два дня был подписан Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении ему высшего звания страны. «В двадцать один год! Случай уникальный для дальней авиации. Впрочем, опыт и профессиональное мастерство – это ведь категории качественные, а не количественные», – отмечал позже Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В.В. Решетников.

В декабре 1941 года 420-й дальнебомбардировочный авиаполк, понёсший большие потери, был обращён на формирование нового полка – 748-го, который в августе 1942 года стал 2-м гвардейским авиационным полком дальнего действия. В этом полку А.И. Молодчий воевал до июня 1944 года, стал командиром авиаэскадрильи, участвовал в Ржевско-Сычёвской и Великолукской операциях, Сталинградской и Курской битвах, Орловской и Смоленско-Рославльской операциях.

Когда 26 августа 1942 года в исключительно сложных метеоусловиях, при мощном противодействии зениток, Александр Игнатьевич на Ил-4 пробился к центру Берлина и сбросил бомбы, то от избытка чувств, нарушая режим радиомолчания и имея малый шанс



Александр Игнатьевич Молодчий,
1942 год

вернуться с задания, он приказал стрелку-радисту Л.И. Панфилову передать радиограмму: «Москва. Кремль. Товарищу Сталину. Находимся над Берлином. Задание выполнили».

2 октября 1942 года за выполнение 145 боевых вылетов (из них 131 – ночью) гвардии капитан А.И. Молодчий был представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда». Соответствующий Указ вышел 31 декабря 1942 года. В этот же день звание Героя Советского Союза присвоили Сергею Ивановичу Куликову, который в 1941–1943 годах летал на боевые задания вместе с Александром Игнатьевичем.

5 января 1943 года в Кремле А.И. Молодчему и С.И. Куликову были вручены Золотые Звёзды. Александр Игнатьевич стал первым за войну дважды Героем Советского Союза, который был награждён второй медалью «Золотая Звезда» прижизненно. Ранее дважды Героями Советского Союза стали подполковник С.П. Супрун (22 июля 1941 года) и гвардии подполковник Б.Ф. Сафонов (14 июня 1942 года), но они были награждены второй Золотой Звездой уже посмертно.

Экипаж А.И. Молодчего ещё с 1941 года проводил воздушные разведки, лидировал группы бомбардировщиков, сбрасывал осветительные бомбы, то есть проводил самую сложную боевую работу. В апреле 1943 года экипаж в составе лётчика А.И. Молодчего и штурмана В.Я. Овчаренко совершил два боевых вылета на город-крепость Кёнигсберг (ныне Калининград). Вот как об этом в своей книге «Авиация дальнего действия»

вспоминал командующий Авиацией дальнего действия Главный маршал авиации А.Е. Голованов:

«Экипаж Молодчего глубокой ночью достиг цели, отбомбился и развернулся домой. Вскоре отказал правый двигатель. Экипаж сообщил об этом на командный пункт. Вслед за тем разрядился бортовой аккумулятор, и связь с самолётом прекратилась. На самолёте оказались выключенными все огни. Для того чтобы удержать бомбардировщик на высоте, мощности одного мотора не хватало, самолёт стал медленно снижаться. Командир приказал выбросить из самолёта всё, что только возможно, но радисту удалось сбросить лишь кислородный баллон. Все свои силы и умение экипаж сосредоточил на том, чтобы дотянуть до линии фронта, не попасть в плен к немцам. На высоте 600 метров, когда по расчёту времени бомбардировщик находился уже над своей территорией, Молодчий предложил экипажу покинуть самолёт. Штурман и стрелок-радист отказались оставить своего командира. Отказал второй мотор. Молодчий, чтобы спасти машину, принял смелое решение: ночью, вне видимости земли произвести посадку прямо по курсу по приборам. Он вторично предложил членам своего экипажа покинуть самолёт.

– Мы с вами! – в один голос ответили они. Штурман Овчаренко стал громко отсчитывать высоту по прибору:

– Двести... Сто... Пятьдесят метров... Ноль!

К счастью (как известно, оно иногда сопутствует лётчикам), высота, показываемая высотомером, почти совпала с истинной. Молодчий резко взял штурвал на себя, и самолёт, как бы ожидавший этого движения, заскользил по земле, прополз на брюхе метров тридцать и остановился. Состояние, вернее, чувства экипажа после завершения такого столь благополучного приземления (именно



Александр Игнатьевич
Молодчий,
январь 1943 года

после, ибо до этого пережить было некогда) описать невозможно. Понять это может лишь авиатор, в особенности лётчик... Слева, метрах в двадцати от самолёта, едва виднелись контуры леса. Когда через час рассвело, оказалось, что впереди и позади самолёта – заборы, справа – деревня, а слева – лес. Так опять благополучно закончился полёт экипажа Молодчего».



**Александр Игнатьевич Молодчий и
Василий Васильевич Сенько,
1945 год**

С осени 1943 года Александр Игнатьевич летал на бомбардировщике Ил-4 «Олег Кошевой», подаренном ему комсомольцами родного Луганска, с экипажем в составе: штурман гвардии капитан П.Г. Матосов, стрелок-радист гвардии старшина Г.П. Ткаченко и воздушный стрелок гвардии старшина А.И. Васильев (штурман С.И. Куликов весной 1943 года был отозван в Москву на должность старшего штурмана-инспектора АДД).

3 ноября 1943 года за выполнение 265 боевых вылетов (из них 241 – ночью) А.И. Молодчий был представлен к награждению третьей медалью «Золотая Звезда», однако представление не было реализовано. Через полгода – 13 мая 1944 года за выполнение 274 боевых вылетов (из них 250 – ночью) он вновь был представлен к награждению третьей медалью «Золотая Звезда». Александр Игнатьевич должен был стать первым в стране трижды Героем Советского Союза. Но в итоге 19 августа 1944 года его наградили орденом Ленина, а первым трижды Героем Советского Союза стал А.И. Покрышкин, награждённый в тот день третьей медалью «Золотая Звезда».

С июня 1944 года А.И. Молодчий служил лётчиком-инспектором по технике пилотирования 1-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия, которая в декабре 1944 года в связи с преобразованием Авиации дальнего действия в 18-ю воздушную армию была переименована в 11-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию. Он продолжал регулярно летать на боевые задания. В апреле 1945 года совершил четыре боевых вылета: два – на Берлин, один – на порт Пиллау (ныне город Балтийск Калининградской области) и один – на бомбардировку техники и войск противника на подступах к Берлину (в районе города Фюрстенвальде). Примечательно, что один боевой вылет на Берлин в экипаже Александра Игнатьевича совершил его давний друг – штурман Сергей Иванович Куликов,

к тому времени по состоянию здоровья служивший на нелётной должности в штабе 18-й воздушной армии.

Всего за годы войны гвардии подполковник А.И. Молодчий совершил 311 боевых вылетов (из них 287 – ночью) на бомбардировщиках Ер-2, Ил-4 и В-25 «Митчелл» для нанесения ударов по живой силе и технике противника в тылу врага. В воздушных боях его экипаж сбил 5 истребителей противника, он сам был дважды сбит.



**Александр Игнатьевич
Молодчий,
1946 год**

После войны Александр Игнатьевич продолжил службу в авиации заместителем командира 37-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка по лётной части (в Чернигове). В ноябре 1948 года окончил Высшую офицерскую лётно-тактическую школу Дальней авиации в городе Иваново. В марте 1949 – декабре 1950 года командовал 121-м гвардейским бомбардировочным авиационным полком в городе Новозыбков Брянской области. Летал на бомбардировщике Ил-4.

С января 1951 года – заместитель командира, а в декабре 1951 – августе 1953 – командир 22-й гвардейской тяжёлобомбардировочной авиационной дивизии, а затем вновь заместитель командира этой дивизии (в городе Бобруйск Могилёвской области Белоруссии). Летал на бомбардировщике Ту-4, в апреле 1952 года стал военным лётчиком 1-го класса. В марте 1955 – декабре 1957 года командовал 106-й тяжёлобомбардировочной авиационной дивизией в городе Узин Киевской области. Летал на бомбардировщиках Ту-16 и Ту-95. 8 августа 1955 года А.И. Молодчему было присвоено воинское звание «генерал-майор авиации».

В ноябре 1959 года Александр Игнатьевич окончил Военную академию Генерального штаба и в январе 1960 года был назначен 1-м заместителем командующего 5-й воздушной армией Дальней авиации на Дальнем Востоке. Весной 1961 года армия была реформирована в 8-й отдельный тяжёлобомбардировочный авиационный корпус, которым с мая 1961 года командовал А.И. Молодчий. 27 апреля 1962 года ему было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант авиации».

Несмотря на высокие должности, Александр Игнатьевич продолжал летать на реактивных бомбардировщиках Ту-16 и ЗМ. В марте 1961 года он осуще-



Александр Игнатьевич
Молодчий,
1959 год

ствил взлёт бомбардировщика Ту-16 с грунтовой полосы Благовещенского аэропорта, а в 1963 году выполнил первый взлёт тяжёлого стратегического бомбардировщика ЗМ с ледового аэродрома Заполярья с полной боевой нагрузкой. Его общий налёт составил более 4.200 часов.

Но вскоре у А.И. Молодчего возник конфликт с командующим Дальней авиацией маршалом авиации

Ф.А. Агальцовым. Герой Российской Федерации генерал армии П.С. Дейнекин написал в своих мемуарах: *«На военном совете ВВС в Москве комкор Молодчий в резкой форме выразил своё несогласие с проводимыми в авиации организационными мероприятиями и, уходя, “ахнул” дверью. За невиданную в те годы прямоту и дерзость сверху незамедлительно прошла команда признать его негодным к службе в рядах Вооружённых сил по состоянию здоровья. Дважды Героя Молодчего отлучили от армии и авиации в возрасте сорока четырёх лет!»*

В марте 1965 года генерал-лейтенант авиации А.И. Молодчий был уволен в запас. Формальным поводом для увольнения стал микроинфаркт, перенесённый Александром Игнатьевичем.

Прославленный лётчик вернулся в родной Луганск, где стал работать управляющим областным топливным трестом. Бескомпромиссный характер А.И. Молодчего и тут привёл к столкновению с одним из руководителей Луганской области. В итоге – второй инфаркт. После выздоровления Александр Игнатьевич с семьёй в 1968 году переехал в город Чернигов. Будучи на пенсии, написал две книги воспоминаний.

«Дальники» не забывали Героя, поздравляли его с памятливыми датами, приезжали в гости. В день его 70-летия два стратегических бомбардировщика Ту-95, чествуя А.И. Молодчего, прошли на малой высоте над дачным посёлком, где находилась его скромная дача.

Александр Игнатьевич Молодчий умер 9 июня 2002 года. Похоронен в Чернигове на Яцевском кладбище.

Прославленный лётчик награждён 3 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями; монгольским орденом Боевого Красного Знамени, венгерским орденом Красной Звезды, иностранными медалями. В 1985 году стал Почётным гражданином Чернигова.

Бронзовый бюст А.И. Молодчего в 1948 году был установлен в Луганске. Его имя носит стратегический бомбардировщик Ту-160 Дальней авиации России.



Василий Николаевич Осипов,
1975 год

Василий Николаевич Осипов родился 17 (30) декабря 1917 года в Петрограде (ныне Санкт-Петербург). Окончил 10 классов школы в родном городе. С юности, по примеру отца готовился к воинской службе, активно занимался гимнастикой и стрелковым спортом.

В августе 1937 года поступил в Оренбургскую военную авиационную школу лётчиков и летнабов, которая в 1938 году была преобразована в 1-е Чкаловское военное авиационное училище. В ноябре 1940 года В.Н. Осипов окончил училище и с мая 1941 года служил лётчиком 231-го дальнебомбардировочного авиационного полка, который формировался в Ростове-на-Дону.

С 20 июля 1941 года Василий Николаевич на бомбардировщике Ил-4 участвовал в боях на Южном фронте. 231-й дальнебомбардировочный авиаполк в этот период базировался на аэродроме у села Розовка в 30 км восточнее Мелитополя. В августовских боях полк понёс большие потери и 20 августа 1941 года был расформирован.

В.Н. Осипова направили в 81-й (с августа 1942 года – 5-й гвардейский) авиационный полк дальнего действия, где он прошёл путь до заместителя командира авиаэскадрильи. В составе этого полка лётчик участвовал в оборонительных боях на Украине и Донбассе, битве за Кавказ, Северо-Кавказской и Краснодарской, Белгородско-Харьковской, Донбасской и Мелитопольской операциях, снятии блокады Ленинграда, Крымской, Бобруйской, Белостокской и Люблин-Брестской операциях.

24 сентября 1941 года его экипаж, несмотря на сильный зенитный огонь, прямым попаданием уничтожил вражескую переправу через Днепр в районе города Берислав (Херсонская область). В ночь на 3 октября 1941 года двумя прямыми попаданиями им была уничтожена вражеская переправа через Миусский лиман. В ночь на 23 октября 1941 года В.Н. Осипов нанёс удар по клубу в городе Таганрог (Ростовская область), где по данным разведки располагался штаб воинской части противника. Штаб был уничтожен.



Василий Николаевич
Осипов,
1942 год

20 мая 1942 года за выполнение 115 боевых вылетов (из них 90 – ночью) старший лейтенант В.Н. Осипов был представлен к награждению орденом Ленина. Наградной лист подписали командира полка и командир дивизии. Однако 15 июня 1942 года командующий Авиацией дальнего действия генерал-лейтенант авиации А.Е. Голованов повысил степень награды и представил лётчика к званию Героя Советского Союза.

Указ о присвоении высшего звания был подписан 20 июня 1942 года.

В экипаже В.Н. Осипова летали: штурман Б.П. Гуцин (в сентябре 1943 года ставший Героем Советского Союза), стрелок-радист В.И. Сеницын и воздушный стрелок В.Л. Панфилов. Весной 1943 года Б.П. Гуцина сменил штурман А.И. Филин.

30 ноября 1943 года за выполнение 354 боевых вылетов (из них 325 – ночью) гвардии капитан В.Н. Осипов был представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда». «Является лидером соединения по количеству боевых вылетов и качеству выполнения боевых заданий... За 100 безаварийных боевых вылетов на одном самолёте гв. капитан Осипов получил денежное вознаграждение», – отмечалось в его наградном листе, подписанном командиром 5-го гвардейского авиационного полка дальнего действия гвардии подполковником Н.Д. Егоровым. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 марта 1944 года второй медалью «Золотая Звезда» были награждены сразу два лётчика 5-го гвардейского авиаполка дальнего действия – Василий Николаевич Осипов и Павел Андреевич Таран (о котором будет рассказано чуть ниже).

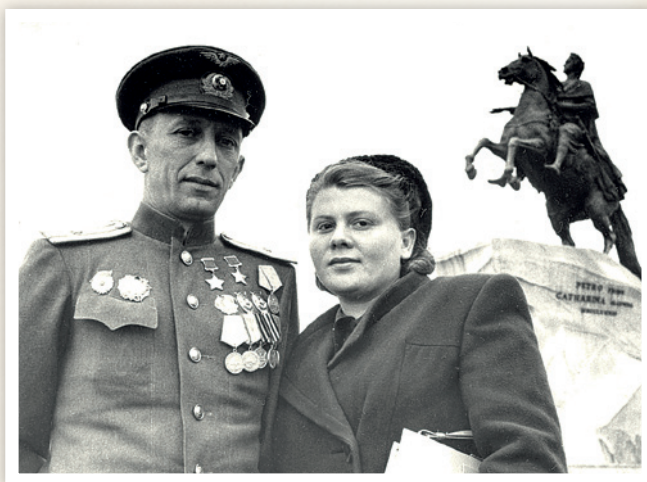


Василий Николаевич
Осипов,
1946 год

В декабре 1944 года Авиация дальнего действия была преобразована в 18-ю воздушную армию, и 5-й гвардейский авиационный полк дальнего действия стал называться 5-м гвардейским бомбардировочным авиационным полком. В нём заместителем командира авиаэскадрильи продолжал воевать Василий Николаевич.

В феврале 1945 года он получил новое назначение – командиром авиаэскадрильи 26-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. В этой должности участвовал в Кёнигсбергской и Берлинской операциях.

При массовой бомбардировке Кёнигсберга 7 апреля 1945 года в плоскость его бомбардировщика В-25 «Митчелл» попала 100-килограммовая бомба, сброшенная с идущего выше советского бомбардировщика. Бомба пробила в крыле, между фюзеляжем и двигателем, большую дыру. Благодаря высокой технике пилотирования, Василий Николаевич сумел не только избежать разрушения самолёта в воздухе, но и благополучно посадить его на свой аэродром.



Василий Николаевич Осипов
с женой Анной Ивановной, 1948 год

Всего за годы войны гвардии майор В.Н. Осипов совершил 412 боевых вылетов (из них 382 – ночью) на бомбардировщиках Ил-4 и В-25 «Митчелл». Это – рекордное число боевых вылетов, совершённых лётчиком Авиации дальнего действия в годы Великой Отечественной войны.

Командующий АДД в годы войны Главный маршал авиации А.Е. Голованов писал в своей книге «Дальняя



Василий Николаевич
Осипов,
1959 год

бомбардировочная»: «Василий Осипов пришёл на фронт юношей, незадолго перед тем окончив авиационное училище в Чкалове. Ему было двадцать два года, когда он совершил первый боевой вылет. Его отличали железное упорство и настойчивость. Как бы ни бушевал огонь немецких зениток, как бы ни слепили глаза вражеские прожекторы, он смело шёл к заданной цели и не возвращался до тех пор, пока не обрушивал на врага весь

запас бомб. Я назвал его богатырём, хотя во внешности этого человека не было ничего богатырского. Простой русский паренёк, с острыми озорными глазами, небольшого роста, худощавый, он нисколько не походил на сильного человека. ... И правда, внешний облик Василия как-то уж очень не вязался с его внутренними качествами: в этом невысоком, хрупком на вид человеке таилась та величайшая сила, которая делает наш народ непобедимым».

После войны Василий Николаевич продолжал службу в Дальней авиации. Служил командиром авиаэскадрильи в нескольких тяжёлобомбардировочных авиаполках на Украине. Освоил стратегический бомбардировщик Ту-4. В апреле 1954 года майор В.Н. Осипов уволился в запас и поселился в родном Ленинграде.

Василий Николаевич Осипов умер 16 июля 1991 года. Похоронен в Санкт-Петербурге на Южном кладбище.

Прославленный лётчик награждён орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, медалями.

Бронзовый бюст В.Н. Осипова в 1948 году был установлен в Ленинграде (ныне Санкт-Петербург).

Павел Андреевич Таран родился 5 (18) октября 1916 года в селе Шолохово ныне Никопольского района Днепропетровской области. В 1932 году окончил 7 классов школы в родном селе, в 1933 году – школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) Днепропетровского алюминиевого комбината в городе Запорожье, а в 1934 году – школу ФЗУ Южно-трубного металлургического завода в городе Никополь. Три года работал электриком на Южно-трубном металлургическом заводе. В 1937 году окончил Никопольский



Павел Андреевич Таран,
1961 год

аэроклуб. В аэроклубе Павел занимался в группе лётчика-инструктора Л.С. Данилевского, состоявшей из пяти молодых ребят – И.А. Гончара, О.И. Мелешко, Н.С. Путько, П.А. Тарана и И.П. Ялового. Примечательно, что все они в годы войны стали Героями Советского Союза.

В ноябре 1937 года П.А. Таран поступил в Качинскую военную авиационную школу лётчиков, которую успешно окончил в декабре 1938 года и получил назначение в Ленинградский военный округ. Павел Андреевич служил на аэродроме Сиверская в Гатчинском районе: сначала лётчиком 50-го бомбар-



В Никопольском аэроклубе. Слева направо: сидят – П.А. Таран, И.А. Гончар, И.П. Яловый; стоят – Л.С. Данилевский, Н.С. Путько, О.И. Мелешко. 1937 год

дировочного авиационного полка, а с июня 1939 года – лётчиком 35-го скоростного бомбардировочного авиационного полка. Летал на бомбардировщике СБ.

В сентябре 1939 года П.А. Таран участвовал в походе советских войск в Западную Украину, а зимой 1939/1940 годов – в советско-финляндской войне. В декабре 1939 года 35-й скоростной бомбардировочный авиаполк перебазировался в Эстонию, откуда лётчики полка вылетали на бомбардировку стратегических целей в южной Финляндии. В ходе «зимней войны» Павел Андреевич совершил несколько успешных боевых вылетов на бомбардировщике СБ, за что впоследствии был награждён орденом Красной Звезды.

В апреле 1940 года П.А. Тарана назначили командиром звена 81-го дальнебомбардировочного авиационного полка в городе Новочеркасск Ростовской области. Здесь он освоил бомбардировщик Ил-4.



Павел Андреевич Таран с первой женой Ниной Захаровной, 1941 год

Одиноким экипажем днём со средних высот производили разведку движения войск, железнодорожных перевозок и мест базирования авиации противника.

10 июля 1941 года при нанесении удара по скоплению живой силы и техники противника Ил-4 П.А. Тарана был атакован истребителями противника. Самолёт загорелся. В последний момент лётчик выпрыгнул с парашютом и, открыв его на малой высоте, приземлился рядом с упавшим бомбардировщиком. Штурман лейтенант Я.Л. Быков, стрелок-радист А.Д. Красюк, воздушный стрелок А.Я. Лукашенко и находившийся на борту инженер авиаэскадрильи по вооружению воентехник 1-го ранга А.Т. Бородин погибли. С помощью прибывших из деревни людей Павел Андреевич отыскал останки своих боевых товарищей и похоронил их в братской могиле.

Через три дня он вернулся в свой полк, а уже через день повёл бомбардировщик в новый боевой вылет. До сентября 1942 года он летал вместе со штурманом Ф.Ф. Дудником (в сентябре 1943 года ставшим Героем Советского Союза), стрелком-радистом И.Г. Ермоленко и воздушным стрелком А.В. Бондаренко. Вместе они совершили 150 боевых вылетов.

11 сентября 1941 года за выполнение 59 боевых вылетов (из них 26 – ночью) старший лейтенант П.А. Таран был представлен к званию Героя Советского Союза. Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении ему высшего звания страны был подписан 20 июня 1942 года.

27 августа 1941 года в ожесточённом воздушном бою в районе Днепропетровска экипаж П.А. Тарана сбил два истребителя противника Ме-109. Ночью 24 октября 1941 года при бомбардировке Таганрога стрелками с бомбардировщика П.А. Тарана был сбит ещё один истребитель. К апрелю 1943 года на счету его экипажа числилось уже 6 самолётов противника, сбитых в воздушных боях.

Приказом наркома обороны СССР № 250 от 18 августа 1942 года 81-й авиационный полк дальнего действия был преобразован в 5-й гвардейский. На церемонии вручения полку гвардейского знамени Герой Советского Союза гвардии капитан П.А. Таран был знаменосцем.

В этом полку он вырос до командира авиаэскадрильи, участвовал в оборонительных боях на Украине и Донбассе, битве за Кавказ, освобождении Кубани, Курской битве, освобождении Южной Украины и снятии блокады Ленинграда.

В 1942 году Павел Андреевич был легко ранен в голову при налёте авиации противника на аэродром. С сентября 1942 года он летал на боевые задания со штурманом А.П. Карпенко (в марте 1944 года ставшим Героем Советского Союза), стрелком-радистом И.Г. Ермоленко и воздушным стрелком И.П. Ахтырским.

Командование полка называло П.А. Тарана мастером точного бомбового удара, прекрасно владеющим техникой пилотирования, тактически грамотным командиром, не теряющимся ни в каких сложных условиях. К концу ноября 1943 года его экипаж уничтожил 15 складов с горючим и боеприпасами, 5 эшелонов, 2 переправы, 8 самолётов на аэродромах, взрывами его бомб было вызвано 39 пожаров в тылу противника.

30 ноября 1943 года за выполнение 350 боевых вылетов гвардии майор П.А. Таран был представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда». 13 марта 1944 года вместе со своим однополчанином В.Н. Осиповым он стал дважды Героем Советского Союза.



Павел Андреевич Таран
с летчиками,
1944 год

В июле 1944 года Павел Андреевич был назначен лётчиком-инспектором по технике пилотирования 6-го авиационного корпуса дальнего действия, а в апреле 1945 года – командиром 240-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Участвовал в Белорусской, Львовско-Сандомирской, Прибалтийской, Кёнигсбергской и Берлинской операциях.

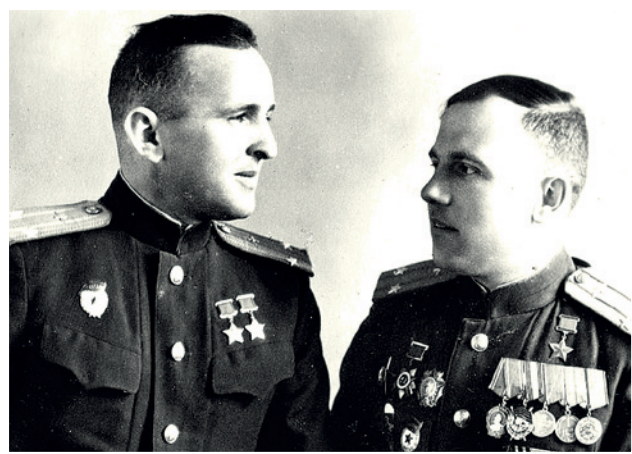
Как лётчик-инспектор Павел Андреевич лично проверил 76 лётчиков и ввёл в строй для действий в ночных условиях 9 лётчиков. Весной 1945 года полк под его командованием совершил 190 боевых вылетов по прорыву линии обороны под Берлином.

Всего за время войны гвардии подполковник П.А. Таран совершил 356 боевых вылетов (из них 316 – ночью) на бомбардировщике Ил-4 для нанесения ударов по живой силе и технике противника, а также по объектам в глубоком тылу врага.

«Моему экипажу доверяли поражать наиболее важные цели противника в сложных метеоусловиях, быть лидером в боевых порядках по подсветке и обозначению заданных целей и контролю результатов бомбовых ударов путём фотографирования, – писал позднее П.А. Таран. – Основными задачами были нанесение бомбовых ударов по скоплениям войск противника, уничтожение огневых позиций, танковых колонн, складов с боеприпасами и топливом; уничтожение железнодорожных эшелонов с войсками и грузами в местах их формирования и на перегонах, разрушение мостов и переправ на водных преградах, уничтожение самолётов на аэродромах и кораблей в портах Чёрного и Балтийского морей, а также на их переходах морем.

Довелось выбрасывать в глубокий тыл противника наших разведчиков-связистов, а также проводить воздушную разведку по тылам противника.

Выполняя боевые задания, совершил полёты от Волги до Берлина, от Кавказских гор до северных морей».



Павел Андреевич Таран
и Аким Павлович Карпенко,
1945 год

После войны Павел Андреевич продолжал служить в авиации. Был лётчиком-инспектором по технике пилотирования 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного корпуса в Киеве, командовал 251-м гвардейским тяжёлобомбардировочным авиаполком в городе Борисполь Киевской области. Летал на бомбардировщиках В-25 «Митчелл» и Ту-4.

С декабря 1954 года – заместитель командира, а в июле 1955 – ноябре 1956 – командир 15-й гвардейской тяжёлобомбардировочной авиационной дивизии в Житомире. Летал на Ту-4.



Павел Андреевич Таран,
1976 год

27 августа 1957 года стал генерал-майором авиации, а в 1958 году окончил Военную академию Генерального штаба.

С декабря 1958 по ноябрь 1959 года П.А. Таран командовал 79-й тяжёлобомбардировочной авиационной дивизией на аэродроме Чаган около города Семипалатинск (ныне город Семей в Казахстане). Здесь комдив освоил новый для себя самолёт Ту-95.

В ноябре 1959 года Павел Андреевич был переведён в город Благовещенск на Дальнем Востоке, где служил в 5-й воздушной армии Дальней авиации заместителем командующего армией по боевой подготовке и заместителем начальника штаба армии.

После переформирования армии в авиакорпус весной 1960 года П.А. Таран получил назначение в Главное оперативное управление Генерального штаба Вооружённых Сил СССР. Здесь он служил начальником отдела Дальней авиации Управления Ракетных войск, начальником направления, заместителем начальника и начальником Управления противовоздушной обороны и авиации, начальником 4-го Управления. 25 октября 1967 года Павлу Андреевичу было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант авиации».

В мае 1979 года генерал-лейтенант авиации П.А. Таран уволился из армии в запас и затем пять лет проработал ведущим конструктором в ОКБ имени А.Н. Туполева, где занимался вопросами боевого применения ударных комплексов.

Павел Андреевич Таран умер 14 сентября 2005 года. Похоронен в Москве на Троекуровском кладбище.

Прославленный лётчик награждён орденами Ленина, Октябрьской Революции, 2 орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, 2 орденами Отечественной войны 1-й степени, орденом Трудового Красного Знамени, 2 орденами Красной Звезды, медалями; монгольским орденом «Полярная Звезда», орденом ГДР «За заслуги перед Отечеством» в бронзе, иностранными медалями. В 1981 году Павел Андреевич стал Почётным гражданином Новочеркасска, в 1998 году – Почётным гражданином Никополя.

Бронзовый бюст П.А. Тарана установлен в селе Шолохово Никопольского района Днепропетровской области. Его имя носит стратегический бомбардировщик Ту-160 Дальней авиации России.

Евгений Петрович Фёдоров родился 15 (28) декабря 1911 года в посёлке Стрельна, ныне входящего в состав Петродворцового района Санкт-Петербурга. С 1919 года жил в городе Лихославль (ныне Тверской области), где в 1926 году окончил 7 классов школы. В июне 1929 года окончил школу ФЗУ при железнодорожном депо в Твери и полтора года работал слесарем-арматурщиком в депо Финляндского вокзала в Ленинграде (ныне Санкт-Петербург).



Евгений Петрович Фёдоров,
1960 год

В декабре 1930 года Е.П. Фёдоров был призван в армию и в июне 1932 года окончил знаменитую «тёрку» – Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС. После этого Евгения Петровича направили в Оренбургскую военную авиационную школу лётчиков и летнабов, которую он успешно окончил в декабре 1933 года. Е.П. Фёдоров получил назначение в 89-ю тяжёлобомбардировочную авиационную эскадрилью в посёлок Монино Московской области, где летал на бомбардировщике ТБ-3.

В январе 1937 года – новое назначение: в 10-ю тяжёлобомбардировочную авиаэскадрилью в город Иваново. Здесь Евгений Петрович прошёл путь от командира корабля ТБ-3 до командира отряда. С октября 1938 года служил помощником командира авиаэскадрильи 6-го дальнебомбардировочного авиационного полка в том же Иваново, летал на бомбардировщике ДБ-3А.

Перед началом советско-финляндской войны 6-й дальнебомбардировочный авиаполк был перебазирован на аэродром Кречевицы в Новгороде. Однако из-за нелётной погоды первый боевой вылет лётчики полка совершили только 19 декабря 1939 года.

Командир авиаэскадрильи Е.П. Фёдоров совершил 24 боевых вылета на бомбардировщике ДБ-3А для нанесения бомбовых ударов по стратегическим целям в

глубоком тылу Финляндии: военным заводам и железнодорожным узлам, а также по целям в ближнем тылу противника (в частности, железнодорожному мосту в Выборге). При этом продолжительность каждого вылета составляла от 3 до 7 часов.

15 января 1940 года Евгений Петрович был награжден орденом Красного Знамени, а через два месяца – 15 марта 1940 года за выполнение 24 боевых вылетов капитана Е.П. Фёдорова представили к званию Героя Советского Союза. Указ о присвоении ему высшего звания страны вышел 7 апреля 1940 года.

После окончания «зимней войны» Евгений Петрович с осени 1940 года обучался в Военно-воздушной академии в знакомом ему посёлке Монино, но окончить академию ему помешала начавшаяся Великая Отечественная война.

В июле 1941 года Е.П. Фёдоров получил назначение на Юго-Западный фронт – заместителем командира авиаэскадрильи 93-го дальнебомбардировочного авиационного полка. В августе полк был переименован в 98-й, а Евгений Петрович назначен в нём командиром авиаэскадрильи. В составе полка на бомбардировщике ДБ-3 он участвовал в оборонительных боях на территории Украины.

В ноябре 1941 года Е.П. Фёдорова назначили командиром авиаэскадрильи 750-го (с августа 1942 года – 3-го гвардейского) авиационного полка дальнего действия, в составе которого он участвовал в обороне Москвы, Сталинградской битве и Великолукской операции.

Его экипаж в составе штурмана Ф.С. Пономарёва и стрелка-радиста И.Д. Иващенко часто совершал полёты на ночную «охоту», бомбил крупные железнодорожные станции, эшелоны с техникой и живой силой врага, блокировал аэродромы ночной авиации противника, выбрасывал десанты.



Евгений Петрович
Фёдоров,
1942 год

В ночь на 1 января 1942 года, в соответствии с лично разработанным планом (две предыдущие выброски парашютистов и груза с самолётов Ли-2 окончились неудачно), Евгений Петрович с нескольких заходов сбросил с Ил-4 четырёх парашютистов, составивших диверсионно-разведывательную группу, и груз в районе деревни Мигдаловичи (Дзержинский район Минской области Белоруссии). В процессе

выброски парашютистов Ил-4 Е.П. Фёдорова для отвода глаз сбросил бомбу на эшелон, стоявший на близлежащей к месту выброски станции Негорелое (Дзержинский район Минской области). Выброска прошла удачно: группа собралась, подобрала грузы и установила радиосвязь с Москвой.

В августе – сентябре 1942 года Е.П. Фёдоров участвовал в ночных налётах на Берлин. В ночь на 27 августа 1942 года на обратном пути его самолёт попал в сильную грозу и разрушился в воздухе. Экипаж спасся на парашютах.

29 апреля 1943 года за выполнение 139 боевых вылетов (из них 123 – ночью) гвардии подполковника Е.П. Фёдорова представили к награждению второй медалью «Золотая Звезда». Через два дня наградной лист подписал командир 2-й гвардейской авиадивизии дальнего действия гвардии генерал-майор авиации Е.Ф. Логинов. Однако командование Авиации дальнего действия понизило степень награды до ордена Александра Невского.

В мае 1943 года Е.П. Фёдоров был назначен заместителем командира 2-й гвардейской авиационной дивизии дальнего действия, в декабре 1944 года переименованной во 2-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию (в составе 18-й воздушной армии). В этой должности он участвовал в Курской битве, Черниговско-Припятской, Смоленско-Рославльской, Крымской, Бобруйской, Минской, Яско-Кишинёвской, Будапештской, Варшавско-Познанской, Восточно-Померанской, Кёнигсбергской и Берлинской операциях.

Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В.В. Решетников так вспоминал о нём в своей книге «Что было – то было»: «...Капитан Евгений Петрович Фёдоров, командир эскадрильи братского полка, Герой Советского Союза ещё с финской войны, небольшого росточка, стройный, весь такой ладный – и в фигуре, и в одежде, – очень симпатичный, всегда с хорошим настроением, с лёгкой приятной улыбкой на добром и приветливом лице. Он куда опытнее многих других... Евгений Петрович никому ничего не навязывал, ни с кем не спорил. Он просто рассказал о том, как он поступает, выходя на сильно прикрытую цель.

– Набираю высоту выше заданной метров на 500–600, хорошенько прогреваю моторы, перевожу винты на большой шаг, чтобы они меньше гудели, и перехожу на снижение с минимальной вертикальной и поступательной скоростью. Окончание снижения должно совпасть с началом короткого боевого пути. Здесь я увеличиваю обороты до минимально необходимых для горизонтального полёта, чтоб штурман успел подсчитать путевую скорость и угол сноса, и жду, пока оторвутся бомбы. Потом снова убираю газ, перехожу на снижение и, маневрируя между лучами прожекторов, ухожу из зоны зенитного огня.

Мой планирующий полёт с винтами на большом шагу в общем гуле других машин, стрельбы и рвущихся бомб на земле не слышен. Его не успевают засечь и тогда, когда самолёт идёт на минимальных оборотах в горизонтальном полёте на боевом пути. Вот и вся затея, – смеётся он».



Евгений Петрович
Фёдоров,
1945 год

врага. 20 вылетов на дальние цели – один из самых высоких результатов в АДД. Более 30 боевых вылетов Е.П. Фёдоров выполнил в качестве лидера-осветителя, а 11 вылетов – в качестве лидера-осветителя целого соединения, т.е. лётчика, от которого эффективность бомбового удара зависела в первую очередь. В этот период в его экипаж входили: штурман Н.В. Червяков и стрелок-радист М.В. Пикалёв.

Будучи мастером тактических приёмов, он оставил полезные рекомендации по выводу бомбардировщика из лучей неприятельских прожекторов:

«Выполняя задание по освещению цели г. Будапешт, где в системе ПВО было более 60 прожекторов, мой самолёт был взят в перекрытие лучей на боевом курсе. В лучах прожекторов я находился до момента сбрасывания бомб, после чего резко перевёл самолёт на снижение и резким переходом в набор высоты с отворотом на 122° от курса вышел из лучей.

Из-за резкого и неожиданного изменения профиля полёта самолёта прожекторы не успевали сопроводить цель лучами и теряли её.

Довольно часто мной применялся скрытый подход к цели за счёт потери избытка высоты на задросселированных моторах. В большинстве случаев я получил положительный результат. Прожекторы начинали поиск тогда, когда я уже находился на выходе из зоны их действия».

30 ноября 1944 года за выполнение 178 боевых вылетов (из них 161 – ночью) гвардии подполковник Е.П. Фёдоров в третий раз был представлен к награжде-

дению второй медалью «Золотая Звезда». На этот раз награждение всё же состоялось – соответствующий Указ был подписан 29 июня 1945 года, т.е. уже после Победы.

Всего за годы войны гвардии подполковник Е.П. Фёдоров совершил около 200 боевых вылетов на бомбардировщиках ДБ-3 и Ил-4 для нанесения ударов в тылу противника.

После войны в 1948 году Евгений Петрович окончил Военно-воздушную академию в Монино и получил назначение в Высшую офицерскую лётно-тактическую школу Дальней авиации в городе Иваново. Служил там командиром 602-го учебного авиационного полка (в 1948–1951 годах) и заместителем начальника школы (в 1951–1955 годах). Летал на бомбардировщиках Ил-4 и Ту-4.

В ноябре 1955 – ноябре 1958 года командовал 79-й тяжёлобомбардировочной авиационной дивизией в посёлке Шайковка Кировского района Калужской области. Летал на бомбардировщике Ту-4. 27 августа 1957 года стал генерал-майором авиации.



Евгений Петрович Фёдоров,
1957 год

В ноябре 1958 года генерал-майор авиации Е.П. Фёдоров был уволен из армии в запас и поселился в родном Ленинграде, где 15 лет проработал диспетчером и руководителем полётов в Ленинградском аэропорту.

Евгений Петрович Фёдоров умер 15 июля 1993 года. Похоронен в Санкт-Петербурге на Северном кладбище.

Герой двух войн награждён 3 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями.

Бронзовый бюст Е.П. Фёдорова в 1950 году был установлен в Ленинграде.



Василий Васильевич Сенько,
1982 год

Василий Васильевич Сенько родился 15 октября 1921 года в селе Семёновка (ныне город Черниговской области). В 1938 году окончил 10 классов школы в родном селе, а летом 1940 года окончил Новозыбковский педагогический институт и до декабря 1940 года работал учителем химии и биологии в школе в деревне Милейково (ныне Рогнединского района Брянской области).

В декабре 1940 года был призван в армию и направлен в Олсуфьевскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров (в Брянской области).



Василий Васильевич Сенько (слева),
1941 год

В июле 1941 года сержант В.В. Сенько окончил ускоренный курс этой школы и четыре месяца служил стрелком-бомбардиром в Таганрогской военной авиационной школе пилотов.

С ноября 1941 года Василий Васильевич сражался на Волховском и Ленинградском фронтах, будучи стрелком-бомбардиром 667-го ночного бомбардировочного авиационного полка. Участвовал в обороне Ленинграда, совершил 80 боевых вылетов на самолёте Р-5.

В сентябре 1942 года его перевели в Авиацию дальнего действия. Он стал штурманом экипажа, а затем штурманом звена 752-го (с марта 1943 года – 10-го гвардейского) авиационного полка дальнего действия. Участвовал в Сталинградской битве, Белгородско-Харьковской, Орловской, Днепрпетровской, Ленинградско-Новгородской, Крымской, Минской, Люблин-Брестской и Будапештской операциях.

Во время боёв под Сталинградом В.В. Сенько совершал по 3–4 боевых вылета в сутки. В одном из вылетов он вывел дальний бомбардировщик на фашистский аэродром, где было сконцентрировано до двухсот Ю-87 и Ю-88, и нанёс точный удар по неприятельским самолётам. В тот же день при его участии была разрушена железнодорожная станция.

26 января 1943 года за выполнение 154 боевых вылетов (из них 144 – ночью) младший лейтенант В.В. Сенько был представлен к званию Героя Советского Союза и 25 марта 1943 года стал кавалером высшего звания страны.

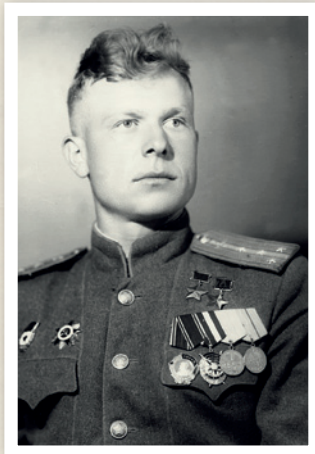
После разгрома гитлеровцев под Сталинградом он продолжил свою боевую работу. Участвовал в бомбардировках важных тыловых объектов противника, доставлял партизанам оружие и боеприпасы, летал на разведку в глубокий тыл врага. С лета 1943 года вылетал на боевые задания преимущественно для выполнения особо ответственных задач – освещения целей для экипажей не только своего полка, но и для всего 2-го гвардейского авиационного корпуса дальнего действия. Будучи признанным мастером самолётовождения, он был лучшим фотографом своего полка. Именно экипажу, в котором летал Василий Васильевич, поручалось фотографировать результаты боевой работы больших групп бомбардировщиков.



Василий Васильевич
Сенько,
1943 год

До весны 1943 года В.В. Сенько летал в экипаже в составе: лётчик гвардии лейтенант Д.И. Барашев (ставший в марте 1943 года Героем Советского Союза) и стрелок-радист гвардии старшина Н.С. Подчуфаров. Уже после перевода Василия Васильевича в другой экипаж, они погибли в авиакатастрофе в ночь на 20 августа 1943 года. С весны 1943 года В.В. Сенько летал в экипаже в составе: лётчик гвардии капитан В.И. Борисов (ставший в августе 1944 года Героем Советского Союза) и стрелок-радист гвардии старшина И.К. Дармостук.

В декабре 1944 года Авиация дальнего действия была преобразована в 18-ю воздушную армию. 10-й гвардейский авиационный полк дальнего действия стал называться 226-м гвардейским бомбардировочным авиационным полком. В.В. Сенько продолжил воевать в нём штурманом звена, участвуя в Варшавско-Познанской, Восточно-Померанской, Кёнигсбергской и Берлинской операциях.



Василий Васильевич
Сенько,
1945 год

12 января 1945 года за выполнение 402 боевых вылетов (из них 392 – ночью) гвардии капитан В.В. Сенько был представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда». Соответствующий Указ был подписан 29 июня 1945 года. В.В. Сенько стал единственным в истории авиации

штурманом – дважды Героем Советского Союза.

Всего за годы войны гвардии капитан В.В. Сенько совершил 430 боевых вылетов на бомбардировщиках Р-5 (83 вылета) и Ил-4 (347 вылетов) на бомбардировку, разведку и подсветку важных объектов противника, уничтожение его живой силы и техники. 20 раз бомбардировал дальние цели: Кёнигсберг, Тильзит, Бреслау, Данциг, Инстербург, Хельсинки, Будапешт...

После войны продолжал службу в авиации. В 1952 году окончил Военно-воздушную академию в Монино. Служил на Дальнем Востоке старшим штурманом-инспектором 84-го отдельного тяжёлобомбардировочного авиационного корпуса и старшим штурманом 55-й тяжёлобомбардировочной авиационной дивизии. В июле 1956 – декабре 1959 года был заместителем главного штурмана 43-й воздушной армии Дальней авиации по самолётовождению (в Виннице). Военный штурман 1-го класса В.В. Сенько летал на бомбардировщиках Ту-4 и Ту-16.



Василий Васильевич Сенько,
1958 год

В 1960–1965 годах служил старшим штурманом Тамбовского высшего военного авиационного училища лётчиков. Летал на реактивном бомбардировщике Ил-28.



Василий Васильевич Сенько с курсантами,
1975 год

Уйдя с лётной работы, Василий Васильевич остался на преподавательской работе в Тамбовском ВВАУЛ. В декабре 1977 года полковник В.В. Сенько вышел в отставку.

Василий Васильевич Сенько умер 5 июня 1984 года. Похоронен в Тамбове на Воздвиженском кладбище.

Прославленный штурман награждён орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени, медалями. В 1970 году стал Почётным гражданином родного города Семёновка.

Бронзовый бюст В.В. Сенько в 1950 году был установлен в городе Семёновка Черниговской области. Его имя носит стратегический бомбардировщик Ту-160 Дальней авиации России.

Степан Иванович Кретов родился 25 декабря 1919 года в селе Малая Ничка ныне Минусинского района Красноярского края. С 1933 года жил в городе Минусинск, где в 1936 году окончил 7 классов школы. В 1936–1937 годах работал в колхозе «Красная заря» в родном селе, а затем поступил в Канский сельскохозяйственный техникум (в родном Красноярском крае). В это время Степан «заболел» авиацией и, не окончив первый курс техникума, в мае 1938 года поступил в Канский аэроклуб. Одновременно с освоением лётных азов он работал делопроизводителем в Канской районной комендатуре НКВД.



Степан Иванович Кретов,
август 1940 года

В январе 1939 года аэроклуб был успешно окончен, и через месяц 19-летний паренёк поступил в Читинскую военную авиационную школу пилотов. Его однокурсником был Алексей Маресьев, который через несколько лет стал живой легендой. В октябре 1939 года школу перебазировали из Читы в город Батайск Ростовской области. Курсант С.И. Кретов был переведён в Балашовскую военную авиационную школу пилотов, которую успешно окончил в августе 1940 года и был направлен в 228-й дальнебомбардировочный авиационный полк в город Новочеркасск Ростовской области. В январе 1941 года его перевели в 21-й дальнебомбардировочный авиационный полк в крымский город Саки.

Утром 22 июня 1941 года весь личный состав полка подняли по боевой тревоге, а уже через час все исправные самолёты ДБ-3А были готовы к взлёту. Но лишь 25 июня был получен первый боевой приказ – с наступлением рассвета следующего дня нанести удары по военно-промышленным объектам Румынии.

До июня 1944 года С.И. Кретов воевал в 21-м авиационном полку дальнего действия, в сентябре 1943 года преобразованном в 24-й гвардейский. Прошёл в нём должности лётчика, командира звена, заместитель командира и командира авиаэскадрильи. Участвовал в оборонительных боях в Молдавии, на Украине и Донбассе, Керченско-Феодосийской, Ростовской оборонительной и Ростовской наступательной операциях, битве за Кавказ, освобождении Кубани, Курской битве, Донбасской операции, снятии блокады Ленинграда и Крымской операции.

В начале войны Степана Ивановича хотели отстранить от боевой работы по причине физического

недостатка (отсутствия обоняния), но он добился возвращения в строй. Экипажем под его командованием было уничтожено на земле большое количество живой силы и техники, в воздушных боях сбито в воздухе несколько самолётов. Один Ме-109 был сбит в небе над Каховкой в сентябре 1941 года, при этом ДБ-3А получил около 200 пробоин, оба стрелка были ранены, один двигатель вышел из строя. Тем не менее, лётчик сумел посадить самолёт на свой аэродром.

2 декабря 1941 года после бомбардировки Таганрогского порта над морем, в двух километрах от берега, его самолёт был перехвачен четвёркой «мессеров». В ожесточённом воздушном бою воздушным стрелкам удалось сбить один Ме-109, но ДБ-3А был подбит и загорелся. С.И. Кретов, как командир, покинул самолёт последним. Освободившись от парашюта и наглотившись воды, он увидел в волнах остальных живых членов своего экипажа. Вскоре неподалёку они нашли кусок большого бревна и, держась за него, добрались до берега. Получивший ожоги рук Степан Иванович через 10 дней снова вылетел на боевое задание.

27 сентября 1943 года за выполнение 284 боевых вылетов (20 – днём и 264 – ночью) гвардии капитан С.И. Кретов был представлен к званию Героя Советского Союза. Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении ему высшего звания страны был подписан 13 марта 1944 года. Примечательно, что за две недели, пока представление на «Золотую Звезду» утверждалось командирами дивизии и корпуса, Степан Иванович довёл количество своих боевых вылетов до 306.

31 мая 1944 года приказом командира 6-го авиационного корпуса дальнего действия генерал-лейтенанта авиации Г.Н. Тупикова за нарушение дисциплины гвардии капитан С.И. Кретов был снят с должности командира авиаэскадрильи, лишён гвардейского звания и понижен до командира корабля. По всей вероятности, именно этим можно объяснить тот факт, что до конца войны он не получил ни одного ордена (но был восстановлен в гвардейском звании).

Рядовым лётчиком Степан Иванович участвовал в Бобруйской, Белостокской, Люблин-Брестской, Ясско-Кишинёвской, Будапештской, Кёнигсбергской и Берлинской операциях. В декабре 1944 года Авиация дальнего действия была преобразована в 18-ю воздушную армию, и 24-й гвардейский авиационный полк дальнего действия был переименован в 240-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк. Примечательно, что с апреля 1945 года полком командовал дважды Герой Советского Союза П.А. Таран (о котором рассказано выше).

Всего за время войны гвардии капитан С.И. Кретов совершил 400 боевых вылетов (369 – ночью и 31 – днём) на бомбардировщиках ДБ-3А и Ил-4 для нанесения ударов по живой силе и технике противника



Степан Иванович Кретов,
1959 год

во вражеском тылу. 146 раз он бомбил передний край противника, 40 – вражеские аэродромы, 138 – железнодорожные узлы, 27 – порты, 23 – мосты и переправы. 24 боевых вылета совершил на бомбардировку целей в глубоком тылу противника.

21 мая 1945 года гвардии капитан С.И. Кретов был представлен к награждению второй медалью «Золотая Звезда». Однако Указ о его награждении был подписан лишь почти три года спустя – 23 февраля 1948 года.

В сентябре 1945 года Степан Иванович был восстановлен в должности командира авиаэскадрильи и продолжил службу в 240-м бомбардировочном авиационном полку, базировавшемся в польском городе Мендзыжец-Подляски. В сентябре 1946 – марте 1950 – заместитель командира и командир авиаэскадрильи 108-го бомбардировочного авиационного полка в посёлке Климово Брянской области. Летал на Ил-4.

В ноябре 1950 года окончил Высшую офицерскую лётно-тактическую школу Дальней авиации в городе Иваново и затем служил начальником отделения перелётов и старшим офицером по использованию опыта войны в Управлении 50-й воздушной армии Дальней авиации (в Смоленске). В апреле 1953 – марте 1959 – начальник отделения боевой подготовки 11-й гвардейской тяжёлой бомбардировочной авиационной дивизии на аэродроме Шаталово в Смоленской области. В 1958 году заочно окончил Военно-воздушную академию.

С марта 1959 года Степан Иванович командовал 335-м авиационным полком Дальней авиации в городе Белая Церковь Киевской области. В этот период несколько авиационных частей Дальней авиации были преобразованы в ракетные части. Не избежал этой участи и 335-й полк, ставший ракетным полком. С этого момента дальнейшая служба героя Дальней авиации

была связана с РВСН. В сентябре 1959 года С.И. Кретов был назначен командиром 151-го ракетного полка в городе Стрый Львовской области.

В июле 1961 года Степан Иванович перешёл на преподавательскую работу в Ростовское высшее командно-инженерное училище. Здесь он служил преподавателем кафедры боевого применения ракет и тактики (в 1961–1970 годах) и старшим преподавателем кафедры тактики, истории военного искусства и общевоинской подготовки (в 1970–1972 годах).

В марте 1972 года доцент С.И. Кретов переехал в Москву, где на протяжении двух лет служил преподавателем и старшим преподавателем Военной инженерной академии имени Ф.Э. Дзержинского. В апреле 1974 года в звании полковника С.И. Кретов был уволен из армии в отставку.



Степан Иванович Кретов,
1974 год

Степан Иванович Кретов умер 19 января 1975 года. Похоронен в Москве на Введенском кладбище.

Прославленный лётчик награждён 2 орденами Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями. В 1973 году Степан Иванович стал Почётным гражданином Минусинска.

Бронзовый бюст С.И. Кретова установлен в городе Минусинск Красноярского края. Его именем названы улицы в городах Минусинск и Быхов (Могилёвская область), а также сёлах Малая Ничка и Селиваниха Минусинского района. В Минусинске на здании школы, в которой он учился, и на улице, носящей его имя, установлены мемориальные доски. Имя С.И. Кретова носит школа № 101 в Ростове-на-Дону.

КАЧЕСТВО – ДЛЯ АВИАЦИИ, ДОСТИЖЕНИЯ – ДЛЯ ОТЕЧЕСТВА!



Акционерное общество
«123 авиационный
ремонтный завод»
выполняет ремонт,
модернизацию и техническое
обслуживание авиационной
техники двойного назначения:
самолётов типа Ил-76, Ил-78;
двигателей Д-30КП/КП2, АИ-20,
вспомогательных силовых
установок ТГ-16М,
а также комплектующих изделий
указанной авиационной техники.

На предприятии внедрена и успешно функционирует интегрированная система менеджмента, базовой составляющей её является система менеджмента качества, которая сертифицирована на соответствие стандартам ГОСТ Р ИСО 9001-2015, ГОСТ РВ 0015-002-2020, ГОСТ Р 58876-2020.

В апреле 2018 года АО «123 АРЗ» стал первой российской компанией в авиационной отрасли, добившейся признания на международном уровне по критериям Модели Совершенства Европейского Фонда Менеджмента Качества (EFQM) для уровня «Признанное Совершенство» (сертификат 5 звёзд).

Постоянное повышение качества оказываемых услуг позволяет АО «123 АРЗ» выпускать из ремонта надёжную авиационную технику.



В штате предприятия – свой лётный экипаж испытателей, который имеет допуск к выполнению полётов на самолётах типа Ил-76, Ил-78. Завод имеет в своём распоряжении аэродром с бетонной взлётно-посадочной полосой.

Одним из перспективных направлений деятельности является изготовление деталей авиатехники, в том числе в порядке импортозамещения



комплектующих иностранного производства, а также снятых с производства предприятиями ОПК на территории России.

Завод является единственным в России, где успешно действует полный производственный цикл, позволяющий производить всесторонний ремонт авиационной техники.

Свою технику предприятию доверяют не только российские, но и зарубежные авиакомпании трёх континентов.



Акционерное общество «123 авиационный ремонтный завод» – это надёжный партнёр на долгие годы. Многолетний опыт и стремление к совершенству, сильный технический и производственный потенциал являются гарантией высокого качества работ и выполнения заказов любой сложности.



ВСПОМНИТЬ ВСЕХ ПОИМЕННО.....

**Федор Вадимович Пушин,
ученый секретарь Наро-Фоминского историко-краеведческого музея,
специалист Центра современной истории,
руководитель поискового отряда «Бумеранг-ДОСААФ» г. Наро-Фоминск**

«Наступающий 2024 год для нас, дальников, особый. В этом году Дальней авиации исполнится 110 лет. Более века авиаторы-дальники стоят на защите своего Отечества, обеспечивают обороноспособность страны. И в годы военного лихолетья и в мирное время Дальняя авиация с честью выполняла и выполняет стоящие перед ней задачи».

**Председатель Совета ветеранов Дальней авиации,
Заслуженный военный летчик Российской Федерации,
генерал-лейтенант М.М. Опарин,
декабрь 2023 года**

Дальняя авиация – один из видов авиации, входящий в состав ВВС. До марта 1942 года именовалась дальнебомбардировочной авиацией. Именно ей с первых дней Великой Отечественной войны выпало совершить первые боевые вылеты на бомбардировку скоплений немецких войск непосредственно на государственной границе СССР, в тылу противника, а также наносить удары по целям на территории оккупированных стран и самой Германии. В данной публикации хочется вспомнить поименно членов экипажей дальних бомбардировщиков, не вернувшихся с боевых заданий и пропавших без вести в период Битвы за Москву на Наро-Фоминском, Можайском и других направлениях. Их имена и судьбы удалось установить благодаря поисковой и архивной работе.

Важно отметить, что вообще бомбардировочной авиации принадлежит особая роль в

обороне Москвы. В октябре 1941 года в ней участвовали части, на вооружении которых стояли дальние бомбардировщики ДБ-3А, ДБ-3Ф, Пе-8, Ер-2; скоростные бомбардировщики СБ; пикирующие бомбардировщики Пе-2; тяжелые бомбардировщики ТБ-3, легкие бомбардировщики Р-5, Р-7. В воздушной Битве за Москву принимала участие армейская и фронтовая авиация. Задачи для летчиков-бомбардировщиков всех видов этого рода авиации стояли сложнейшие. Это и бомбардировка приближающихся к Москве мотомеханизированных сил противника и его аэродромов, железнодорожных станций, мостов, штабов, станций снабжения, боевым порядкам и т.д., вылеты на разведку, прикрытие наших войск, оказание помощи попавшим в окружение соединениям. Были и тяжелые потери.

Самолет Ил-4 № 8502 6-го Гвардейского бомбардировочного авиационного полка (4 БАП 3 АДДД)



Ил-4

23 августа 2022 на воинском мемориале 269,8 «Подрыв» близ деревни Цветовка Барятинского района Калужской области состоялась торжественная церемония захоронения останков 182-х бойцов и командиров Красной Армии и Военно-воздушного флота, обнаруженных в ходе Вахт Памяти и экспедиций «Западный фронт. Варшавское шоссе».



Захоронение останков погибших воинов
на мемориале «Подрыв».
Калужская область. 23.08.2022 г.

Удалось установить 6 имён. Среди них три члена экипажа самолета Ил-4 № 8502, входящего в состав 6-го Гвардейского бомбардировочного авиационного полка (4 БАП 3 АДДД), не вернувшихся с боевого задания 13 августа 1942 года:

- Штурман полка, майор Федосеев Михаил Петрович;
- Воздушный стрелок-радист, старшина Марков Георгий Терентьевич;
- Воздушный стрелок-радист, старшина Бадрызов Петр Георгиевич.

Место гибели самолета было обнаружено поисковиками из отряда «Никто не забыт» (г. Киров, Калужская область, руководитель А.А. Илюшечкин) в районе д. Барсуки Калужской области еще в 2003 году. Тогда, в ходе исследования места падения бомбардировщика были найдены фрагментированные останки членов экипажа, но установить их личности не удалось. Они были захоронены на воинском мемориале «Подрыв», но, к сожалению, как неизвестные.



Участники поисковой экспедиции 2022 г.



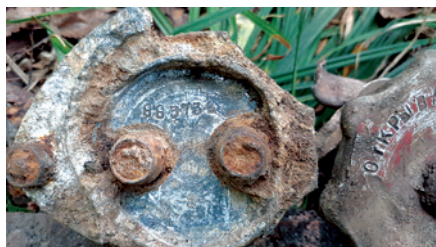
Фрагменты стойки шасси самолета Ил-4

Такое положение дела не давало покоя поисковикам. Поэтому летом 2021 года была организована совместная экспедиция, состоящая из отрядов «Никто не забыт» и «СОЮЗ», которая продолжила работы на месте падения дальнего бомбардировщика. При детальном исследовании воронки от падения крылатой машины удалось обнаружить еще фрагментированные костные останки, остатки личного обмундирования, части парашютных систем членов экипажа.

А по найденным номерам моторов 883892 и 883734 была установлена авиационная часть и имена погибшего экипажа. Самолет Ил-4 № 8502 из 6 Гв БАП (4 БАП 3 АДДД) не вернулся с боевого задания 13 августа 1942 года. Был сбит зенитной артиллерией противника при выполнении боевого задания по бомбардировке аэродрома Сеща.



Зачистка на месте обнаружения останков одного из членов экипажа



Номер одного из моторов

На месте гибели экипажа самолета Ил-4



Все члены экипажа числились пропавшими без вести:

- Летчик, зам.ком.полка майор Новиков Александр Георгиевич (Летчик, майор Новиков Александр Георгиевич выпрыгнул с парашютом, попал в плен, находился в плену до 13 апреля 1945 года. Считался пропавшим без вести);

- Штурман полка майор Федосеев Михаил Петрович;
- В/стр-рад старшина Марков Георгий Терентьевич;
- В/стр старшина Бадрызлов Петр Георгиевич.

На месте гибели самолета и экипажа участники сводной экспедиции установили памятный знак. Также было принято решение продолжить поисковые работы на этом месте в августе. В этой экспедиции принимала участие сводная команда поисковиков из отрядов: «Никто не забыт» (г. Киров), «СОЮЗ» ДОСААФ России, «Военная археология» (г. Москва), «Бумеранг-ДОСААФ» (г. Наро-Фоминск), представители поисковой организация «Патриот» из Латвии. В ходе расчистки и просеивания грунта на месте гибели самолета удалось найти фрагментированные останки одного из членов экипажа, по всей вероятности штурмана. Его останки были захоронены на «Подрыве» 23 августа 2022 г.

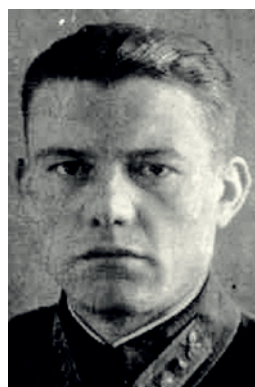
А спустя два года на воинском мемориале 269,8 «Подрыв» близ деревни Цветовка Брятинского района Калужской области сводной командой

авиапоисковиков из г. Кирова (Калужская область), Москвы и Наро-Фоминска (Московская область) на месте захоронения экипажа дальнего бомбардировщика Ил-4 №8502, не вернувшегося с боевого задания 13 августа 1942 года в районе д. Барсуки, был установлен памятный знак.



Фрагменты снаряжения и обмундирования одного из членов экипажа

Судьбы членов экипажа Ил-4 № 8502



Командир самолета Ил-4 Новиков Александр Георгиевич

Летчик, заместитель командира авиационного полка майор Новиков Александр Георгиевич родился 13 марта 1910 года в г. Москве. В РККА с 1932 года. Участник войны в Финляндии, совершил 15 успешных боевых вылетов. Награжден орденом «Красная Звезда». В Великой Отечественной войне принимает участие с 22 июня 1941 года. Совершил 17 дневных и 11 ночных успешных боевых вылетов в районы: Минск, Бобруйск, Вильна, Рига, Брянск, Орел, Смоленск, Ржев. Награжден орденом «Ленина». 13 августа 1942 года при выполнении боевого задания



Памятный знак на месте гибели экипажа



Памятный знак на месте захоронения экипажа. Мемориал «Подрыв». Калужская область



**Новиков
Александр Георгиевич**
(послевоенное фото)

по бомбардировке аэродрома Сеща самолет Новикова был сбит зенитной артиллерией противника.

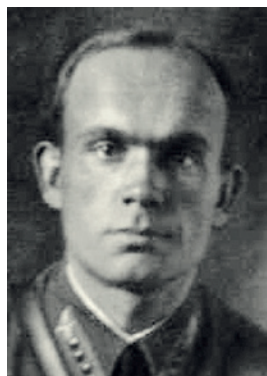
Из документа Управления 1-го Гвардейского бомбардировочного авиационного Смоленского корпуса от января 1946 года о судьбе летчика удалось узнать следующее: Летчик выпрыгнул с парашютом, потерял сознание и 15 августа в бессознательном состоянии был

подобран немцами. До 6 сентября находился в госпитале для военнопленных в Спас-Демьянске, после отправлен в Смоленск. Оттуда 12 сентября переведен в г. Лодзь, а с 20 ноября в Зоненберг, где находился до 1 апреля 1945 года. При перегоне в Мюнхен бежал 19 апреля 1945, пробираясь через линию фронта. 24 апреля попал к войскам 7-й Армии США, откуда был направлен в сборный лагерь для военнопленных г. Нюрнберга. 25 мая весь лагерь был передан нашим войскам. 8 июня убыл на спец проверку в 12 запасную стрелковую дивизию ст. Алкино. После проверки 12 декабря 1945 г. вернулся в свою часть.

Но весьма интересная и противоречивая информация была найдена в наградных листа Приказа по АДД №: 96/н от 12.03.1943, где весь экипаж наградили посмертно орденами Отечественная война 1 и 2 степеней.

Так, из наградных листов можно узнать, что весь экипаж выпрыгнул с парашютами, приземлился в районе гарнизона аэродрома Сеща и был окружен немцами. Отстреливались до последнего, уничтожили 11 немцев и застрелились, оставив по последнему патрону, не желая сдаваться врагу. И все это с подтверждения показаний старшего лейтенанта Одарченко, находившегося в то время в партизанском отряде т. Кизикова, действующего в том районе. Александр Георгиевич продолжил службу дослужился до звания подполковника. Был награжден 05.11.1946 Медаль «За боевые заслуги», 06.11.1947 Орден Красной Звезды, Медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», 09.05.1945, Орден Красного Знамени 20.04.1953. Службу в армии закончил в апреле 1955 года.

Штурман полка, майор Федосеев Михаил Петрович родился 9 сентября 1912 года в д. Телятники (Калининская обл., Лесной р-н.). По профессии учитель. В РККА с 1930 года., курсант школы им. ВЦИК МВО. В 1932 окончил Кавалерийскую школу



**Штурман полка,
майор Федосеев
Михаил Петрович**

им. Первой Конной Армии. С 1933 года проходил службу командиром взвода в 3-м кавалерийском полку г. Праскурово. С 1934 года слушатель Оренбургской школы летнабов и продолжил службу летнабом в АЭГ в Новосибирске. С 1936 года слушатель курсов штурманов в г. Ейск. В 1937 году продолжил службу штурманом в 21 АЭГ Забайкальского ВО г. Чита, с 1938 штурман авиа эскадрильи в 15 ШАП, с 1939 в 4 ДБАП. В

Великой Отечественной войне принимает участие с 27 июля 1941 года. Штурман 4 БАП 3 АДДД. Совершил 9 дневных и 25 ночных успешных боевых вылетов в районы: Барановичи, Почеп, Дмитриев-Орловский, Ельня, Михайлов, Брянск, Дно, Харьков, Сеща, Смоленск. За успешное выполнение боевого задания 31 августа 1941 года в районе Почеп был отмечен Правительством и награжден орденом Красное знамя. 13 августа 1942 года не вернулся с боевого задания. Приказом по АДД №: 96/н от 12.03.1943 награжден посмертно орденом Отечественная война 1-й степени.



**Воздушный стрелок,
старшина Марков
Георгий Терентьевич**

Воздушный стрелок-радист, старшина Марков Георгий Терентьевич (1919 года рождения).

Место рождения: Удмуртская АССР, Бемыжский р-н, с. Селенур.

Приказом Президиум ВС СССР №: 605/259 от 20.06.1942 награжден орденом Ленина. 13 августа 1942 года не вернулся с боевого задания. На удивление в Приказе по АДД №: 96/н от 12.03.1943 на награждение фамилии Маркова не обнаружено. Хотя он упоминается как член экипажа во всех наградных листах остальных членов экипажа. Мать: Маркова Парасковья Андреевна, УАССР, Бемыжский район, Русско-Куюкский с/совет, село Селянур.

Воздушный стрелок, старшина Бадрызов Петр Георгиевич 1915 года рождения. Место рождения: Омская обл., Антипенский с/с. В РККА с 1936 года. Принимал участие в боях на реке Халхин-Гол, за что награжден медалью «За отвагу» (17.11.1939). В Великой Отечественной войне принимает участие с 27 июля 1941 года. Переучился со специальности

авиамеханика на воздушного стрелка. Совершил 3 дневных и 13 ночных успешных боевых вылетов в районы: Почеп, Брянск, Сеща, Смоленск, Витебск. На своем счету имеет 3 сбитых самолета противника типа Ме-109, два из которых он сбил вместе с лейтенантом Дудник в воздушном бою 31 августа 1941 и третий вместе со старшиной Марковым в бою 26 апреля 1942 г. 13 августа 1942 года не вернулся с боевого задания. Приказом по АДД №: 96/н от 12.03.1943 награжден посмертно орденом Отечественной война 2-й степени. Бывшая жена: Бадрызлова Е. В. Читинская область, станция Укурей, п/о Комсомолец.

Самолет ДБ-3Ф № 180835 с моторами 88425 и 881561 7-го Дальнебомбардировочного авиационного полка 40-й Дальнебомбардировочной авиационной дивизии

Место падения этого самолета было обнаружено в конце 2019 года в лесном массиве около деревни Новоселки под Наро-Фоминском. А летом 2021 на месте падения самолета была развернута целая поисковая экспедиция, в которой приняли участие поисковые отряды «Бумеранг-ДОСААФ» (г. Наро-Фоминск), «Витязь» (г. Москва), студенческий отряд «Арьергард» РНИМУ им. Н.И. Пирогова (г. Москва), специалисты Центра современной истории. По итогам проведенных работ, обнаруженным номерам моторов самолета, поисковикам удалось установить следующее.



Место падения самолета Дб-3Ф.
Наро-Фоминский район

Результатом стало обнаружение трех разных номеров от двух двигателей, которые заставили изрядно напрячь голову поисковикам и исследователям. Как удалось выяснить, две номерных детали были ремонтными «донорам» от других самолетов.



Номера моторов самолета 88425 и 881575

Мотор с номером 88425 был установлен на самолет ДБ3-Ф №181552, который входил в состав 212-го дальнебомбардировочного авиационного полка. Этот полк находился в действующей армии с 22 июня по 3 декабря 1941 г.г. и был сформирован в феврале 1941 г. из опытных летчиков ГВФ. Мотор №881575 был установлен на самолете ДБ-3, который входил в состав 40-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии, и скорее всего, детали этого мотора послужили донорами при ремонте мотора №88425 самолета, обнаруженного поисковиками.



Шильда с номером мотора самолета Ил-4 881561

А вот моторная шильда с номером мотора №881561, обнаруженного в зимний выход пролила свет на события октября 1941 г.



Участники поисковой экспедиции 2021 г.
Наро-Фоминский район

23 октября 1941 года в 14:00 на уничтожение войск противника в районе Можайска вылетели два самолета ДБ-3Ф. № 835, хвостовой знак «звезда», экипаж: лётчик мл. л-т Захаров, штурман л-т Васильев, стрелок-радист мл. с-т Дзюбенко, воздушный стрелок мл. с-т Захаров. № 755, хвостовой знак «5 зелёная», экипаж: Шаров, Филиппов, Утин, Данилин. Оба экипажа в этот день на свой аэродром не вернулись. На следующий день 24 октября 1941 года экипаж Шарова возвратился и доложил, что совершил вынужденную посадку в 17.05 в районе Муром.

Также сообщил, что в районе Наро-Фоминска видели экипаж Захарова – шёл курсом 130. Самолет Захарова был подбит истребителями противника и совершил вынужденную посадку в районе Наро-Фоминска. Предположительно летчик был ранен и после приземления скончался, остальные три члена экипажа остались в этот день живы. Предположительно захоронен недалеко от места посадки самолета. В 2025 году планируется очередная экспедиция по поиску останков летчика Захарова и установка памятного знака.

Судьбы членов экипажа Дб-3Ф № 180835



Лётчик, младший лейтенант Захаров Иван Иванович

Лётчик, младший лейтенант Захаров Иван Иванович родился 7 августа 1916 года в деревне Ивановка (Омская обл., Тюкалинский р-н, Валуевский с/с). Рабочий, из крестьян. В 1929 году окончил пятилетку, а в 1932 один год ФЗУ. Работал шофером-комбайнёром. С 1935 года член ВЛКСМ, с 1940 член ВКП(б). В сентябре 1937 года был призван в РККА. Службу проходил красноармейцем

в 163-м Отдельном дивизионе Сибирского Военного Округа. В январе 1939 года зачислен курсантом в 31-ю Новосибирскую военно-авиационную школу пилотов (16.7.1939 переименована из 31-й Красноярской ВАШП, образованной в феврале 1939 г. Во второй половине августа – начале сентября 1939 г. школа была перебазирована в г. Бердск – ст. Обь – Толмачево Новосибирской области). После окончания школы в апреле 1940 года продолжил службу младшим летчиком в 7 ДБАП, который на тот момент входил в резервную авиационную группу ВВС Северо-Западного фронта и принимал участие в Советско-Финской войне (с 26.02.40 г. полк перебазировался на аэродром Куэсику (Kuesiku) в 50 км южнее Таллина). К началу Великой Отечественной войны 7 ДБАП входил в состав 51 дбад, откуда в августе убыл в состав 40 ДБАД. Имел 19 боевых вылетов. Погиб 23.10.1941. Место захоронения неизвестно. Указом Президиум ВС СССР от 24.02.1942 награжден орденом Красного Знамени. Из наградного листа младшего лейтенанта Ивана Захарова:

«Всегда смело и мужественно выполнял боевые задания. При выполнении одного из заданий его самолёт получил большое количество пробоин и повреждений, тем не менее т. Захаров привёл его на свой аэродром, чем спас жизнь экипажа и сохранил

материальную часть». Но что любопытно, в наградном листе вписана дата гибели 26 октября, а по всем другим документам, включая УПК, дата смерти 23.10.1941.



Штурман, лейтенант Васильев Фёдор Григорьевич

Штурман, лейтенант Васильев Фёдор Григорьевич родился 18 марта 1914 года в деревне Звягино (Калининская обл., Кудеверский р-н, Бардовский с/с). В РККА с 25 декабря 1936. В Великой Отечественной войне принимал участие с 22 июня 1941 года в составе ГВФ. В составе 7 ДБАП 40 АД на самолете Дб-3Ф совершил 29 успешных боевых вылетов в качестве штурмана звена. Указом Президиум ВС СССР от 24.02.1942 награжден

орденом Красного Знамени. Из наградного листа младшего лейтенанта Ивана Захарова:

«Летая в сложных метеоусловиях никогда не терял ориентировки. В полётах показывает исключительное хладнокровие и выдержку. В сложных условиях частых атак истребителей и интенсивного огня зенитной артиллерии и зенитных пулемётов противника никогда не уходил от цели, всегда мужественно шёл на цель и поражал её метким бомбометанием, нанося противнику значительный урон в живой силе и материальной части».

С марта по апрель 1942 г. в составе 133 АД совершил 16 боевых вылетов и 3 днем. С мая 1942 в составе 816 ДБАП в должности штурмана АЭ совершил 57 боевых вылета ночью. В 22-м Гвардейском Авиационном Севастопольском полку ДД совершил 11 боевых вылета ночью на самолете В-25 (Митчелл) в качестве штурмана. С декабря 1943 работает в должности адъютанта эскадрильи 14-го Гвардейского Авиационного Смоленского полка ДД. По состоянию здоровья отстранен от летной работы. Приказом Авиации Дальнего Действия №: 318/н от: 06.06.1944 награжден орденом Отечественной войны I степени. Награжден медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За боевые заслуги» (30.4.1947 за выслугу лет). Службу закончил в звании капитан 5 ноября 1951 года.

Стрелок-радист, младший сержант Дзюбенко Михаил Спиридонович, 1917 (1918) г.р., уроженец Украинская ССР, Киевская обл., Гребенковский р-н, с. Пенчуки. В РККА с 1938 года. Указом Президиум ВС СССР от 24.02.1942 награжден орденом Красного Знамени. Из наградного листа: «Тщательно ведя

наблюдение за воздухом, сохраняя при любых обстоятельствах хладнокровие и выдержку, огнём своих пулемётов отражал атаки германских истребителей, обеспечивая успешное выполнение боевых заданий». На момент награждения имел 19 боевых вылетов. Не вернулся с боевого задания в районе Смоленска 29.12.1942 г. (17 АДДД 3 ГАПДД). Экипаж: летчик, лейтенант Кириленко Евгений Петрович (выжил, погиб 24.08.1943), штурман, сержант Макеев Николай Федорович (1919-29.12.1942). Числится пропавшим без вести. Что любопытно, в наградном листе на награждение орденом Красное знамя выжившего летчика Кириленко от 21.07.1943 года можно узнать интересную информацию об экипаже. Так, ими было выполнено 46 боевых ночных вылетов по бомбардированию аэродромов, жд. узлов, эшелонов, переправ и скопления войск противника. 29.12.1941 при выполнении боевого задания в районе Смоленска самолет был подбит истребителем и стал неуправляем, экипаж выбросился на парашютах, попал в партизанский отряд, затем был переброшен на свою территорию. Видимо все-таки с парашютом спасся только командир экипажа.

Воздушный стрелок, младший сержант Захаров Николай Александрович, 1921 г.р. Уроженец: Горьковская обл., Павловский р-н, д. Б.-Комарово. Член ВЛКСМ с 1938 г. В РККА с 1940. В Великой Отечественной войне принимает участие с 22 июня 1941 г.

Указом Президиум ВС СССР от 24.02.1942 награжден медалью «За отвагу». Продолжил службу в 840 ДБАП. На июль 1942 года в составе полка произвел 9 ночных боевых вылета. 24.6.1942 вылетел на бомбардировку скопления войск противника в районе д. Лахи; 27.06.1942 на уничтожение живой силы, техники и штабов в г. Полтава; 29.06.1942 уничтожение войск д. Лешенки (Смоленская область); 30.06.1942 д. Покровское; с 9 по 11 июля летал на уничтожение противника в район деревень Русская Гвоздёвка, Подклетная, Семилуки, Ендовище (Воронежская область); 16.07.1942 бомбил переправу на реке Дон у деревни Малышево. За эти боевые вылеты 18 августа 1942 года Николай был награждён второй медалью «За отвагу». Награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Москвы». 11 марта 1945 г. старшина Захаров Николай Александрович не вернулся с боевого задания.

Судьбы членов экипажа ДБ-3Ф №180755

Лётчик, сержант Шаров Константин Иванович. Родился в 1917 г (Московская обл., Луховицкий р-н, с. Борисово). В РККА с сентября 1939 года. Пилот 7 ДБАП 40 ДБАД. Приказом Президиума ВС СССР от 24.02.1942 представлен к награждению орденом «Красное

знамя». 3 марта 1943 года осужден военным трибуналом к 10 годам исправительно-трудового лагеря. Дальнейшая судьба неизвестна.



Штурман, старший лейтенант Филиппов Геннадий Иванович

ВС СССР от 24.02.1942 представлен к награждению медалью «За отвагу». Числится пропавшим без вести с января 1942 года.

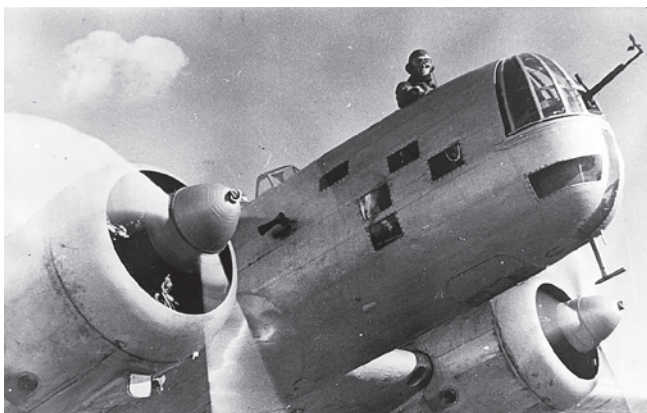
Стрелок-радист, старший сержант Утин Павел Алексеевич. Родился 10 декабря 1918 года в деревне Пыренка (Калужская обл., Думиничский р-н). Призван в 1937 году Кунцевским РВК, Московской области.

Приказом Президиума ВС СССР от 24.02.1942 представлен к награждению медалью «За отвагу». Числится пропавшим без вести с сентября 1943 года. Вероятнее всего пропал без вести в январе 1942. Дата сентябрь 1943 года поставлена по решению Военкомата Думиничского района.

Стрелок-радист, младший сержант Даниленко Иван Григорьевич. Родился в 1920 году (Украинская ССР, Полтавская обл., Полтавский р-н, с. Ивонченци). Призван в октябре 1940 года Васильковским РВК, Украинская ССР, Киевская обл., Васильковский р-н. Стрелок-радист 7 ДБАП. Приказом Президиума ВС СССР от 24.02.1942 представлен к награждению медалью «За отвагу». Дальнейшая судьба неизвестна. Вероятнее всего пропал без вести в январе 1942.

Самолет ДБ-3А №188855 из 579-го дальнебомбардировочного авиационного полка (579 ДБАП) 51-ой дальнебомбардировочной авиационной дивизии (51 ДБАД).

Еще одно место падения дальнего бомбардировщика ДБ-3, также сбитого 23 октября 1941 года, было обнаружено в апреле 2019 года на территории Охотхозяйства «Воинское» (граница Одинцовского и Наро-Фоминского районов). В результате работ на площади около 15 квадратных метров были найдены



ДБ-3

стойки шасси, многочисленные фрагменты обшивки самолета, лючки, шильдик со щитка шасси с номером самолета 8855, рукава подачи патронов для пулемета ШКАС, приборы, элементы радиостанции, а также подошва и остатки кожи от зимних сапог-бурок.

Благодаря обнаруженным шильдам с номерами 855 и 8855 удалось установить, что самолет ДБ-3А №188855 был выпущен 18-м заводом в г. Воронеж. Машина несла службу в 579-м дальнебомбардировочном авиационном полку (579 ДБАП) 51-ой дальнебомбардировочной авиационной дивизии (51 ДБАД). Полк приступил к боевым действиям по отражению немецкого наступления на Москву в октябре 1941 г., когда формирование полка еще не было завершено с середины октября 1941 года. 7 декабря 1941 года на основании Приказа НКО №00115 от 3 декабря 1941 года на аэродроме Сасово 579-й дальний бомбардировочный авиационный полк был переименован в 751-й дальний бомбардировочный авиационный полк.

На основании приказа 51 АД об исключении из списков потерянной матчасти, удалось узнать следующее: самолет типа ДБ-3 за №№ 188855 с моторами типа М-87а был сбит в воздушном бою 23 октября 1941 года, экипаж в этот день числился не вернувшимся с боевого задания, командир экипажа лейтенант Подлипенко. Помимо этого, 23 октября еще один ДБ-3 из 579 ДБАП был сбит зенитной артиллерией противника.

Что касается экипажа советского бомбардировщика ДБ-3, удалось установить только имя командира экипажа. Это – лейтенант Михаил Никитович Подли-



Фрагменты самолета ДБ-3А Номер самолета 8855 (Л)

пенко (2.01.1913-25.06.1944). Фамилии остальных членов экипажа в документах пока найти не удалось. Но с большой уверенностью предполагаем, что весь экипаж самолета ДБ-3А №188855 смог выжить в этом бою, а самолет от полученных в воздухе повреждений был посажен на вынужденную посадку на шасси. Это подтверждается отсутствием фрагментов парашютных систем на месте падения самолета, отсутствием воронки от места падения, фрагментов мотора, целые стойки шасси. Хотя на 23 октября 1941 года в 579 ДБАП числится 9 погибших членов экипажей, 8 их них воздушные стрелки-радисты:

1) **Лейтенант, воздушный стрелок-бомбардир, Бацула Андрей Степанович.** 1918 г.р. Украинская ССР, Полтавская обл., Гадячский р-н, г. Гадяч, окончил в 1940 году Харьковское военное авиационное училище летнабов и штурманов. Отец Бацула Степан Иванович. Полтавская обл., г. Гадяч, Кацубинская 5.

2) **Сержант, воздушный стрелок-радист Сулаев Николай Михайлович.** 1917 г.р., Ярославская обл., Парфеновский р-н, дер. В. Ивановское. Жена Сулаева Евдокия Ивановна, Свердловская обл., Невьяновский р-н, дер. Быньги.

3) **Младший сержант, воздушный стрелок-радист Гусев Михаил Николаевич.** Жена Гусева Антонина Николаевна, г. Рыбинск, Поселковая 51, кв. 6.

4) **Младший сержант, воздушный стрелок-радист Гло(а)бец Федор Сазонович.** 1921 г.р. Украинская ССР, Киевская обл., Сквирский р-н, с. Кривошеинцы. Дата призыва: __. __.1940 неизвестный РВК, г. Львов. Мать Глобец Агрепина Трифоновна, Киевская обл., дер. Кривошеинцы.

5) **Младший сержант, воздушный стрелок-радист Остапченко Иван Степанович.**

6) **Младший сержант, воздушный стрелок-радист Суслов Василий Иванович.** Отец Суслов Иван Кузьмич, Сростинский район, пос. Новая Байгора (Бийский район Алтайского края).

7) **Младший сержант, воздушный стрелок-радист Шкребитов Никита Сергеевич.** Место рождения: Каменец-Подольская обл., Летаческий р-н, Кузнецкий с/с).

8) **Старший сержант, воздушный стрелок-радист Каргин Михаил Иванович.**

9) **Старший сержант, воздушный стрелок-радист Юрчик Андрей (Алексей) Власович.**

Также при анализе документов 51 АД можно увидеть следующее:

На основании Донесений о потерях материальной части и экипажей частями ВВС 51 Авиадивизии за период с 20 августа по 25 октября 1941 года 579 ДБАП потерял самолетов ДБ-3: сбито 3А противника-1, НБЗ-5. Погибло: летчиков/пилотов-6, летнабов стрелков бомбардиров – 6, воздушных стрелков – 8.

ДОНЕСЕНИЕ
О ПОТЕРЯХ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ И ЭКИПАЖЕЙ ЧАСТЕЙ ВВС 51 АВИАДИВИЗИИ,
за период с 20 августа по 1 ноября 1941 года.

№ п/п	Наименование части	Тип самолета	В период полета					В период пребывания в аэродроме					Итого
			Сбито	Сбито в воздухе	Не выявлено	Уничтожено	Уничтожено в воздухе	Сбито	Сбито в воздухе	Не выявлено	Уничтожено	Уничтожено в воздухе	
1.	7 ДБАП	ДБ-3	-	4	3	2	2	11	6	16	13		
2.	22 ДБАП	ДБ-3	1	1	32	1	2	28	28	30	19		
3.	545 ДБАП	ДБ-3	4	1	7		1	10	10	18	1		
4.	579 ДБАП	ДБ-3			4			4	5	9			
	Итого:		5	6	46	1	7	50	49	73	23		

Составитель: [подпись]
Проверил: [подпись]
Командир части: [подпись]

Донесение о потерях материальной части и экипажей частями ВВС 51 Авиадивизии за период с 20 августа по 1 ноября 1941

На основании Донесений о потерях материальной части и экипажей частями ВВС 51 Авиадивизии за период с 20 августа по 1 ноября 1941 года 579 ДБАП потерял самолетов ДБ-3: сбито 3А противника – 2, НБЗ-4. Погибло: летчиков/пилотов – 4, летнабов стрелков бомбардиров – 5, воздушных стрелков – 9.

То есть разница в донесениях о потерях материальной части и экипажей очевидна. Некоторые члены экипажей все-таки вернулись в часть.



Летчик, лейтенант Подлипенко Михаил Никитович

Летчик, лейтенант Подлипенко Михаил Никитович, родился 2 января 1913 года в городке в Ворошиловграде. В 1928 году окончил 6 групп семилетки и два года фабрично-заводских технических курсов в 1935. В этом же году 31 августа зачислен курсантом в 11-ю Военную школу пилотов им. Пролетариата Донбасса г. Ворошиловград. После окончания летной школы в декабре 1937 г. продолжил службу военным

пилотом в 61-й авиационной эскадрилье 16-й тяжелобомбардировочной бригады г. Полтава. С апреля 1938 младший летчик, а с 20 октября 1938 старший летчик в 1-й Авиационной эскадрилье 8-го тяжелобомбардировочного авиационного полка. Из аттестационного листа Михаила Подлипенко можно узнать следующее: должности младшего летчика вполне соответствует и в военное время целесообразно использовать в должности командира корабля. С ноября 1939 г. принимает участие в войне с Финляндией в должности командира звена 6-го дальнебомбардировочного авиационного полка. (Сформирован 01.07.38 г. в Иваново из состава 19 тбаб.

В составе полка было три бомбардировочных (самолеты ТБ-3 и ДБ-3а) и одна истребительная (самолеты И-15 и И-153) эскадрильи. Входил в состав 13 абр 1 АОН. 1939 г. пилоты истребительной эскадрильи полка участвовали в боевых действиях в районе реки Халхин-Гол, а в октябре 1939 г. полк перебазировался из Иваново в Кричевцы (11 км северо-восточнее Новгорода). Отсюда экипажи на самолетах ДБ-3А наносили бомбовые удары по противнику в ходе Советско-Финской войны.) В октябре 1941 года принимает участие в боевых действиях по отражению немецкого наступления на Москву в составе 579 ДБАП 51 ДБАД. В ноябре продолжил службу командиром звена в 22 ДБАП (в период сентябрь 1941 – февраль 1942 г. полк входил в состав 51 ДБАД). В мае 1942 года летает в составе 101-го Авиационного полка дальнего действия. (15 апреля 1942 года на подмосковном аэродроме Чкаловский начал формироваться 101 Транспортный Авиационный полк Дальнего Действия, по штату №015/222 в составе 1-ой Транспортной Авиационной Дивизии ДД. Полк формировала Депутат Верховного Совета СССР, Герой Советского Союза, подполковник В.С. Гризодубова. Период формирования полка и ввода в строй летного состава продолжался до 25 мая 1942 года. С 25 мая 1942 года полк приступил к выполнению боевых заданий, 30 июля 1942 года полк был переименован из 101 ТАП ДД в 101 Авиационный полк Дальнего Действия). В сентябре 1943 года проходит службу адъютантом авиаэскадрильи в 904-м Штурмовом авиаполку, откуда в ноябре был откомандирован в резерв главного командования ВВС РККА.

25 июня 1944 года заместитель авиационной эскадрильи 136 ШАП 4 ШАК старший лейтенант Подлипенко Михаил Никитович погиб при выполнении боевого задания. Первичное место захоронения село Заболотье Гдовского района Гомельской области. Перенесен в братскую могилу на городском кладбище г. Бобруйска (Белоруссия).

По немецким архивным данным 23 октября 1941 года зафиксирована победа немецкого летчика лейтенанта Ганса Хоппа (Lt. Hans Hopp). Этот пилот из первой группы 2-й эскадрильи истребительной эскадры JG51 «Мельдерс» (2./JG51) на истребителе Messerschmitt Bf 109F 2 (бортовой номер черная двойка «Schwarze 2», номер: W.Nr. 9230) в 13:40 предоставил данные о сбитом ДБ-3. Лейтенант Ганс Хопп родился в 1920-м году. Участвовал в боях на Восточном фронте. Имел 1 заявленную победу самолет ДБ-3 23.10.1941 г., за что был награжден Железным крестом 2-го класса. 15 ноября 1941 года вылетел в район южнее села Талицы (Пушкинский район Московской области, Россия) и не вернулся с боевого задания.

Самолет ДБ-3Ф №5728 из 545-го дальнебомбардировочного авиационного полка (90 ДБАП) 51-ой дальнебомбардировочной авиационной дивизии (51 ДБАД).



Участники экспедиции на месте гибели экипажа самолета ДБ-3Ф. Новая Москва.

Судьбы, места гибели и захоронения членов этого экипажа были установлены в ходе учебного семинара-практикума «Небо Родины» 9 октября 2022 г.



Памятный знак, установленный на месте гибели экипажа ДБ-3Ф

К 81-й годовщине гибели экипаж был увековечен памятным знаком. Работы были организованы и проведены поисковиками из отрядов «Бумеранг-

ДОСААФ», «Военная археология», «Долг», «Витязь» совместно с Центром современной истории, поисковиками отряда «Возрождение», Советом ветеранов Марушкинского поселения Новомосковского административного округа, при участии кадетов школы № 2057 (поисковый отряд «Полет») города Москвы и «Службы розыска».

В ходе нескольких этапов экспедиции из земли был извлечен толкатель клапанного механизма, на котором красовался заветный номерок 8876.



Номер одного из моторов 8876

А позже были обнаружены его дубли. Благодаря помощи авиационных специалистов Центра современной истории удалось установить имена погибших и причины катастрофы.

1 ноября 1941 года. Погода пасмурная, низкая облачность, местами снег. Группа дальних бомбардировщиков 545-го дальнего бомбардировочного авиационного полка вылетела на боевое задание по бомбардировке войск противника по маршруту Сасово-Рязань-Гжатск-Вязьма-Дорохово. Рядом Москва. Погода ухудшается. За штурвалом одного из бомбардировщиков ДБ-3Ф летчик, старший сержант Поликарп Чумак – выпускник Балашовской военной авиационной школы. Ничего не видно. Необходимо идти на снижение. -Теряем высоту, – сообщает штурман Владимир Курило. Что-то царапает нижние плоскости бомбарди-



Участники экспедиции на месте гибели экипажа самолета ДБ-3Ф. Новая Москва.



Отмывка обнаруженных в ходе поисковых работ фрагментов самолета

ровщика. Винты задевают верхушки деревьев. Экипаж пытается покинуть падающую машину. Сложнее всего воздушному стрелку – радисту Петру Чагунину. Резкий удар, взрыв, огонь. С воздуха эту катастрофу наблюдает стрелок соседнего самолета сержант Чалимов. Именно он после выполнения боевого задания и доложит о происшествии в часть. К сожалению, стрелок не смог указать место гибели экипажа. Самолет списали. Родственникам членов экипажа были отправлены извещения с сухой и страшной строчкой «ПРОПАЛ БЕЗ ВЕСТИ». Только спустя 81 год удастся установить, что самолёт разбился и сгорел в районе деревни Акиньино и Кончеево (сейчас Новомосковский административный округ Москвы).

Судьбы членов экипажа самолета ДБ-3Ф №5728



Летчик, старший сержант Чумак Поликарп Михайлович

Летчик, старший сержант Чумак Поликарп Михайлович. Родился 10 марта 1918 г. в селе Михайловка Новосибирской области. В детстве остался сиротой, попал в детский дом и позднее был усыновлен. Из крестьянской семьи. До службы в армии проживал в селе Гуселетово Искитимского района Новосибирской области. Окончил семилетнюю школу в г. Новосибирске. Член ВЛКСМ с 1938 г. В 1939 году поступил и в 27-ю Читинскую военную школу пилотов. В 1940 году

окончил Балашовскую военную авиационную школу. С 1 ноября 1941 г. (В августе 1939 г. Балашовское летное училище передано из подчинения ГВФ в ВВС РККА. В это же время из Читы в Балашов перебазировалась 27-я Читинская военная школа пилотов. 14.09.39 г. оба учебных заведения были объединены. Приказом НКО СССР No. 0234 от 28.12.39 г. объединенным 27-й авиационной школе пилотов и Балашовскому училищу ГВФ было присвоено наимено-

вание Балашовская военная авиационная школа). С 1 ноября 1941 г. числится не вернувшимся с боевого задания. Родственники найдены. Захоронен в д. Марушкино.

Штурман, лейтенант Курило Владимир Степанович. Родился 17 октября 1916 г. в г. Петрограде (Ленинград). Из семьи рабочих. В 1932 г. окончил Ленинградскую среднюю школу. В 1934 г. окончил школу ФЗУ при Кировском заводе, по профессии токарь. С июня 1938 г. курсант Ленинградского пехотного училища, где получил очень интересную характеристику. В ней указано, что Владимира Степановича целесообразно использовать в пулеметных подразделениях. Званию командира РККА – лейтенанта и должности командира пулеметной роты соответствует. С декабря 1939 слушатель 2-го Чкаловского военного авиационного училища штурманов, которое окончил в 1940 году младшим летчиком-наблюдателем. В 90 ДБАП занимал должность начальника связи АЭ. С 1 ноября 1941 г. числится не вернувшимся с боевого задания. Родственники найдены. Захоронен в д. Марушкино.



Воздушный стрелок-радист, младший сержант Чагунин Петр Иванович

Воздушный стрелок-радист, младший сержант Чагунин Петр Иванович.

Родился в 1922 г. в Киевской области г. Тараща. В РККА с 15 октября 1940 г, доброволец, призван Канавинским РВК г. Горький. Последнее письмо домой датировано 8 октября 1941 г. Отец Чагунин Иван Павлович, проживал в г. Горький, Сталинский район, ул. Бабушкина 34 кв 3. С 1 ноября 1941 г. числится не вернувшимся с боевого задания. Захоронен в д. Марушкино.

Удалось также установить, что в этот день полк потерял еще один экипаж:

Летчик, командир звена мл. лейтенант Пикалов Василий Иванович. Родился 23.12.1920. Место рождения: Курская обл., Воловский р-н, с. Гатище; По другим данным уроженец г. Макеевка Сталинской области;



Штурман звена лейтенант Мохов Сергей Григорьевич

Штурман звена лейтенант Мохов Сергей Григорьевич, 23.09 1913 г.р, уроженец д. Воробьево Вичугского района Ивановской области;

Стрелок-радист мл. сержант Кудряшев Михаил Викторович, 1919 г.р, уроженец с. Красивка Тамбовской области;

Стрелок-радист мл. сержант Иванюк Василий Андреевич, 1919 г.р, уроженец с. Радулино Барановского района Житомирской области;

Самолет ДБ-3 № 391708 из 7-го дальнебомбардировочного авиационного полка 40-ой дальнебомбардировочной авиационной дивизии

Место падения этого самолета было обнаружено поисковиками отряда «Патриот» (пос. Молодежный) в лесном массиве в районе деревни Савеловка Наро-Фоминского г.о. В процессе работ были найдены номерные детали и фрагменты человеческих останков. Установлено, что этот самолет проходил службу в 7 дальнебомбардировочном полку 40 ад. Полный номер самолёта № 391708. С моторами №№ 871162 и 87588. Из донесения: «9.11.41 вернулся пилот Акуличев. Бомбометание произвёл 9.50 6.11.41 по колонне бронемашин в р-не Можайск – Дорохово. В р-не Наро-Фоминск атакованы 3 Ме-109. Убиты в воздухе: штурман Лисанский, радист мл.с-т Волков, стрелок Орумбаев. Самолёт № 1708 сгорел».



Акуличев
Иван Иванович
(послевоенное фото)



Лисанский
Адольф Давидович

Экипаж бомбардировщика ДБ-3, погибший близ д. Савёловка, г.п. Наро-Фоминск:

Лётчик – Акуличев Иван Иванович, старшина, пилот бомбардировщика, 1919 г.р., рабочий, кандидат в члены ВКП(б), окончил ВШЛ им. Чкалова в 1941, русский, холост (остался жив)

Штурман — Лисанский Адольф Давидович, воентехник 1-го ранга, стр. бомбард., убит в воздушном бою в р-не Можайск 6.11.41. Мать — Лисанская Р.А., г. Баку, поселок Монтина,

корпус 80, кв. №14. Родился в городе Херсон Российской Империи в 1916 году в семье рабочих. Член ВЛКСМ с 1931 года. Окончил Высшую вневоинскую подготовку при Ленинградском институте инженеров Гражданского Воздушного Флота, а также 4 курса Ленинградского института инженеров Гражданского Воздушного Флота.

Радист — Волков Анатолий Георгиевич, мл. сержант, воздушный стрелок-радист, 1919 г.р., место рождения: г. Сталино, п/о Смолянка, поселок Октябрь, убит в воздушном бою в р-не Можайск 6.11.41. Отец — Волков Георгий Алексеевич, г. Сталино, п/о Смолянка, поселок Октябрь, ул. Стаханова, 4в (46?).



Орумбаев Балгемжи

Стрелок – Орумбаев Балгемжи, мл. сержант, воздушный стрелок, 1918 г.р., место рождения: Казахская ССР, Кустанайская обл., Семиозерный р-н, Жаркульский с/с, колх. Кум-Жота. Призван Семиозерным РВК. Убит в воздушном бою в р-не Можайск 6.11.41. Брат — Орумбаев Ж., Казахская ССР, Кустанайская обл., Семиозерный р-н, Жаркульский с/с, колх. «Кум-Жота». Велась переписка с родственниками солдата, проживающими в Казахстане. Они и поделились фотографией.

На месте гибели экипажа поисковиками был установлен памятный знак.

На месте падения бомбардировщика в 2025 году планируется провести очередные поисковые работы «Наро-Фоминской поисковой экспедиции».

Отдельно хочется поблагодарить за оказанную архивную помощь в установлении имен обнаруженных в ходе поисковых работ экипажей: Сергея Каткова, Кирилла Чекмарева, Бориса Давыдова, Игоря Михайлюка.

Поиск продолжается....



Испытание модели
ближне-среднемагистрального самолета MS-21
в дозвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ

НА СТРАЖЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» – 10 лет



Андрей Владимирович Дутов,
генеральный директор
НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»,
доктор технических наук

КОНСОЛИДИРУЯ ПОТЕНЦИАЛ НАУКИ

Авиастроение – одна из ключевых отраслей российской высокотехнологичной промышленности, критически важная для обеспечения национальной безопасности страны. Возможно, именно поэтому удалось сохранить ее научный потенциал, несмотря на кризис промышленных организаций и практически полное прекращение выпуска гражданской авиационной техники к началу 2000-х годов.

Ведущие научные центры авиастроения, включая такие всемирно известные и имеющие вековую историю, как ЦАГИ имени Н.Е. Жуковского, ЦИАМ имени П.И. Баранова, ГосНИИАС, СибНИА имени С.А. Чаплыгина, в 1990-е – 2000-е годы решали преимущественно задачи выживания и сохранения хотя бы части научных и инженерных кадров высшей квалификации и уникальной экспериментальной базы.

Такие научные центры авиастроения, как ЦАГИ имени Н.Е. Жуковского, ЦИАМ имени П.И. Баранова, ГосНИИАС, СибНИА имени С.А. Чаплыгина, возникли из единого «корня», заложенного в 1918 году Николаем Егоровичем Жуковским.



Генеральный директор ГосНИИ АС С.В. Хохлов на Международном авиационно-космическом салоне демонстрирует разработки института. 2019 год



За обсуждением...

Но главной проблемой был даже не дефицит ресурсов как таковой – фактически отсутствовала целенаправленная государственная научно-технологическая политика. Возможность перехода к ней появилась по мере восстановления и укрепления российской государственности, улучшения экономического положения страны. Потребовалось создание зрелого научно-технического задела, готового к внедрению в промышленность новых образцов авиационной техники. Все исследования и разработки планировалось подчинить единой стратегии развития технологий, направленной на реализацию государственных целей развития – в области транспорта, национальной обороны, безопасности и др.

При этом на рубеже веков не только в России, но и во всем мире назрела необходимость перехода авиационной промышленности к новому технологическому укладу. Он подразумевал смену основных технологий и их интеграцию с элементами и подсистемами в едином облике будущих летательных аппаратов, а также развитие фундаментальных научных основ. В современной авиации появилась необходимость мыслить целостными системами – авиатранспортными и др. Все их элементы – парки воздушных судов, аэродромная инфраструктура, система управления воздушным движением – должны быть согласованы оптимальным образом. Обеспечить это можно только сообща, скоординированными усилиями всех областей авиационной науки и техники.

Поэтому перед государством встали важные задачи консолидации потенциала всей российской авиационной науки, рационализации ее структуры, создания целостного научно-технического задела, устранения дублирования тех или иных работ в научно-исследовательских институтах, что особенно важно в условиях ограниченных ресурсов. В связи с этим было принято решение о создании НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского», призванного обеспечить достижение национальных целей развития России.

В основу концепции Центра лег всесторонний и критический анализ опыта организации прикладной науки как в СССР, так и в зарубежной аэрокосмической промышленности (анализ зарубежного опыта был проведен под руководством видных ученых с мировым именем и обширным опытом международного научного сотрудничества – академиков РАН Б.С. Алешина и С.Л. Чернышева). Были учтены достижения в управленческой науке и практике, внедренные за рубежом в кризисные для нашей науки и авиации годы, – например, шкалы уровней готовности технологий, позволяющие уложить творческий и высокорисковый процесс научного поиска в «прокрустово ложе» наблюдаемых, измеримых и управляемых процедур.

Можно сказать, что идейное ядро коллектива НИЦ начало складываться задолго до его официального образования – достаточно упомянуть совместные работы в области управления научными исследованиями и разработками, прогнозирования и планирования развития технологий А.В. Дутова, К.И. Сыпало, В.В. Ключкова и других.

ПЕРВОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ: ДОСТИЖЕНИЯ И ПЛАНЫ

Масштабные вызовы, цели и задачи, поставленные Президентом и Правительством Российской Федерации перед Центром при его создании, определили главные направления работы с первых дней.

НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» был организован указом Президента Российской Федерации в соответствии с федеральным законом № 326 от 4 ноября 2014 года «О Национальном исследовательском центре «Институт имени Н.Е. Жуковского». Его создание стало важнейшим этапом реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности». Сегодня НИЦ выполняет роль единого центра управления отечественной прикладной наукой



Посещение президентом Владимиром Путиным самолета Як-40ЛЛ, оснащённого гибридной силовой установкой на основе газотурбинного двигателя и сверхпроводникового электродвигателя. МАКС-2021

в авиационной сфере для формирования опережающего научно-технического задела на основе принципов междисциплинарной конвергенции наук и межотраслевой интеграции технологий. Он включает в себя пять научных организаций авиастроения: ЦАГИ имени Н.Е. Жуковского, ЦИАМ имени П.И. Баранова, ГосНИИАС, СибНИА имени С.А. Чаплыгина и ГкНИПАС имени Л.К. Сафронова.

Так, была сформирована комплексная система управления научными исследованиями и разработками. Она решает задачи прогнозирования и стратегического планирования развития технологий, форми-

рования программ исследований и разработок, управления реализацией научно-технологических проектов и программ, результатами научно-технической деятельности (включая их внедрение в промышленность, коммерциализацию, трансфер в другие отрасли экономики).

Управление потенциалом прикладной науки – центрами компетенций, содержанием и модернизацией экспериментальной базы, кадровым развитием и так далее – потребовало создания организационно-технической системы. Она была реализована в том числе посредством правил – регламентов, стандартов, включая и национальные – по управлению исследованиями и разработками. В ней есть и программные компоненты, прежде всего комплексы математического и компьютерного моделирования, необходимые для поддержки принятия объективных решений на всех уровнях, от выбора конкретных технологий до формирования облика будущей системы в целом. Именно этот программный и модельно-методический инструментарий – ключевой актив Центра (как и уникальные для нашей страны ученые и специалисты, которые развивают и применяют эти модели и программы), концентрат знаний о технологиях, авиационной технике и сферах ее применения.



Испытательный полигон ГкНИПАС им. Л.К. Сафронова



А.В. Дутов (в центре), К.И. Сыпало (второй слева) и Е.А. Федосов на совместном заседании Комитета Лиги содействия оборонным предприятиям и Союза машиностроителей



Заседание экспертов по вопросам развития авиационной промышленности. 2022 год

С его помощью с первых дней работы НИЦ были выработаны новые эффективные решения. Среди них – развитие электрических и гибридных силовых установок, использование альтернативных топлив и энергоносителей, а также повышение общей энерговооруженности и «электрификации» воздушных судов. Это связано с тем, что применение газотурбинных двигателей уже не удовлетворяет требованиям снижения уровня выбросов вредных веществ и шума на местности, уменьшения расхода топлива и себестоимости перевозок.

В связи с этим по инициативе НИЦ в ЦИАМ имени П.И. Баранова был создан соответствующий центр компетенций, со временем превратившийся в крупный исследовательский центр. В числе его достижений – демонстратор (на базе летающей лаборатории Як-40 ЛЛ СибНИА имени С.А. Чаплыгина) электрической гибридной силовой установки с криогенным охлаждением и сверхпроводящими элементами. Его демонстрационные полеты на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2021 стали первыми в мире для летательного аппарата с таким сочетанием новых технологий.

Аналогично в ГосНИИАС развивается центр компетенций в области технологий искусственного интеллекта, причем с учетом наиболее жестких требований, предъявляемых в авиации. Он зарекомендовал себя как ведущий в стране по созданию доверенных интеллектуальных систем управления. Специалисты центра активно внедряют в России суверенную среду разработки и обучения нейронных сетей «Платформа-ГНС». В ЦАГИ имени Н.Е. Жуковского работает научный центр мирового уровня «Сверхзвук», целью которого является достижение качественно новых летно-технических, экологических и акустических показателей сверхзвуковых пассажирских самолетов нового поколения за счет решения фундаментальных научно-технических проблем сверхзвукового полета.

В настоящий момент происходит масштабная реструктуризация организаций НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского». Четыре из них сменили организационно-правовую форму, что повысило гибкость управления. Продолжается создание единого информационного пространства Центра и его организаций, унификация на базе передовых практик учетной политики и иных аспектов. Таким образом НИЦ и входящие в него институты становятся единым распределенным научно-технологическим комплексом.

Вершиной деятельности Центра стали комплексные научно-технологические проекты (КНТП), в рамках которых создается готовый к внедрению научно-технический задел. Разрабатываются и проходят системную интеграцию комплексы новых технологий, формируются рациональные облики перспективных образцов авиационной техники. Эти масштабные проекты объединяют все институты НИЦ и другие организации авиастроения, в том числе и промышленные предприятия, которым предстоит внедрять



Отработка систем управления гражданского самолета в дозвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ



Транспортный БПЛА «Партизан» разработки СибНИА имени С.А. Чаплыгина

созданный задел в своих перспективных изделиях, а также вузы, организации академической науки и др. К концу десятилетия КНТП должны завершиться летными испытаниями демонстраторов комплексов новых технологий.

С одной стороны, состав ключевых технологий в этих проектах является «сквозным» для многих отраслей машиностроения, что создает предпосылки их трансфера в эти отрасли. Также он един для России и зарубежной промышленности, которая видит шансы на прорыв в следующий технологический уклад на тех же основаниях – искусственный интеллект, электродвижение, новые топлива, легкие и прочные «умные» конструкции и др. Но, с другой стороны, при формировании требований к будущей авиационной технике, создании ее перспективных обликов учитываются специфика Российской Федерации и ее национальные интересы.

Руководство реализацией КНТП полностью построено на принципах, заложенных в комплексной системе управления научными исследованиями и разработками. Это планирование и контроль достижения уровней готовности, гибкое



Заседание Наблюдательного совета ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» под председательством академика РАН Бориса Алешина. 2023 год



24 июня 2024 года научный руководитель ФАУ «ЦАГИ», вице-президент РАН, академик РАН Сергей Чернышёв представил на симпозиуме в Санкт-Петербурге концепцию сверхзвукового пассажирского самолета (СПС) нового поколения

управление рисками, принятие решений на основе модельно-ориентированной системной инженерии. Управляющие комитеты каждого проекта включают в себя представителей как науки, так и промышленности, органов государственного управления.

Успехи НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского», достигнутые в организации исследований и разработок, формировании прогнозов, планов и координации их реализации, создании новой системы управления, значительны. Не менее важно и то, что Центр стал авторитетным экспертным органом в отрасли. НИЦ, его Научно-технический и Экспертный советы, а также Экспертный совет государственной программы «Развитие авиационной промышленности Российской Федерации» при Минпромторге России (функционирует на базе НИЦ) являются ключевыми звеньями системы управления развитием авиационной техники в целом, в том числе исследованиями и разработками.

Этому способствуют не только несомненный опыт и квалификация ученых и специалистов Центра и его организаций, но также инструментарий объективной расчетной оценки эффективности технологий и технических решений, развиваемый на базе математического и компьютерного моделирования самих изделий авиационной техники и сфер их применения – авиатранспортных систем, группировок ВКС. Только такая оценка позволяет избежать волюнтаризма и субъективизма, критических ошибок при принятии стратегических и инженерных решений.

Фактически НИЦ и его организации как коллективный «мозговой центр» российского авиационного машиностроения помогает органам государственного управления выполнять функции квалифицированного заказчика в сфере науки и технологий. Таким образом ведущая роль Центра в переориентации прикладной науки на новые для нее научные направления следующего технологического уклада полностью себя оправдала.



**Уважаемый Андрей Владимирович,
коллеги!**

Коллектив Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова поздравляет Вас и всех работников Национального исследовательского центра «Институт имени Н.Е. Жуковского» с 10-летием со дня основания института!

Казалось бы, 10 лет – для организации совсем юный возраст, когда сложно оценить масштаб достижений. Особенно если речь идет о таких долгосрочных технологических проектах, как создание новых видов авиационной техники. Приятно признавать, что в случае с НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» – это скорее исключение из правил. В качестве подтверждения сказанному – количество реализованных научно-исследовательских работ, переданных отрасли в виде научно-технического задела по всему комплексу инноваций, необходимых при создании конкурентоспособной авиации будущего.

На протяжении десятилетия коллектив Национального исследовательского центра «Институт имени Н.Е. Жуковского» является движущей силой прогресса в авиационной сфере, авторами эффективных, инновационных и стратегически верных решений. Без вашего экспертного участия сложно представить функционирование в современных реалиях авиационной науки как таковой, создание опережающего научно-технического задела, появление новых веяний в технике.

Огромный вклад Национального исследовательского центра «Институт имени Н.Е. Жуковского» в качестве головной организации и единого центра управления отечественной прикладной наукой в гармонично проведенный процесс консолидации ведущих исследовательских организаций. Нас объединяет общая миссия – разработка всего спектра нового и передового, что уже есть или еще создается для российской «крылатой» техники. Сегодня под руководством и при активном методическом сопровождении НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» ЦИАМ совместно с ЦАГИ, ГосНИИАС, СибНИА и ГкНИПАС работает над научно-исследовательскими проектами, имеющими стратегически важное значение для технологического суверенитета России. Уверен, вместе нам по плечу решение этой и других сложных и нестандартных задач.

Отдельно хочется отметить, что сегодня одним из особенно надежных видов инвестиций в науку является эффективная кадровая работа. Инвестировать в специалистов, формировать новое поколение инженеров, ученых, грамотных управленцев – одна из наших общих глобальных задач. И в этом плане НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» находится на преуспевающих позициях.

Лично для меня имеющийся опыт работы заместителем генерального директора Национального исследовательского центра – большая честь и вместе с тем ответственность: необходимость не просто держать уровень, а с каждым разом повышать планку знаний, компетенций, качества и масштаба принимаемых решений и, как следствие, достижений коллектива.

Сегодня на основе сформированного под руководством опытного управленца и стратега А.В. Дутова целостного понимания процессов ведется большая и многоплановая работа, построенная на эффективном взаимодействии, доверительном партнерстве и сотрудничестве. Это придает стимул работе, развитию и достижению целей, позволяет принимать взвешенные решения даже в самые непростые времена, в условиях политической турбулентности и экономической неопределенности. Это дает четкое видение того, что наша дальнейшая работа, как и прежде, будет оказывать решающее влияние на развитие научного, технологического и промышленного потенциала России.

В день первого, важного, во многом показательного 10-летнего юбилея от всей души желаем руководству и коллективу Национального исследовательского центра «Институт имени Н.Е. Жуковского» благополучия, процветания, эффективных стратегических решений, воодушевляющих свершений, следования зародившимся традициям и успешной реализации всех намеченных планов.

С наилучшими пожеланиями,
**Генеральный директор ФАУ «ЦИАМ имени П.И. Баранова»
А.А. КОЗЛОВ**

СОЗДАВАЯ АВИАЦИЮ БУДУЩЕГО

В ноябре свое 10-летие отмечает Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского».



Кирилл Иванович Сыпало,
генеральный директор ФАУ «ЦАГИ»,
член-корреспондент РАН

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Примите самые теплые и искренние поздравления с юбилеем НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»!

НИЦ был организован указом Президента Российской Федерации в соответствии с федеральным законом № 326 от 4 ноября 2014 года «О Национальном исследовательском центре «Институт имени Н.Е. Жуковского». Его создание стало важнейшим этапом реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности», направленной на формирование современной высокотехнологичной отрасли.

Основная идея учреждения НИЦ – системная интеграция компетенций в единый центр, который соединил исследовательский, технологический и кадровый потенциал ключевых научных организаций, специализирующихся в аэродинамике, прочности, двигателестроении, бортовом оборудовании, испытаниях. Это позволило добиться высокой координации и управляемости в секторе авиационной науки, обеспечило концентрацию ресурсов для создания научно-технического задела в прорывных направлениях на основе долгосрочного стратегического планирования.

НИЦ включает в себя пять научных организаций авиационной отрасли: ЦАГИ имени Н.Е. Жуковского, ЦИАМ имени П.И. Баранова, ГосНИИАС, СибНИА имени С.А. Чаплыгина и ГкНИПАС имени Л.К. Сафронова. Каждый институт – это не просто всемирно известный научно-исследовательский центр,

это история нашей страны, ее достижений в авиации, космонавтике, энергетике, обороне.

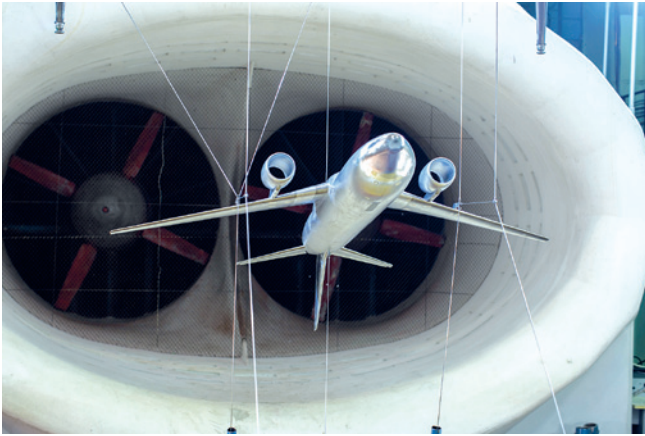
В настоящий момент под управлением НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» успешно реализуются комплексные научно-технологические проекты (КНТП), предусматривающие системную интеграцию технологий и их валидацию путем испытаний демонстраторов комплекса новых технологий, формирование облика перспективных технических систем.

Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е. Жуковского активно участвует в этих проектах, широко применяя свои компетенции в области аэродинамики, в том числе сверхзвуковой, прочности летательных аппаратов, аэроакустики, динамики полета и систем управления движением. Большое внимание ЦАГИ уделяет и развитию методов, средств исследований, инструментария междисциплинарного концептуального проектирования.

Одной из таких работ стал КНТП «Интеграл», в ходе которого изучается эффективность нетрадиционных аэродинамических компоновок магистрального самолета интегральной схемы («Интеграл-МС») и перспективного регионального авиалайнера с гибридной силовой установкой («Интеграл-РС»). В первом случае речь идет о представителе трансформируемой авиации – планируется, что машина может видоизменяться из транспортной в пассажирскую и наоборот. Самолет будет обладать адаптивным крылом и перспективной про-композитной конструкцией фюзеляжа.



Визит высокопоставленной делегации на объединенную экспозицию организаций-участников НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» в рамках МАКС-2019



Исследования ЦАГИ по созданию магистрального самолета нового поколения

В интересах этого проекта ученые ЦАГИ спроектировали, разработали и изготовили уникальную комбинированную аэродинамическую модель, с помощью которой испытали сразу несколько конфигураций перспективного магистрального летательного аппарата и выбрали наиболее целесообразную из них.

Транспортная задача перспективного магистрального самолета – перевозка 220–250 пассажиров на дальность 8 000–9 000 км. Это важно для обеспечения доступности авиaperелетов в стране.

Цикл работ проведен и по КНТП «Интеграл-РС». В региональном самолете будет применена технология энергетического управления обтеканием, что позволит совершать взлет и посадку на небольших аэродромах местных линий, в том числе с грунтовых взлетно-посадочных полос длиной до 1000 метров. Специалисты центра авиационной науки создали для исследований по проекту стенд «Консоль крыла» с опытным закрылком, оснащенным распределенной силовой установкой из девяти электроприводных импеллеров. Испытания стенда в аэродинамических трубах подтвердили положительный эффект влияния энергетического управления обтеканием на несущие свойства крыла.

Применение технологии энергетического управления обтеканием в конструкции самолетов местных авиалиний позволит расширить условия базирования и обеспечит высокую крейсерскую скорость полета.

Также в фокусе внимания ученых ЦАГИ – КНТП «Вертикаль», призванный обеспечить создание летательных аппаратов для применения в городских условиях. Еще одно важное направление – исследования в рамках КНТП «СГС-Стриж», целью которых является разработка демонстратора комплекса технологий в интересах сверхзвуковой авиации нового поколения.



Работы ЦАГИ по формированию облика перспективного самолета региональной авиации

Сегодня, в современных условиях перехода к новому технологическому укладу, НИЦ обладает широким спектром важнейших компетенций. Выполняя задачи по формированию облика авиации будущего, выстраивая единую политику развития научной инфраструктуры и кадрового потенциала отрасли, он стоит на страже национальных интересов страны.

Своим успехом Центр во многом обязан генеральному директору, кандидату экономических наук, доктору технических наук Андрею Дутову. Талантливый руководитель и организатор научно-исследовательских работ, сочетающий в себе такие сильные качества, как мудрость, целеустремленность и умение принимать правильные решения, Вы делаете всё возможное для развития передовых научных направлений, поддержки прорывных технологий и формирования опережающего научно-технического задела.

Андрей Дутов занимал ключевые должности в Федеральном агентстве по промышленности, Крыловском государственном научном центре и Объединенной судостроительной корпорации, Минпромторге РФ и др. Обладая колоссальным опытом и обширными знаниями в своей сфере, он осуществляет грамотное и эффективное руководство НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского».

В день юбилея желаю вам, дорогие коллеги, чистого мирного неба, крепкого научного фундамента и свежего ветра на крыле научных побед! Неиссякаемой творческой энергии и достижения поставленных целей! Крепкого здоровья, благополучия, сил и упорства в работе!

**Генеральный директор ФАУ «ЦАГИ»,
член-корреспондент РАН
К.И. Сыпало**

OMNi.COM

РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО ХИМИЧЕСКИХ СОСТАВОВ
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ



РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ КЛЕВЕР серия АВИА



Разработаны и произведены в России



НОВЕЙШИЕ ВООРУЖЕНИЯ СЕГОДНЯШНЕЙ РОССИИ – ЕГО ЗАСЛУГА

(К 80-летию Анатолия Петровича Ситнова)



1 декабря генерал-полковнику Анатолию Петровичу Ситнову исполнится 80 лет. Благодаря этому человеку у России сегодня есть те вооружения, которыми страна гордится. В лихие 1990-е он буквально спас от откровенного распила остатки нашего флота (атомные подводные ракетные крейсера, надводные корабли и т. д.), а также большое количество разных видов ВВСТ. Не дал рейдерам разрушить ряд предприятий отечественной оборонки. Немалое количество инженерной документации спас от вывоза за рубеж.

История, как теперь четко видно, не простила бы ни малейшей оплошности. И генерал-полковник Ситнов – человек воли, чести и профессионального достоинства – их не допустил. В этом проявился его дар стратега.

ИЗ СОРВАНЦА – В ОТЛИЧНИКИ

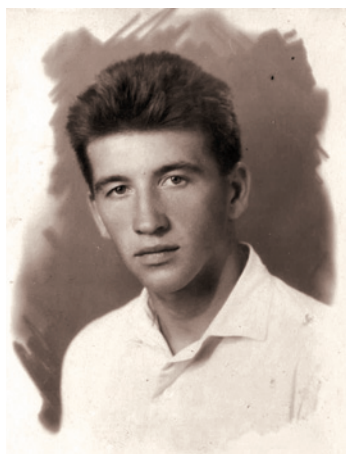
Не секрет, что основные качества человека закладываются в детстве, а потом либо становятся его стержнем, либо ведут куда-то по кривой...

Анатолий Петрович родился за полгода до конца войны, в декабре 1944-го, в центральной усадьбе колхоза «Борец» – селе Рыболово Раменского района Московской области. Колхоз в то время работал в основном на нужды фронта, а также помогал подмосковным жителям семенами и молодняком крупного рогатого скота. Понятно, что рабочие руки были наперечет.

Его мама Клавдия Петровна Ситнова, которая в 1940-м сразу после окончания восьмилетки в свои неполные 16 лет пошла работать дояркой, продолжала работать и после рождения сына. А тогда, двадцатилетней Клавдии было очень нелегко, как, впрочем, и многим советским людям в те трудные годы. Тем более, что муж оставил ее, когда сыну исполнилось восемь месяцев – в июле 1945-го уехал на Алтай и больше в родных краях не объявлялся. Но судьба подарила Клавдии Петровне новую любовь, и у Анатолия появился отчим – Владимир Егорович Архаров, заменивший мальчику отца.

Родители работали в колхозе чуть ли не круглосуточно – после войны надо было восстанавливать страну – и мальчика, как многих его сверстников, фактически воспитывала улица. Он рос сорванцом, характер имел независимый, слыл лидером среди сельской детворы. Независимость, готовность принимать нестандартные решения и нести ответственность за них Анатолий Петрович сохранил на всю жизнь.

В 1952-м мальчик пошел в первый класс. Он оказался весьма любознательным, учеба его захватила. К 12 годам Толя уже перечитал все книги в сельской библиотеке. Но как был сорванцом и лидером, таким и оставался. Например, мог встать и увести весь класс с урока, сорвав занятия.



Школьные годы

Неизвестно, чем бы это закончилось, если бы его энергию не направили в нужное русло. А дело было так. В сельскую школу назначили нового директора – Н. Г. Мельдианова. Ему было тогда всего 29 лет, и он абсолютно не боялся экспериментов. Молодой директор придумал хитрый ход и не прогадал. Он

назначил Анатолия старостой класса. Ответственность за хорошее поведение одноклассников неожиданно оказалась на плечах недавнего предводителя нарушителей дисциплины.

А вскоре Анатолия избрали комсоргом школы, и он наравне с учителями стал участвовать в педсоветах. Тут уж реальная ответственность дала себя знать в полной мере. Не исключено, что его умение выстраивать стратегические планы и видеть долгосрочную перспективу зародилось именно в те, школьные годы...

Доверие, оказанное ему директором школы и товарищами, сильно изменили Анатолия. Из хулигана он превратился в отличного руководителя. Так, в летние каникулы после восьмого и девятого классов Ситнов возглавлял школьные летние трудовые лагеря, в которых ученики работали на колхозных полях. К удивлению колхозного руководства труд школьников стал рентабельным. Секрет был прост: бригадирами он назначал только своих друзей, работавших по принципу взаимовыручки.

Одно плохо – подросток так увлекся своими новыми занятиями, к которым прибавились еще и увлечение музыкой (он играл в колхозном духовом оркестре), и спортом, что двоек в его дневнике стало намного больше, чем хороших оценок.

Между тем, спорт для него был весьма важен: мальчик с 8 класса решил, что станет военным, и начал активно готовиться к службе. С азартом играл в футбол – был капитаном и колхозной команды, и районной. Научился прекрасно ходить на лыжах, получил 1-ый взрослый разряд. Его даже пригласили в сборную Московской области. В общем, за что бы ни брался Анатолий Ситнов, всё у него выходило на отлично (к слову, и позже в его жизни работал тот же принцип). Только вот на учебу времени уже не оставалось...

И вот как-то за день до своих первых крупных соревнований он прибежал домой, а лыжи – сломанные... Так его мама решила объяснить сыну, что пора всерьез браться за учебу.

И Анатолий взялся. Причем, как обычно – в полную силу. И если в первом полугодии выпускного класса его дневник пестрел двойками и тройками, то к выпускным ситуация изменилась. В итоге в его аттестате были лишь три четверки, все остальные – пятерки.

ВЫБРАЛ ЛУЧШУЮ ВОИНСКУЮ ЧАСТЬ СТРАНЫ

Мечту стать военным Анатолий не оставил и начал потихоньку воплощать ее в жизнь. Летом 1962 года он приехал в Тамбов – поступать в знаменитое Тамбовское артиллерийско-техническое училище. К тому времени в армии не раз прошли сокращения, и набор, в который попал Ситнов, был первым после всех этих реорганизаций. Этот набор был весьма достойным: во-первых, поступать пришли те, кто действительно



Курсант Тамбовского артиллерийско-технического училища

хотел, во-вторых, все абитуриенты отличались хорошими знаниями и физической подготовкой.

– В начале 1960-х годов в Тамбове находилось шесть вузов: пехотное, финансовое, суворовское, авиационные – штурманов и техническое (связь) и знаменитое Тамбовское артиллерийско-техническое училище, готовившее офицеров-техников для службы артснабжения, в дальнейшем – службы ракетно-артиллерийского вооружения всех звеньев войск, – рассказывал несколько лет назад генерал-лейтенант

Игорь Васильевич Рогов, в 1994-1998 годах 1-ый зам. начальника Главного ракетно-артиллерийского управления (ГРАУ) Министерства обороны Российской Федерации. – *Это училище дало толчок и рост многим выпускникам, которые в дальнейшем занимали высокие руководящие должности в войсках и Центральном аппарате Министерства обороны. Анатолий Ситнов учился в первой батарее первого дивизиона по специальности материальная часть артиллерии. По отзывам преподавателей, командиров батареи – майора Смольникова и дивизиона подполковника Ткаченко, учился легко, так же, как играл в футбол.*



Лейтенант
Анатолий Ситнов

военных соединений страны – в 406-м полку Таманской дивизии.

Вчерашний отличник сразу получил капитанскую должность, чем немало озадачил сослуживцев: «крыши» у сельского парня не было, а такие назначения, как правило, подразумевали номенклатурную родню. Еще больше всех удивило, что молодой лейтенант отказался сразу же уйти на учебу в Академию им. М. В. Фрунзе.

Ну как было объяснить сослуживцам, что сначала он хотел узнать все тонкости работы «на земле», а потом уж и продолжить учебу? Стремление дойти до самой сути, досконально во всем разобраться Анатолий Петрович пронес через всю жизнь. И до сих пор все знающие его люди отмечают это качество генерала, его высокую компетентность и энциклопедические знания.

Как бы то ни было, первое время Ситнов занимался организацией стрельб из стрелкового оружия, строил мишени, рисовал разнообразные схемы, а получив первый опыт службы, занялся подготовкой снайперов, их отбором и учебой. Через несколько месяцев всем стало понятно: это стоящий специалист, и молодому

офицеру доверили принять участие в показе современных видов вооружений на полигоне в Кубинке.

– *Главными зрителями на первом в моей жизни показе были члены Политбюро ЦК КПСС и руководители стран, входивших в Варшавский договор. Им продемонстрировали всё – от снайперской винтовки до новейших танков. Я обеспечивал показ боевой работы противотанковых гранатометов РПГ-7 и СПГ-9, а также 57-мм противотанковой пушки, – рассказывал Анатолий Петрович о том, как проходил его первый показ. – Мы тренировались не одну неделю. И всё равно на генеральной репетиции, в присутствии начальника ГРАУ генерал-полковника П. Н. Кулешова и маршала артиллерии В. И. Казакова, у нас случилась заминка на десяток-другой секунд с СПГ-9. Мы быстро решили проблему, но она не ускользнула от Кулешова. После репетиции он подошел ко мне и спросил: «Что за задержка?» Я доложил, что пришлось немного подчистить контакты. Павел Николаевич подобрел и посоветовал на показе этим не заниматься, подготовиться, как следует заранее. Через десяток лет, когда мне вновь посчастливилось с ним встретиться, он вспомнил, что где-то меня видел. «Не помню, что ты сделал, но без скандала». А когда я рассказал о том случае в Кубинке, по-доброму пожал мне руку.*

АФГАНИСТАН – ДО И ПОСЛЕ ВВОДА СОВЕТСКИХ ВОЙСК

В августе 1968 года лейтенант Ситнов был командирован в Афганистан. Так сложилась судьба, что Анатолий Петрович работал в этой стране до и после вывода советских войск. А во время их присутствия там обеспечивал бесперебойное снабжение нужными вооружениями.

Но вернемся к лету 1968 года. В то время советские военные и гражданские специалисты осуществляли множество проектов в Афганистане. Гражданские помогали строить дороги и аэродромы, военные – осваивать боевую технику. Анатолий Ситнов был инструктором, помогавшим афганцам осваивать только что поставленные в страну БТР-60, БРМД-2 и вооружение, готовить их к наметившемуся в то время вооруженному противостоянию с Пакистаном из-за спорных территорий, населенных пуштунскими племенами.

А в 1979-м, за месяц до начавшегося ввода советских войск в Афганистан и незадолго до своего 35-летия, Ситнов получил погоны подполковника. С первого и до последнего дня афганской кампании подполковник будет входить в состав оперативной группы ГРАУ, а позднее – также и в объединенную оперативную группу Генерального штаба ВС СССР, работая практически в круглосуточном режиме...

На него был возложен контроль над всей цепочкой обеспечения советских войск в Афганистане ракетно-



Начальник ГРАУ

артиллерийским вооружением, начиная от его производства и до поставок в конкретные войсковые части.

– В годы афганской войны одной из самых сложных задач, которую довелось решить, стало обеспечение поставок в Афганистан оперативно-тактических ракетных комплексов Р-17, «Скадов», – вспоминал **Ситнов** то время. – Для этого пришлось преодолеть гигантское количество проблем, связанных с производством ракет на предприятиях, их транспортировкой по стране по железной дороге, а потом в Афганистан на транспортных самолетах. Уровень эффективности проделанной работы можно выразить всего двумя цифрами – из 2711 ракет, поставленных нами в Афганистан, только у 11 при пуске произошел отказ, из них 6 по вине расчетов

При этом с Ситнова никто не снимал обязанности старшего офицера, а с января 1980 года уже и начальника организационного отдела главка. Примечательно, что самому младшему из тогдашних подчиненных молодого подполковника было 49 лет. Причем каждый из его подчиненных был специалистом высочайшей квалификации, прошедшим все ступени служебной лестницы. Завоевать уважение этих людей было непросто, но Анатолию Петровичу удалось.

Любопытно, что Афганистан стал и первой заграничной командировкой Ситнова в качестве начальника организационно-планового управления ГРАУ.

– Эта поездка состоялась в 1989 году, уже после официального вывода группы войск. В составе группы генерала армии В. И. Варенникова я в течение полутора месяцев решал вопросы, связанные с ракетно-артиллерийским вооружением, – вспоминал **Ситнов**. – Приехали мы туда в гражданских костюмах, без документов. Запомнилось, как мы однажды ехали в зашторенных «Мерседесах», а местный народ кричал: «Да здравствуют шурави!» Так они называли русских. А в разговорах с местными военными постоянно слышалось: «Зачем ушли, зачем нас бросили? Вы дали нам надежду, а теперь отняли»...

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

После первой поездки в Афганистан Анатолий Петрович вновь пошел учиться. Новой ступенью стало Пензенское высшее артиллерийское инженерное училище, которое считалось академией ГРАУ и службы ракетно-артиллерийского вооружения и куда стремились попасть на учебу офицеры-технари всех военно-учетных специальностей.

Четыре года учебы пролетели быстро. В 1973 году капитан Ситнов защитил диплом на отлично. Сразу после выпуска его (и еще 13 отличников) отобрали в систему Главного ракетно-артиллерийского управления, в 12-е Центральное Конструкторское бюро ГРАУ (КБ-12), где был создан новый 6-й отдел по службе ракетно-артиллерийского вооружения. Там они занялись разработкой эксплуатационной документации по выполнению ремонта различных видов вооружений.

Спустя непродолжительное время Ситнова перевели инженером во 2-й отдел организационно-планового управления ГРАУ, которое занималось разработкой, производством, поставками, ремонтом и организацией эксплуатации ракетно-артиллерийского вооружения.

ГРАУ в те годы возглавлял выдающийся военачальник, маршал артиллерии П. Н. Кулешов, внесший огромный вклад в создание целого ряда новейших видов вооружений, управляемых ракетных комплексов, стрелкового оружия, системы управления войсками.

Вот так молодой офицер начал службу в центральном аппарате Вооруженных Сил, где участвовал в решении масштабных, подчас государственных задач, напрямую связанных с поддержанием боеготовности армии и определявших обороноспособность страны. Здесь в тесном контакте с Главным оперативным управлением (ГОУ) Генерального штаба занимался решением задач автоматизации, планирования и обеспечения войск.

В те годы в СССР был сделан колоссальный рывок в создании различных видов вооружений, особенно в системах управления войсками, связи, появились первые результаты в создании АСУ войсками.

– На войне главным и решающим фактором для победы являются разведка объектов противника и их точное поражение. Если это достигается, то любая атака, любые действия имеют успех, а потери минимальны, – объяснял **Анатолий Петрович**. – Но цель подвижна, значит, надо ее обнаружить, сообщить о ней, а потом решить, чем и как ее уничтожить. На всё требуется время – цикл боевого управления. Его сокращение увеличивает эффективность средств поражения. Однако вручную быстро не посчитать: нужен компьютер и правила действий – алгоритмы.

Вот такую полевую автоматизированную систему управления войсками фронта «Маневр» создали в минском НИИ средств автоматизации НПО «Агат» под руководством Ю. Подрезова, – продолжал **Ситнов**.

– Эта система повышала эффективность вооружения в 3-5 раз. После распада Варшавского Договора один из «Маневров», оставшийся в ГДР, достался американцам. Они провели с ним штабную игру, результаты которой их шокировали: условная армия Варшавского Договора разгромила НАТО за три дня. Без всякого ядерного оружия.

В 1975 году Анатолий Петрович получил звание майора, а годом позже занял должность старшего офицера организационного отдела. В этом качестве он впервые занялся оперативно-технической подготовкой войск, вопросами боевой подготовки и тем, что в дальнейшем станет главным делом его жизни – разработкой идеологии и программ развития вооружений.

Разработка новых видов оружия занимает не меньше 15-20 лет, рассчитал как-то Ситнов.

– Сначала рождается идея. Она подтверждается в институтах Министерств обороны и промышленности. Следом ставится научно-исследовательская работа, НИР. Она обычно идет 2-3 года, а в зависимости от сложности и до 5 лет. После этого запускается опытно-конструкторская работа, которая может длиться до 5-7-10 лет. Потом 3-4 года освоение, затем начинается производство. Это если все нормально. А если нет, то все это сдвигается вправо и плюс еще 5-6 лет. Поэтому именно на начальных этапах требуется много головы и много ума, – пояснял **Анатолий Петрович** свои подсчеты.

Другими словами, чтобы ВС всегда имели новейшее вооружение, самые современные разработки, необходимо четко и заблаговременно планировать процесс. Стратегическое мышление тут – дело первейшее.

И не только стратегическое мышление. Важна еще аналитика, сделанная по результатам проводимых учений. А их в жизни Ситнова особенно прибавилось после того, как в 1980 году его назначили начальником организационного отдела главка...

– Новая жизнь почти сплошь состояла из поездок с П.Н. Кулешовым на учения. В дневное время я решал непрерывно возникавшие задачи, а вечерами и по ночам писал отчеты, которые к 4.30 утра должны



Среди коллег...

были лежать у Павла Николаевича на столе. К этому же времени надо было делать доклад об обстановке в ГРАУ. А это ни много ни мало – 139 арсеналов, 2 училища, 4 школы подготовки, 250 окружных баз и складов. Докладываю, а Павел Николаевич держит руки за спиной, ходит, слушает. Он ничего не записывал, все держал в голове, – рассказывал **Ситнов**.

Учения – весьма важная часть жизни армии. От их результата зависят и дальнейшее развитие войск, и тренды разработок новых видов вооружений.

– В 1970-1980-х годах проводилось до 30 учений в год, – уверял **Игорь Васильевич Рогов**. – Офицеры 2-го отдела ОРГПУ месяцами не выходили из стен ГОУ и ГОМУ Генерального штаба, совместно отрабатывая материалы, закладываемые в разделы пояснительной записки к оперативному заданию, замысла учения, исходной обстановки, оперативного скачка, а также различных вводных по службе ракетно-артиллерийского вооружения.

По итогам этих учений, как правило, ставились задачи на реализацию принятых решений, часть из которых закладывалась и учитывалась при разработке руководящих документов, – говорил **Рогов**.

А еще с 1977-го в ВС СССР шла масштабная перестройка. И, конечно, Ситнов по долгу службы был активно включен и в эту работу – участвовал в разработке базовых документов по основам ведения операций, боевых уставов, наставлений по различным видам боевого обеспечения, в составлении энциклопедий и словарей, аналитических докладов...

Анатолий Петрович и тут проявил себя великолепным организатором, отличавшимся жесткостью в принятии решений и управлении. Находясь на этой должности, он отвечал за разработку идеологии развития ракетно-артиллерийского вооружения в целом, курировал вопросы строительства, организации работы этой службы в войсках, комплектования арсеналов и баз, боевой подготовки мобильных ракетных дивизионов, подвижных ракетно-технических баз (ПРТБ), предназначенных для хранения ракет и их боевого снаряжения.

– Работа в те годы была сверхнапряженной, – вспоминал **Анатолий Петрович**. – Недаром еще в 1984 году в своих отчетах Лондонский институт стратегических исследований признавал, что системе заказов надо учиться у СССР, где оптимизированы расходы на разработку, производство и закупку вооружения. Программа вооружений СССР расписывалась на две пятилетки вперед. Я лично принимал участие в разработке программы по тематике ГРАУ, а промышленность параллельно создавала программу по развитию ОПК. Всё это было увязано, иначе любая самая эффективная военная система могла бы остаться только в виде чертежей.



На митинге...

При столь напряженном ритме работы в 1988 году полковник Ситнов сумел-таки окончить Высшие академические курсы при Военной академии Генерального штаба ВС. Вскоре он был назначен начальником Организационно-планового управления ГРАУ.

Но уже вовсю шла перестройка, которая принесла много сложностей. В отлаженном ритме работы ОПК страны начали появляться первые сбои...

– Наиболее сложным временем для управления стал конец 1980-х годов, с началом действия соглашений о сокращении обычных вооружений, уничтожении ракетных комплексов средней дальности. Это требовало от ГРАУ подготовки мероприятий по складированию и утилизации вооружений и боеприпасов. Так, из групп войск, дислоцированных в Германии, Польше и Прибалтике было вывезено более 60 тысяч вагонов вооружения и боеприпасов. Планирование и координация этих работ возглавил в качестве начальника ОРГПУА. П. Ситнов, – рассказывал **Игорь Васильевич Рогов**.

Особые проблемы доставляла конверсия.

– Это началось в 1988-м году, когда каждый должен был ежедневно перестраиваться, – вспоминал **Ситнов**. – Но самое главное, когда объявили по линии партийных органов, что пора осуществлять конверсию, которая в оголтелом порядке понималась так: тот, кто делает танки, должен делать кастрюли. Тот, кто делает подводные лодки, должен делать стиральные машины. Советский ОПК выпускал более 50% товаров народного потребления. Но его интеллектуальная составляющая была очень высокая, а его заставили заниматься ширпотребом... А когда на золотом оборудовании делают бросовые вещи, это девальвирует не только саму работу, но и отношение к ней.

В то время Анатолий Петрович взял за правило в обязательном порядке бывать в институтах и на заводах, строил свой рабочий график так: понедельник – в управлении, вторник – на заводе, далее в КБ и т.д.

Это помогало быть в курсе новых идей, которыми жили ученые, генеральные и главные конструктора, вычленив из этих идей наиболее жизнеспособные, строить программы вооружения на серьезной научной основе. В маршрутах его поездок значились города Урала, Тула, Коломна, Минск – все оружейные столицы страны. Практически везде энергичного и компетентного руководителя встречали с распростертыми объятиями.

Лихие 1990-е

В 1990 году Ситнов получил первое генеральское звание. А в 1991-м – долгожданный отпуск, который, как назло, выпал на август, ознаменовавшийся ГКЧП в Москве... Вернувшись в столицу в сентябре (раньше ему категорически – приказом! – запретили), узнал, что назначен начальником ГРАУ...

В те дни ситуация менялась буквально на глазах. Перед 47-летним начальником ГРАУ непрерывно вставали практически неразрешимые задачи и главная – как найти возможность максимально сохранить производственный потенциал ОПК. Между тем в стране по нарастающей шло разрушение научно-образовательного, промышленного, сельскохозяйственного, топливно-энергетического, минерально-сырьевого и – с особым рвением – оборонного комплексов. В считанные месяцы были ликвидированы 8 промышленных министерств. На их базе был создан Государственный комитет по оборонным отраслям промышленности.

– СССР тащил на себе всю тяжесть по производству вооружения и военной техники, по их поставкам, которые осуществлялись в 78 стран мира, – объяснял трудности тех лет **Ситнов**. – Но это большое богатство содержалось всей огромной промышленностью СССР. В 1991 году оборонно-промышленный комплекс России составлял 70% от ОПК СССР. Этот переизбыток мощностей, предприятий, научно-исследовательских учреждений лег на нас тяжелейшим бременем. Надо было оптимизировать не только армию в целом, но и ОПК.

Однако перестройка принципов работы ОПК была серьезно затруднена тем, что обществу буквально навязывалось мнение: «оборонка» тормозит развитие отечественной экономики. Результат наметившихся в предшествующие годы противоречий между финансированием и желанием сохранить обороноспособность страны не заставил себя ждать – «оборонку» начали настойчиво толкать на путь самовывживания...

Удержаться на плаву российской оборонке помогло то, что на карте мира появлялись все новые и новые страны, стремившиеся приобрести у России вооружения, созданные еще в советскую эпоху.

– В апреле 1992 года я оказался в командировке в ОАЭ, – вспоминал **Анатолий Петрович**. – Руководство этой страны решило приобрести большое количество боевых машин пехоты БМП-3. Неожиданно в процессе переговоров обнаружилось, что ОАЭ хотели бы выступить полпредами нашей военной техники на Ближнем Востоке. Нам предложили подумать об участии России в широкомасштабной выставке вооружений и военной техники. К осени все необходимые вопросы были согласованы, и началась подготовка... В результате, в феврале 1993 года в Абу-Даби состоялся триумфальный показ нашего оружия – от пистолетов до ракетных систем ПВО и кораблей. В выставке приняли участие десятки российских предприятий, делегации которых возглавляли генеральные конструкторы, выдающиеся оружейники.

Сделанные тогда триумфальные залпы в Аравийской пустыне несколько лет отзывались заключением многочисленных контрактов на поставку вооружений. При этом мы ставили задачу обеспечить производство вооружений на экспорт для того, чтобы сохранить само производство.

Но самое трудное было еще впереди. В марте 1994 года Ситнова назначили начальником вооружения ВС РФ, по статусу – зам. министра обороны страны. А для оборонки этот период оказался самым критичным временем, и ему буквально пришлось ее спасать...

– Реальное советское планирование оборонного заказа завершилось в декабре 1993 года. Было выделено 22 трлн рублей. Но финансирование так и не было начато. Гособоронзаказ был утвержден в сентябре, а реально 1994 год был профинансирован едва ли на четверть, – вспоминал **Ситнов**. – И мы тогда решили с Минэкономики, что будем разрешать предприятиям брать кредиты, чтобы у них были объемы производства. А компенсация кредитов будет производиться по ценам предыдущего года. Но маховик ускоренного старения оборонно-промышленного комплекса, утраты им критически важных технологий уже был запущен...

Самые большие проблемы были с тем, что большой запас вооружений съедал практически все средства. Его же требовалось сохранять, поддерживать, ремонтировать... Поэтому на новое вооружение мы могли давать фактически где-то 15-20%. В итоге, к тому моменту, когда скудные ресурсы надо было тратить рачительно и целенаправленно, сложилась парадоксальная ситуация, выход из которой мы нашли в том, что сосредоточили основные усилия на прорывных направлениях. На создании ракетных комплексов «Тополь-М» и «Искандер», на системе ПВО С-400, на новых разработках в области авиации...

Но это еще полбеда: ведь для создания новых видов вооружения нужна слаженная работа всей промышленности, а этого уже не было...



Российско-Украинская делегация у памятника Андрею Первозванному.
г. Запорожье

– Реальностью 1990-х годов стала потребность в создании оружия нового 5-го поколения. В отличие от предыдущих поколений здесь нельзя говорить о каких-то конкретных образцах. Речь идет скорее об информационной среде, объединяющей системы реального времени в единый комплекс и охватывающей все огневые средства в едином контуре управления. Создание такого оружия путем определения в результате конкурса конкретного разработчика невозможно. Необходимо создание среды, основой которой является информационное поле на базе космической, наземной, воздушной разведки; создание единой системы управления, работающей в реальном масштабе времени и включающей в себя системы времени, навигации, метеообеспечения, целеуказания и наблюдения за полем боя, обратной связи с поражением объектов и т. д., – объяснял **Анатолий Петрович**.

В те годы он приложил максимум усилий, чтобы сохранить базовые производства вооружений, основные научные и конструкторские школы, определяющие лицо и перспективы создания систем вооружения. Считая, что отказ государства от инжиниринга лишит его способности формировать свою собственную политику в области вооружений, Ситнов многое сделал для поддержки российских ученых и конструкторов, занимавшихся разработкой и производством отечественной элементной базы, компьютеров.

При поддержке единомышленников ему удалось отстоять право Ракетных войск стратегического

назначения (РВСН) на существование как вида Вооруженных Сил РФ. Тогдашний руководитель Генерального штаба фактически предложил распустить РВСН, оставив пару дивизий и сохранив 132 боевые головные части к ним вместо имевшихся на тот момент 3,5 тыс. единиц, а также ликвидировать стратегическую авиацию и ядерный авиационный потенциал.

Можно только предполагать, что бы сегодня Россия могла противопоставить НАТО, если бы эту пагубную инициативу удалось воплотить в жизнь.

Однако эта борьба в итоге стоила Ситнову поста. «Должность начальника вооружения – одна из ключевых в армии. Ситнов, занимавший этот пост с 1994 года, по сути, определял, какое оружие будет закупать российская армия, – писал **1 августа 2000 года «Коммерсантъ»** об отставке генерал-полковника. – Однако тем же самым в правительстве с прошлого [1999] года занимается вице-премьер Илья Клебанов. С ним Ситнову сработаться не удалось. Поводом для отставки Ситнова, по сведениям Ъ, стало его выступление на коллегии Минобороны 12 июля, когда начальник вооружения резко выступил против предложений начальника Генштаба Анатолия Квашнина о сокращении ракетных войск стратегического назначения. Иными словами, Ситнов поставил на Сергеева, который, как бывший главком РВСН, не смог смириться с уничтожением родного вида вооруженных сил».





А вот как вспоминал обстоятельства своей отставки сам **Анатолий Петрович:**

– 12 июля прошла расширенная коллегия Министерства обороны, с участием представителей Совета Безопасности, Совета Федерации, Госдумы, Минэкономики, Минфина, МВД... Я вновь объяснил свою позицию, что подобный подход приведет к утрате основных компонентов по обеспечению суверенитета страны, который обеспечивается стратегическими ядерными силами в их трехкомпонентном варианте. Поэтому средства необходимо направить на информационное обеспечение (предупреждение о ракетном нападении), наземный и воздушный эшелон, на резервированные системы связи и управления, на развитие и создание МБР на базе «Тополя-М». Большинство участников коллегии меня поддержали.

Однако до президента России решение коллегии в своем первоначальном виде, к сожалению, не дошло. И в конце июля появился Указ об освобождении от должности ряда высокопоставленных руководителей министерства обороны, в том числе и Анатолия Петровича Ситнова.



«ДВИГАТЕЛИ ВЛАДИМИР КЛИМОВ – МОТОР СИЧ»

Сняв военную форму, Анатолий Петрович не расстался с ОПК. Он стал президентом, председателем совета директоров ЗАО «Двигатели Владимир Климов – Мотор Сич». Кроме этого, он – заместитель председателя комиссии по ОПК при Совете Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по конкурентоспособности и отраслевым стратегиям.

Анатолий Петрович по-прежнему много внимания уделяет возрождению военной науки, которую десятилетие после распада СССР считали ненужной. Он издал 7-томный каталог «Оружие России», где показан весь пласт видов вооружений и военной техники, наработанных в бывшем СССР, безграничные творческие и технологические возможности оборонной промышленности России.



Ситнов оптимист по жизни и не сомневается в победе здравых идей и смыслов над иррациональностью и недалечностью. Главное, что его волнует и сегодня, это заделы (своего рода, золотой запас), которые обязаны создавать промышленники на следующие производственно-временные циклы. Закладывая их, по стойкому убеждению Ситнова, мы получаем гарантию непрерывности технологического развития, подстегиваем к совершенствованию науку, обеспечиваем перспективу будущим поколениям инженеров, ученых, специалистов. А это не что иное, как национальная технологическая и экономическая безопасность.

Именно с этих позиций генерал-полковник Ситнов действовал в лихолетье 90-х, действует сейчас и наверняка будет действовать и дальше, пока хватит сил. Это его фирменный стиль. Стиль Ситнова, признанного в мире авторитета.



ДОСЬЕ

Анатолий Петрович Ситнов – генерал-полковник, лауреат Государственной премии Российской Федерации (1998 г.), начальник вооружения Вооруженных сил РФ (1994-2000 гг.), президент, председатель совета директоров



ЗАО «Двигатели Владимир Климов – Мотор Сич», академик Российской академии естественных наук, академии инженерных наук, академии имени А. М. Прохорова, академии военных наук, академии качества, член-корреспондент Российской Академии ракетно-артиллерийских наук, специалист по проблемам военно-технической политики и развития системы вооружения ВС РФ, оборонному строительству, техническому и мобилизационному обеспечению, автор работ по прогнозированию и обоснованию направлений развития ракетно-артиллерийского вооружения, техническому обеспечению войск, военному и военно-промышленному строительству.



ЦИТАТЫ

По поводу беспилотников:

– Каждый самолет F-22 «Раптор» стоит 280 млн долл. Для решения современных задач он не нужен. Выгоднее использовать дистанционно пилотируемые аппараты, беспилотники. Они по своей эффективности, стоимости и скорости реакции стоят неизмеримо выше «Раптора». В США F-22 ограничили применение и практически вывели их из эксплуатации. Для современной войны он устарел. Был нужен, когда существовал СССР – завоёвывать господство в воздухе. С нашей стороны – 3 тыс. самолётов, с их стороны столько же. Всё, его время ушло, при наличии зонтика из мощной ПВО никто такими армадами воевать не будет. Деньги надо переводить на беспилотники, на многофункциональные авиационные системы, работающие в режиме реального масштаба времени: разведка, ударное поражение, радиоэлектронное противодействие, информация и связь, целеуказание. В перспективе саморегулирующиеся, самонастраивающиеся, самоприцеливающиеся, избирательного действия. Работающие в едином информационном поле и полностью автоматическом режиме.



О национальной безопасности:

– Неэффективная кадровая политика привела к «выдавливанию» лучших специалистов. На всех предприятиях теперь исполнительные директора, исчез институт генеральных конструкторов. А поэтому никто не может заниматься промышленной политикой, перспективным развитием предприятий. Новое поколение менеджеров просто не способно рисковать, создавать и творить. Это мог делать только генеральный конструктор: он обладал всеми правами и обязанностями на своей ответственной должности.



Национальная безопасность, оборонная достаточность, безусловное повышение боеготовности вооруженных сил, их более высокий уровень технической оснащенности являются велением времени. Это не означает, что, как ранее в СССР, надо производить до 72 тыс. танков. Речь, прежде всего, идет об информационной составляющей вооружения следующего поколения. Никогда армия не будет сильной, если не будет сильной промышленность. Уровень развития промышленности определяет уровень развития армии. Чем выше экономика, ее потенциал, тем наиболее высоко оценивается армия.



Из материала, «Двигатель», №5 (95) 2014 г.



НАШЕМУ ПРОФСОЮЗУ – 90 лет!

Торжественное заседание, посвященное знаменательному юбилею – 90-летию Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности, состоялось 17 октября в Москве, во Дворце труда профсоюзов в зале заседаний Генерального совета ФНПР.



В числе участников – председатели первичных и ряда цеховых, территориальных профсоюзных организаций, ветераны профсоюза, молодые профактивисты, представители Совета Федерации, министерств и ведомств, Воздушно-космических сил России, интегрированных структур, отраслевых профсоюзов, Фонда социального страхования, директора предприятий, Союза машиностроителей России, Союза авиапроизводителей России, Авиапрома, Союза авиационного двигателестроения, Ассоциации Российских профсоюзов оборонных отраслей промышленности.

Торжественное заседание открыл председатель Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности А.В. Тихомиров.



Вниманию участников торжества был представлен видеофильм, посвященный юбилею Профавиа, в котором показана краткая история возникновения и развития профсоюза.

На торжественном заседании прозвучало видеопоздравление председателя Федерации независимых профсоюзов России М.В. Шмакова, в котором он подчеркнул, что Профавиа является одним из наиболее боевых отраслевых профсоюзов России, пожелал членам профсоюза успехов в развитии профсоюзного движения, успешного достижения поставленных целей.

В поздравительном адресе Российский профсоюз трудящихся авиационной промышленности поздравила заместитель председателя правительства Российской Федерации по вопросам социальной политики Т.А. Голикова.

С приветственными словами выступили заместитель председателя Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, руководитель рабочей группы Совета Федерации по вопросам государственной политики в сфере авиастроения А.Н. Епишин, заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации О.Е. Бочаров, заместитель директора Департамента условий и охраны труда Минтруда России Т.М. Жигастова, начальник оперативно-тактической авиации Главного командования Воздушно-космических сил России, генерал-майор А.Н. Коноваленко, заместитель председателя Социального Фонда России, Н.С. Сидорова, исполнительный директор Государственной корпорации «Ростех» О.Н. Евтушенко, исполнительный директор ООО «Союз машиностроителей России» С.В. Иванов, генеральный директор АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение»

Б.В. Обносков, первый заместитель генерального директора по производству вертолетной техники АО «Вертолеты России» О.А. Гуляев, Директор по персоналу АО «Технодинамика» С.В. Столярова, генеральный директор Союза авиапроизводителей России Е.А. Горбунов, генеральный директор АО «Авиапром» Д.А. Волошин, президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» В.М. Чуйко, от Ассоциации Российских профсоюзов оборонных отраслей промышленности – А.В. Жуков.

В своих видеопоздравлениях много теплых слов сказали в адрес Профавиа генеральный директор ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» Ю.Б. Слюсарь, генеральный директор АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» В.А. Бадеха, генеральный директор АО «Концерн Радиоэлектронные технологии» А.В. Пан, генеральный директор Научно-исследовательского центра «Институт имени Н.Е. Жуковского» А.В. Дутов, выразив надежду на дальнейшее плодотворное сотрудничество с профсоюзом, на то, что оно станет надежным звеном в решении сложных задач, стоящих сегодня перед страной, а также вручив председателю профсоюза А.В. Тихомирову памятные подарки. Состоялось также вручение ведомственных наград профсоюзным работникам и активистам.

С экранов поздравили коллег председатель Федерации профсоюзов Свердловской области А.Л. Ветлужских, председатель Федерации профсоюзов Республики Татарстан Е.И. Кузьмичева, председатель Федерации профсоюзов Республики Башкортостан Г.Ф. Мирошниченко, которые выразили уверенность в том, что Профавиа и в дальнейшем будет занимать передовые позиции в профсоюзном движении России.





Продолжительными аплодисментами зал встречал поднявшихся к сцене ветеранов Профавиа, долгое время возглавлявших организации профсоюза и ветеранские организации – Т.П. Балдину, А.Н. Лаврентьеву, А.Я. Беззубова, Б.Д. Красноперова, О.Б. Терентьева, С.М. Тулупова. Председатель Профавиа А.В. Тихомиров поблагодарил их за многие годы труда в профсоюзе и вручил награды. Слова поздравлений от ветеранов прозвучали и с экранов – от И.Б. Тагирова и В.П. Хомутова.



Ведущая торжественное заседание заместитель председателя Профавиа Т.А. Власенко пригласила для вручения свидетельств о занесении в Книгу Почета профсоюза председателя ППО в АО АНПП «Темп-Авиа» С.А. Нефедова, председателя Южной территориальной организации Профавиа В.В. Овчинникова, председателя Московского городской организации профсоюза С.Н. Чугункова. Зал так же бурно аплодировал в ходе вручения Серебряной медали профсоюза руководителям





региональных профсоюзных организаций – председателю Свердловской областной организации В.Н. Иванову, председателю Нижегородской областной организации А.И. Колесову, председателю Кировской областной организации Т.Б. Мальцевой.

От имени Молодежного совета Профавиа участников торжественного заседания и профсоюз в целом поздравили председатель Молодежного совета И.С. Лебедев и член Молодежного совета М.С. Пономарев.

На этом торжественное заседание, посвященное 90-летию Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности, завершилось.

Отдел информационной работы Профавиа



Николаю Афанасьевичу Зазулину – 90!

Николай Афанасьевич Зазулин родился 1 декабря 1934 года в селе Себрово Михайловского района Сталинградской области (сейчас рабочий посёлок Себрово входит в состав города Михайловка Волгоградской области). Его отец – Афанасий Васильевич (1887–1972) работал председателем колхоза имени В.И. Ленина и одновременно возглавлял сельсовет, мама – Серафима Васильевна (1888–1962) была рядовой колхозницей. Семья была многодетной: четыре дочери – Феодосия, Ульяна, Елизавета и Любовь, и три сына – Василий, Михаил и Николай. Самым младшим в семье был Николай. С юных лет мальчик начал трудиться...



Позже Николай Афанасьевич вспоминал: *«Летом вся ребятня, а это девяти–десятилетние мальчишки и девчонки, работали в колхозе. У каждой семьи дома был ещё и свой огород. Там тоже работали. И таким образом мы получили серьёзную трудовую закалку. Это нам сильно пригодилось в будущем, всем школьникам пригодилось. Вот это навсегда врезалось в память!»*

Летом 1954 года 19-летний Николай окончил школу и в сентябре того же года по собственному желанию поступил во Второе военное автомобильное училище, которое располагалось в городе Орджоникидзе (ныне Владикавказ). После окончания училища в октябре 1957 года его направили в Группу советских войск в Германии. Здесь он три года служил командиром взвода грузовых автомобилей 244-й отдельной автомобильной роты 18-й гвардейской армии.

В сентябре 1960 года лейтенант Н.А. Зазулин был зачислен слушателем в Военную академию тыла и транспорта. Обучаясь в Ленинграде, Николай познакомился с Еленой Александровной Тараченко. Между ними возникли взаимные чувства, и осенью 1962 года они сыграли свадьбу. В августе 1963 года у них родилась дочь Наталья.

После успешного окончания академии в июле 1965 года Николай Афанасьевич служил в Москве – в 3-м автомобильном парке автобазы Министерства обороны СССР: сначала заместителем начальника автопарка по технической части, а затем в 1970–1975 годах – начальником автопарка. В 1975–1982 годах Н.А. Зазулин был начальником 2-го отдела Административно-хозяйственного управления Министерства обороны СССР. За высокие показатели в боевой и политической подготовке и освоение сложной боевой техники 21 февраля 1978 года его наградили орденом Красной Звезды, а 27 декабря 1982 года – орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» третьей степени.

В октябре 1982 года полковник-инженер Н.А. Зазулин был назначен начальником Автотракторной службы Военно-Морского Флота, которая в июле 1986 года была преобразована в Автомобильную и бронетанковую службу ВМФ. 3 февраля 1984 года Николаю Афанасьевичу присвоили воинское звание «генерал-майор», а 5 июня 1987 года за успешное выполнение заданий по перевозке зерна и других сельскохозяйственных грузов урожая 1986 года его наградили орденом Трудового Красного Знамени

В мае 1987 года последовало новое назначение – заместителем начальника Административно-хозяйственного управления Министерства обороны СССР. Через год с небольшим, в августе 1988 года, Николай Афанасьевич стал первым заместителем начальника Административно-хозяйственного управления Министерства обороны СССР.

В сентябре 1989 года его назначили первым заместителем начальника Главного автомобильного управления





Министерства обороны СССР. Два года он проработал под началом генерал-полковника Василия Фёдоровича Попова. В октябре 1991 года Н.А. Засулин возглавил Главное автомобильное управление Министерства обороны СССР, ему было присвоено воинское звание «генерал-лейтенант». В июле 1992 года он стал генерал-полковником.

Под его руководством продолжались опытно-конструкторские работы по созданию автомобильной техники 5-го поколения. За создание и освоение серийного производства плавающих двухзвенных гусеничных транспортёров высокой проходимости и большой грузоподъёмности ДТ-10П и ДТ-30П Николаю Афанасьевичу Засулину 10 июня 1994 года была присуждена Государственная премия Российской Федерации в области науки и техники. Эти транспортёры предназначены для транспортировки грузов и людей в сложных климатических условиях Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока на грунтах с низкой несущей способностью (болото, снежная целина, бездорожье, пересечённая лесистая местность) при температуре окружающей среды от минус 50°С до плюс 40°С. В 2017 году двухзвенные гусеничные вездеходы ДТ-10ПМ и ДТ-30ПМ в амфибийном броневом варианте принимали участие в испытаниях Министерства обороны РФ в условиях Крайнего Севера для проверки их пригодности к оснащению арктических бригад. В ходе экспедиции оценивались возможности по эксплуатации вооружения и военной техники в условиях низких температур (в том числе по обеспечению поддержания автономности и поддержанию микроклимата в обитаемых отделениях), изучались особенности движения по торосам, глубокому снегу, при метелях со скоростью ветра более 35 м/с и других особенностях Крайнего Севера. Маршрут экспедиции общей протяжённостью около 2.400 км пролегал от Тикси до острова Котельный и обратно через мыс Святой Нос, проливы Дмитрия Лаптева и Санникова в море Лаптевых. Члены экспедиции стали первыми в мире, кому удалось дойти на военной технике от материковой части до острова Котельный. Недаром труд создателей этих боевых машин был отмечен Государственной премией РФ!

Период, когда Н.А. Засулин руководил Главком, совпал с проведением реформы Вооружённых Сил РФ и больших структурноорганизационных изменений главных и

центральных управлений. В конце 1994 года в результате реформирования Главного бронетанкового управления (ГБТУ) и Главного автомобильного управления (ГЛАВТУ) образовалось единое Главное автобронетанковое управление (ГАБТУ) Министерства обороны РФ. Начальником нового управления был назначен генерал-полковник Александр Александрович Галкин, а генерал-полковник Николай Афанасьевич Засулин в феврале 1995 года был переведён на должность генерала-инспектора Главного военной инспекции РФ.

Николай Афанасьевич позже вспоминал: *«Единственное, в чём я сокрушаюсь – в современных Вооружённых Силах не сохранилась автомобильная структура в том мощном виде, какой она являлась до слияния двух главков – ГБТУ и ГЛАВТУ – в один, Главное автобронетанковое управление. Тогда автомобильный главк, который я возглавлял, как и бронетанковый, которым командовал генерал-полковник А.А. Галкин, вошли в объединённую структуру в полном составе, без единого сокращения. Хотя на тот период, как мне казалось, надобности в их слиянии не было. В ГЛАВТУ была великолепная команда, умнейшие генералы и офицеры, у меня – толковые замы, которые трудились, не оглядываясь назад. Но в реорганизации я никого не упрекаю, получилось так, как получилось».*

В декабре 1995 года генерал-полковник Н.А. Засулин вышел в отставку. Покинув ряды армии, Николай Афанасьевич стал одним из руководителей крупнейшей в мире Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). Продолжительное время работал в области авиационного моторостроения. Он является академиком Академии транспорта.

Однажды Николай Афанасьевич сказал: *«Конечно, жаль, что быстро годы летят. Хотелось бы, чтобы они улетали помедленнее, многое ещё хочется сделать. Честно признаться, я серьёзных ошибок и просчётов не допустил, делал всё по уму и по совести, не причиняя людям неприятностей. Это очень важно! Я всегда любил и уважал людей. Так меня учили мои родители – делать людям добро. Я к этому стремился всю свою жизнь!»*

Коллектив журнала «Крылья Родины» от всего сердца поздравляет Николая Афанасьевича с 90-летним юбилеем и желает ему крепкого здоровья и долгих лет жизни!





25 лет первой Международной неправительственной антарктической экспедиции на Южный полюс «Навстречу XXI веку»



Владимир Семёнович Чуков,
Генеральный директор
АНО «Экспедиционного центра «АРКТИКА»,
Действительный Член
Русского Географического общества,
Заслуженный мастер спорта СССР,
Заслуженный путешественник России,
Почетный полярник

Главным инициатором и организатором антарктической экспедиции «Навстречу XXI веку» был наш Экспедиционный Центр «АРКТИКА», основанный более 40 лет тому назад при поддержке выдающегося советского исследователя Арктики, дважды Героя Советского Союза И.Д. Папанина. Решением Президиума Московского филиала Географического Общества АН СССР от 24.05.1984 года он получил статус Высокоширотной экспедиции Московского филиала ГО АН СССР и по настоящее время действует как общественная организация «Экспедиционный центр «Арктика».

Основными задачами Центра мы всегда видели организацию и проведение научно-спортивных и исследовательских экспедиций в труднодоступных высокоширотных районах Крайнего Севера и Антарктиды. Неоднократно были совершены автономные лыжные переходы до Северного полюса, впервые в мире был совершён автономный трансполярный



Экипаж самолета Ил-76ТД:

Ю. Близнюк, С. Симованьян, Л. Овечкин, Р. Гирфанов,
Г. Семькин, И. Закиров, В. Тупицын, В. Терехов,
В. Гречко, Г. Титов, С. Близнюк, А. Большов

лыжный переход через весь Северный Ледовитый океан из России в Канаду. Для расширения возможностей по исследованию объектов исторического и культурного наследия Арктики в ходе планируемых нами научных историко-краеведческих экспедиций Центром велась разработка уникальных колёсных транспортных средств высокой проходимости, намечался новый цикл арктических вездеходных экспедиций «Полярное кольцо».

Идея проведения экспедиции на Южный полюс родилась спонтанно, во время одной из встреч с нашими давними друзьями-парашютистами. Наша маршрутная вездеходная группа готовилась к первому этапу экспедиции «Полярное кольцо», чтобы совершить «кругосветную» экспедицию вдоль берегов всего Северного Ледовитого океана, однако, выслушав предложения наших коллег, мы решили поменять свои планы, отложить старт «Полярного кольца» до следующего года и готовиться к экспедиции в Антарктиду.

Экспедиция должна была быть масштабной, комплексной и, конечно, международной. Главной её целью было привлечь внимание мировой общественности к проблемам сохранения мира на Земле, хрупкости экологического равновесия, сложности и взаимозависимости всех жизненных форм и другим



глобальным вопросам, которые были сформулированы ООН. Но для нас, организаторов и участников экспедиции, конечно же было очень важно и интересно встретить Новый 2000-ый год, то-есть приход Нового Тысячелетия, в самой труднодоступной точке планеты – на Южном полюсе. И нам это с успехом удалось! В кратчайшие сроки была сформирована экспедиционная команда, в состав которой входили представители 18 стран всех пяти континентов: России, Беларуси, Австрии, Великобритании, Германии, Голландии, Джибути, Индии, Испании, Канады, Кыргызстана, Литвы, Малайзии, Нидерландов, США, Франции, Южной Кореи и Японии. Было изготовлено восемь полноприводных колёсных вездеходов с шинами сверхнизкого давления, десяток прицепов, покрытые огромные лагерные палатки, вместимостью по 25-30 человек каждая, изготовлено все снаряжение, необходимое для обеспечения жизнедеятельности интернациональной команды во льдах Антарктиды в течение не менее месяца. Успешно решены все организационные и правовые вопросы, связанные с пребыванием и действиями нашей экспедиции на континенте, не имеющем государственных границ и доступном до настоящего времени лишь учёным, занимающимся исследованиями в рамках национальных или международных научных программ. Сегодня можно уверенно сказать – наша экспедиция явилась убедительным прецедентом и реальным примером успешного международного сотрудничества, ставшим нашим





реальным вкладом в создание Союзного государства Россия – Беларусь.

В Антарктиде нами была выполнена обширная комплексная программа, включающая миротворческие и гуманитарные акции, научные исследования, уникальные спортивные достижения мирового уровня:

Впервые в истории полярной авиации в сложнейших условиях Антарктиды российский экипаж осуществил посадку тяжёлого транспортного самолёта Ил-76ТД на неподготовленную ледовую площадку Патриот Хиллс в районе горного массива Винсон на 80-м градусе ю.ш.

Впервые в истории освоения Антарктиды на шестом континенте действовала Международная неправительственная экспедиция в составе 88 представителей 18 государств всех пяти континентов. На полюсе водружены флаги Организации Объединённых Наций, государственные флаги всех стран-участниц, подняты Знамя Мира Н.К. Рериха и Флаг Земли.

Успешно выполнен первый в истории Антарктиды групповой парашютный десант в районе Патриот Хиллс. 32 парашютиста из 12 стран совершили прыжки из самолёта Ил-76 с высоты 2500 и 4500 метров. В парашютном десанте участвовал 73-летний парашютист из США Вальтер Росс, ставший самым пожилым парашютистом, совершившим прыжок в Антарктиде. Воздушные съёмки во время прыжка одновременно вели десять видеооператоров.

Впервые совершён уникальный 10-суточный переход на колёсных вездеходах собственной конструкции с шинами сверхнизкого давления по маршруту:

Патриот Хиллс – Южный полюс – Патриот Хиллс, общей протяжённостью около 4000 км. Маршрутная группа из 31 участника на восьми вездеходах достигла широты 85 град. 31 мин. ю.ш. и развернула промежуточный лагерь «Средний». Дальнейший путь до Южного полюса на четырех вездеходах выполнила полюсная группа в составе 14 человек – представителей России, Беларуси, Австрии, Испании, Франции и США. Переход от побережья Антарктиды до Южного полюса был выполнен в рекордно короткий срок – 5 суток.



Впервые в небо Антарктиды были подняты воздушные шары. Первые подъёмы были осуществлены австрийским воздухоплавателем Иваном Трифоновым в районе Патриот Хиллс и в промежуточном лагере «Среднем». 9 января 2000 года впервые в истории был поднят воздушный шар над Южным полюсом. Первыми воздухоплавателями, поднявшимися над географической точкой Южного полюса, стали испанские баллонисты Анульфо Гонзалес, Фаустино Мортера и австриец Иван Трифонов, совершившие совместный полет. Эти достижения включены в «Книгу рекордов Гиннеса 2001 г.».





В рамках исследовательских проектов Института географии РАН и географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова ведущим научным сотрудником Университета к.г.н. В.М. Фёдоровым выполнены работы по научной программе экспедиции «Исследование изотопно-кислородного состава снежно-фирнового покрова Антарктиды», результаты которой послужили рождению «Солярной теории изменения климата», объясняющей причины глобального потепления.



7 января 2000 г. в честь 2000-летия Рождества Христова в точке Южного полюса русский священник Отец Виктор (Сметанников) установил православный крест и отслужил Рождественскую службу.

Проведена крупнейшая радиоловительская DX-экспедиция, в ходе которой было установлено более 9000 радиосвязей с радиоловителями всего мира.

Участниками экспедиции было зачитано «Обращение к Людям Земли» и заложена капсула с обращением к жителям планеты Нового Тысячелетия. Был зажжён Огонь Мира и дан старт Международному проекту ООН «Марш Мира».

Там, в Антарктиде, произошла незабываемая встреча с интересными людьми – американскими астронавтами Джеймсом Ловвеллом и Оуэном Герриотом, которые оказались на Южном полюсе в качестве туристов американской компании ANI. Возвращались в Чили вместе, нашим Ил-76. Разговоры длились весь полёт.

По возвращении в Москву нас ждала ещё одна неожиданная встреча. В это время с визитом в Москве находился Генеральный секретарь ООН Кофи Аннан. По его приглашению 28.01.2000г.



в резиденции на Ленинских горах прошла встреча с руководителями экспедиции Владимиром Чуковым, Евгением Бакаловым и Сергеем Афанасьевым, которые поделились результатами экспедиции и передали Генеральному секретарю Знамя Мира Н.К. Рериха, которое 8 января 2000 года было поднято на Южном полюсе.



На одной из встреч, которые прошли тогда в Москве по случаю успешного завершения экспедиции, наш друг, знаменитый учёный, профессор Сергей Петрович Капица сказал как-то, обращаясь к собравшимся: *«Дорогие коллеги! Мне кажется, что экспедиция ещё не закончена. Итог её может быть подведён только тогда, когда всё, что было сделано и сейчас нам показано, будет доведено до сознания каждого молодого человека в нашей стране, когда всё свершившееся станет фактом общественного сознания и, в первую очередь, сознания молодого поколения...»*

Сегодня, спустя 25 лет, мы хотим вернуться к словам учёного и рассказать об этой уникальной антарктической экспедиции.

27 января 2025 года, в Москве в Центральном Доме учёных РАН состоится широкая встреча участников антарктической экспедиции, на которую мы приглашаем всех, кто помогал и содействовал успешному её проведению, а также всех своих близких, единомышленников и друзей Экспедиционного Центра «Арктика».



Вице-Мисс Анастасия Езерская (Авиакомпания "Победа"),
Основатель конкурса "Топ стюардесс" Александр Лецер,
Победительница Ольга Енина (Авиакомпания "Россия")

Фото: Роман Адлер

Топ стюардесс 10 (2024)

Красивый финал главного авиационного конкурса



Финал международного конкурса «Топ стюардесс 10» прошел на сцене культурного центра «Внуково» 23 октября 2024 года.

2024 год объявлен в России годом семьи, поэтому на финале собралась тоже большая и дружная авиационная семья, а на сцене оказались дети наших участниц, которые знают, что такое иметь «маму-стюардессу».

Ведущие мероприятия: «Топ-5 стюардесс мира 2023» Кристина Люцидарская, её сын Миша и дочь основателя «Топ стюардесс» Полина.

«Топ стюардесс» впервые был проведен в 2014, поэтому 2024 год - юбилейный для конкурса.

Вот уже 10 лет мы создаем для стюардесс праздник. А в наш юбилейный год мы поставили много рекордов, в том числе один рекорд России по запуску 1318-ти бумажных самолетиков в закрытом помещении ТЦ «Ривьера».

С момента первого кастинга до финала прошло 258 дней. Это самый долгий конкурс красоты.

«Топ стюардесс» выполняет свою задачу «влюблять людей в небо». В течение 3-х часов зрители могли наслаждаться творческими номерами небесных фей. Девушки не просто пели и танцевали, читали стихи и показывали юмористические сценки: каждая устроила из своего представления мини-шоу, а объединил всех общий выход «Ангелы Топ стюардесс».

Стюардессы - ангелы-хранители не только для пассажиров, но и для самолетов, для мира и вообще для людей в целом.

- подано 2586 заявок за 2024 год
 - 292 прошли Интернет-отбор и участвовали в кастингах, которые прошли в 7 городах
 - 75 прошли в полуфинал
 - 32 вышли на сцену КЦ «Внуково», чтобы устроить праздник для всех присутствующих в зале.
- Потому что всех, кто пришел посмотреть на шоу, объединяет любовь к небу и авиации.



Мария Благодатова (Авиакомпания "Ямал")

Топ стюардесс 10 (2024)

Семья Переверзевых, основатели кинокомпании «Улица Сергея Эйзенштейна» подарили победительнице конкурса в главном направлении «Королева неба 2024» Ольге Ениной (Россия) подписанный контракт на исполнение одной из ролей в полнометражном художественном фильме «Тени Москвы», где она сыграет стюардессу. Популяризация авиации - в массы!

Победительница конкурса "Топ стюардесс 10" (2024) в направлении "Будущее авиации", где участвуют девушки только мечтающие о небе: Алина Гришина получила курс подготовки бортпроводников для бизнес-авиации «ПРОФИ» от школы «Джет Сервис».

Первая вице-мисс конкурса «Топ стюардесс 10» (2024): Анастасия Езерская (Победа)

Вторая вице-мисс конкурса «Топ стюардесс 10» (2024): Алина Толмачева (ИрАэро)

Мисс зрительских симпатий конкурса «Топ стюардесс 10» (2024): Марина Докторова (Якутия)

Королева дружбы «Топ стюардесс 10» (2024): Дарья Ильина (Ямал)

Королева талантов «Топ стюардесс 10» (2024): Елена Добрынина (Уральские авиалинии)

Небесный выбор «Топ стюардесс 10» (2024): Марина Берстенева (Ютэйр)



Королева неба 2024
Ольга Енина



Будущее авиации 2024
Алина Гришина



Кристина Люцидарская

Кроме конкурсанток на сцене выступили: Василиса Старостина четырнадцатилетняя восходящая звездочка эстрадного небосклона со своей песней «Небо наше все» и Мария Заборовская - друг конкурса и мисс зрительских симпатий 2015, которая исполнила песни "До тебя" и "Загляни под небеса". Вдохновленные конкурсом «Топ стюардесс» девушки написали песни специально к финальному шоу.

Все 4 победительницы получили короны ручной работы от дизайнера украшений Юлии Кардаш. Короны специально изготавливались для конкурса «Топ стюардесс»: на лицевой стороне короны размещен ювелирный самолетик. Особенностью «Топ стюардесс» является тот факт, что все короны остаются у победительниц и им не надо передавать их на следующий год. Традиция передачи существует, но символически передаются всегда новые короны.

Больше фото и эксклюзивные интервью победительниц на сайте: topstewardess.ru

Ведущая, «Топ-5 стюардесс мира 2023», действующая стюардесса Аэрофлота, сделала финал конкурса «Топ стюардесс 10» незабываемым! Её энергия и харизма зажгли атмосферу, и благодаря ней все прошло ярко и на высоте!



Международный конкурс красоты «Топ стюардесс» — это ежегодное событие мирового масштаба, которое определяет самых красивых и профессиональных бортпроводников среди авиакомпаний мира с 2014 года.

Конкурс повышает профессиональный уровень и мотивацию действующих стюардесс. А также привлекает в профессию новых людей.

Мы хотим влюбить людей в небо, войти в каждый дом, стать другом пользователей Интернета, ТВ, радио, читателей газет и журналов за счет создания доброжелательной атмосферы и веселого, радостного настроения. При этом ограниченное число участниц и длительность периода в один год, создает эффект «семьи», сравнимый по своему воздействию на зрителя с популярными «долгоиграющими» сериалами.

Алина Гришина

Я была самой юной финалисткой конкурса. Долгое время переживала, что будет трудно влиться в коллектив и работать вместе при подготовке к мероприятию, однако, все прошло настолько спокойно и замечательно, что не заметила, как в моменте стала частью авиаокружения. Репетиции конкурса я вспоминаю до сих пор: как мы смеялись вместе, помогали друг другу, принимали коллективные решения, а главное – поддерживали друг друга во время подготовки к торжеству и за кулисами в день финала. С некоторыми девушками сдружилась больше и я уверена, что это была наша не последняя встреча...



ТОП СТЮАРДЕСС



Королева деловой авиации 2024
Марина Гулевич

Снежана Петрацук

Конкуренция не чувствовалась. Была огромная поддержка со стороны участниц. Девочки просто волшебные. Люблю общество бортпроводников - это профессия самых тактичных и эмпатичных людей, на мой взгляд.

Это мероприятие, наполненное множеством приятных впечатлений и как будто бы возможность сказать теплые слова напоследок в мире авиации. Еще раз встретиться с авиационной атмосферой, погрузиться в романтику.

Читайте полностью на
topstewardess.ru

Марина Гулевич

Мне хочется отметить главный запоминающийся плюс организации - твой путь в конкурсе не проходит от кастинга к кастингу, от отбора к отбору в стрессе. Твой путь наполнен яркими событиями, яркими площадками, фотосессиями и прохождением этапов превращается для тебя по большей степени в праздник.

Я обожаю применять творчество в своей работе. Когда сервировкой блюд или декором салона можно создать настроение для пассажиров!



Звезда авиации 2024
Снежана Петрацук



Авиа Мисс

первый национальный конкурс для девушек в авиации

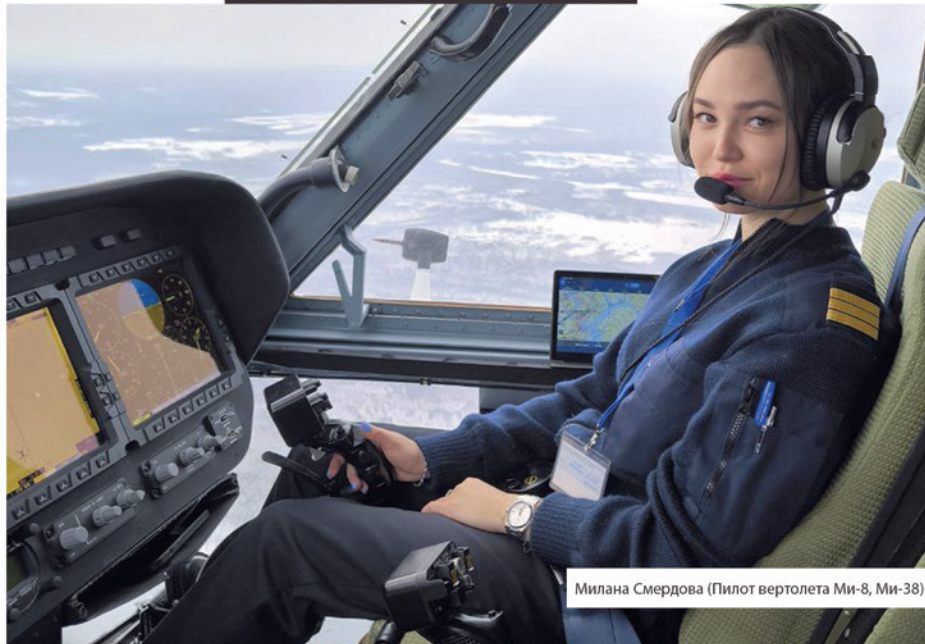
В конкурсе могут участвовать девушки, связавшую свою жизнь с авиацией.

Мы принимаем девушек, которые работают или работали:

- на любых должностях в авиакомпаниях;
- в аэропортах;
- на предприятиях авиационной промышленности;

А также: студентов ВУЗов и средних специальных учебных заведений, с направлениями, связанными с авиацией и конечно авиа-блогеров влюбленных в небо.

От создателей "Топ стюардесс"



Милана Смердова (Пилот вертолета Ми-8, Ми-38)



Кристина Саликова
(Авиадиспетчер)



Мария Литвинова
(Пилот Airbus 320/321, Sukhoi Superjet 100)

aviamiss.ru

В Центральном музее Вооруженных сил Российской Федерации объявили победителей фотоконкурса «Я служу в ВКС!-2024»

В Центральном музее Вооруженных сил Российской Федерации прошла торжественная церемония награждения победителей девятого открытого Всероссийского фотоконкурса «Я служу в ВКС!», организаторами которого являются Главное командование Воздушно-космических сил и Центральный офицерский клуб ВКС.

Прием работ проводился с 1 января по 1 сентября 2024 года. Всего было прислано свыше 500 работ, более чем из 20 регионов страны: Республики Саха (Якутия), Севастополя, Ярославской, Калининградской, Иркутской областей и других.

Также в конкурсе приняли участие шеф-редактор нашего журнала Игорь Егоров и фотокорреспондент Евгений Лебедев. Экспертное жюри высоко оценило работы наших коллег. Так, работа Игоря Егорова «Капитан, улыбнитесь» заняла первое место в номинации «Гарнизонные будни», а работа Евгения Лебедева «Встреча с молодостью» заняла первое место в номинации «Не стареют душой ветераны» и забрала главный приз конкурса – Гран-при.

Вот что сами наши коллеги победители говорят, про свое творческое увлечение:



Игорь Николаевич Егоров, шеф-редактор журнала «Крылья Родины»

определенных причин, занятия фотографией пришлось отложить до того момента, когда впервые попал на авиасалон МАКС в 2003 году

- **Игорь Егоров:** прежде, чем нажать на кнопку спуска затвора, я задаю себе вопрос, о чем расскажет мой кадр зрителю, в чем его ценность?

Фотографией я увлекся ещё в школе, ходил на фотокружок... ЛОМО-Свема, Зенит, проявитель, закрепитель... знакомые слова для тех, кто начинал заниматься фотографией в эпоху пленки. Но в силу



Работа «Капитан, улыбнитесь»

с первой своей уже цифровой мыльницей. За годы увлечения авиационной фотографией, посещения различных авиационных шоу, выставок и показов, отработывалась техника и приёмы съемки.

Очередной виток моего творческого развития в авиационной фотографии пришёлся на приход в команду журнала «Крылья Родины».

Человек всегда стремился в небо, летать как птица. Я же хочу показать красоту полёта на всех его этапах, от создания воздушного судна до его полного освоения и подчинения воле пилота, ставшего с ним одним целым. Но авиация, это прежде всего люди, особые: увлеченные, открытые. Ведь приручить ту мощь, которая поднимает самолет или вертолет в небо, могут только особые люди!

Темы номинаций конкурса подобраны таким образом, что каждый представленный на конкурс кадр, это не остановленное мгновение, как это принято говорить, а отдельная история. Для того, чтобы фотография «цепляла» зрителя, заставляла пережить показанную историю, должно сложиться много факторов и составляющих, главный из которых – эмоция!

- **Евгений Лебедев:** параллельно основной деятельности выполняю воздушную съемку, в качестве бортоператора авиационной группы высшего пилотажа. Имею большой опыт съемок с различных летательных аппаратов. Летать люблю с детства, страсть к фотографии пришла от деда. Он был заядлым фотолюбителем.



Призы были вручены победителям в шести основных номинациях: «В жизни есть место подвигу», «Не стареют душой ветераны», «Гарнизонные будни», «Сила оружия», «Юнармия», «Приз зрительских симпатий». По традиции председатель жюри конкурса вручил специальные призы «Гран-при» и «За вклад в культуру в ВКС!».

«Хочу отметить не только отличное качество представленных фотографий, но и их оригинальность. Ваши работы необыкновенно чувственны и прекрасны. Спасибо за творчество, активность и участие. Поздравляю победителей и желаю каждому участнику не останавливаться на пути к самосовершенствованию», – обратилась в видеообращении к участникам церемонии член жюри, заместитель начальника ФАУ МО РФ ЦСКА по военно-политической работе, полковник, двукратная олимпийская чемпионка Светлана Ишмуратова.

Работы участников оценивало экспертное жюри, в состав которого по приглашению начальника Центрального офицерского клуба Воздушно-космических сил заслуженного работника культуры Российской Федерации Владимира Лужбина вошли: Председатель Центрального совета Союза ветеранов Космических войск, кандидат технических наук, генерал-майор Байкин Владимир Андреевич; Директор Департамента информации и печати МИД России, кандидат исторических наук Захарова Мария Владимировна; Народный артист Российской Федерации, экс-художественный руководитель балета Государственного академического Большого театра России Филин Сергей Юрьевич; Заместитель начальника ФАУ МО РФ ЦСКА по военно-политической работе, полковник, двукратная олимпийская чемпионка Ишмуратова Светлана Ирековна; член Общественного совета при Министерстве обороны Российской Федерации, основатель Медиахолдинга «Ветеранские вести» Калинин Вячеслав Вячеславович; Директор Студии военных художников имени М.Б. Грекова, Почётный член Российской академии художеств Самарская Татьяна Александровна; Руководитель службы визуальных проектов Объединенной дирекции фотоинформации, Медиагруппа «Россия сегодня» Олейник Оксана Николаевна; Заместитель начальника Управления по продвижению проектов в области культуры города Москвы Потий Вячеслав Николаевич; Начальник научно-просветительского отдела ФГБУ «Центральный музей Вооруженных Сил Российской Федерации» Министерства обороны Российской Федерации Каминская Людмила Анатольевна. Конкурсную комиссию возглавил генерал-майор Игорь Сулим.

«Конкурс “Я служу в ВКС!” играет важную роль в патриотическом воспитании подрастающего поколения, направляя молодёжь на правильный выбор жизненного пути. Многие ребята в процессе участия решают связать свою судьбу со службой в Российской Армии. Конкурс воспитывает в людях такие качества, как патриотизм, верность Отчеству, честь, достоинство. Желаю всем участникам удачи, творческого вдохновения, новых побед!», – отметил член жюри, член Общественного совета при Минобороны России, ветеран боевых действий, полковник запаса Вячеслав Калинин.

Экспертное жюри определило победителей:

- номинация «В жизни есть место подвигу» – работа «На страже», автор: **Шацкая Ольга Юрьевна** (Московская область);
- номинация «Не стареют душой ветераны» – работа «Встреча с молодостью», автор: **Лебедев Евгений Николаевич** (г. Москва);
- номинация «Гарнизонные будни» – работа «Капитан, улыбнитесь», автор: **Егоров Игорь Николаевич** (Московская область);
- номинация «Юнармия» – работа «До встречи, товарищ полковник», автор: кадет **Абдуллин Ильнур Фаилевич** (г. Москва);

– номинация «Сила оружия» – работа «Сосчитай-ка», автор: [Шубин Алексей Вячеславович](#) (Московская область);

– номинация «Приз зрительских симпатий» – работа «Боевой товарищ», автор: [Шацкая Ольга Юрьевна](#) (Московская обл.).

Обладателем самой главной награды конкурса – Гран-при – стал [Лебедев Евгений Николаевич](#). И в этом году главная награда конкурса остается в городе Москве.

Специальный приз «За вклад в культуру в ВКС!» председатель жюри конкурса, генерал-майор Сулим Игорь Вадимович вручил Директору Студии военных художников имени М.Б. Грекова, Почётному члену Российской академии художеств Самарской Татьяне Александровне. Награду присудили за активную помощь в художественных программах, патриотических акциях для ветеранов военной службы, военнослужащих ВКС и членов их семей.

В мероприятии приняли участие Герой Российской Федерации, подполковник Шоломов Максим Владимирович; генерал-майор Белоусов Сергей Александрович; заслуженная артистка Российской Федерации Наталья Просекова; генеральный директор Национального авиационного журнала «Крылья Родины» Безобразов Дмитрий Юрьевич, ветераны, военнослужащие, юнармейцы, кадеты, представители творческой интеллигенции, а также министерств и ведомств Российской Федерации и города Москвы.

Концертная часть церемонии состояла из творческих номеров разных жанров. На сцене свое мастерство продемонстрировали: Творческий коллектив под руководством заслуженной артистки Российской Федерации Натальи Просековой и солист группы «Республика» Сергей Лашманов.

Лучшие работы можно будет увидеть в течение 2024-2025 годов на выставках, организованных Центральным офицерским клубом Воздушно-космических сил по всей России.

Я служу в ВКС!» – ежегодный фотоконкурс ЦОК ВКС. Целью конкурса является пропаганда военной службы, формирование положительного имиджа Вооруженных сил Российской Федерации и Воздушно-космических сил. Для участников нет ограничений по возрасту и месту жительства. В нем участвуют и профессиональные фотографы, и любители.



Валентина Дрокина: «Самолет нужно чувствовать сердцем»

В этом году свой юбилей отметила одна из сильнейших пилотажиц нашей страны, четырёхкратная абсолютная чемпионка СССР и абсолютная чемпионка России по высшему пилотажу, заслуженный работник физической культуры Российской Федерации, заслуженный мастер спорта РФ Валентина Николаевна Дрокина.



Валентина Дрокина – абсолютная чемпионка IX Спартакиады народов СССР, абсолютная чемпионка СССР, первый обладатель Кубка Марины Расковой. г Краснодар, 1986 год



Мастер спорта СССР Международного класса, пятикратная чемпионка СССР по самолётному спорту, абсолютная чемпионка двух Спартакиад народов СССР, призёр международных соревнований. 1989 год

Будущая лётчица родилась 25 августа 1954 года в городе Елец Липецкой области. Путь в авиацию у Валентины начался с прыжков с парашютом – первый прыжок она выполнила ещё в 9-м классе. Потом были полёты на планере.

После окончания средней школы девушка поступила в Московский институт инженеров геодезии, аэрофотосъёмки и картографии (ныне Московский государственный университет геодезии и картографии). Обучаясь в институте, она начала летать в Центральном аэроклубе СССР имени В.П. Чкалова в Тушино на двухместном самолёте Як-18А. Эта машина в начале 1970-х годов была уже устаревшей, и вскоре Валентина освоила пилотажный одноместный Як-18ПМ.

В 1976 году, после успешного окончания института, Валентина Дрокина попала по распределению в Казахстан, где продолжала заниматься в Алма-Атинском аэроклубе ДОСААФ. Там она освоила новый тип самолёта – Як-50, на котором в это же время начала летать сборная команда СССР по высшему пилотажу.

Через три года, в 1979 году Валентина Николаевна была включена в состав сборной страны по высшему пилотажу и переехала в город Калинин (ныне Тверь), поближе к аэродрому Борки – базе сборной. С этого времени вся её дальнейшая жизнь связана с Тверью.

«Вся моя жизнь прошла в основном в Тверском авиационно-спортивном клубе ДОСААФ России имени Героя Советского Союза М.М. Громова, – вспоминает В.Н. Дрокина. – В лётную смену летала по девять полётов на высший пилотаж – это шесть часов стартового времени. В те времена даже мужчины не позволяли себе таких нагрузок».

Начиная с 1979 года, Валентина Николаевна на самолётах Як-50, Як-52, Як-55 и Як-55М участвовала в 11 чемпионатах СССР по высшему пилотажу. В те годы количество участников на чемпионатах страны доходило до ста человек. К примеру, в 1984 году в XXX чемпионате страны по самолётному спорту участвовали 79 спортсменов-лётчиков (в том числе 15 женщин). Соревнования проводились на разных базах, в разных метеорологических условиях.

В этой напряжённой борьбе В.Н. Дронова четыре раза подряд становилась абсолютной чемпионкой СССР по высшему пилотажу среди женщин – в 1984 году (в Брянске), в 1985 году (в Ташкенте), в 1986 году (в Краснодаре) и 1987 году (в Вильнюсе). В 1986 году она стала первой обладательницей Кубка Марины Расковой, учреждённого Федерацией авиационного спорта Литовской ССР.

В одном из интервью лётчица однажды призналась: *«Помню своё самое тяжёлое выступление – на чемпионате СССР в Ташкенте. Тогда сельхозземли вокруг аэродрома опрыскивали какой-то «химией», и пилоты попросту теряли пространственную ориентировку во время выполнения фигур высшего пилотажа. От чего многие опытные участники выступили сильно хуже, чем могли бы. Мне тогда потребовались невероятные усилия, чтобы выиграть соревнования. Многолетний опыт помог мне чувствовать самолёт, знать, как поведёт себя машина в зависимости от моих действий. Только так можно выполнять пилотаж и покорять небо».*

В 1983, 1985 и 1988 годах на самолёте Як-50 В.Н. Дрокина участвовала в трёх Международных соревнованиях команд соцстран. В 1985 году ей было присвоено звание «Мастер спорта СССР международного класса».

С 1983 по 1992 год полёты на личную тренировку и участие в соревнованиях Валентина Николаевна совмещала с тренерской работой со сборной командой



Абсолютная чемпионка СССР Валентина Дрокина.
1984 год



Сборная команда РСФСР на XXX чемпионате СССР по самолётному спорту. г. Брянск. Сентябрь 1984 года

Калининской области. Она вырастила 10 мастеров спорта СССР, а подготовленная ею региональная команда на протяжении семи лет занимала верхние ступени на чемпионатах РСФСР.

В качестве инструктора В.Н. Дрокина принимала участие в лётно-методических сборах по переучиванию руководящего лётного состава авиационных организаций СССР на самолёты Як-50 (в 1981 году) и Як-55 (в 1988 году).

Любимым самолётом для Валентины Николаевны стал Су-26, который специально создавался для сборной страны по рекомендациям и пожеланиям её членов – начиная с уникальной раскраски и заканчивая пилотажными свойствами, которые до сих пор вызывают восхищение у всех лётчиков мира.

С 1992 по 2003 год на самолётах Як-55М, Су-26, Су-31 и Су-31М В.Н. Дрокина участвовала в 9 чемпионатах России по высшему пилотажу и в 1998 году стала абсолютной чемпионкой РФ по высшему пилотажу среди женщин.

На самолётах Су-31 и Су-31М она также приняла участие в трёх чемпионатах мира по высшему пилотажу категории unlimited WAC (в 1994, 2001 и 2003 годах) и трёх чемпионатах Европы по высшему пилотажу категории unlimited EAC (в 1999, 2002 и 2004 годах). В 1999 году Валентина Николаевна стала серебряным призёром чемпионата Европы по высшему пилотажу, который проводился в испанском городе Кордова.

20 июля 1997 году за плодотворную деятельность в области спорта Валентина Николаевна Дрокина была награждена орденом Дружбы, а 6 декабря 2003 года ей было присвоено почётное звание «Заслуженный работник физической культуры РФ».



На встрече с молодёжью:
«Поговорим о высшем пилотаже»



Авиашоу. Над городом Тверь



После полета на самолете Су-26М2.
Аэродром Дракино. 2000 год



Перед полётом на последней модификации самолёта Су-26. Аэродром Дракино. 2004 год



На чемпионате Европы по высшему пилотажу. Литва, 2004 год



Команда России в категории Advance – чемпион мира, впервые за всю историю участия в данной категории.

В.Н. Дрокина – третья слева – тренер команды и международный судья. Польша, 2006 год



С.К. Крикалёв, лётчик-космонавт, Герой Советского Союза, Герой России (Золотая Звезда номер 1), президент Федерации самолётного спорта России, М.В. Дегтярёв, Министр спорта России, В.Н. Дрокина, ЗМС России, председатель Федерации самолётного спорта Тверской области (слева направо). Аэродром Борки. 18 августа 2024 года

В 2004 году В.Н. Дрокина завершила спортивную карьеру и перешла на инструкторскую работу. В качестве инструктора и тренера она участвовала в подготовке сборной команды России категории advanced к чемпионатам мира AWAC в 2004 и 2006 годах, а также к чемпионату Европы AEAC в 2005 году.

Валентина Николаевна была инициатором и активно участвовала в подготовке первого чемпионата мира по высшему пилотажу на самолётах Як-52, проведённого в августе 2008 года в Новосибирске. В качестве инструктора и тренера она готовила членов сборной команды России к чемпионатам мира на Як-52 в 2008 и 2009 годах.

Лётчица и тренер часто повторяет: *«Специфика спорта ещё и в том, что научиться хорошо летать на пилотаж очень трудно по книгам и методическим пособиям. Занятия с тренером ничто не заменит. И хотя на Западе существуют какие-то сборники и учебные материалы, но их, как правило, пишут теоретики, те, кто сам мало чего достиг в спорте».*

В.Н. Дрокина является судьёй международной категории. В качестве судьи по пилотажу она участвовала в работе международных судейских бригад на чемпионатах мира категории Advanced AWAC в 2004 и 2006 годах, чемпионате мира категории Unlimited WAC в 2007 году, чемпионате мира на Як-52 в 2008 году, чемпионатах Европы в 2005 и 2006 годах. Была ассистентом Главного судьи на чемпионатах мира категории Unlimited WAC в 1997 и 2000 годах.

За время лётной деятельности Валентина Николаевна освоила 18 типов летательных аппаратов, провела в небе 4.500 часов, выполнила 180 прыжков с парашютом.

В.Н. Дрокина 25 лет избиралась в состав Президиума Федерации самолётного спорта России (в 2005–2009 годах была ответственным секретарём Федерации) и более 30 лет возглавляет Федерацию самолётного спорта Тверской области. Она – автор 18 статей, опубликованных в журналах «Военные знания», «Парашют», «Мир авиации», «Вестник авиации и космонавтики», «Аэрокосмический курьер» и «Аэрофлит».

Редакция журнала от всего сердца поздравляет Валентину Николаевну с юбилеем!

П О Т У С Т О Р О Н У О Б Ъ Е К Т И В А

А Л Е Н А М О Р Г У Н О В С К А Я
Ю Л И Я С И Л И Н А

« Любвь к Небу и авиации велика и многогранна, делиться ею и тем, что удается узнать - всегда интересно. »



Напарницы и коллеги по работе в авиационной журналистике, авторы текстов и фото. Фотографии Алены и Юли получили награды конкурса «Красота винтокрылых машин», проходящего в рамках выставки вертолетной индустрии HeliRussia

Члены Исполнительного совета Союза женщин летных специальностей «Авиатриса»

darkledi@rambler.ru
windharr@inbox.ru



ЕМУ НЕ СУЖДЕНО БЫЛО ВЗЛЕТЕТЬ (о проекте истребителя Letov L-52, 1947 г.)

**Сергей Дмитриевич Комиссаров,
главный редактор журнала «Крылья Родины»,
академик АНАиВ**

31 октября 1947 года заместитель министра внешней торговли СССР И. Семичастнов направил министру авиационной промышленности СССР М. В. Хруничеву помеченное грифом СЕКРЕТНО письмо за номером 244-1/25383, в котором сообщал:

«...Находящаяся в Москве чехословацкая торговая делегация поставила вопрос об оказании технической помощи по испытаниям модели чехословацкого самолёта Л-52 с реактивным двигателем «Нин-1» при скоростях, приближающихся к скорости звука, в аэродинамической лаборатории Советского Союза.

Кроме того, представитель делегации заявил, что Чехословакия располагает производственными мощностями для изготовления мощных авиадвигателей, которые она могла бы предоставить Советскому Союзу. /.../.

Прошу Вас сообщить о возможности оказания технической помощи по испытанию модели самолёта, а также о заинтересованности Минавиапрома в использовании предлагаемых производственных мощностей для изготовления мощных авиадвигателей». [1]

Прежде чем поведать читателю, чем кончилось дело, коснёмся обстоятельств появления приведённой выше просьбы и расскажем о герое этой истории – проекте истребителя Л-52.

В период между Первой и Второй мировыми войнами в Чехословакии сложилась неплохая для такой сравнительно небольшой страны авиационная промышленность, которая создала целый ряд успешных конструкций. В основном это были лёгкие гражданские самолёты – спортивные,

учебно-тренировочные и небольшие пассажирские для местных линий. Строились и военные самолёты – истребители, разведчики и лёгкие бомбардировщики (например, истребители Avia B-534 и B-35/135, бомбардировщики B-158). В 1937-38 гг. было налажено производство по советской лицензии скоростного бомбардировщика СБ (местное обозначение – В-71).

После печально знаменитого Мюнхенского сговора 1938 года Чехословакия была в 1939 году оккупирована Германией и превратилась в «протекторат Богемия-Моравия» Третьего рейха. Развитая военная промышленность Чехословакии, включая авиационную, была поставлена на службу Германии и стала источником военной техники для вермахта после его нападения на Советский Союз. В частности, на производственных мощностях фирмы Avia в конце войны был налажен выпуск некоторых узлов для реактивных истребителей Me-262. После разгрома Германии в мае 1945 года была сделана попытка продолжить выпуск этих машин для нужд Чехословакии. Из узлов, оставшихся после ухода немцев, на фирме Avia было собрано в 1946-1948 гг. 11 (по другим данным 10) экземпляров Me-262, в том числе 3 двухместных, под обозначением S-92, которые вошли в состав ВВС Чехословакии и служили до 1954 г. Были предприняты усилия по возрождению конструкторских школ, развернулось проектирование новых самолётов, в том числе реактивных. Одним из шагов в этом направлении стала разработка фирмой Letov в 1947 году реактивного истребителя L-52. Группу конструкторов, которым была поручена эта работа, возглавили инженеры Прахарж



Avia S-92 – послевоенная чехословацкая копия истребителя Me-262



Avia CS-92 – послевоенная чехословацкая копия двухместного варианта Me-262

(Prachar) и Загора (Zahora). Для упрощения дела решено было использовать некоторые узлы истребителя Me-262.

Самолёт Letov L-52 проектировался в одноместном (боевом) и двухместном (учебно-тренировочном) вариантах. В качестве силовой установки для боевого варианта планировался двигатель английской фирмы Роллс-Ройс Nene-1, а для учебного – Derwent V. Стоит отметить, что на указанные двигатели обратили внимание и в советском авиапроме и сумели осуществить в 1946-1947 гг. закупку нескольких десятков таких двигателей, несмотря на начавшееся охлаждение отношений СССР с союзниками по антигитлеровской коалиции. В Чехословакии в ту пору у власти

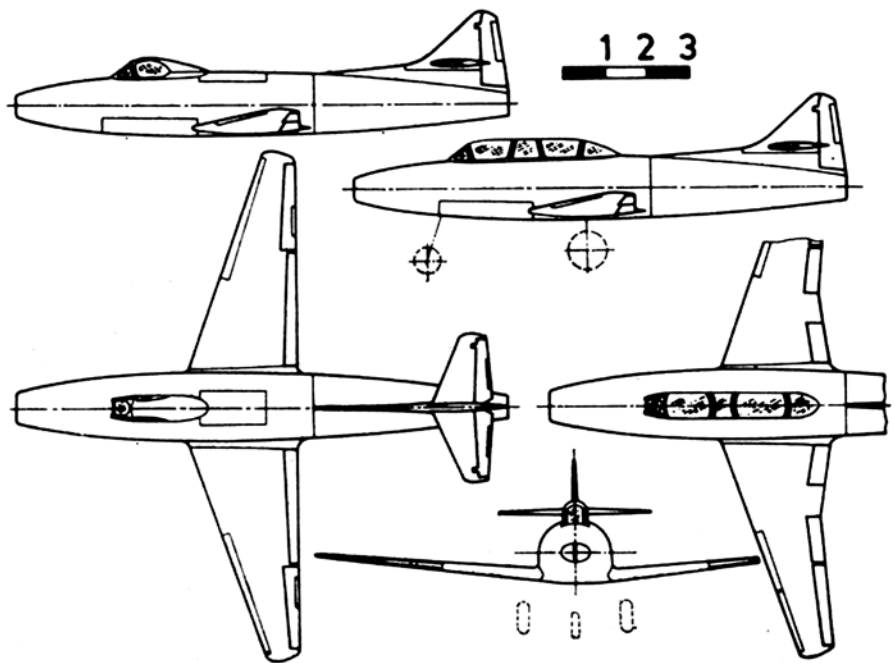
находилось коалиционное многопартийное правительство, которое пользовалось благосклонностью Запада, и политических препятствий для поставки таких двигателей в Чехословакию вроде бы не было.

Посмотрим теперь внимательнее на конструкцию истребителя L-52 и его проектные данные. Вот как это выглядит в материале, основанном на статье из чешского журнала Letectví a Kosmonautika №6-1993:

«Машина проектировалась на основе конструкторских решений, отработанных при производстве самолёта S-92, а фактически его немецкого прототипа Me-262. Планёр самолёт должен был напрямую быть взят с самолёта Me-262. Фюзеляж самолёта имел близкое к круглому сечению [в отличие от треугольного на Me-262 – прим. С.К.]. Двигатель размещался в фюзеляже за пилотом. Фюзеляж имел разъем за задней кромкой крыла, чтобы сделать возможной замену двигателя.

Одноместный вариант истребителя. Крыло в этом варианте было спроектировано на основе крыла Me-262, однако оно должно было иметь прямую (без излома) заднюю кромку и «сквозной» (не разделённый на две отдельные части – прим. автора) закрылок. В качестве силовой установки должен был служить английский реактивный двигатель Rolls-Royce Nene с тягой 22,3 кН.

Учебный вариант истребителя. Крыло этого варианта должно было быть прямо взято с Me-262 (при этом с крыла снимались мотогондолы). В качестве силовой установки планировался менее мощный двигатель Rolls-Royce Derwent V с тягой 16,3 кН.



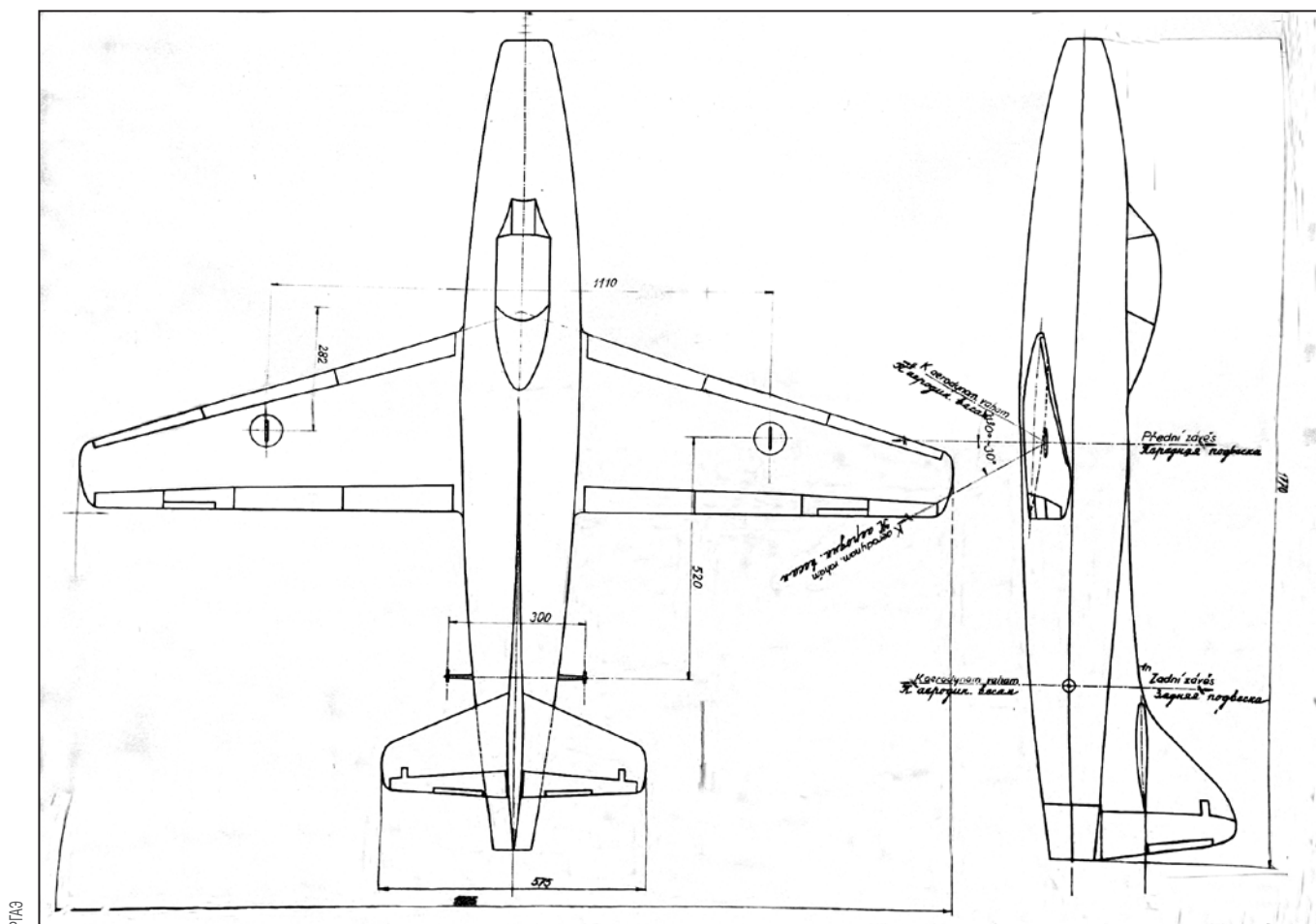
Трёхвидовой рисунок проектного истребителя Letov L-52 и его двухместного учебного варианта

Хвостовое оперение с некоторыми изменениями тоже должно было быть взято с Me-262. Вскоре было решено, что и на двухместный вариант будет поставлен двигатель Nene. С Me-262 было заимствовано и шасси (подвеска передней стойки шасси подверглась переделке), на котором вскоре в ходе проектирования было решено поставить колёса меньшего диаметра. На истребительном варианте должна была стоять герметическая кабина с бронированием, оснащённая катапультным креслом (спроектированным по образцу кресла с самолёта He 219).

Вооружение должно было состоять из двух пушек МК 108 калибра 20 мм. Их должны были дополнять неуправляемые ракеты калибров 55 мм и 210 мм. Машина также могла нести две 250-кг бомбы. Планировалось также создание двухместного ночного истребителя с радаром и подвесными топливными баками». [2]

Дополним это описание информацией из советского архивного источника. Приложение к упомянутому выше письму Семичастнова на имя Хруничева содержало полученный от чехословацкой делегации подробный перечень данных по конструкции самолёта L-52, а также описание и чертёж продувочной модели. Приведём здесь в сокращённом изложении лишь самые основные сведения из данного перечня.

Самолёт представляет собой металлический моноплан с низкорасположенным крылом и двигателем «Нин-1» в задней части фюзеляжа.



Продувочная модель самолёта L-52 (официальный чертёж, фрагмент)
Надписями на русском и чешском языках обозначены проволоки, идущие к аэродинамическим весам

Крыло – свободонесущее сквозное, крепится к фюзеляжу четырьмя болтами. Оснащено автоматическим предкрылком на передней кромке. Заднюю кромку образуют элероны и закрылки, каждый из которых состоит из двух частей (разъяснение см. ниже – прим. автора).

Фюзеляж типа монокок имеет гребень (форкиль – прим. ред.), переходящий в киль хвостового оперения. Переднее расположение пилотской кабины обеспечивает хороший обзор. Топливные баки размещаются между кабиной пилота и двигателем. Воздух поступает в двигатель через лобовой воздухозаборник по воздуховодным каналам, обходящим кабину и баки с обеих сторон и соединяющимся при входе в двигатель.

Хвостовое оперение свободонесущее. Угол установки стабилизатора может изменяться во время полёта. Киль в своей нижней части выполнен заодно с фюзеляжем и включает узлы подвески стабилизатора. После монтажа стабилизатора крепится верхняя часть кила. Руль направления снабжён триммером, положение которого можно менять на земле.

Шасси – трёхколёсное, убирающееся, переднее колесо 660x160 мм, основные колёса 840x300 мм. Основные стойки шасси крепятся к крылу и убираются поворотом в сторону оси фюзеляжа. Уборка шасси гидравлическая. Колёса снабжены гидравлическими тормозами.

Управление самолёта жёсткое, состоит из трубчатых штанг. Движущиеся части на шариковых подшипниках.

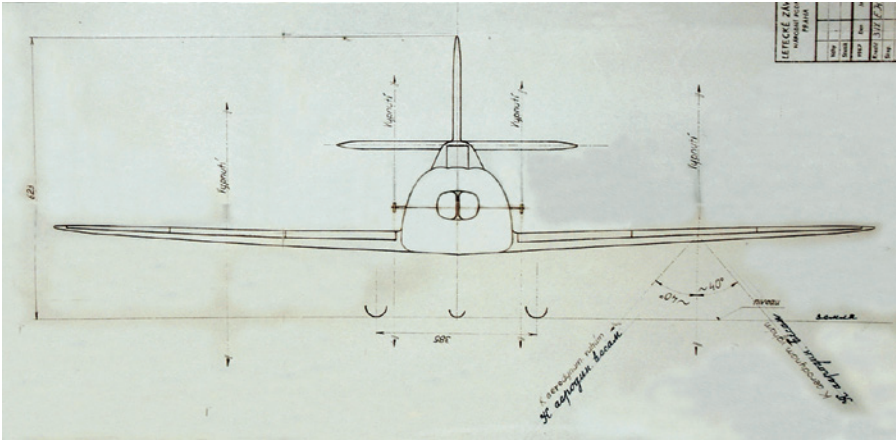
Основные размеры самолёта:

Размах 12,5 м, длина 11,5 м, высота на земле 4,050 м, колея шасси 2,5 м, база шасси 5,00 м, площадь крыла 23,0 м², угол поперечного V – 5 градусов, угол стреловидности передней кромки крыла – 19 градусов. Площадь закрылков 2,10 м², площадь элеронов 1,15 м², предкрылки занимают 50% размаха крыла. Общая площадь горизонтального хвостового оперения 3,89 м², площадь вертикального оперения 2,96 м².

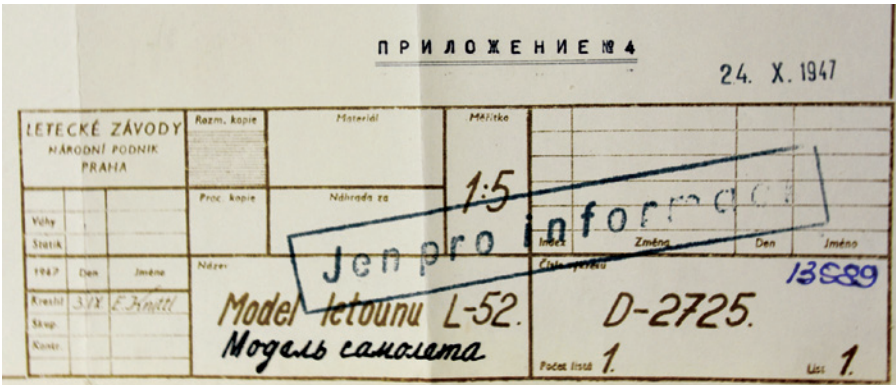
Общий объём топливных баков:

Одноместный вариант – 2000 л, двухместный вариант – 1500 л. [3]

К сожалению, в полученном от чехословацкой делегации материале отсутствовали проектные лётные характеристики самолёта.



РГАЗ



РГАЗ

Фрагменты чертежа продувочной модели L-52
Вверху: модель, вид спереди
Ниже: основная надпись чертежа

ванная липовая древесина и лигнофиль. Положение рулей и закрылков можно было менять вручную в определённых пределах. Фюзеляж был разрезан в горизонтальной плоскости, проходящей по оси симметрии. Это давало возможность устанавливать вместо реактивного двигателя различные сопротивления (сетка, свободно вращающийся винт). Для модели были сконструированы крылья двух типов, А и В, которые можно было заменять. В некоторых элементах (положение кабины пилота) модель несколько отличается от проектного рисунка реального самолёта.

Предлагавшаяся чехословацкой стороной программа испытаний предусматривала продувки модели попеременно с крылом типа А и крылом типа Б, плюс продувки в тех же вариантах, но без хвостового оперения, и, наконец, продувки самостоятельных моделей крыльев

типа А и типа Б.

К этому описанию добавим то, что просматривается на имеющемся трёхвидовом рисунке боевого и учебно-тренировочного вариантов. Крыло боевого варианта, как указано выше, имело небольшую стреловидность по передней кромке, в то время как задняя кромка не имела стреловидности и представляла собой сплошную прямую линию без излома. Этим крыло L-52 отличалось от крыла Me-262 с его более сложной формой в плане. В двухместном варианте крыло повторяло конфигурацию немецкого прототипа (но без двигателей под крылом), сохраняя излом по задней кромке, имевшей во внешней части лёгкую стреловидность. При этом, как и у исходного немецкого образца, закрылки на каждом полукрыле состояли из двух отдельных частей с разной ориентацией линии подвеса, в то время как на одноместном варианте закрылок на каждом полукрыле был сплошным («сквозным»). Таким он показан на имеющемся трёхвидовом рисунке L-52, однако на приводимом в данной статье чертеже продувочной модели этот «сплошной» закрылок всё же разрезан на две части.

Описание продувочной модели:

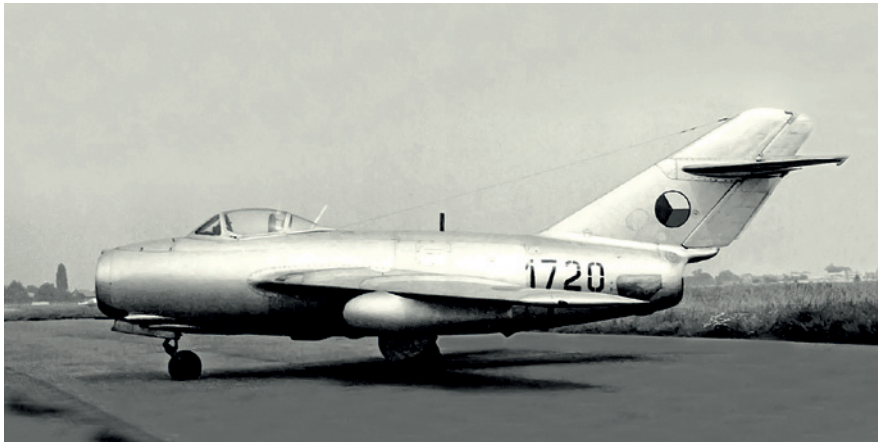
Модель сконструирована для аэродинамической трубы диаметром 3 м. Подвешивается в перевёрнутом положении. Материал – ламиниро-

Отсутствие проектных лётных характеристик L-52 не позволяет провести его сравнение в этой части с другими современными ему истребителями.

По своей концепции L-52 с его практически прямым крылом уже отставал от появившихся в США и СССР истребителей со стреловидным крылом (прототип XP-86 совершил первый полёт 1 октября 1947 г, а до первого полёта МиГ-15 30 декабря 1947 г. оставалось менее двух месяцев).

Вернёмся, однако, к запросу чехословацкой стороны относительно продувки модели L-52 в аэродинамической трубе ЦАГИ. Министр авиапрома М.В.Хруничев письмом номер М-26/6786 от 12 ноября 1947 г. дал ответ на обращение Семичастнова. Ответ звучал следующим образом:

«По вопросу оказания технической помощи по испытанию модели чехословацкого самолёта L-52 с реактивным двигателем «НИН-1» сообщая, что Министерство авиационной промышленности располагает необходимыми аэродинамическими трубами для проведения указанных испытаний модели самолёта L-52 на скоростях близких к скорости звука, при условии предоставления модели самолёта изготовленной по техническим условиям ЦАГИ.»



МиГ-15 чехословацкой постройки (S-102)



УТИ МиГ-15 чехословацкой постройки (CS-102)

Передача технических условий на изготовление модели, а также проведение самих испытаний до предельного значения трубы по числу маха, полностью раскрывают совершенно секретные данные по экспериментальному оборудованию скоростной аэродинамической трубы ЦАГИ.

Поэтому, если будет признано целесообразным провести эти исследования у нас, то МАП может выполнить эту работу при наличии соответствующего разрешения Правительства.

Так как Министерство авиационной промышленности не испытывает недостатка в производственных мощностях, то предложение делегации об использовании, располагаемых Чехословакией, свободных производственных мощностей для изготовления мощных авиадвигателей не представляет для нас особого интереса.

Министерство авиационной промышленности заинтересовано в покупке возможно имеющихся у Чехословакии реактивных двигателей, превышающих по мощности известные заграничные двигатели, прошу Вас выяснить какие могут быть предложения со стороны чехословацкой торговой делегации по этому вопросу» (орфография и пунктуация по подлиннику). [4]

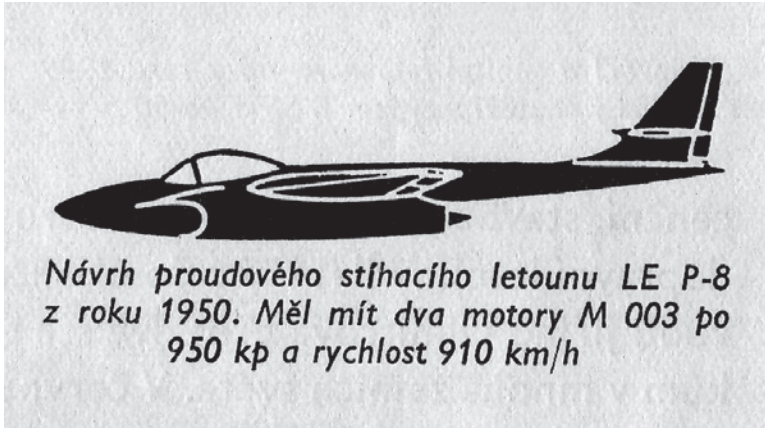
Как видим, позиция Хруничева была уклончивой, «скорее нет, чем да». Автор статьи не располагает сведениями о том, какой ответ в конечном счёте был дан чехословацкой стороне, но имеются все основания полагать, что запрошенные продувки в ЦАГИ так и не состоялись. Во всяком случае, чехословацкий проект истребителя Л-52 остался нереализованным.

Помимо чисто технической стороны дела, тут сыграли свою роль и политические события. В феврале 1948 года в Чехословакии в результате протестных акций чехословацких коммунистов коалиционное правительство Бенеша было вынуждено обновить свой состав, и у власти фактически встала Коммунистическая партия Чехословакии, ориентированная на Советский Союз.

В этих условиях был взят курс на оснащение ВВС Чехословакии самолётами советского производства и налаживание в стране лицензионного производства

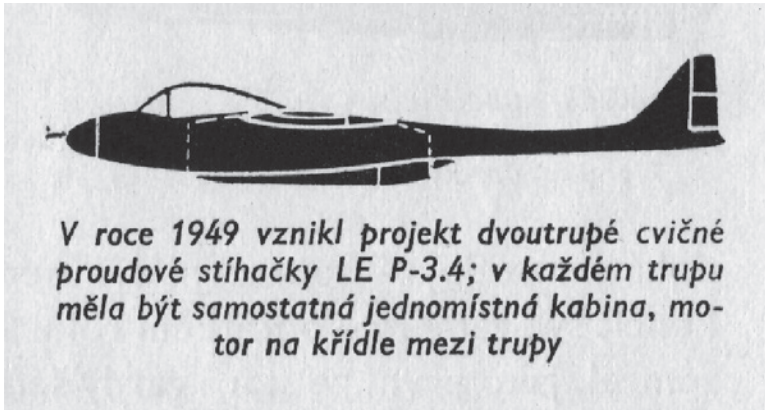
образцов советской военной техники, включая авиационную. Проект L-52 был отставлен в сторону, а Чехословакии было предложено начать выпуск по лицензии советского истребителя Як-23. До его постройки дело не дошло, так как вскоре взамен Як-23 было принято решение строить в Чехословакии более передовой истребитель МиГ-15. 17 апреля 1951 г. между СССР и Чехословакией было подписано соглашение о лицензионном выпуске МиГ-15. Самолёт строился под местным обозначением S-102 сначала на предприятии Rudy Letov (RL) в г. Летняны. После того, как там были построены 160 экземпляров, с весны 1953 г. основным по постройке МиГ-15 стало предприятие Aero-Vodochody (AV), расположенное в н.п. Водоходы (северо-западнее Праги). В варианте МиГ-15 бис самолёт обозначался S-103. В 1954 году выпуск S-102 завершили, построив в общей сложности 821 самолёт для нужд самой Чехословакии и на экспорт. В дополнение к этому было выпущено 620 экземпляров МиГ-15бис (S-103) и 2012 экземпляров УТИ МиГ-15 (CS-102).

За МиГ-15 в дальнейшем последовали лицензионные МиГ-19 и МиГ-21. Разработка собственных реактивных истребителей после L-52 ещё продолжалась некоторое время. В одной из книг



Návrh proudového stíhacího letounu LE P-8 z roku 1950. Měl mít dva motory M 003 po 950 kp a rychlost 910 km/h

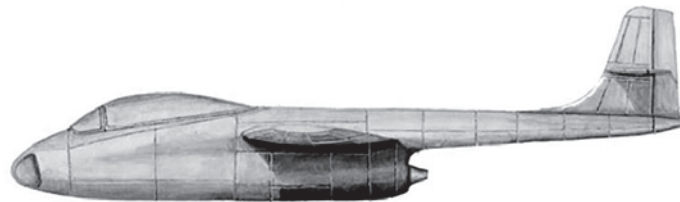
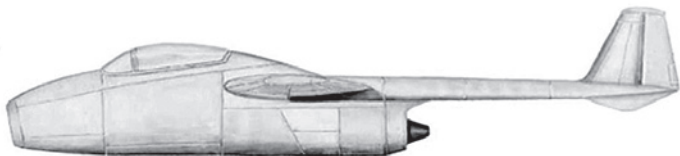
Vaclav Nemecek



V roce 1949 vznikl projekt dvoutrupé cvičné proudové stíhačky LE P-3.4; v každém trupu měla být samostatná jednomístná kabina, motor na křídle mezi trupy

Vaclav Nemecek

Чехословацкие реактивные самолёты
Вверху: LE P-8, истребитель, проект 1950 г.
Ниже: LE P-3.4, Учебно-тренировочный истребитель,
проект 1949 г



Чехословацкие проекты реактивных УТС
Сверху вниз:
LE-P3.1, LE-P3.2, LE-P3.3 и LE-P3.4

www.secretprojects.co.uk

чехословацкого историка авиации Вацлава Немечека упоминаются два проекта. В 1950 году появился проект реактивного истребителя **LE P-8** с двумя двигателями M-003 с тягой по 950 кгс и расчётной скоростью 910 км/ч. Судя по рисунку, это был самолёт реданной схемы со стреловидным крылом. Другой проект, датируемый 1949 годом – это учебно-тренировочный истребитель **LE P-3.4**. Самолёт с прямым крылом проектировался по двухфюзеляжной схеме с размещением одного реактивного двигателя под центропланом между фюзеляжами. В носовой части каждого из фюзеляжей размещалась одноместная кабина. [5] Второй из упомянутых выше проектов был одной из вариаций на тему двухфюзеляжного реактивного УТИ. В другой вариации, обозначенной в источнике как **Avia LE-P3**, самолёт по проекту оснащался одним двигателем BMW 003 и должен был достигать скорости 800-850 км/ч. В 1948-1949 гг. той же фирмой Avia был разработан проект учебно-тренировочного истребителя **LE-PE3.3** с одним двигателем BMW 003 под фюзеляжем, обозначавшегося также как **LA-59**. Этот самолёт, вооружённый двумя пулемётами калибра 7,62 мм, должен был иметь максимальную скорость 650 км/ч. Встречаются упоминания о проекте реданной схемы **LE-P3.3** и двух проектах двухбалочной схемы (наподобие английского «Вампира»), носивших обозначение **LE-P3.1** и **LE-P3.2**. [6]

Ни один из этих проектов не строился, однако позже чехословацкая авиационная промышленность «отыгралась», получив в 1960-х и 1970-х годах крупные заказы на поставку в СССР реактивных учебно-тренировочных самолётов L-29 и L-39, которые, кстати, показали себя весьма достойно на службе советских ВВС и ДОСААФ.

Литература и источники:

1. РГАЭ Ф. 8044 оп. 1 д. 631 л. 27.
2. <https://www.valka.cz/Letov-L-52-L-152-projekt-t40600#156173>.
3. РГАЭ Ф. 8044 оп. 1 д. 631 лл. 34-35.
4. РГАЭ Ф. 8044 оп. 1 д. 631 л. 27.
5. Vaclav Nemecek. Ceskoslovenska letadla. Praha 1968.
6. www.secretprojects.co.uk/threads/some-czech-avia-post-wwii-projects.28277.

ПРОСЛАВЛЕННЫЕ ФРОНТОВЫЕ

Евгений Александрович Арчаков

Многие советские и российские авиационные войсковые части фронтовой авиации и авиации ПВО имеют богатую историю. Многие из них в силу различных преобразований в Вооруженных Силах были расформированы, но память о них осталась, т.к. они долгое время обеспечивали безопасность нашей страны. В данной статье пойдёт речь об истории 35-го ИАП и 787-го ИАП.

ИСТОРИЯ 35-го ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА (в/ч 79877)

Формирование и первые годы существования воинской части

35-й истребительный авиационный полк сформирован в период с 15 апреля по 15 мая 1938 года в Белорусском Особом военном округе на аэродроме Бобруйск на основе 17-й истребительной авиаэскадрильи, а также кадров 30-й, 33-й, 45-й, 57-й и 105-й истребительных авиаэскадрилий в составе 4-х эскадрилий. Вошёл в состав 142-й истребительной авиационной бригады ВВС Белорусского Особого военного округа. Изначально на вооружении полка находились истребители И-16 в 1 и 2 АЭ и истребители И-153 в 3 и 4 АЭ соответственно.¹

В августе 1939 года воинская часть была придана 56-ой Авиационной бригаде 4 Армии ВВС Белорусского Военного Округа. Третью АЭ вооружили истребителями И-15бис.

В период с 17 по 28 сентября 1939 года полк принимал участие в освобождении Западной Белоруссии на самолётах И-16 и И-15бис. В этот период воинская часть выполнила 111 боевых вылетов.²

В апреле 1940 года полк выбыл из состава 56-й истребительной авиационной бригады ВВС БОВО с передислокацией в Закавказский военный округ на аэродром Чорох города Батуми и был полностью перевооружен на истребители И-153. В августе 1940 года полк включён в состав 25-й смешанной авиадивизии ВВС Закавказского военного округа.

Воинская часть во время Великой Отечественной Войны

22 июня 1941 года полк имел в боевом составе 54 самолёта И-153 в 4-х эскадрильях по штату мирного времени. 10 августа 1941 года из 25-й сад передан в состав ВВС 46-й армии Закавказского военного округа. В ноябре 1941 года полк вошёл в оперативное подчинение 8-й отдельной бригады ПВО с непосредственным подчинением Главному управлению ИА ПВО территории страны. Полк по-прежнему дислоцировался на своём аэродроме Чорох.

¹ Анохин В.А., Быков М.Ю. Все истребительные авиаполки Сталина. Первая полная энциклопедия. – Научно-популярное издание. – М.: Яуза-пресс, 2014. – С. 351. – 944 с.

² Там же.

В январе 1942 года на вооружение полка стали поступать скоростные истребители МиГ-3. Участились налеты вражеской авиации, и уже 15 января 1942 года войсковая часть приняла боевое крещение, войдя в состав 8-ой Батумской отдельной бригады ПВО. 20 февраля 1942 года лейтенант Борис Константинович Лобенко, пилотируя МиГ-3, в воздушном бою в районе западнее Батуми сбил немецкий бомбардировщик Ju 88.

В июне 1942 года 1-я эскадрилья полка получила самолёты ЛаГГ-3, 2-я аэ получила на вооружение английские истребители Hawker Hurricane («Харрикейн»).

15 сентября 1942 года полк приступил к боевой работе в составе 298-й истребительной авиационной дивизии ПВО Закавказского района ПВО, оперативно подчиняясь командованию Закавказского фронта. Укомплектован по штату 015/134: 1-я эскадрилья – 9 ЛаГГ-3, 2 аэ – 6 Hawker Hurricane и 2 МиГ-3, 3-я аэ – 11 И-153. 29 июня 1943 года вместе с 298-й иад ПВО вошёл в состав войск Закавказской зоны ПВО вновь образованного Восточного фронта ПВО³. 22 сентября 1943 года полк переформирован по штату 015/325 – 1-я эскадрилья на ЛаГГ-3, 2-я АЭ на американских истребителях Curtiss P-40, 3 АЭ – на самолётах Hawker Hurricane. В апреле 1944 года в связи с реорганизацией войск ПВО страны вместе с 298-й иад ПВО включён в состав войск Закавказского фронта ПВО. В августе 1944 года полк начал перевооружаться на английские истребители Supermarine Spitfire («Спитфайр»-IX). 1 сентября 1944 года полк завершил свою боевую деятельность. До конца войны был в составе 298-й ИАП ПВО. За время боевой деятельности полком было совершено 3686 боевых вылетов. Было сбито 34 самолета противника, почти все из них бомбардировщики, собственные потери составили 7 самолетов и 6 погибших летчиков.⁴

Послевоенная история полка

9 сентября 1945 года полк из расформированной 298-й иад передан в Бакинский истребительный авиационный корпус ПВО. 5 апреля 1946 года полк вошёл в состав 126-й иад ПВО 21-й воздушной истребительной армии ПВО и перебазировался на аэродром Кобулету.

В апреле 1949 года в составе 126-й иад передан из 21-й воздушной истребительной армии ПВО в 34-ю воздушную

³ ЦАМО Память народа.

⁴ ЦАМО Память народа.

армию Закавказского военного округа. В октябре 1951 года полк переучился на реактивный истребитель МиГ-15 и вновь перебазирувался на аэродром Чорох, а в июле 1952 года полк начал переучиваться на МиГ-17. В сентябре 1953 года в составе 126-й истребительной авиационной дивизии из 34-й воздушной армии Закавказского военного округа передислоцирован на аэродром Цербст в состав 61-го гвардейского истребительного авиационного корпуса 24-й воздушной армии Группы Советских войск в Германии для усиления ПВО в ГДР. В октябре 1960 года полк был перевооружен на новейшие истребители того времени МиГ-19. Истребитель обладал высокими скоростными характеристиками, что позволяло ему эффективней осуществлять боевое дежурство.



Служба на МиГ-15

10 марта 1964 года в районе города Магдебург силами противовоздушной обороны был обнаружен нарушитель воздушного пространства ГДР – самолёт-разведчик RB-66 Destroyer ВВС США. На его перехват с аэродрома Витшток (Wittstock) был поднят по тревоге истребитель МиГ-19, который пилотировал 37-летний капитан Фёдор Зиновьев, а с аэродрома Цербст в 16:49 (по московскому времени) – МиГ-19 под управлением 36-летнего капитана Виталия Иванникова.



Виталий Иванников

Разведчик шёл на высоте 10000 метров по курсу 90°. Первым атаку по нему произвёл Фёдор Зиновьев, выпустив из двух 20-миллиметровых пушек весь боекомплект. После атаки RB-66 сбросил скорость до 350-400 км/час и снизился до 4000 метров, продолжая полёт на запад.



RB-66

Судя по донесению начальника ПДС, старшего лётчика капитана В. Иванникова, в 16:57 после выхода из атаки капитана Ф. Зиновьева и получения команды с КП ИАД (до границы оставалась пара десятков километров) он открыл по нарушителю огонь на поражение неуправляемыми реактивными снарядами С-5 (вышли только четыре снаряда, попав в цель и повредив киль, фонарь и фюзеляж). В результате малой дальности стрельбы (150 метров) и малого временного интервала МиГ-19 непроизвольно влетел в разлёт осколков, вследствие чего получил пробоину в правом подвесном баке (обнаруженную после посадки в 17:15 на аэродроме Альтес-Лагер). Затем с дальности 80-100 метров Виталий Иванников произвёл стрельбу из 23-миллиметровых пушек НР-23, попав в область стабилизатора и нижнюю часть фюзеляжа – тормозные щитки. До границы оставалось километров десять.

После атаки истребителя самолёт-разведчик, увеличивая левый крен, перешёл в спираль. Его горящие обломки упали на полигон у Магдебурга, где проходили учения Группы советских войск в Германии. Троице членам экипажа удалось катапультироваться – все они были арестованы. Штурман лейтенант Харольд Велч получил травмы руки и ног, а лётчик капитан Дэвид Холланд и штурман-инструктор капитан Мэлвин Кесслер не пострадали. Позже экипаж был освобождён.

4 апреля 1964 года в доме офицеров гарнизона Ютербог капитанам Ф. М. Зиновьеву и В. Г. Иванникову вручили ордена Красного Знамени⁵. Так полк получил крещение на реактивных истребителях. Больше потенциальный противник не предпринимал попыток нарушить государственную границу ГДР на данном участке. В 1970-ом году полк был переучен на истребители МиГ-21, а в 1975 году были освоены новейшие на тот момент истребители МиГ-23МЛ. В 1982 году полк преобразован в 35-й авиационный полк истребителей-бомбардировщиков.

⁵ Сайт Авиация ГСВГ.



Эксплуатация МиГ-23

Воинская часть стала осваивать истребители-бомбардировщики МиГ-27, при этом сохранив в составе 3 АЭ МиГ-23МЛ. К 1984 году полк завершил освоение МиГ-27, которым были вооружены первая и вторая АЭ. На вооружении третьей остались МиГ-23 МЛ, которые должны были прикрывать ударные эскадрильи во время боевых задач. Таким образом, полк полностью сменил свою специфику, перейдя из состава войск ПВО в ВВС СССР, и главной задачей воинской части стало нанесения ударов по наземным целям. На протяжении семи лет полк был Истребительно-Бомбардировочным. В марте 1989 года полк был вновь преобразован в истребительный, и личный состав стал осваивать новейшие истребители четвёртого поколения МиГ-29, сохраняя на вооружении МиГ-23МЛ в составе 3 АЭ. В 1991 году две эскадрильи полка освоили МиГ-29.



Освоение МиГ-29, 1990 год

Но негативные события, развивавшиеся в СССР, в конечном итоге привели к его распаду. Начался ускоренный вывод частей ЗГВ в РФ. 10 июня 1992 года полк в полном составе был выведен на аэродром, расположенный рядом с городом Жердевка Тамбовской области. МиГ-23МЛ были утилизированы в течение 1992-1993 годов, и полк перешёл на двухэскадрильный состав на истребителях МИГ-29. Время дислокации в Жердевке стало очень трудным периодом, как и для всех ВВС РФ, из-за недопоставок ГСМ падал налет, не хватало ремонтных комплектов, что приводило к сокращению числа боеготовых самолетов. В 1996 году полк был расформирован в рамках сокращения Вооруженных Сил. Так закончилась история прославленной авиационной воинской части.

ИСТОРИЯ 787-го ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА АЭРОДРОМ ФИНОВ ГСВГ-ЗГВ (в/ч 35685)

На фронтах Великой Отечественной войны

Полк сформирован как 423-й истребительный авиационный полк в 6-м истребительном авиакорпусе ПВО в период с 20 июля по 1 сентября 1941 года на аэродроме Мясново (ныне посёлок в городе Тула) по штату 015/134 приказом командира 6-го иак ПВО № 0062 от 20.07.1941 г. на основе:

- отдельной истребительной авиационной эскадрильи капитана Фадеева на И-16 (прибыла из Калинина);
- авиационной эскадрильи капитана Ратникова из 124-го истребительного авиационного полка на МиГ-3;
- истребительной авиационной эскадрильи старшего политрука Семергина на И-16, прибывшей из Учебно-тренировочного центра (УТЦ).

С 1 сентября 1941 года 423-й истребительный авиационный полк в составе 6-го иак ПВО Московской зоны ПВО вступил в боевые действия против фашистской Германии и её союзников на самолётах И-16 и МиГ-3. Осуществлял прикрытие города и военных объектов Москвы с воздуха, помимо выполнения задач ПВО вылетал на прикрытие своих войск, штурмовку войск противника, действуя в интересах командования наземных фронтов⁶.



Сергей Константинович Коблов,
Герой Советского Союза

Первая известная воздушная победа полка в Отечественной войне одержана 10 сентября 1941 года: старший политрук Сергей Иванович Семергин, пилотируя И-16, в паре с лётчиком 124-го истребительного авиационного полка младшим лейтенантом Заниным на МиГ-3 в воздушном бою в районе города Тула сбил немецкий бомбардировщик Ju 88. Полк принимал активное участие в битве за Москву.

⁶ ЦАМО память народа.



Истребитель Як-1

Всего в составе действующей армии 423-й истребительный авиационный полк находился с 20 июля 1941 года по 3 марта 1942 года. 3 марта 1942 года 423-й истребительный авиационный полк переименован в 787-й истребительный авиационный полк.

С 13 марта 1942 года из 6-го иак ПВО полк передан в состав 125-й истребительной авиационной дивизии ПВО Тульского района ПВО. В апреле 1942 года 1-я эскадрилья перевооружена на самолёты Як-1, а в июле 2-я и 3-я эскадрильи перевооружены на английские истребители «Харрикейн».

С 11 по 31 августа 1942 года 2-я эскадрилья полка вела боевую работу с аэродрома Бекетовка (Сталинград), находясь в оперативном подчинении штаба 102-й истребительной авиационной дивизии ПВО Сталинградского района ПВО. Дивизия действовала в подчинении командования Сталинградского фронта.



«Харрикейн», 1942 год

С 23 сентября по 3 октября 1942 года 1-я эскадрилья вела боевую работу, находясь в оперативном подчинении штаба 106-й истребительной авиационной дивизии ПВО Бологовского района ПВО. Дивизия действовала в подчинении командования Северо-Западного фронта.

С февраля 1943 года полк выполнял задачу с аэродрома Хомяково (ныне район города Тула) по прикрытию города Тулы и его промышленных объектов, железнодорожных участков Чернь, Горбачево, Тула, Серпухов, Волово, Сталиногорск, Кашира, Сухиничи, Козельск, Тула.

На этом участке фронта один из лучших боев провел капитан Сергей Коблов. 11 мая 1943 года при отражении

вражеского налета на железнодорожную станцию Валуйки советский летчик лично сбил три вражеских самолета: бомбардировщик Ju 88 и два истребителя Fw 190. Всего четверка, ведомая им, уничтожила 7 самолетов противника. За этот бой Герой Советского Союза Коблов был награжден третьим орденом Красного знамени.

29 июня 1943 года полк вместе со 125-й истребительной авиационной дивизией ПВО Тульского района ПВО вошёл в состав войск вновь образованного Западного фронта ПВО. 2-я эскадрилья получила на вооружение истребители Як-7б, а в декабре и 3-я эскадрилья также была перевооружена на самолёты Як-7б.

31 декабря 1943 года полк исключён из действующей армии. В апреле 1944 года в связи с реорганизацией войск ПВО страны в составе 125-й истребительной авиационной дивизии включён в 81-ю дивизию ПВО Северного фронта ПВО (образован 29.03.1944 г. на базе Восточного и Западного фронтов ПВО). В мае 1944 года полк в составе дивизии передан в 82-ю дивизию ПВО Северного фронта ПВО. Полк вместе с другими частями 125-й иад осуществлял противовоздушную оборону городов Вильнюс, Каунас и Лида, железнодорожных и шоссейных коммуникаций, мостов и переправ через реки Неман, Виляя, Нявежис, Дубиса, тыловых баз, объектов и войск 3-го Белорусского и 1-го Прибалтийского фронтов.

25 июля 1944 года полк вновь вошёл в действующую армию и приступил к боевой работе на самолётах Як-9 (перевооружён в период январь – июль 1944 года). В августе 1944 года в составе 125-й иад ПВО передан в 13-й корпус ПВО Северного фронта ПВО. 24 декабря 1944 года вместе со 125-й иад ПВО 13 корпуса ПВО включён в состав войск Западного фронта ПВО (2-го формирования) (преобразован из Северного фронта ПВО). 12 января 1945 полк исключён из действующей армии.

День Победы 9 мая 1945 года полк встретил на аэродроме Новосёлки (Вильнюс).

Всего за годы войны полком:

Проведено воздушных боёв – 129.

Сбито самолётов противника – 36.

ПОСЛЕВОЕННАЯ ИСТОРИЯ ПОЛКА

В июне 1946 года полк вместе с дивизией передан из 20-й воздушной истребительной армии ПВО в 19-ю воздушную истребительную армию ПВО. 7 июля 1948 года полк перевооружён на истребители Як-3. В мае 1949 года в составе 125-й иад передан из 78-й воздушной истребительной армии ПВО в 13-й истребительный авиационный корпус ПВО.

В январе 1951 года полк перевооружён на самолёты Ла-9. В период с 11 по 14 октября 1951 полк в составе 125-й иад передислоцирован из 13-го иак ПВО с аэродром Новосёлки (Вильнюс) в 71-й истребительный авиационный корпус 24-й воздушной армии Группы советских войск в Германии на аэродром Нойруппин.

20 октября 1951 года получил 11 МиГ-15бис и 2 МиГ-15УТИ и приступил к освоению реактивной техники.

В 1953 году освоение МиГ-15 было завершено, и буквально через год полк стал осваивать более совершенный МиГ-17. А в 1956 году полк уже осваивал МиГ-19. Совместная эксплуатация двух типов самолетов продолжалась до декабря 1960 года.

1 июля 1960 года передан из 125-й авиационной дивизии истребителей-бомбардировщиков в 16-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию 24-й воздушной армии Группы советских оккупационных войск в Германии.

В январе 1961 года полк позскадрильно стал осваивать МиГ-21Ф-13, а затем МиГ-21ПФ, МиГ-21СМ. Работу на самолётах МиГ-21 полк осуществлял полноценно до 1971 года.



МиГ-21 на службе в полку

С декабря 1971 года началось теоретическое освоение истребителя МиГ-23М, а с 1974 года МЛ, окончательно на эксплуатацию МиГ-23 полк перешёл в 1975 году. Первая и вторая АЭ считались боевыми, третья была вооружена спарками МиГ-23УБ, которые использовались для поддержания лётных навыков и дообучения молодых летчиков, пришедших из военных училищ.



«Спарка» МиГ-23УБ, 1989 год

В 1982 году первая АЭ полка переучилась на истребители-перехватчики МиГ-25ПД, 2 и 3 АЭ сохраняли на вооружении МиГ-23. На МиГ-25ПД возлагалась особая задача – перехват американских самолётов-разведчиков SR-71A из состава 9-го стратегического разведывательного авиакрыла, базировавшихся на авиабазе Милденхолл в Великобритании. В годы холодной войны SR-71A часто появлялись близ границ ГДР и балтийского побережья. Для противодействия стратегическим разведчикам вероятного противника 787-ой ИАП как единственный в 16-й воздушной армии был вооружён перехватчиками МиГ-25ПД (все прочие машины этого типа дислоцировались на территории СССР).

В 1983 году аэродром был реконструирован, укреплена взлётно-посадочная полоса.

В середине 1989 года SR-71A были сняты с вооружения, и полк стали готовить к переучиванию на новейший для того времени истребитель четвёртого поколения МиГ-29.



МиГ-29, 1991 год

Осенью 1989 года началось теоретическое освоение нового истребителя, а в январе 1990 года на новом типе самолетов начались полёты. Через год, в январе 1991 года первая и вторая АЭ освоили МиГ-29, третья продолжала эксплуатировать спарки МиГ-23. Спарки МиГ-29УБ в полк так и не пришли. Распад СССР фактически остановил производство истребителя МиГ-29. Постепенно стал падать налёт часов. Политика вмешивалась в боевую готовность частей ЗГВ, которые очень быстро отводились из стран бывшего Варшавского договора.



Полёты, 1992 год

В мае 1992 года 787-ой ИАП перешел под юрисдикцию ВВС РФ, но было принято решение выводить часть на территорию получившей независимость Белоруссии. 11 мая 1993 года полк покинул аэродром Финов и перелетел на белорусский аэродром Россь, где был расформирован. МиГ-23УБ были утилизированы, а МиГ-29 вошли в состав других частей ВВС РФ, осуществив перелет на российские аэродромы.

Знамя полка было передано в Центральный музей Вооруженных Сил РФ. Так в условиях кризиса армии и поспешного вывода ЗГВ закончилась история воинской части, обеспечивавшей безопасность воздушных рубежей страны за ее пределами.

Литература и источники

1. Анохин В. А., Быков М. Ю. Все истребительные авиационные полки Сталина. Первая полная энциклопедия. – Научно-популярное издание. – М., Яуза-пресс, 2014. – С. 351. – 944 с.
2. ЦАМО «Память народа».
3. Сайт ГСВГ.

*Фотоматериал взят из свободного доступа
сети интернет*



XII Национальная
выставка
инфраструктуры
гражданской
авиации

При поддержке



Росавиация



Министерство
транспорта РФ

5-6 февраля 2025

Крокус Экспо, Москва

www.naisrussia.ru

ИДЕАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

**КРУПНЕЙШАЯ* В РОССИИ ВЫСТАВКА
ОБОРУДОВАНИЯ И ТЕХНОЛОГИЙ
ДЛЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**БЕСПЛАТНАЯ
РЕГИСТРАЦИЯ
НА ВЫСТАВКУ**



Организатор:

**ExpoVision
Rus**

Реклама | ООО «ЭВР»

*По количеству участников

СОВЕТСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ РЕАКТИВНЫЕ СНАРЯДЫ ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Александр Николаевич Медведь, к.т.н.

Работы по созданию боевых неуправляемых реактивных снарядов (РС) для авиации начались в нашей стране в 1932 г., когда Артиллерийское управление РККА впервые сформулировало тактико-технические требования к двум образцам – 82-миллиметровому и 132-миллиметровому РС для вооружения самолетов. Впрочем, еще за три года до этого новый командующий войсками Ленинградского военного округа командарм 1 ранга М.Н. Тухачевский, только что вступивший в должность, посетил Газодинамическую лабораторию (ГДЛ) при Артиллерийском НИИ (АНИИ) в Ленинграде, где его ознакомили с некоторыми результатами работ. Руководители ГДЛ Н.И. Тихонравов и В.А. Артемьев сумели ярко обрисовать перспективы ракетного оружия, и командарм фактически взял шефство над этой организацией, немало способствуя ее укреплению как в отношении кадров, так и в части финансирования работ.

Став в июне 1931 г. заместителем наркома и начальником вооружений РККА, М.Н. Тухачевский выделил ГДЛ из состава АНИИ и подчинил себе через Управление военных изобретений. Лаборатория получила передовое по тем временам техническое оснащение, которым восхищался С.П. Королев – один из руководителей московской Группы изучения реактивного движения (ГИРД). 21 сентября 1933 г. приказом РВС СССР за подписью Тухачевского в Москве был создан Ракетный НИИ (РНИИ) путем объединения ГДЛ и ГИРД, в конце 1936 г. преобразованный в НИИ-3 наркомата оборонной промышленности (НКОП). Именно его сотрудниками были сконструированы образцы неуправляемого ракетного вооружения, которые применялись всеми видами вооруженных сил СССР в годы Великой Отечественной войны.

ПРОГРАММА «ИЗЫСКАНИЯ И ПОДБОРА НАИЛУЧШИХ ФОРМ РАКЕТНЫХ СНАРЯДОВ»



**Иван Терентьевич
Клейменов,
начальник НИИ-3 НКОП**

С 1932 г. руководителем ГДЛ стал военинженер 1 ранга В.И. Клейменов, выпускник Военно-воздушной академии имени профессора Н.Е. Жуковского; он же впоследствии возглавил и объединенный РНИИ. В числе первоочередных вопросов рассматривались «*изыскания и подбор наилучших форм ракетных снарядов*» и, в частности, выбор наиболее рационального вида топлива для РС. После проведения цикла исследований установили, что наилучшим топливом для РС в то время следовало считать бездымный порох,

отпрессованный в виде цилиндрических шашек. До 1936 г. предпочтение отдавали пироксилиново-тротиловому пороху (ПТП), а затем стали применять шашки из нитроглицеринового пороха с добавлением вазелинового пластификатора (НГВ). Последний при более стабильном горении создавал в ракетном двигателе меньшее давление, что способствовало уменьшению числа случаев разрывов корпусов при старте и на траектории полета.

Еще одной задачей стало обеспечение устойчивости полета РС на траектории и повышение кучности стрельбы. Первоначально проводились эксперименты с длинной трубчатой направляющей, в которой снаряд мог разогнаться до достаточно высокой скорости и впоследствии оставаться устойчивым в полете. Так, к числу первых, по-видимому, относились невращающиеся ракетные снаряды РС-132 модели 561 с ребристым оперением из 16 крыльев, не выступающих за калибр боеприпаса. Для точного совмещения осей снаряда и пусковой установки на корпусе РС формировали высокие переднее и заднее центрирующие утолщения в виде буртиков. Увы, такие боеприпасы не оправдали надежд разработчиков: в одном из опытов с выполнением стрельб с самолета Р-5 после пуска 22 снарядов на земле удалось найти только десять РС, остальные уклонились очень сильно.

Повысить точность стрельбы разработчики решили, применив принцип гироскопической стабилизации РС вращением относительно продольной оси на траектории (как в артиллерии). Для этого в стенке корпуса ракетного двигателя в боковой плоскости просверливались дополнительные сопла, создававшие раскручивающий момент силы. Отметим, что часть энергии двигателя при этом расходовалась на раскрутку, уменьшая дальность полета РС. Такие снаряды были изготовлены в двух калибрах – 82 мм и 132 мм и именовались жирокопическими (РЖС), а позднее – турбореактивными или турборакетными (ТРС). К сожалению, применявшиеся технологии для изготов-



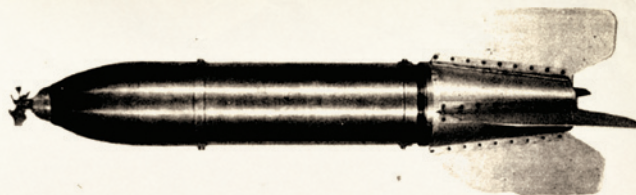
Реактивный снаряд РС-82,
снаряженный дистанционной трубкой

ления подобных ракетных двигателей оказались несовершенными – ожидаемого повышения точности стрельбы получить не удалось. К тому же начальная скорость и дальность стрельбы у ТРС получались существенно меньшими, чем у оперенных РС с одним хвостовым соплом.

С июля 1933 г. конструкторы приступили к опытам с РС, оснащенными надкалиберным оперением. Так, для одного из первых РС-132 такого типа размах перьев стабилизатора составлял 400 мм (при четырех перьях), а у другого – 300 мм (при шести). В дальнейшем остановились на четырехперистом стабилизаторе, как более простом, но размах и форму перьев продолжали подбирать опытным путем. Выяснилось, что «получить устойчивость снарядов на траектории возможно с увеличением размаха стабилизатора и тщательности его изготовления». В частности, впервые было выявлено сильное влияние эксцентриситета сопла (в ряде случаев несоосность сопла и боевой части достигала 6 мм!) и точности монтажа перьев стабилизатора. Типовые дальности стрельбы снарядами РС-132 с наземных пусковых установок с углом возвышения 23° составляли в то время 4100...4200 м.

Корпуса боевых частей ракетных снарядов, снабженные продольными и поперечными насечками для организованного дробления на осколки, при экспериментах на дальность и точность стрельбы заливались серой. Твердотопливный заряд РС-132 состоял из 28 шашек рецептуры ПТП диаметром 40 мм и длиной 57,5 мм каждая. Четыре секции из семи шашек в поперечном сечении задавали внутренний размер корпуса ракетного двигателя РС – длину порядка 232 мм и диаметр 120 мм. Давление, создававшееся внутри корпуса ракетной части, достигало 250 кг/см², поэтому его стенки не могли быть тонкими. С учетом центрирующих буртов и нарезных частей корпусов, обеспечивавших стыковку элементов снаряда, и получался тот самый наружный калибр – 132 мм. В РС-82 применялись подобные пороховые шашки диаметром 24 мм, которые задавали внутренний диаметр корпуса ракетной части снаряда, равный 72 мм. Пятимиллиметровые стенки корпуса с учетом буртов определяли наружный калибр 82 мм.

Корпуса ракетных двигателей в РНИИ в 1933-34 гг. изготавливали, обтачивая штатные корпуса снарядов: 107-мм в случае РС-82 и 152-мм снарядов при производстве РС-132. Не брезговали даже отстрелянными практически артснарядами, найденными на полигоне.



Реактивный снаряд РС-132
с боковыми штифтами для подвески

Иногда применение материалов сомнительного качества приводило к взрывам экспериментальных РС; к счастью, обходилось без жертв.

Осенью 1934 г. было принято решение о выпуске первой серийной партии снарядов РС-82 модели 2-011721 и РС-132 модели 2-01172 (по 2000 штук каждого типа) на заводах № 70 и № 75, однако реально добиться начала производства, и то в меньших масштабах, удалось только в 1935 г. Потребовалось вмешательство «высших эшелонов власти», включая начальника ВВС Я.И. Алксниса и самого наркомвоенмора К.Е. Ворошилова, которые обращались непосредственно к наркому тяжелой промышленности Г.К. Орджоникидзе.

Конструктивно РС-82 модели 2-011721 состоял из двух частей: боевой и ракетной. Его главным предназначением считалась «стрельба по крупным авиасоединениям, отдельным крупным самолетам (типа ТБ) противника, а также аэростатам заграждения». Дополнительными целями считались живая сила противника, легкие сооружения, а также малые надводные суда и подводные лодки.

Общая длина боеприпаса без дистанционной трубки составляла 557 мм, масса – 6,6...6,8 кг. Максимальная скорость этого варианта РС-82 достигала 357 м/с, максимальная дальность полета при пуске под углом 40° к горизонту – 5368 м. Параметры рассеивания тщательно изготовленных снарядов первой партии при пуске с земли: по дальности – 1/128, по боковому отклонению – 1/81 от дистанции стрельбы.

РС-132 модели 2-01172 состоял в основном из аналогичных узлов и элементов, что и у РС-82, отличных лишь увеличенными габаритами и массой. Основное назначение – «поражение соединений самолетов противника».



Снаряжение ракетных пусковых установок
самолета P-5 снарядами РС-82

(преимущественно тяжелых бомбардировщиков) и уничтожение баллонных заграждений обороняемых пунктов. Вспомогательное – уничтожение живой силы противника, расстройство деятельности погрузочно-разгрузочных станций и уничтожение танкеток и легких танков».

Летом 1935 г. начальник 5-го отдела Управления ВС РККА Солдатов направил в РНИИ требования к проекту системы авиационных боеприпасов РККА в части РС и, в частности, к точностным характеристикам РС.

Требования к характеристикам РС при испытании на меткость

Параметры	РС-82	РС-132
При стрельбе по местности под углом, °	40	40
Максимальная дальность стрельбы, м	5200	7200
Рассеивание по дальности, доли дистанции	1/100	1/100
Рассеивание по боковому отклонению, доли дистанции	1/60	1/80
Дистанция при стрельбе по щиту, м	50	100
Рассеивание по высоте, м	≤0,95	≤1,9
Рассеивание по боковому отклонению, м	≤0,75	≤1,5

Выдвигались также требования к максимальной скорости снарядов (не менее 350 м/с) и к показателям эффективности боевых частей (радиус сплошного поражения незащищенной живой силы не менее 30 м для РС-82 и 40 м для РС-132).

Для реализации требования в части повышения скорости полета в конструкцию ракетной части РС добавили еще одну секцию пороховых шашек (их стало 35, пять секций по семь шашек в сечении). Разумеется, увеличилась длина снарядов. С целью повышения осколочности увеличили толщину стенок БЧ и, кроме того, добавили внутренний слой готовых поражающих элементов в виде стальных стержней. В связи с этим и сами снаряды стали именовать немного иначе – РОС-82 и РОС-132 (ракетные осколочные), но позднее снова вернулись к более привычным «РС».



Снаряжение ракетных пусковых установок самолета СБ снарядами РС-132

По-прежнему снаряды имели по четыре направляющих штифта на ракетной части, с помощью которых обеспечивалось крепление и направленное перемещение вдоль пусковой установки. Сама пусковая в сечении была П-образной, в боковых стенках ее имелись пазы, по которым скользили штифты РС.

В том же году специалисты РНИИ провели заводские испытания на безопасность стрельбы и рассеивание авиационных ракетно-осколочных снарядов РС-82 модели 2-01171 на Ржевском НИАП под Ленинградом. Сначала на земле с истребителя И-4 отстреляли небольшую партию боеприпасов с целью проверки влияния пламени на фюзеляж и хвостовое оперение самолетов. Их результаты показали, что летчик и самолет не подвергаются воздействию газовой струи, отдача на самолет при стрельбе незначительна, однако выявилась недостаточная надежность системы электровоспламенения, а нижняя часть обшивки крыла потребовала дополнительной защиты металлическими листами. Впоследствии в качестве носителя РОС-82 стали использовать истребитель И-5, а затем и более современные И-15 и И-16. Стрельбу в воздухе с применением РОС-132 производили (в том числе по воздушным целям) с новейшего бомбардировщика СБ.

3 января 1937 г. начальник и военком НИИ ВВС РККА комбриг Н.Н. Бажанов утвердил отчет о полигонных испытаниях снаряда РОС-82 на самолете И-5. В ходе испытаний израсходовали 693 снаряда (из них 534 отстреляли в воздухе). При наземной стрельбе РС истребитель И-5 устанавливали и закрепляли на помосте, огонь вели по щиту размерами 9x15 м, удаленному на 150 м. Испытания производились осенью 1936 г., температура воздуха в этот период колебалась в районе нуля градусов по Цельсию. Выявился неожиданный и весьма неприятный эффект: при такой температуре пороховые шашки сгорали не одновременно, а в четыре-пять приемов (по числу рядов), из-за чего рассеивание по дальности и в боковом направлении выросло в несколько раз. Пришлось срочно дорабатывать сопловые «рюмки» снарядов, уменьшая критическое сечение на 2,5 мм.

Стрельбу по наземным целям испытатели вели только с пикирования. Приборов для измерения дистанции и углов пикирования на истребителе И-5 не было – данные параметры летчик определял на глаз. При пикировании под углом 45° и дальности пуска 1500 м показатели рассеивания РС по дальности составили 12,5 м, а по направлению – 12 м. Рассеивание при стрельбе по неподвижным целям (самолеты И-2 на земле) не превысило заданных в ТТТ 1/100 дистанции.

При стрельбе по аэростатам заграждения с дистанции 1500...2000 м выявилось, что залп полным боезапасом из шести РС не обеспечивал создания зоны сплошного поражения. Сформировать ее удавалось лишь при стрельбе залпом с трех самолетов. Впрочем, такую практику также не рекомендовали из-за малых размеров



пробоин – аэростаты начинали медленно снижаться, иногда удерживаясь в воздухе до одного часа после получения повреждений!

По итогам испытаний, к достоинствам РС-82 отнесли то, что вооружение истребителей оружием калибра 82 мм с боезапасом в шесть РС – не предел даже для истребителя И-5. При этом «самолеты получают возможность огневого нападения на воздушную цель за пределами зоны поражения малокалиберными пушками противника». Кроме того, «летчики получают возможность эффективно обстреливать живые и малоукрепленные наземные цели, а равно подлодки и мелкие суда с пикирования и с бреющего полета». В заключении по испытаниям говорилось: «РС-82 на самолете И-5, разработанные РНИИ НКТП, полигонные испытания выдержали и, учитывая, что ВВС РККА не имеют на вооружении оружия подобного калибра с лучшими характеристиками, чем РС, могут быть допущены к войсковым испытаниям».



Георгий Эрихович
Лангемак, главный
инженер НИИ-3 НКОП

19 января 1937 г. в докладе начальнику ВВС командарму 2 ранга Я.И. Алкснису руководители НИИ-3 И.Т. Клейменов, Г.Э. Лангемак и Ю.А. Победоносцев сообщали: «НИИ-3 НКОП рапортует о новом достижении советской оборонной техники. Успешно закончены полигонные и государственные испытания разработанных в НИИ-3

ракетных осколочных 82-мм ракетных снарядов и орудийной установки к ним на самолете И-5...

Это достижение тем более значительно, что ракетное вооружение может быть установлено и на любом самолете гражданского типа без какой бы то ни было переделки матчасти... В разрешении проблемы авиационного ракетного вооружения принимали участие работники НИИ-3: военинженер 1 ранга Г.Э. Лангемак, военинженер 2 ранга К.К. Глухарев, инженер Ю.А. Победоносцев, инженер Е.С. Петров, инженер В.А. Артемьев, военинженер 3 ранга Л.Э. Шварц, интендант 3 ранга Н.С. Бугорин, а также работники ВВС РККА: военинженер 2 ранга Л.П. Лобачев, военинженер 2 ранга Г.И. Глушенко и интендант 1 ранга М.М. Зандер».

На основании результатов полигонных испытаний рекомендовалось «провести в 1937 г. войсковые испытания 82-мм ракетной установки на самолете И-15, а также полигонные и войсковые испытания 132-мм установки на самолетах Р-6 и СБ, для чего промышленности заказаны серийные партии этих снарядов».

В начале 1937 г. начальник группы №4 НИИ-3 НКОП Ю.А. Победоносцев и ведущий конструктор А.П. Павленко предложили принципиально новую конструкцию направляющей – однопланочную, выполненную на основе

двухавровой балки. В отчете об испытании пускового станка с одной направляющей для РС-82 отмечалось: «Принятые в настоящее время пусковые станки для РС-82 имеют слишком большой вес (3,5-4 кг на снаряд) и большие габаритные размеры, вследствие чего являются крайне неудобными для установки на скоростные самолеты. Для достижения возможно меньшего веса и наименьшего габарита пускового станка ... было решено выполнить его в виде одной направляющей планки, к которой на хомутах подвешивался бы снаряд».

Испытатели рекомендовали проверить работоспособность и безопасность предложенной ими конструкции применительно к РС более крупных калибров. Произошел переход к новой системе подвески РС на двух вертикальных Т-образных штифтах, скользящих по направляющим соответствующей формы. От продольного смещения снаряд удерживался в реактивной орудии (РО) двумя подпружиненными ограничителями.

5 марта 1937 г. начальник ВВС командарм 2 ранга Я.И. Алкснис своим распоряжением потребовал от своих подчиненных ускорить выполнение всех формальностей с тем, чтобы РС быстрее поступили на вооружение: «Меня не удовлетворяет ход испытаний И-15 с реактивными установками. Я требую, чтобы это дело интенсивнее проводилось и проверялось. Погода сейчас этому благоприятствует. Одновременно подготовьте демонстрацию реактивных установок руководящему составу ВВС РККА и, может быть, Генштаба».

17 марта 1937 начальник и военком НИИ ВВС комбриг Н.Н. Бажанов доложил Я.И. Алкснису: «Согласно Вашего распоряжения, докладываю, что показ самолетов И-15 со стрельбой РС-82 может быть произведен по Вашему указанию в любой летный день при наличии высоты не ниже 1000 м с предупреждением за сутки до дня показа. Ввиду ограниченного наличия снарядов, считаю целесообразным предложить следующую программу осмотра на земле на Ногинском полигоне двух самолетов И-15, снаряженных каждый шестью снарядами РС-82... Стрельба одного самолета с горизонтального полета на высоте 800 м шестью снарядами серий с установкой трубок на 1000 м.



Обслуживание И-16 с подвешенными РС-82 в 286 иап



Истребители И-153 «Чайка» с РС-82

Стрельба второго самолета на пикировании с высоты 1000 м под углом 30° двумя залпами по три снаряда».

Я.И. Алкснис в конце марта 1937 г. продолжил подгонять подчиненных: «Товарищу Сакриеру: вести работу так, чтобы к середине мая закончить заводские госиспытания в воздухе реактивных снарядов РС-82, РС-132 и РС-203 и во второй половине мая после опытов, показов и демонстраций решить вопрос о валовом производстве и войсковых испытаниях. Иметь наготове все испытанное. Пока РС-82 на И-15, а в дальнейшем и другие – РС-132 и РС-203 для испытаний на особом участке (районе)».

Между тем над руководством НИИ-3 НК ОП, в марте 1937 г. поощренным наркомом оборонной промышленности М.Л. Рухимовичем крупной денежной премией (по 10 тысяч рублей) и представленном к госнаградам, стали собираться тучи. Новый нарком внутренних дел Н.И. Ежов инициировал снизу своеобразное движение «борцов за правду», а на деле – доноскиков на крупных военных, партийных и хозяйственных руководителей. В НИИ-3 объектами доносов стали начальник института И.Т. Клейменов и главный инженер Г.Э. Лангемак, а позднее – руководители подразделений В.П. Глушко, С.П. Королев и др. К травле руководства НИИ-3 НК ОП примкнул и партком института.

И.Т. Клейменов попытался апеллировать к наркому Рухимовичу, написав письмо 27 июня 1937 г.: «...Институт по заданиям различных Управлений НК О ... разработал ряд артиллерийских образцов, которые прошли испытания, дали удовлетворительные результаты и по своим данным могли бы, казалось, рассчитывать на большее внимание со стороны соответствующих организаций...»

Разработан 82 мм ракетный осколочно-фугасный снаряд. Снаряд прошел полигонные и войсковые испытания. В 1936 г. чертежи для заказа валовой партии сданы АУ РККА. Разработан 132 мм ракетный осколочно-фугасный снаряд со скоростью 400 м/сек. Чертежи сданы в 1936 г. для сдачи заказа промышленности.

Разработана 160 кг ракетная авиационная бетонобойная бомба калибра 203 мм, которая при разрыве

дает объем воронки в 5-6 раз больше, чем обычная бомба того же веса, а по глубине проникновения не уступает обычной бомбе весом 2000 кг. Ракетные бомбы 160 кг представлены на вооружение и переданы на валовое производство...»

Далее он писал о полученных результатах в части наземной артиллерии и образцов вооружений для ВМФ. Не помогло. 2 ноября 1937 г. Клейменов и Лангемак были арестованы НКВД, а в январе 1938 г. оба они были расстреляны, как «враги народа». Еще раньше был репрессирован оказывавший поддержку НИИ-3 НК ОП замнаркома обороны маршал М.Н. Тухачевский, а позднее – начальник ВВС Я.И. Алкснис и нарком оборонной промышленности М.Л. Рухимович. Могущественные сторонники НИИ-3 НК ОП были буквально «вычищены под корень».

ПРОТИВ БЕТОНА И БРОНИ

23 февраля 1937 г., в День Красной Армии, нарком обороны К.Е. Ворошилов направил председателю Совнаркома В.М. Молотову письмо, в котором сообщалось: «В начале 1936 г. Наркомат обороны поставил перед Реактивным научно-исследовательским институтом задачу разработать ракетные бетонобойные и броньбойные (с дополнительной скоростью) авиабомбы повышенной мощности для борьбы с железобетонными сооружениями и морскими судами с броневыми палубами.

Эту задачу Реактивный НИИ выполнил, и в 1936 г. были произведены испытания 160 кг бетонобойных бомб с дополнительной скоростью.

Испытания показали, что применение реактивных бомб дает огромные преимущества:

- усиливает пробивную способность;
- увеличивает число бомб, поднимаемых самолетом;
- уменьшает высоту бомбометания;
- повышает меткость.

Испытания и расчеты, произведенные на основе этих испытаний, показали также, что ракетные бомбы обладают следующими преимуществами:

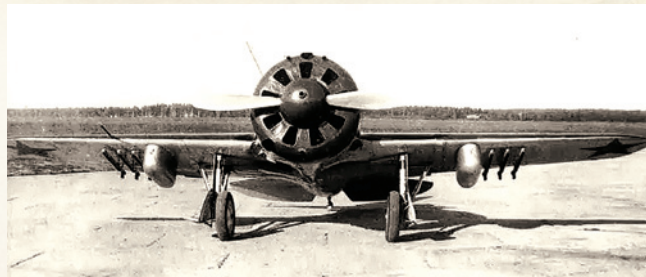
- ракетная (бетонобойная) бомба весом в 160 кг заменяет обычную бомбу в 2000 кг, пробивая с высоты 3000 м железобетон толщиной в 2,8 м;



Истребитель МиГ-3 с двумя установками ЗРОБ-82 под консолями крыла



Одноместный штурмовик Ил-2
с восемью ракетными орудиями УРО-82



Истребитель И-16 тип 29
с шестью РО-82 и подвесными баками

б) ракетная (бетонобойная) бомба весом в 350 кг способна пробивать железобетон толщиной в 4 м с высоты 3000 м, в то время как обычная бомба в 2000 кг с такой же высоты пробивает железобетон толщиной 2,80 м;

в) ракетная броневой бомба весом в 650 кг с высоты в 3000 м пробивает броню толщиной в 218 мм, обычная же бомба в 1000 кг с той же высоты пробивает броню толщиной в 120 мм...»

Авиабомбы с ракетными двигателями были как бы «реактивными снарядами наоборот» – их пороховые заряды запускались дистанционными трубками ТМ-4Б через некоторое время после сбрасывания с бомбодержателей с таким расчетом, чтобы обеспечить максимальную скорость боеприпаса в момент соударения с преградой. Двигатели первых бомб с дополнительной скоростью (ДС) снаряжали многоярусными составными зарядами из коротких пороховых шашек рецептуры ПТП, а затем был осуществлен переход на пороховые шашки рецептуры НГВ.

Форма боевой части бетонобойных бомб была близка к идеальной с точки зрения аэродинамики, а у броневой бомбы она существенно отличалась из-за наличия броневой наконечника из мягкой стали. По ракетной части бетонобойные бомбы БЕТАБ-150ДС и броневые БРАБ-200ДС первое время были унифицированы; одинаковым был и внешний диаметр этих бомб – 203 мм. Двигатель ракетной части набирали из 28 шашек диаметром 75 мм и длиной 92 мм, их группировали в семь рядов по четыре шашки в сечении и помещали в специальный шелковый картуз с донным воспламенителем.

Боевая часть бетонобойной бомбы – штатный 203-мм бетонобойный снаряд без дна с наружной резьбой в задней части для соединения с ракетной частью. Она оставалась практически неизменной вплоть до окончания серийного производства бомбы в конце войны, а вот ракетную часть дважды модифицировали: с целью повышения дополнительной скорости в 1939 г. создали БЕТАБ-200ДС ($V_{\text{доп}}$ увеличилась с 200 м/с до 290 м/с, при этом и длина боеприпаса выросла на 40 см), а в середине войны появилась БетАБ-250-170ДС, доработанная для применения с меньших высот (номинальной высотой бомбометания БЕТАБ-150ДС считалась 2000 м).

Впервые бетонобойные бомбы БЕТАБ-150ДС нашли применение в период советско-финской войны

1939-1940 гг., впоследствии они (и в варианте БетАБ-250-170ДС) ограниченно применялись в годы Великой Отечественной. Суммарный выпуск таких бомб превысил 5000 единиц. Эпизодичность их использования была связана с ограниченным опытом и наличием ограничений на условия боевого применения.

Разработку специализированной БЧ для броневой бомбы поручили ленинградскому филиалу НИИ-24. Ракетную часть планировалось использовать аналогичную с БЕТАБ-150ДС. Однако из-за неудовлетворительной аэродинамики боевой части, снабженной «макаровским» наконечником против ricochetирования, ракетный заряд броневой боеприпаса пришлось выполнить семишашечным, что позволило увеличить коэффициент наполнения двигателя порохом. Масса окончательно снаряженной авиабомбы составила около 200 кг, что и предопределило ее наименование – БРАБ-200ДС.

В ноябре 1938 г. на НИП АВ ВВС РККА в испытательных целях провели наземный отстрел БРАБ-200ДС по бронеплитам. Их результат даже несколько превысил ожидаемый – проникающая способность БЧ ракетных авиабомб оказалась больше, чем аналогичный показатель обычных броневых авиабомб в 2,5-3,5 раза.

В 1939 г. на челябинском механическом заводе № 78 НКТМ изготовили установочную партию – 300 корпусов БРАБ-200ДС для войсковых испытаний, а 1 апреля 1940 г. на окружных складах имелось уже свыше 4000 таких авиабомб. Авиабомбы с дополнительной скоростью поступали на склады и хранились в круглой деревянной укупорке в окончательно собранном виде за исключением дистанционных трубок, которыми двигатели боеприпасов снаряжали на аэродромах.

Технические характеристики серийных АБ с ДС

Характеристика	БЕТАБ-150ДС	БРАБ-200ДС
Длина бомбы, мм	2130	1710
Масса бомбы, кг	163	213
Диаметр корпуса, мм	203	203
Масса ВВ, кг	17,1	12,3
Масса ракетного заряда, кг	17,9	19,2
Дополнительная скорость, м/с	220	180

С некоторым отставанием от 8-дюймовых (203-мм) бомб в НИИ-3 велись работы по бомбам с дополнительной скоростью больших калибров – 10-дюймовых (254 мм) и 12-дюймовых (305 мм). Довести их до серийного производства до начала войны не удалось, главным образом из-за запаздывания с отработкой ракетной части (пороховые трубки большого диаметра и длины не удовлетворяли требованиям по надежности), потому укажем только технические требования к этим изделиям.

Технические характеристики опытных АБ больших калибров с ДС

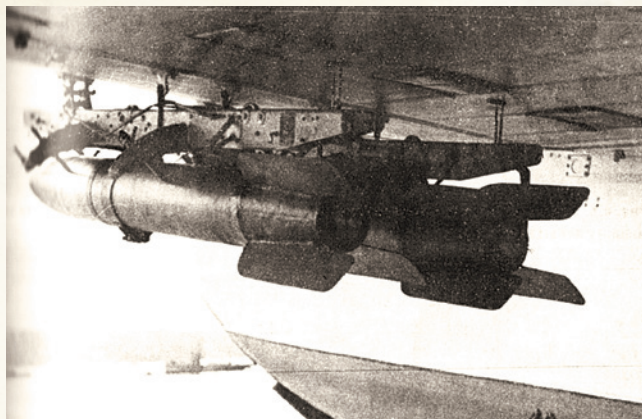
Характеристика	БЕТАБ-254ДС	БРАБ-254ДС	БРАБ-305ДС	БЕТАБ-305ДС
Длина бомбы, мм	2475	2300	2780	3160
Масса бомбы, кг	364	420	650	610
Диаметр корпуса, мм	254	254	305	305
Масса ВВ, кг	31,9		51,7	74,3
Масса ракетного заряда, кг	31,8	31,8	43	43
Дополнительная скорость, м/с	170	145	128	138

Ракетная часть всех этих образцов бомб сообщала им дополнительный импульс, увеличивающий «живую силу» (кинетическую энергию) к моменту встречи с преградой в 2,5...3,5 раза по сравнению с обычной авиабомбой. При бомбометании с пикирующего полета вероятность попадания в цель ракетной авиабомбы получалась более высокой, чем у обычной, благодаря уменьшению времени нахождения бомбы на траектории. Ракетные авиабомбы представляли собой достаточно точное, мощное и действенное оружие авиации для поражения броневых палубных перекрытий военных кораблей и железобетонных укреплений. К сожалению, внедрение их в серийное производство сильно задерживалось из-за отсутствия необходимых производственных мощностей.

Новый директор НИИ-3 Б.М. Слонимер, один из советских «испанцев», первое время имел определенную поддержку в «верхах» и даже получил орден Ленина в 1939 г., однако его энергии и пробивных способностей не хватило. В ноябре 1940 г. он был снят с должности (но не репрессирован), на его место пришел военинженер 1 ранга А.Г. Костилов, в какой-то мере «снявший сливки» с итогов восьмилетней работы института.



Истребитель ЛаГГ-3 с шестью РС-82



Бетонобойные бомбы БЕТАБ-150ДС на балочных держателях МБР-2

Для борьбы с бронированным и прочными наземными целями было решено создать не только бомбы с дополнительной скоростью, но и усовершенствовать уже привычные РС. Требования военных в части повышения эффективности реактивных снарядов при действии против таких целей сводились к увеличению могущества боевых частей и к повышению скорости, сообщаемой снаряду ракетным двигателем. Управление морской авиации ВМФ прежде всего было заинтересовано в повышении бронепробиваемости (характерные толщины бронепалуб крейсеров составляли от 50 до 100 мм, а у линкоров и того больше), а Управление ВВС ориентировалось на проблемы поражения объектов транспортной инфраструктуры, а также долговременных оборонительных сооружений, не забывая и о воздушных целях. На первых порах, ввиду близости пожеланий обоих ведомств в части дополнительной скорости усовершенствованных снарядов (400 м/с), попытались создать единые ракетные части для бетонобойных и осколочно-фугасных боеприпасов. Но, впоследствии по ряду причин пришлось перейти к разработке специализированных ракетных частей для каждого из семейств.

В 1940 г. в НИИ-3 прошли заводские испытания и были представлены на полигонные испытания следующие объекты:

- 82-мм и 132-мм ракетные бетонобойные снаряды (РБС) для УМА ВМФ;
- 82-мм и 132-мм ракетные осколочно-фугасные снаряды (РОФС) для ВВС КА;
- 140-мм ракетный осколочно-фугасный снаряд для ВВС, отличавшийся от штатного РС-132 большей скоростью и более мощной боевой частью.

Важнейшим внешним отличием РОФС и РБС соответствующих калибров от «обычных» РС была существенно выросшая длина, обусловленная увеличенными размерами боевых частей и пороховых зарядов ракетных двигателей.

Заметим, что перед началом Великой Отечественной войны реактивные снаряды, главным образом типа РС-82



Технические характеристики РС накануне Великой Отечественной войны

Характеристика	РС-82	РС-132	РБС-82	РБС-132	РОФС-82	РОФС-132
Длина, мм	544	870	1035	1510	1050	1370
Масса, кг	6,3	23,5	15,0	51,6	12,4	45,6
Диаметр корпуса, мм	82	132	82	132	82	132
Масса ВВ, кг	0,36	2,3	0,48	1,35	0,8	4,8
Масса ракетного заряда, кг	1,06	3,7	2,5	7,83	2,49	7,23
Дополнительная скорость, м/с	355	340	360	320	425	385

и РС-132, имелись на складах многих авиационных полков и дивизий, а пусковые устройства для них были смонтированы на истребителях И-15бис, И-153 и И-16, а также на бомбардировщиках СБ.

ОПЫТ ХАЛХИН-ГОЛА И ФИНЛЯДИИ

В июне 1939 г. на научно-испытательном полигоне авиационного вооружения (НИПВ) ВВС в Ногинске проводились 25-дневные сборы летного и технического состава истребительных полков с задачей изучения ракетного вооружения. По окончании сборов летчик-испытатель полигона капитан Н.И. Звонарев получил распоряжение сформировать из числа обучаемых небольшую группу пилотов (шесть человек, включая себя) с целью проверки всех аспектов применения РС-82 с самолетов И-16 на практике – в ходе воздушных боев с японцами в районе реки Халхин-Гол.



Николай Иванович Звонарев, командир группы ракетноносцев И-16 в период боев над Халхин-Голом

Группа Звонарева получила пять новых боевых самолетов И-16 10-й серии с моторами М-25 и вооружением из четырех пулеметов ШКАС. Истребители дооборудовали четырьмя балками для РС-82 под каждой плоскостью и приборами управления огнем. К сожалению, на самолетах отсутствовали радиостанции.

Основные противники ВВС КА в небе над Халхин-Голом – истребители Ki-27 (в СССР их называли И-97),

двухмоторные бомбардировщики G3M (советское название СБ-96) и одномоторные бомбардировщики-разведчики Ki-30 (их называли ЛБ-97). Все три машины были достаточно скоростными, однако слабо вооруженными (обычно имели два пулемета калибра 7,71 мм), на них отсутствовало бронирование и протектирование баков.

Советские пилоты высоко оценили уровень летной и тактической подготовки японских летчиков, их настойчивость в бою и взаимопомощь в трудных ситуациях. Вплоть до начала августа 1939 г., когда в Монголию перебросили группу хорошо подготовленных советских пилотов с

«испанским» опытом во главе с комкором Я.В. Смушкевичем, японцы обычно выигрывали воздушные бои.

После завершения конфликта японская сторона оценила число уничтоженных советских самолетов в период «ногоганского инцидента» в 1162 машины (советская сторона признала потерю 207 самолетов по боевым причинам). Для сравнения отметим, что по докладом советских летчиков было уничтожено 646 самолетов с красными кругами на крыльях и фюзеляжах, а по неофициальным японским данным (официальные никогда не публиковались) их потери составили 162 единицы. Таким образом, японцы преувеличивали свои успехи примерно в 5,6 раза, а «сталинские соколы» – всего в 4 раза. Последняя цифра представляется важной для оценки реального числа сбитых «звонаревской» группой.

В первый раз пятерка И-16 во главе с капитаном Н.И. Звонаревым применила реактивные снаряды 20 августа 1939 г., в день начала советского контрнаступления. Впрочем, отстреляться РС-82 удалось только двоим – самому Н.И. Звонареву и старшему лейтенанту В.И. Федосееву, которые атаковали звено И-97. Остальные истребители из состава пятерки «вели бой на пулеметах», так как занять подходящую позицию для пуска реактивных снарядов им не удалось из-за множества своих и чужих машин, участвовавших в «собачей свалке». Поскольку изменить время задержки подрыва трубки АГДТ-А в воздухе было невозможно, пилотам предоставлялись всего две возможности: пуск на встречных курсах с дистанции 1500 м или пуск вдогон с дистанции 860 м.



Реактивные снаряды РОФС-132 под крылом бомбардировщика Пе-2



Ближний бомбардировщик Су-2 с десятью реактивными орудиями РО-82



В авиаполках Пе-2 реактивные снаряды РС-82 использовали для самообороны, монтируя орудия для стрельбы в заднюю полусферу

Дальномеров на истребителях не было, определение дистанции производилось «на глаз». И все же, по данным наземного пункта управления авиацией, 12 выпущенных РС-82 нашли своих жертв: «звонаревцам» засчитали три победы над И-97. Впрочем, японская сторона потери от РС в указанное время в указанном месте отрицает.

На следующий день, чтобы упростить условия применения РС, группу Звонарева выпустили первой навстречу приближавшимся самолетам противника: в ходе трех воздушных боев группа применила 102 снаряда, и ей были засчитаны победы над двумя СБ-96 и одним И-97. Всего в период с 8 августа по 15 сентября подразделение ракетносцев без потерь выполнило 59 боевых вылетов, участвовало в 16 воздушных боях, применяя РС-82, и в шести боях, применяя пулеметы. В отчете о боевых действиях группы указано: реактивными снарядами сбито 14 истребителей И-97, два СБ-96, ЛБ-97 (по другим данным – 13 вражеских самолетов). Кроме того, жертвой ошибки при опознавании стал один советский СБ. Израсходовано 413 РС-82, в среднем – 24,3 снаряда на сбитый самолет.

Если распространить на «звонаревцев» ранее полученный «коэффициент завышения» своих успехов, равный 4, то можно с большой долей уверенности полагать реально сбитыми три-четыре японские машины (примерно такие оценки потерь от РС дает и противник). Как бы то ни было, успешный боевой дебют советских реактивных снарядов состоялся в небе над Халхин-Голом.

Что касается применения РС в период «зимней» советско-финской войны 1939-1940 г., то тут внятной статистики нет. Известно, что самолеты морской авиации применяли реактивные снаряды при нанесении ударов по наземным целям и, в частности, по сооружениям динамитного завода на полуострове Ханко. Известно также, что накануне начала конфликта на центральных складах боеприпасов в Ленинградском военном округе имелось 8170 РС-82 и 2499 РС-132, а 10 января 1940 г. осталось всего 5000 РС-82 и 1500 РС-132. Таким образом, соединениям и частям боевого применения было выдано свыше трех тысяч «истребительных» и почти тысяча «бомбардировочных» реактивных снарядов, но сколько из них было израсходовано по назначению – неизвестно.

В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

По состоянию на 1 января 1941 г. на складах ВВС КА имелось 91 531 РС-82 и 21 778 РС-132. План работы предприятий наркомата боеприпасов на 1941 г. предусматривал выпуск 125 100 РС-82, 31 680 РС-132 и 1000 РОФС-132 (при вступлении в должность командующему ВВС П.Ф. Жигареву докладывали о планах производства 260 000 РС-82 в 1941 г.). 14 марта 1941 г. восемь сотрудников НИИ-3, в том числе Ю.А. Победоносцев, И.И. Гвай, Л.Э. Шварц и В.А. Артемьев, стали лауреатами Сталинской премии. Реактивные снаряды в авиации получили признание и стали постепенно внедряться все шире в состав вооружения многих типов самолетов. Так, проект постановления СНК СССР от 1 июня 1940 г. предусматривал оснащение «эрэсами» 600 бипланов И-15бис (ими временно вооружались штурмовые авиаполки), 600 истребителей И-16, 800 истребителей И-153, а также 250 бомбардировщиков СБ. В дальнейшем намечалось не менее 20 % выпуска истребителей сдавать с установками для применения РС. Этим планам не суждено было реализоваться в полной мере, и все же в апреле 1941 г. в частях ВВС имелись 341 И-16 и 401 И-153 с РО-82, а также 103 СБ с РО-132.

Что касается истребителей, производившихся накануне войны серийно, то лишь микояновское ОКБ-155 выполнило распоряжение НКАП (отмененное, в феврале 1941 г.) об установке восьми реактивных орудий РО-82 на опытный И-200, однако в серии и МиГ-1, и МиГ-3 с деревянными крыльями выпускались без установок РС. Довоенные «яки» и «лаги» также не получили РС, хотя макет И-301 предъявлялся комиссии ВВС с восемью реактивными снарядами. На макетной комиссии по Пе-2 (самолета «100») было предложено подвесить под консолями по четыре РС-132, но впоследствии эта рекомендация в постановление Комитета Обороны о принятии самолета Пе-2 на вооружение не вошла. И лишь на штурмовике Ил-2 реактивные снаряды РС-132 (при их отсутствии – РС-82) прочно нашли свое место с первой серийной машины.

Необходимость поиска эффективных средств борьбы с железнодорожными и автомобильными перевозками, самолетами на аэродромах, а также с легкобронированной техникой противника привела к выходу 23 сентября 1941 г. постановления Государственного Комитета



Обороны о переходе к производству истребителей МиГ-3, ЛаГГ-3 и Як-1 с установками под 82-мм реактивные снаряды (по шесть РС-82 на самолет).

На самолетах МиГ-3 в сентябре 1941 г. под консолями стали монтировать так называемые «ракетные батареи» ЗРОБ-82, конструктивно объединявших три ракетных орудия РО-82. Идея «батареи» заключалась в простоте монтажа и демонтажа установки при необходимости – вместо возни с шестью «флейтами» приходилось иметь дело всего с двумя «сборками» орудий, да и юстировка упрощалась. В октябре-декабре ценой невероятных усилий эвакуированный в Куйбышев завод № 1 сумел построить 217 истребителей МиГ-3 с установками реактивных снарядов, обеспечивавшими трехзалповую стрельбу (по два снаряда в залпе).

Существенно большим оказался выпуск дооборудованных «яков». Всего в период с октября 1941 г. по май 1942 г. было построено 1148 Як-1 с РО-82 (правда, в процессе производства число орудий сократилось с шести до четырех). Другая яковлевская машина с ракетным вооружением – Як-7 (Як-7А). Всего было построено около 300 машин в указанном варианте.

В период с середины осени 1941 г. до весны 1942 г. истребители с РС стали широко привлекать к нанесению штурмовых ударов по аэродромам, войскам противника на марше и в районах сосредоточения, по железнодорожному и автомобильному транспорту. В отчетах не скупилась, подсчитывая число уничтоженных «эрэсами» вражеских танков, самолетов, орудий, паровозов и вагонов. Однако и потери лишенных брони истребителей при штурмовках оказались чувствительными, ведь действовать приходилось с малых высот по объектам, обычно прикрытым малокалиберными зенитными автоматами.

10 мая 1942 г. вышло постановление ГКО «Об истребителях», в котором утверждалось: *«Опытom доказано, что РС и установки под них отнимают у наших истребителей скорости до 30 км... Все это ведет к тому, что наши истребители не могут вести успешные бои с новыми «мессершмиттами»...*

И в самом деле, скорость истребителей с шестью подвешенными РС-82 на ракетных орудиях уменьшалась на 15...20 км/ч до пуска снарядов и на 12...14 км/ч после пуска (из-за дополнительного сопротивления ракетных установок). Но дело было не только в ракетных снарядах: у немцев появились истребители Вф 109F-4 и Вф 109G-2 с двигателями увеличенной мощности, а наша авиапромышленность не смогла своевременно отреагировать. В связи с этим было решено пожертвовать «эрэсами» на истребителях:

«1) Обязать НКПА тов. Шахурина впредь выпускать истребители (Як-1, Як-7 и ЛаГГ-3) без РС;

2) Обязать командующего ВВС КА тов. Новикова снять в срочном порядке установки РС с находящихся в строю истребителей Як-1, Як-7, ЛаГГ-3 и МиГ-3...»



Реактивные снаряды РС-82 в рамках программы перевооружения получил даже английский истребитель «Харрикейн»

Впредь в качестве носителей реактивных снарядов в ВВС Красной Армии вплоть до конца войны стали рассматриваться только штурмовики Ил-2.

Как известно, главный конструктор штурмовика С.В. Ильюшин осенью 1941 г. направил И.В. Сталину письмо, в котором весьма высоко оценивал «противотанковые» возможности Ил-2. Это письмо стало, вероятно, одним из поводов для свертывания производства истребителей МиГ-3 на заводе № 1 в пользу расширения выпуска штурмовиков.

Более-менее объективные итоги боевого применения «эрэсов» с Ил-2 были подведены по результатам войсковых испытаний РБС-82, РБС-132 и РОФС-132 в 312-м шап в ноябре 1941 -январе 1942 г. на Западном фронте. К сожалению, сложные метеоусловия ограничили число полетов. По единодушному мнению летчиков, действие снарядов РОФС-132 по целям было исключительно эффективным и превзошло все ожидания. Капитан Фомин доложил, что в одном вылете он сумел поразить четыре танка снарядами РБС-82 при подвешенных под крылом «ила» восьми единицах. Что-то похожее сообщил и старший лейтенант Баранов: имея четыре РБС-132, он сумел подбить два танка и два автомобиля. При попадании снарядов в цель сильные взрывы сопровождались густыми клубами черного дыма. *«С такими снарядами приятно летать и наблюдать свою работу»,* – отмечали летчики.

В начале 1942 г. в 65-м шап впервые попробовали применять реактивные снаряды М-13 от «Катюши» с самолета Ил-2. Укажем, что сами снаряды М-13 представляли собой модифицированный вариант РОФС-132 («сухопутчикам» требовалась увеличенная дальность стрельбы). Летчики были в восторге: *«Первым РС я попал метрах в трех от головы колонны, и три машины были перевернуты за дорогу. Вторым РС попал в середину колонны точно по дороге..., на том месте, где была автомашина, после разрыва РС ничего не оказалось...»*

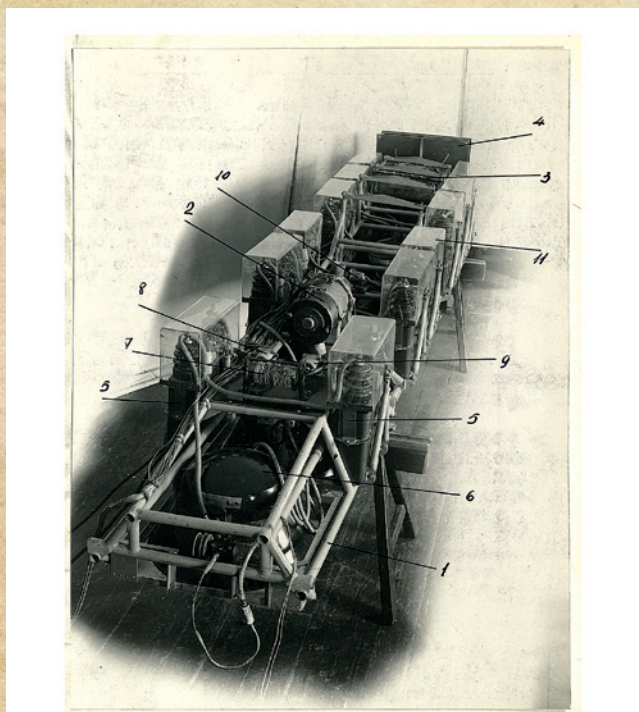
Разумеется, в приведенных примерах описаны наиболее удачные случаи применения авиационных «эрэсов», но, несомненно, одно: реактивные снаряды стали важнейшей составляющей вооружения советских штурмовиков в годы Великой Отечественной войны.

Под светом «Яворов» густых (из истории воздушной разведки)

Александр Михайлович Кириндас



Ту-2 с установкой «Явор»



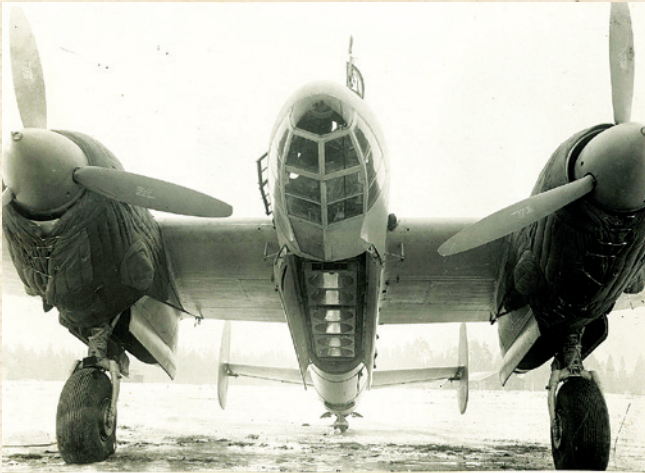
Общий вид установки «ЯВОР» в лаборатории.

- 1 - ферма, 2 - инвертор, 3 - трансформатор,
- 4 - кенотронный выпрямитель, 5 - конденсатор,
- 6 - прожектор, 7 - пусковой реостат, 8 - реле
- включения инвертора, 9 - реле, шунтирующее
- пусковой реостат, 10 - реле включения трансфор-
- матора, 11 - предохранительные колпаки к кон-
- денсаторам.

ЯВОР 1

Одной из сложнейших в реализации задач для военной авиации является ночная фоторазведка. В 1930-е гг. получил распространение опыт применения авиационных фотобомб. В районе предполагаемой цели производился сброс специальной авиабомбы, при взрыве которой происходила яркая вспышка света, что позволяло фоторазведчику произвести фотосъемку. При этом во время разрыва фотобомбы удавалось осуществить один фотоснимок. Поэтому количество аэрофотоснимков, которые мог сделать разведчик за один вылет, соответствовало запасу фотобомб. Самолеты ДБ-3 или Ил-4 могли сделать 12 фотоснимков, СБ или Ар-2 до 10, ТБ-3 до 26. Это ограничивало возможности ночной аэрофоторазведки.

Накануне войны разрабатывались и иные способы ночного фотографирования. Например, специальные фотоматериалы, но до стадии практического использования удалось довести только пленки для фотографирования при слабой дневной освещенности, что не решало проблемы. Проектировались, но до стадии испытаний были доведены лишь в послевоенный период, системы фотографирования в лучах смонтированного на самолете инфракрасного прожектора. Рассматривались варианты размещения на самолете мощного прожектора для освещения земной поверхности видимым светом, однако такой самолет представлял собою великолепную мишень.



Ферма установки «Явор», смонтированная в бомбовом отсеке самолета Ту-2.



Самолет Ту-2с с установкой «Явор». Проектор откинут для перезарядки нити.

Оригинальный вариант решения проблемы был предложен сотрудниками Энергетического института Академии Наук СССР в предвоенный период. В 1939-1940 гг. группа занимавшихся фундаментальными исследованиями мощных искровых разрядов в газах специалистов ЭНИН обнаружила возможность получения весьма кратковременного сверхмощного источника белого света. В течение 1941-42 гг. был построен и испытан лабораторный макет установки ночного воздушного фотографирования с фотовспышкой, превышавшей по силе мощнейшие зенитные прожектора. В 1943 г. проектирование установки было перенесено в ГК НИИ ВВС, где проходил военную службу призванный в армию соавтор открытия техник-лейтенант И.С. Маршак.

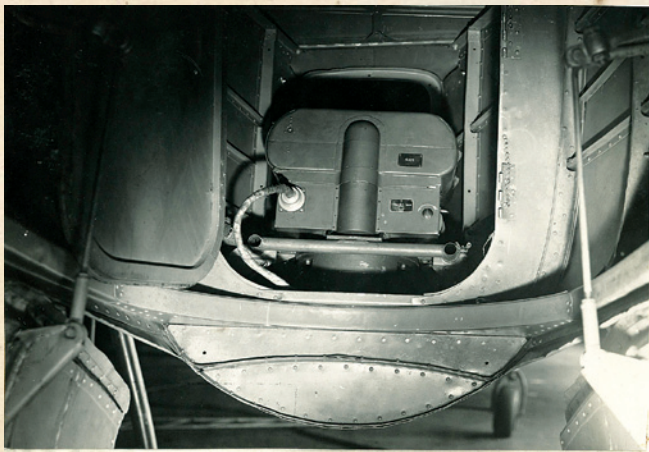
Высокая скорость и малое время вспышки, в доли секунды, позволяли фоторазведчику уйти от зенитного огня.

Кроме того, количество фотоснимков могло быть кратно увеличено.

Переданной из ЭНИН в НИИ ВВС разработке было присвоено наименование «Явор». В том же 1943 г. были проведены испытания первого самолетного макета, «собранный из случайных, имевшихся в наличии, агрегатов». Макет имел мощность 900 ватт при весе 200 кг и позволял получить удовлетворительные аэрофото-снимки с высоты 250 м. На основе результатов испытаний этого макета было решено изготовить опытный комплект установки, предназначенный для самолета Ту-2, мощностью 5 кВт, весом 500 кг и с высотой фотографирования до 1000 м. В порядке реализации данного решения рядом заводов и научных лабораторий, по заданиям и под общим руководством ГК НИИ ВВС КА, были в течение 1944 г. изготовлены все агрегаты такого опытного комплекта. Кроме того, ввиду невозможности изготовления высоковольтных конденсаторов в СССР были выписаны из США конденсаторы производства «Дженерал электрик».

Изготовители комплектующих аппаратуры «Явор»

Наименование	Предприятие
Спаренные прожектора СП-500 с двумя отражателями и автоматикой перемотки нити	завод 691
Переделка стартера СТ-700 завода 254 в инвертор	завод 627
Трансформатор Я1Т	завод 498
Переделка конденсаторов 13-Ф-86 12 фирмы «Дженерал электрик»	ГК НИИ ВВС
Переделка кенотронного выпрямителя КРК-110 завода №617	ГК НИИ ВВС
Ферма установки «Явор»	проектирование завод 156 изготовление ГК НИИ ВВС
Схема управления из пульта, командного прибора, реле пуска инвертора и пускового реостата, реле включения высоковольтного трансформатора	ГК НИИ ВВС
Нить полной зарядки	Центральная научно-исследовательская лаборатория стекловолокна Наркомлегпрома, Центральная кабельная лаборатория Наркомэлектропрома, завод 632
Высоковольтный кабель	завод 198
Аэрофотоаппарат НАФА-3с/25	завод 356



Аэрофотоаппарат ПФАА-50/25, смонтированный в коке фюзеляжа самолета Ту-2.

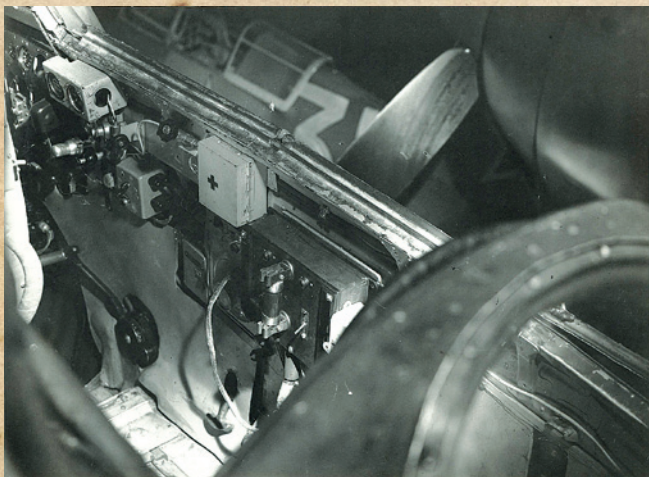
Также был приобретен фотоаппарат К-24 фирмы «Кодак», который был «применен в опытном комплекте установки только для сравнения».

Разработанная в ГК НИИ ВВС КА электрическая установка для ночного воздушного фотографирования допускала производство больших маршрутных аэросъемок с числом снимков за один самолетовылет не уступавшим числу снимков при дневном фотографировании.

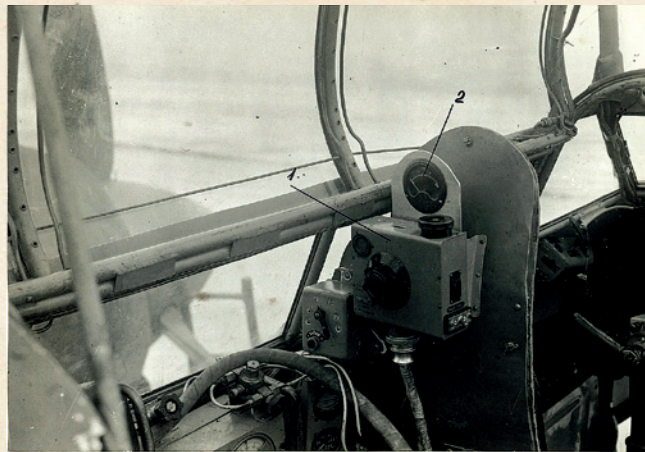
Первая установка «Явор» проходила наземные и летные испытания зимой 1944-45 гг.

Поступившую машину испытатели описывали следующим образом:

«Принцип действия установки «Явор» основан на применении в качестве мгновенного источника света электрического высоковольтного разряда в парах взрывающейся электрическим током тонкой металлической проволоки. Разряд этот происходит в фокусе параболического отражателя, отбрасывающего мощный пучок света на фотографируемую земную поверхность. Питание разряда электрическим током осуществляется от блока высоковольтных конденсаторов, который предварительно, перед производством вспышки, заряжается высоковольтным зарядным агрегатом,



Дуэт управления, смонтированный в кабине штурмана самолета Ту-2.



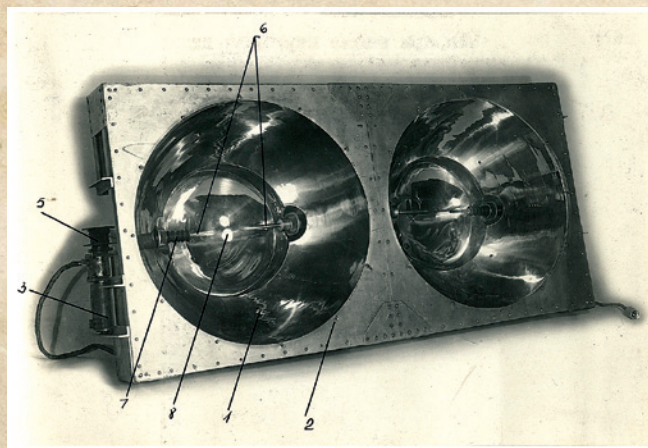
Командный прибор ДСА/1/ и амперметр /2/, смонтированные в кабине штурмана самолета Ту-2.

состоящим из инвертора, преобразующего постоянный ток самолетной электросети в переменный ток низкого напряжения, трансформатора, повышающего напряжение переменного тока до 30 киловольт и кенотронного выпрямителя, выпрямляющего переменный ток высокого напряжения.

Заряд конденсаторного блока производится в течение интервала между экспозициями, разряд – в момент фотографирования. Длительность вспышки настолько мала, что фотографирование может производиться без затвора, при постоянно открытом объективе фотоаппарата. Экспозиция при этом равна длительности вспышки. После каждой вспышки специальный автоматический механизм прожектора устанавливает в фокусе прожектора свежую порцию вольфрамовой проволоки, взамен сгоревшей при вспышке.

В целях повышения силы света установка имеет б одновременно работающих прожекторов.

Все части установки, кроме приборов управления и аэрофотоаппаратов, расположены на специальной ферме, которая монтируется в бомбовом отсеке самолета.»



Блок прожекторов СП-500: 1 – латунные хромированные вогнутые отражатели диам. 500 мм; 2 – рама; 5 – наматывающая катушка для использованной нити; 6 – пара трубчатых медных электродов; 7 – эбонитовые проходные изоляторы; 8 – нить

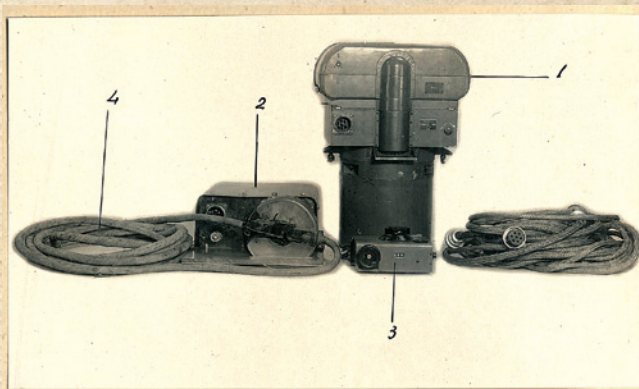
ЯВОР-2

Установка «Явор» успешно прошла к концу апреля 1945 г. испытания и была рекомендована к постройке малой серией с учетом ряда замечаний. Для дальнейших работ над подобными конструкциями было намечено организовать в ВЭИ лабораторию и КБ по импульсным источникам света. Укомплектовать лабораторию и КБ предполагалось ранее призванными в армию работниками ЭНИН. В связи с чем в январе 1946 г. заместителю наркома обороны Н.А. Булганину нарком электропромышленности И.Г. Кабанов направил запрос и список из дюжины требуемых специалистов. Однако военные не только не отпустили запрашиваемых работников, но и сам инженер-капитан И.С. Маршак был командирован НИИ ВВС в Германию для изучения трофеев. Конструкторское бюро всё же было организовано, но примерно через год и не в ВЭИ, а в системе промышленности.

Список специалистов на отзыв из Красной Армии для работы во вновь организуем при ВЭИ Конструкторском Бюро импульсных источников света

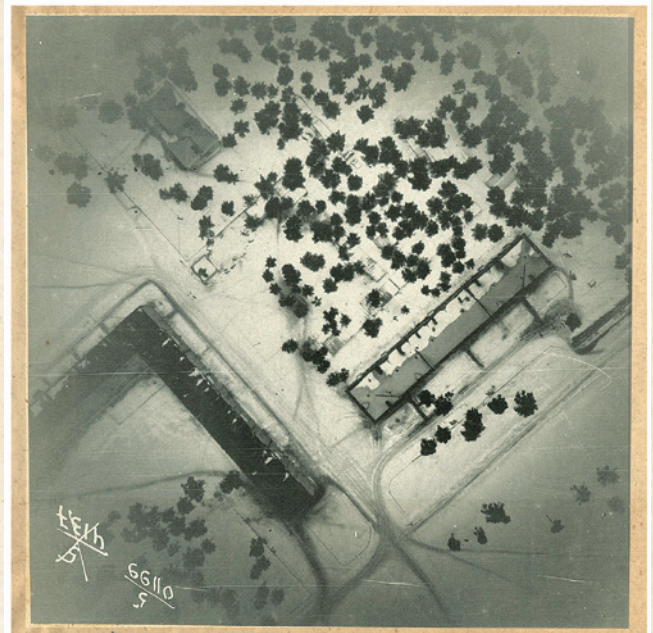
Погожев А.Е.	Физик-оптик
Шибанов В.К.	инженер-электрик
Кроль Н.М.	инженер-высоковольтник
Белов А.А.	инженер-светотехник
Пеккер И.И.	инженер-аппаратчик
Шевченко Г.И.	инженер-электрик
Каменецкий Б.Г.	инженер-электрик
Зейн Е.Н.	инженер-электрик
Портной Т.З.	инженер-электрик
Ратнер Б.С.	инженер-электровакуумщик
Елаков С.Ф.	инженер-электрик
Ашкинази А.Е.	инженер-электрик

Первый вариант установки «Явор» не имел приспособления для синхронизации работы аэрофотоаппарата и прожектора. Поэтому на аэроснимках отпечатывались



Общий вид комплекта синхронизирующего устройства.

- 1 - аэрофотоаппарат НАФА-3с/25-я;
- 2 - искровой разрядник,
- 3 - командный прибор,
- 4 - электрошнур.



Ночной аэроснимок, выполненный установкой «Явор» с синхронизирующим устройством. $H=500\text{м}$. Следы наземных огней полностью отсутствуют.

все наземные огни, над которыми пролетал самолет. Необходимость отдельной перемотки нити в прожекторе и фотопленки отвлекала штурмана.

Поэтому ГК НИИ ВВС выдал кафедре Электромашиностроения Московского энергетического института задание на разработку специального устройства для синхронизации установки «Явор» и фотоаппарата.



Ночной аэроснимок, выполненный установкой «Явор» без синхронизирующего устройства. $H=600\text{м}$. 1,2,3,4 - следы наземных огней, отпечатавшиеся на аэропленке вследствие отсутствия затвора в аэрофотоаппарате.

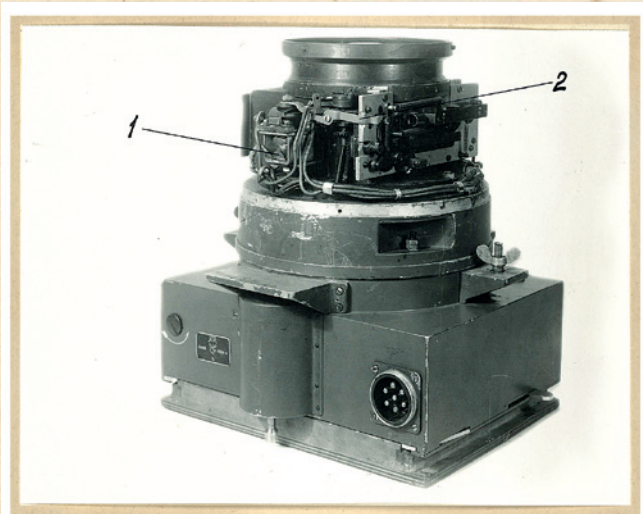


Фото №8. Затвор НАФА-Эс/25-Я.

1 - электромагнит закрывания затвора;
2 - рычаг, спускающий пружину закрывания затвора.

Синхронизатор МЭИ состоял из специального искрового разрядника, электрошнура и добавочного реле, установленного в механизме затвора фотоаппарата. Синхронизатор МЭИ был испытан в НИИ ВВС весной 1946 г. с положительным заключением и рекомендацией к применению при постройке малой серии.

Производство ранее не выпускавшихся конденсаторов по типу «Дженерал электрик» поручили заводу №299.

Кроме того кафедрой Электровакуумной техники МЭИ по заданию НИИ ВВС были доработаны, а заводом №632 изготовлены модернизированные кенотроны, поскольку кенотрон КРК-110 обладал «слишком высоким внутренним падением напряжения и не обеспечивал достаточной выпрямленной силы тока, вследствие чего недопустимо увеличивался интервал времени между вспышками». В июне 1946 г кенотрон МЭИ прошел испытания в НИИ ВВС с положительной оценкой.

Нововведения были комплексно внедрены на установке «Явор-2», и доработанный комплекс был принят к изготовлению заводами №23 (сборка) и №686 (спецоборудование) серий из пяти машин.

Все пять машин прошли комплекс заводских и ведомственных испытаний. А машина №29/62 дополнительно испытывалась зимой 1948-49 гг. в НИИ ВВС. Кроме того, проводилась опытная войсковая эксплуатация Ту-2 с установкой «Явор-2».

За разработку импульсного источника света авторы были выдвинуты на соискание Сталинской премии третьей степени.

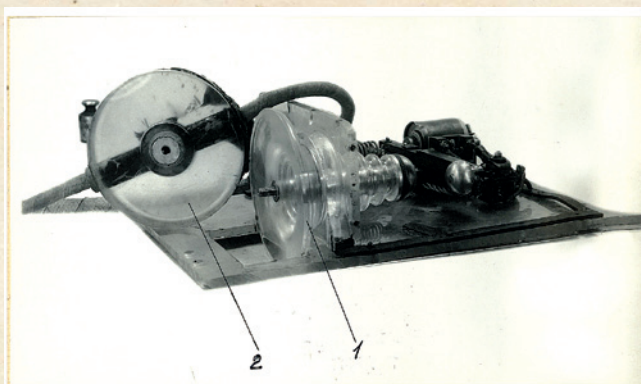


Фото №6. Высоковольтный ввод искрового разрядника.

1 - проходной изолятор с вставленной в него проходной шпилькой; 2 - крышка, склеенная из двух дисков, с вложенными внутрь гайкой и кабелем КВР; пространство между стенками каналов для кабеля и кабелем залито битумной массой.

ЯВОР-3

Итоги опытной эксплуатации комплекса «Явор-2» были оценены положительно.

Однако в связи с моральным устареванием базового самолета Ту-2 комплекс «Явор-3» решили разрабатывать уже для реактивного самолета, поскольку главным средством защиты самолета-разведчика должна была стать скорость. Еще в период постройки серии самолетов Ту-2с с системой «Явор-2» в планы НИОКР укомплектованного немецкими специалистами бюро БЭТ Министерства промышленности средств связи в Германии и важнейших НИР по заводу №632 на 1948 г. было включено задание на модернизацию ранее разработанной «лампы для ночного целевого воздушного фотографирования».

Официально работы по теме «Явор-3» были начаты после выхода 28 апреля 1950 г. Постановления Правительства №1765-69бсс.

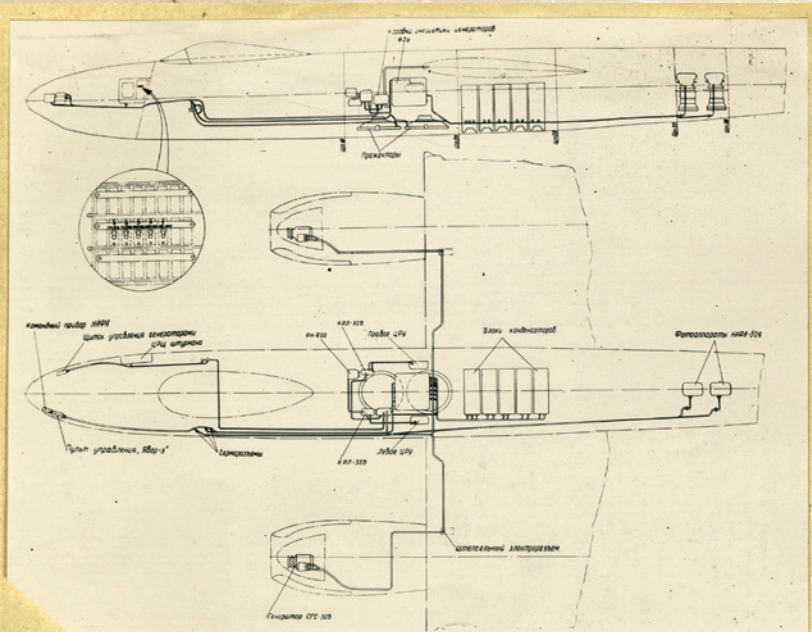
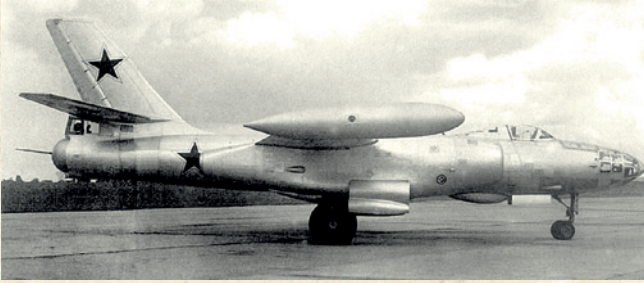


Схема размещения установки "Явор-3" на самолете Ил-28р В 4900508.

На этой схеме номер самолёта указан как 4900508, по факту - 3900508



Разведчик Ил-28Р от самолета с установкой «Явор» отличался наличием консольных топливных баков

Конструирование самолета-фоторазведчика было поручено ОКБ-240 (Ильюшина), а прожекторную установку первоначально должно было разрабатывать Центральное конструкторское бюро светотехники, организованное в 1947 г. на базе московских прожекторного и электролампового заводов.

В ЦКБС с учетом опыта работы германского КБ МПСС оперативно сконструировали установку с высокоэффективным трехпараболоидным отражателем прожектора диаметром 840 мм, макет которой в том же 1950 г. изготовил завод №450 Министерства промышленности стройматериалов.

Макет прошел ограниченные заводские испытания, а кроме того, был испытан при участии вновь организованного Всесоюзного НИИ светотехники. ВНИСИ был выделен из состава ВЭИ во второй половине 1951 г., и задание на установку «Явор-3» не было для него основным, поскольку профильной тематикой института были зенитные прожектора и источники ИК-излучения для активных приборов ночного видения, на которые затрачивались основные усилия коллектива. Макет прожектора конструкции ЦКБС по эксплуатационным параметрам был оценен положительно, однако было отмечено, что он конструктивно слишком сложен и не может быть рекомендован к производству как промышленный образец. Проведенный во ВНИСИ анализ конструкции показал, что отражатели прожекторов могут быть заменены сопоставимыми по характеристикам, но более простыми для изготовления.

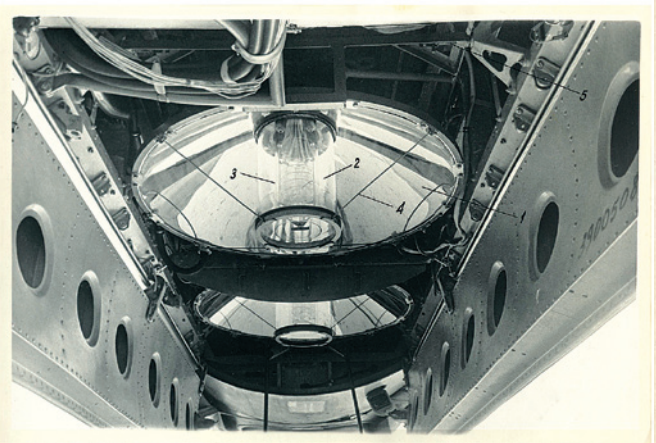
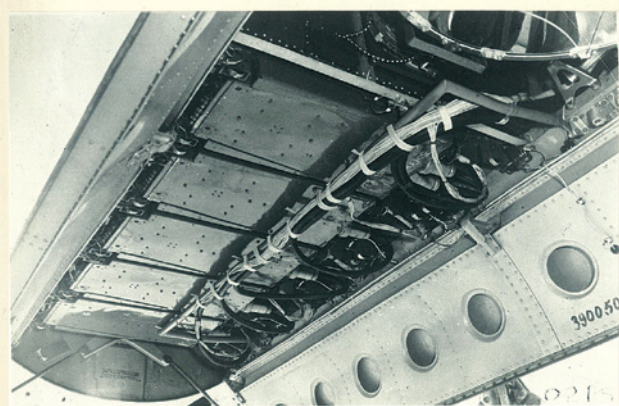


фото № 1. Общий вид импульсных прожекторов установки «Явор-3», размещенных в бомбовом отсеке самолета.

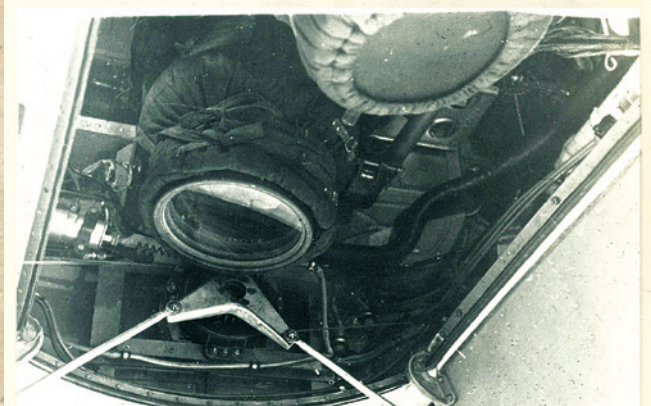
1 - отражатель; 2 - импульсная лампа; 3 - защитное стекло; 4 - растяжки защитного стекла; 5 - замок крепления рамы прожектора.

Первоначально предполагалось, что агрегаты установки «Явор-3» будут интегрированы в конструкцию существенно доработанного самолета Ил-28Р, но уже в ходе проектирования военные изменили техзадание, потребовав сделать установку пригодной к размещению в бомбоотсеке самолета Ил-28Р целиком одним блоком без принципиальных переделок базовой машины.

К концу декабря 1951 г. во ВНИСИ закончили проектирование нового прожектора и приступили к его изготовлению, однако изготовить до февраля 1952 г. не успели и работу приостановили, поскольку все заказанные сторонним организациям комплектующие либо не были поставлены, либо не соответствовали техтребованиям. Одновременно с этим стало понятно, что разместить установку на бомбардировщике без существенной его переделки не удастся. Поэтому «Явор-3» вновь перепроектировали. Постановлением Правительства №2129-856сс от 12 августа 1953 г. и направленной 18 августа того же года служебной запиской Министра электростанций и электропромышленности, в состав которого на тот момент был включен ВНИСИ, институту поручалось завершить проектирование установки и сдать минавиапрому для монтажа на самолет во II квартале 1954 г.



Общий вид блоков конденсаторов установки «Явор-3», размещенных в бомбовом отсеке самолета.



Общий вид аэрофотоаппаратов НАФА-50А, размещенных в техническом отсеке самолета.

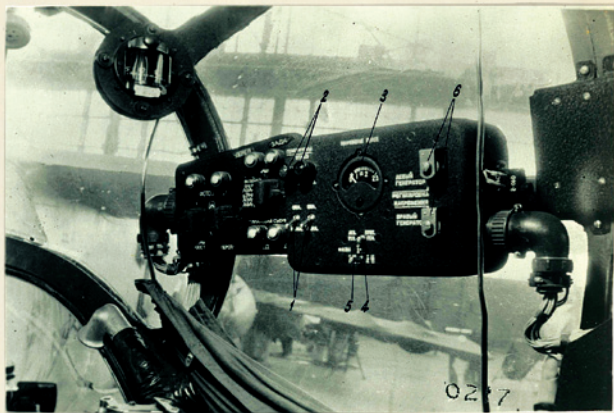


фото № 25. Общий вид пульта управления работой генераторов СГС-30Б, размещенного на самолете Ил-28Р № 4900508.

1 - выключатель возбуждения генераторов; 2 - арматура сигнализации включения генераторов на нагрузку; 3 - вольтметр; 4 - переключатель вольтметра с одного генератора на другой; 5 - переключатель вольтметра по фазам генераторов; 6 - ручки выносных сопротивлений для подрегулировки напряжения генераторов.

«Это Постановление Совета Министров институтом не выполнено из-за несвоевременной поставки комплектующих изделий субподрядчиками и дефектов в работе, допущенных институтом при изготовлении отдельных узлов установки».

Приказом министра в ноябре 1954 г. прежние руководители института были сняты с работы и на их место назначены А.С. Киселев и С. Г. Юров. 24 декабря письмом на имя замминистра Н.И. Борисенко новые директор института и его заместитель попросили перенести сроки сдачи установки минавиапрому на IV квартал 1955 г.

В результате всех неурядиц Ил-28Р №3900508 с установкой «Явор-3» был подготовлен к сдаче на госиспытания в НИИ ВВС только к лету 1957 г.

Следует отметить, что в деловых бумагах по самолету обнаруживается разницей в написании его заводского номера. Так, в тексте отчёта о госиспытаниях он фигурирует как №4900508, хотя на одном из снимков на детали самолёта отчётливо виден №3900508.

Поступивший на госиспытания комплекс «Явор-3» предназначался для ночного воздушного фотографирования протяженных маршрутов с выполнением серий до 150 аэроснимков.

Электроосветительная часть установки «Явор-3» была разработана ВНИСИ, механизмы управления аэрофотоаппаратами изготовили на заводе №237, а генераторы СГС-30Б и оригинальные приводы самолетных агрегатов ЯЗ от мотора ВК-1 сконструировали в КБ-45.

Общую компоновку и размещение оборудования выполнили в ОКБ-240

В состав комплекса входили:

Два прожектора заливающего света с импульсными лампами

Выпрямительно-зарядные устройства

Источник электропитания из двух генераторов переменного тока типа СГС-30Б с комплектом аппаратуры защиты и регулирования

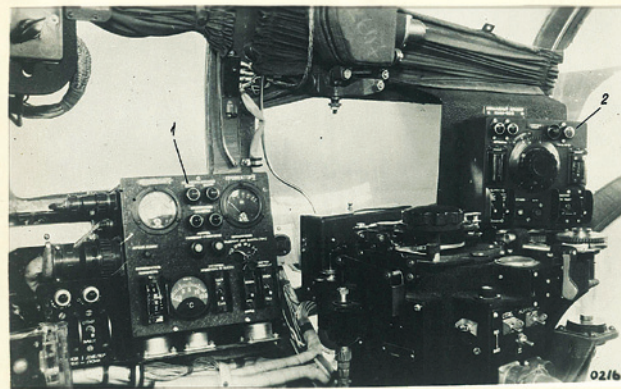


фото № 4. Общий вид пульта управления электроосветительной частью установки «Явор-3» и командного прибора аэрофотоаппаратов НАФА-50Я, размещенных на левом борту кабины штурмана.

1 - пульт управления электроосветительной частью установки «Явор-3»;

2 - командный прибор аэрофотоаппаратов НАФА-50Я.

Батарея высоковольтных конденсаторов ИНС-5,5-160, размещенных в пяти контейнерах

Два аэрофотоаппарата НАФА-50Я с командным прибором

Пульт управления электроосветительной частью установки

Комплект соединительных электрических кабелей

Коробка привода самолетных агрегатов типа «Явор»

Также комплексу полагалось наземным оборудование: две транспортные тележки для размещения электроосветительной части установки при перевозке по аэродрому

разрядная штанга

боты и перчатки для профилактической разрядки конденсаторов, а также комплект запасных частей и инструмента

Оба прожектора, пять блоков конденсаторов, выпрямительно-зарядное устройство, а также регуляторы напряжения разместили бомбоотсеке.

Аэрофотоаппараты расположили в техническом отсеке самолета, установив в спаренном варианте, короткими сторонами снимка поперек направления полета, с постоянным поперечным перекрытием между снимками 13%.

Генераторы СГС-30Б смонтировали на коробках привода самолетных агрегатов типа «Явор», установленных на авиадвигателях ВК-1 взамен серийных.

Управление работой «Явор-3» осуществлялось из кабины штурмана, где размещались: пульт управления электроосветительной частью установки, щиток управления генераторами и командный прибор аэрофотоаппаратов.

Сам самолет подвергся доработкам:

1. С целью уменьшения веса самолета сняты консольные топливные баки, дополнительный топливный фюзеляжный бак вместе с узлами его крепления и баллоном нейтрального газа.

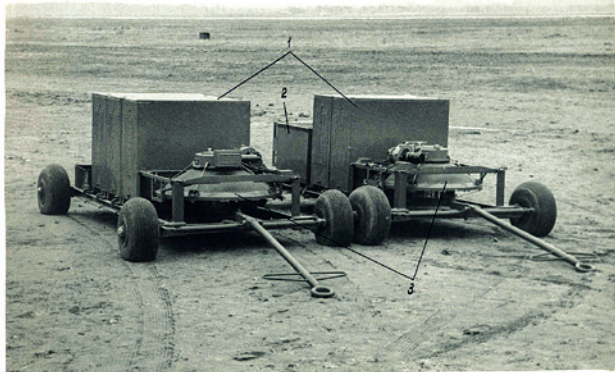


Фото № 7. Общий вид электроосветительной части установки «Явор-3» в походном положении на транспортных тележках.

1 - блоки конденсаторов; 2 - выпрямительно-зарядное устройство; 3 - импульсные прожекторы.

2. Сняты как ненужные на данном самолете: кассетные держатели КЛ-2 вместе с узлами их крепления и электрожгутами агрегатов бомбардировочного вооружения, серийное фотооборудование.

3. Убран левый пульт бомбардировочного вооружения в кабине штурмана.

4. Для обеспечения подвода охлаждаемого воздуха к генераторам доработаны коки передней части капотов авиадвигателей.

5. Произведено размещение элементов установки «Явор-3» на самолете.

6. На авиадвигатели ВК-1 установлены опытные коробки привода самолетных агрегатов типа «Явор» с гарантийным ресурсом 50 часов.

7. На полу кабины штурмана установлен центро-вочный груз – две свинцовые плиты весом 120 кг.

Вес пустого самолёта с установкой «Явор» достиг 15717 кг, что на 2237 кг выше по сравнению со стандартным Ил-28Р (13480 кг по ТУ ВВС). Взлётный вес самолёта при полной заправке топлива составил 22000 кг, что не превышало перегрузочного полётного веса Ил-28Р (22685 кг по ТУ ВВС).

ЛТХ самолёта Ил-28Р с установкой «Явор» практически не изменились по сравнению с серийным Ил-28Р, за исключением дальности полёта, которая уменьшилась до 1000-1590 км (в зависимости от профиля полёта) в сравнении с дальностью 3150 км у серийного Ил-28Р.

В ходе госиспытаний, проходивших с 18 июня по 29 ноября 1957 г., на Ил-28Р №3900508 выполнили 13 ночных полетов на выполнение маршрутного фотографирования с помощью установки «Явор». Причем только 6-й, 8-й, 10-й и 11-й прошли без аварий.

Самая серьезная авария случилась в 12 полете, когда в последнем заходе на высоте 3000 м произошел пробой высокого напряжения на массу самолета в высоковольтном разьеме прожектора. После этого испытания приостановили, и силами ОКБ-240 была произведена дополнительная доработка самолета с целью обеспечения пожарной безопасности.

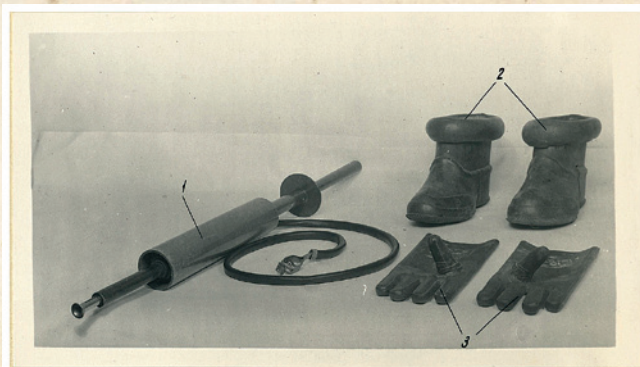


Фото № 6. Общий вид разрядной штанги, резиновых бот и перчаток.

1 - разрядная штанга; 2 - боты; 3 - перчатки.

В ходе испытаний было отмечено, что при срабатывании «Явор-3» на самолете нарушалась работа радиокompаса, аппаратуры свой-чужой и радиостанции.

После очередной аварии в тринадцатом полете испытания были прекращены досрочно в связи с «окончательным выходом из строя установки и необходимостью ее заводского ремонта».

Несмотря на выход установки из строя, заключение по итогам государственных испытаний было довольно обнадеживающим:

1. Импульсная электросветовая установка «Явор-3» обеспечивает выполнение ночного воздушного фотографирования протяженных маршрутов с выполнением до 150 снимков при удовлетворительном фотографическом качестве аэронегативов с высот:

зимой – от 1000 до 3000 м

летом – от 1000 до 1800 м

вместо высот от 1000 до 5000 м, оговоренных ТТТ ВВС.

Аэронегативы, полученные при фотографировании зимой с высоты 5000 м и летом с высот 3000 м и 5000 м, для использования в целях аэрофоторазведки не пригодны, так как на них просматриваются только контуры крупных топографических объектов.

Таким образом, по решаемым задачам и основным данным установка «Явор-3» ТТТ ВВС соответствует за исключением высоты фотографирования.

2. В связи с необходимостью выполнения воздушного фотографирования протяженных маршрутов ночью и отсутствием в настоящее время технических средств для решения этой задачи в соответствии с актом по результатам первого этапа испытаний установка рекомендуется для принятия на снабжение ВВС.

3. При подготовке установки «Явор-3» к серийному производству должны быть устранены недостатки, изложенные в разделе ведомость дефектов настоящего акта.

О дальнейшей судьбе установки «Явор-3» пока можно лишь сказать, что в большую серию она не передавалась.

В статье использованы материалы РГАЭ, включая снимки

ВЕРНУТЬ ИЗ ЗАБВЕНИЯ. ИСТОРИЯ ОДНОГО АВИАПОИСКА

Ирина Владимировна Залуцкая,
*Участник рабочей группы по наполнению Книги Памяти Бурятии,
куратор Международной конференции «Крылья Победы», поисковик*
Илья Геннадьевич Прокофьев,
*Специалист Всероссийского информационно-поискового центра,
исследователь истории военной авиации, поисковик*

В июне 1942 года на территории Бурят-Монгольской АССР потерпел катастрофу дальний бомбардировщик Ил-4, судьбы пилотов которого оставались неизвестными на протяжении более 80 лет. Московский исследователь В. В. Филиппов, работая в Российском государственном архиве экономики, поднял пласт информации о перегоночных авиагруппах Гражданского воздушного флота, внесших большой вклад в Победу. Неоценимая информация была передана специалистам ВИПЦ (г. Казань) и помогла установить судьбы легендарных экипажей. Так началась история и нашего поиска.

Под эгидой межрегионального проекта «Небо Родины» с момента его основания в 2016 году прошло уже более 40 практических семинаров-практикумов, включающих в себя проведение теоретических занятий с практикой полевых поисковых работ на местах гибели самолетов времен Великой Отечественной войны и послевоенных лет с участием большого количества поисковых отрядов и исследователей истории военной авиации.

На основе информационных и архивных источников специалистами ВИПЦ сформирована база данных личного состава ВВС Красной Армии, ВВС ВМФ и ГВФ, дающая возможность сопоставить номера числящихся в ней самолетов с теми, которые находят поисковики. Это позволяет оперативно устанавливать имена и судьбы погибших экипажей.



Начало сотрудничества Бурятии с проектом «Небо Родины», 2021 год

В декабре 2021 года к авиационному поиску подключилась Бурятия: Улан-Удэнский авиационный завод Холдинга «Вертолеты России» и Бурятское региональное отделение Союза машиностроителей России инициировали проведение Международной конференции «Крылья Победы». В рамках секции «Небо Родины» были заслушаны доклады о «Небесной корриде» в небе Испании, судьбах бурятских летчиков, погибших в воздушных боях за Белоруссию, промышленности военной поры и продукции авиационных заводов Улан-Удэ и Казани.

В 2022 году прошла вторая конференция, организаторами и партнерами которой выступили Общественные организации «Военная археология», «Поисковое движение России» и национальный авиационный журнал «Крылья Родины».

В мероприятии приняли участие школьники, студенты, преподаватели авиационных курсов, краеведы, музейные работники и опытные поисковики из Иркутска, Казани, Калининграда, Калуги, Москвы, Наро-Фоминска, Самары, Улан-Удэ, Хабаровска, Южно-Сахалинска, Новополюцка и Витебска (Беларусь). За три дня конференции было заслушано более пятидесяти докладов на различные авиационные темы: о летчиках – Героях Советского Союза, чьи имена носят школы страны; производстве истребителей и бомбардировщиков, положении авиапредприятий в военные годы; практике архивных исследований об экипажах советских самолетов и их реальном поиске; установлении судеб, поиске родственников и увековечении имен пилотов поднятых боевых и учебных самолетов.

Поводом для обсуждения проведения в Бурятии семинара «Небо Родины» послужила полученная И.В. Залуцкой



Участники Второй Международной конференции «Крылья Победы», г. Улан-Удэ, Бурятия, 17 декабря 2022 года



Ил-4 идет на Запад

от И.Г. Прокофьева информация о погибшем на территории Бурятии боевом самолете Ил-4, который перегоняли на фронт с завода № 126 г. Комсомольск-на-Амуре. Несмотря на отсутствие в республике информации об этом происшествии, вызов был принят, и проведенный поиск принес неожиданный результат с хорошим завершением.

На момент начала поиска было дано:

Место падения самолета Ил-4 № 8304 с моторами № 883794, 883808: станция Онохой Забайкальской железной дороги, в 1,5 км от поселка Арбижал. Севернее 8–10 км от станции Нижний Талецкий и 1,5 км севернее колхоза «Арбижал» между сопками.

Погибший экипаж: пилот 3-го класса Явлинский Михаил Григорьевич, август 1914 г. р., г. Черкасы. После окончания Балашовской школы пилотов гражданского воздушного флота, с мая 1935 года – пилот УГВФ г. Хабаровск; бортмеханик Шитов Геннадий Андреевич, март 1912 г. р., г. Киров. После окончания Саратовского авиатехникума гражданского воздушного флота, с марта 1938 года – авиатехник 12 ТАО Дальневосточного УГВФ.

Обстоятельства: Перелет «Чита – Красноярск». В районе Улан-Удэ попали в облачность. Не справившись со слепым полетом, под углом 60–65 ° с работающими моторами самолет врезался в землю и загорелся. Взорвались бензобаки, самолет разлетелся на мелкие части. На самолете было 3 пулемета ШКАС, 270 боевых патронов.

Фрагменты тел членов экипажа разбросаны на расстоянии 200–280 м от места удара самолета. Останки собраны и похоронены на месте катастрофы (ноги, одна рука, несколько бесформенных кусков).



Шильда от передатчика радиостанции. Завод 197. Тип РСБ-бис. № 5860. 1941 год



Место катастрофы Ил-4, 27 мая 2023 года

Из акта расследования катастрофы: «Звено самолетов Ил-4 (командир звена 12-й ОАГ ГВФ Логачев) в составе пилотов Андрианова, Устинова и Явлинского вылетело из Читы в Красноярск в 0:42 мск. В 0:00 часов дежурный синоптик аэропорта ознакомила экипажи с погодой по трассе. Полет протекал на высоте 500 м при хорошей погоде до п. Новая Курба, от которого облачность начала понижаться.

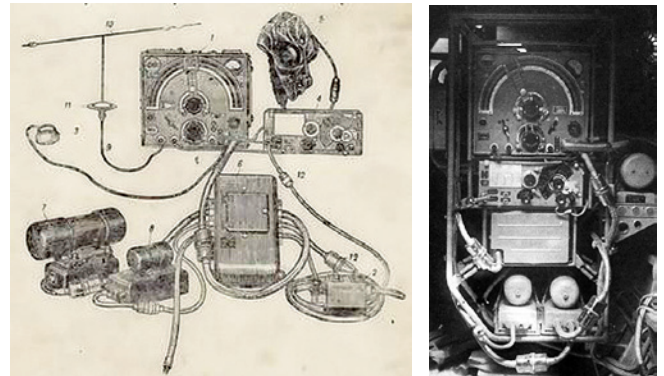
Командир звена Логачев дал команду перестроиться в правый пеленг. Не долетая до Улан-Удэ около 40 км, ввиду низкой облачности Логачев развернулся и взял обратный курс. Пройдя до п. Хоринская, он принял решение развернуться и встать на курс 260 ° на запад и идти сверх облачности. В районе Улан-Удэ на высоте 2000–2300 м звено вошло в облачность.

Минут через 5 самолеты потеряли друг друга. Пилот Устинов, пробив облачность, установил местонахождение и пошел в Читу, куда благополучно прибыл. Пилот Андрианов также пробил облачность и сел на вынужденную посадку на одном из аэродромов ВВС. Установив местонахождение, он вылетел в Усть-Орду, куда и прибыл. Командир звена Логачев также прибыл в Усть-Орду.

Самолет Явлинского потерпел катастрофу в 07:15, не справившись с техникой пилотирования вслепую. Самолет врезался в землю и взорвался, когда, предположительно, пилот потерял положение самолета в облаках по причине отсутствия подготовки для слепых полетов. Пилот и бортмеханик погибли...».

Причинами катастрофы по выводам комиссии, расследовавшей данное происшествие, стали:

1. Проявленная командиром звена Логиновым недисциплинированность, выразившаяся в невыполнении



Радиостанция РСБ-бис Горьковского радиозавода № 197 им. В.И. Ленина



Поисковики Бурятии на месте падения Ил-4

Всё, что осталось от стальной 10-тонной машины...

инструкции по перелетам, где указан минимум погоды для перегоночных групп и запрет ходить за облаками и вслепую. 2. Прогноз погоды на участке трассы «Чита – Красноярск», данный синоптиком а/п Чита, не соответствовал действительности. 3. Косвенными виновниками катастрофы являются радиостанции ГВФ и ВВС, не следившие за полетом звена.

Для погружения в атмосферу 1942 года приведем информацию о самом авиационном подразделении, из которого были погибшие летчики.

12-я отдельная авиационная группа Гражданского воздушного флота (12 ОАГ ГВФ) сформирована Приказом начальника ГУ ГВФ № 6м от 15.03.1942 на базе перегоночной группы № 12, сопоставимой с авиаэскадрилей, завода № 126 (г. Комсомольск-на-Амуре). 63 ее экипажа состояли из опытных пилотов, в основном из Дальневосточного и Восточно-Сибирского управлений ГВФ. Командир группы Михаил Александрович Руднев, лично перегнал восемь бомбардировщиков; отличник Аэрофлота с налетом более 500 тысяч километров, бывший командир самолета Ли-2 магистрали «Иркутск – Москва».

Заводом Комсомольска-на-Амуре в военные годы было выпущено 2547 самолетов Ил-4, что составило почти половину всех выпущенных в то время. С июня 1941 года самолеты с востока страны перегонялись на фронт воздушным путем. Отправлять их по железной дороге или морским путем не было возможности: железнодорожный транспорт доставлял воинские части Сибири и Дальнего Востока на защиту Москвы, Сталинграда, Ленинграда.

12 ОАГ ГВФ доставила в действующие части авиации дальнего действия (АДД) в период с июня 1941-го по май 1943 года 561 самолет-бомбардировщик, в том числе ДБ-3ф (Ил-4). Приказом начальника ГВФ № 20 от 20.05.1942 авиагруппа была приравнена к действующей армии ввиду особой важности выполняемых задач.

В книге В.В. Филиппова «Авиационные группы и полки Гражданского воздушного флота в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.» приведены особенности группы: «Длительный перелет в составе эскадрилей требовал от командиров личной высокой летной квалификации, штурманской подготовки, умения четко организовать наземную подготовку всей эскадрильи и умелого

управления ею в воздухе. Практически абсолютно самостоятельная работа эскадрильи в отрыве от штаба авиагруппы. Кроме того, дальние бомбардировщики при облете на заводе не могли пройти испытаний на работу агрегатов в длительном полете, и это фактически выполнялось летчиками-перегонщиками при перегоне».

Однако перегонка самолетов по воздуху влекла за собой большой расход ресурсов машин и моторов, расход топлива и высокую аварийность. К тому же перелеты осложнялись природными условиями местности: горные хребты, высоты, тайга, множество водоемов, скудность ориентиров. Все это привело к серьезным потерям: 12-я авиагруппа и развернутая в 1942 году на ее базе 73-я авиадивизия дальнего действия, за время войны потеряли при перегоне 34 самолета, 60 пилотов и бортмехаников.

Случалось, что в один день происходило несколько потерь новых самолетов, не долетевших до места назначения. Так, в данных о потерях за 4 июня 1942 года числятся две катастрофы бомбардировщиков Ил-4, произошедшие на небольшом расстоянии друг от друга: самолет из звена Логачева потерпел катастрофу под Улан-Удэ, второй борт с № 8018 (моторы № 883659, 883513), попав в мощную грозовую облачность над Байкалом, не справился с полетом вслепую и в 60 км северо-восточнее Иркутска с работающими моторами перешел в отвесное пики и врезался в землю. Пилот П.С. Андрияненко жив, спасся на парашюте, бортмеханик М.И. Снегирев сгорел в самолете.



Пилот самолета Ил-4
Михаил Явлинский



Российский политик
Григорий Явлинский



Встреча с племянником пилота Г.А. Явлинским в Москве на Пятницкой, 31

В конце ноября 1942 года командованием АДД было принято решение перегонять самолеты летом только из Иркутска. Из г. Комсомольска-на-Амуре упакованные в деревянные ящики самолеты отправляли по железной дороге. «Отмашку» для принятия такого решения могли дать только на самом «верху».

...Вернемся в наши дни. Поиск места падения самолета Ил-4 № 8304 начался с подробного изучения имеющегося материала, опроса очевидцев, выяснения подробностей авиа-катастрофы. Казалось бы, чего проще, есть все ориентиры, иди и ищи. Но оказалось, что с карты исчезло название «Арбижал», как и одноименный колхоз, в полутора километрах от которого рухнула стальная птица. К счастью, населенный пункт был просто переименован в «Нарын-Шибирь», и на сегодняшний день в поселке есть школа, куда мы и обратились за помощью в поиске людей или сведений о происшествии. Оказалось, местные жители о таком ничего не знают, но директор школы взялась помочь найти кого-нибудь, кто смог бы пролить свет на событие 80-летней давности. В соседнем поселке нашелся старожил Ц.-Д. Л. Дашеев, родители которого были очевидцами катастрофы и рассказывали о ней детям.

В первом телефонном разговоре договорились с Цыбик-Доржи Лыгбеевичем о встрече и поездке на место, как только сойдет снег. Но добраться до цели по холмистому весеннему бездорожью удалось лишь с третьей попытки.

Весной 2023 года Илья Прокофьев получил сообщение от Ирины Залуцкой: «Сегодня мне показали место падения Ил-4, это ближе, чем я предполагала. Самолет упал на равнине, пропав в длинный ров. Мать моего собеседника в юности



Работы по оборудованию мемориала

жила недалеко от этого места, была очевидцем трагедии и рассказывала, что самолет горел в полете при падении и что на дереве нашли планшет, который пилоты успели выбросить из падающего самолета. Сотрудники органов допрашивали местных жителей, собрали, что возможно, увезли.

Детям следующего поколения ходить на место было интересно, но брать что-то, уносить домой обломки самолета было нельзя по местным обычаям.

Будучи подростком, Цыбик-Доржи Лыгбеевич своими глазами видел там поршень самолета. Со временем жители улуса разъехались, переехали жить в более крупные поселки. А в 90-х годах в округе стали появляться люди с металлоискателями, много посторонних машин было, вероятно, и мимо самолета не прошли – об этом говорит пустая местность».

Поисковые работы на месте падения самолета в 2023–2024 годах проводились поисковиками Бурятии.

В результате на месте катастрофы была обнаружена плечевая парашютная пряжка, что говорит о нахождении пилота в кабине самолета во время аварии; шильда от передатчика радиостанции РСБ-бис Горьковского радиозавода № 197 им. В.И. Ленина, тяга самолетная, шкала прибора, патроны пулеметные и множество мелких металлических деталей и дюралевых кусочков обшивки разбившегося бомбардировщика. Место захоронения останков летчиков найти не удалось.

Параллельно велись поиски родственников погибших пилотов. О бортмеханике Геннадии Андреевиче Шитове найти каких-либо сведений не удалось, имеющаяся информация была передана на родину, поисковикам г. Кирова.



Ирина Залуцкая и Цыбик-Доржи Дашеев на месте катастрофы. Первое посещение и открытие памятника. Между событиями ровно 1 год



Открытие памятника погибшим пилотам, 31 мая 2024 года

По пилоту Явлинскому Михаилу Григорьевичу поиск пошел эффективнее благодаря звучной фамилии и имеющемуся фото. Сходство и родство с российским политиком было на удивление легко установлено. Связаться с известным экономистом, лидером партии «Яблоко», Григорием Алексеевичем Явлинским, ничего не знавшим о судьбе родного брата отца, кроме того, что тот служил на Дальнем Востоке и пропал без вести при выполнении боевого задания, не составило труда.

Известие об установлении места гибели дяди и подробностях происшествия было принято с искренней благодарностью. Когда-то три брата Михаила пытались разыскать хоть какие-то сведения о нем, но дело было под грифом «секретно». Утраченная после войны связь с его семьей и двумя сыновьями, была возобновлена спустя 82 года, благодаря сведениям поисковиков о найденном самолете. Нашелся внук пилота, проживающий в г. Благовещенске, и другие родственники.

Было принято решение увековечить память о героях на месте их гибели: все материальные затраты по установке памятника потомки взяли на себя. В ноябре 2023 года на месте катастрофы установили белый доломитовый камень; ограждение и именная плита были изготовлены нынешней весной.

Спустя чуть больше года с начала поисков, 31 мая 2024 года, состоялось торжественное открытие мемориала памяти летчикам, чей полет прервался в Дабатуйской долине Бурятии. В мероприятии приняли участие юнармейцы, школьники, студенты, ветераны авиационной промышленности, местные жители и администрация, военные, поисковики и представители духовенства.

По случаю торжественного мероприятия Григорий Алексеевич Явлинский обратился к поисковикам: *«Особые слова признательности и уважения хочу сказать тем, благодаря кому появился этот памятник, кто круглый год, и в зной, и в стужу, приезжают, чтобы отыскать и поднять из земли останки павших в годы Великой Отечественной войны. Эти благородные люди не получают зарплат, этой профессии не учат в институтах, а дело их – трудное и подчас опасное. Но они все равно едут: и стар, и млад,*

независимо от рода занятий, материального статуса. Берут в руки щупы и лопаты, вооружаются картами и архивными документами и отправляются туда, где глубоко под землей много лет лежат герои, отдавшие свою жизнь за нас, наше будущее, наших детей.

Я сердечно благодарю Ирину Владимировну Залуцкую и ее коллег за всю эту особую, трудную и бескорыстную работу по поиску останков летчиков и обломков этого самолета. Трудно передать, насколько важно то, что они делают. Вспомните слова Александра Суворова «Война не закончена, пока не похоронен последний солдат».

Выражаю благодарность и уважение всем поисковикам и всем присутствующим <на открытии памятника> от моей семьи Явлинских – это памятник родному брату моего отца. Все четыре брата Явлинские – Леонид, Семен, Михаил и Алексей (мой отец) – участники Великой Отечественной войны».

Со своей стороны выражаем благодарность поисковикам Бурятии, Иркутска, Сахалина, Татарстана, Москвы, Подмосковья, Беларуси и всех других за предоставление информации, консультации и поддержку в процессе организации поиска и увековечения памяти пилотов самолета Илюшина с бортовым № 8304. Большое человеческое спасибо благодарным потомкам за финансирование работ по установке мемориала!

Теперь на карте есть место, куда родственники и местные жители смогут приходить в памятные даты, чтобы возложить цветы, поклониться и отдать дань памяти и уважения пилотам легендарной 12-й отдельной авиационной группы – **перегонщикам самого массового дальнего бомбардировщика Ил-4, принимавшего участие во всех сражениях Великой Отечественной войны, с 1941 года совершавшего боевые вылеты по бомбардировке Берлина, Бухареста, Будапешта и Кенигсберга.**

Поиск останков пилотов для их перезахоронения будет продолжен, и быть может мы вновь встретимся на бурятской земле с гуром авиационного поиска – участниками проекта «Небо Родины», чтобы вместе принять участие в этой священной миссии...



Торжественное открытие памятника пилотам дальнего бомбардировщика Ил-4 М.Г. Явлинскому и Г.А. Шитову.
Республика Бурятия, Заиграевский район, Дабатуйская долина,
31 мая 2024 года

25–26 марта 2025 г. | Омск

XXVI СИБИРСКИЙ ПРОМЫШЛЕННО-ИННОВАЦИОННЫЙ ФОРУМ

ПРОМТЕХЭКСПО • 2025

В объединённой экспозиции:

- Машиностроение.
Металлообработка. Сварка.
Инструмент.
- Автоматизация.
Радиоэлектроника.
Приборостроение.
- Метрология. Измерения.
Диагностика.
- Омскгазнефтехим. Экология.
- Энергосиб. СибмашТЭК.
- Индустрия безопасности.
Связь. ИТ-решения.
Цифровизация.
- Промышленная робототехника.
Аддитивные технологии.
Композитные материалы.
- Наука. Образование. Кадры.
- Финансовые услуги.
- Рекламные услуги.
Продвижение. Маркетинг.

ПОХОРОНЕННЫЙ ДВАЖДЫ

**Александр Николаевич Заблотский,
Иван Анатольевич Заболотский**

Эта история началась 50 лет назад, в 1974 г. когда у посёлка Дмитриядовка под городом Таганрогом, при строительстве насосной станции нового городского коллектора, экскаватор поднял на поверхность крупные металлические обломки. Практически сразу стало ясно, что ковш наткнулся на разбившийся самолёт. После войны прошло всего 30 лет, это её ещё было достаточно громким, поэтому все работы приостановили до приезда сапёров. Но из взрывоопасных предметов были найдены только снаряды к авиационным пушкам.



Младший лейтенант
Сергей Степанович Базаров,
пилот 934-го ИАП ПВО

Зато остальные находки на месте катастрофы вызывали только вопросы. В искорёженных обломках кабины нашли куски коричневого кожаного реглана. Сапог пилота навсегда остался в педали управления, а это, как и найденный пропитанный кровью парашют, с четким штампом «СССР. Завод № 3. Тип ПЛ-3м. № 49687, 31 декабря 1942 г.», означало, что неизвестный лётчик даже не пытался покинуть падающий самолёт. Технические надписи на обломках самолёта и на найденных среди них шильдиках оказались на английском языке.

Да и само бортовое оружие было необычным для ВВС Красной Армии – четыре крыльевые пушки, калибра 20 миллиметров.

Расследованием давней катастрофы занялась комиссия, в которую вошли представители партийных и городских властей, военкомата и управления внутренних дел, криминалисты и авиационные специалисты Ейского авиационного училища лётчиков. Их совместная работа постепенно дала почти исчерпывающие ответы на большинство вопросов.

На время катастрофы указали найденные в кармане реглана обрывки газет, датированные августом 1944 года. Что касается типа самолёта, специалистами был дан однозначный ответ – это английский истребитель «Харрикейн» IIC, оснащённый двигателем Rolls-Royce Merlin XX и четырьмя 20-мм пушками Hispano Mk.II.

Среди обломков самолёта были найдены обрывки газет, документов (в том числе и «Полётного листа»), карты, обрывок конверта. Типографский шрифт на них сохранился довольно хорошо, а вот всё, что было написано карандашом или чернилами, выцвело от времени и воды и было смыто разлившимся бензином.

К сожалению, криминалистам прочесть то, что было написано в полётном листе, не удалось. Бумага пропиталась бензином, чернила исчезли бесследно. Ключом же к установлению имени лётчика стал почтовый конверт, найденный на месте катастрофы.



Истребитель «Харрикейн» IIC в составе
ВВС Красной Армии



На штемпеле удалось прочесть название населённого пункта – Тарасково, а в написанном адресе – Каширский район. Выяснилось, что такая деревня сохранилась. Из неё пришёл ответ, открывший главную тайну. Единственным лётчиком – уроженцем Тарасково, не вернувшимся с войны, был младший лейтенант Базаров Сергей Степанович 1921 г. рождения – пилот 934-го истребительного авиационного полка ПВО, погибший 11 августа 1944 г. в тренировочном полете в районе Таганрога. В 1974 г. были живы его три брата и сестра, но к тому моменту они переехали из деревни в подмосковный город Ступино. Они пожелали, чтобы останки их брата покоились в родной подмосковной земле.

Лётчик Сергей Базаров торжественно, с воинскими почестями был захоронен на городском кладбище Ступино в том же 1974 г. В этом была не малая заслуга таганрожцев. Работники авиационного завода им. Г. Димитрова и завода «Прибой» собрали погибшего лётчика в его последний путь домой. Ему изготовили памятник и договорились о захоронении младшего лейтенанта Базарова на его малой родине, в Ступино. Министерство Обороны выделило военно-транспортный самолёт, который доставил Сергея Базарова вместе с небольшой таганрогской делегацией в Москву.

Позже найденный парашют Сергея Базарова был передан в музей боевой и трудовой славы Ступинского металлургического комбината, на котором будущий лётчик работал до призыва в армию.

Казалось бы, вот и конец этой истории, но, тем не менее, остались вопросы. В августе 1944 г. фронт был уже очень далеко от Таганрога. Красная Армия уже перешла государственную границу и начала освобождать о фашистов страны Восточной Европы. Почему же разбившегося в глубоком тылу лётчика и его самолёт не искали, а пилота не похоронили, тогда же, в 1944?

Найти ответ помогла начавшаяся в российском Интернете «архивная революция». В журнале боевых действий штаба Южного фронта ПВО за август 1944 г. имеется такая запись: «В 934 ИАП 127 ИАД произошла катастрофа самолёта «Киттихаук», пилотируемого лётчиком мл. лейтенантом БАЗАРОВЫМ С.С. Обстоятельства: В 22.56 мл. лейтенант БАЗАРОВ вылетел на выполнение упражнения №22 программы ночной подготовки. Набрав высоту 2000 м, следовал в направлении буксируемого конуса, из удаления 10-12 км. С горизонтального полёта самолёт перешёл в отвесное пикирование и с работавшим мотором врезался в землю. По наблюдению с земли, никакой попытки к выводу самолёта из пикирования не было видно. Самолёт и мотор вошли в землю на 5 м, после чего последовал взрыв. Лётчик погиб».

То, что в документе указан американский истребитель Р-40 «Киттихок», это явная ошибка. На вооружении 934-го иап были только «Харрикейны», да и в материалах рассле-



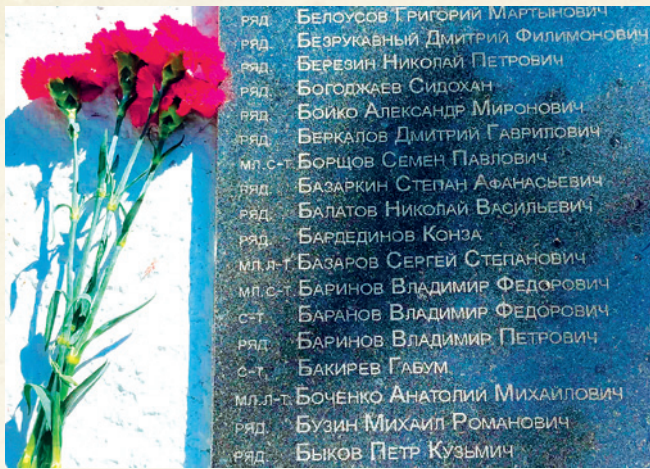
Статья «Он выполнил воинский долг» «Таганрогская правда» от 8 августа 1974 года

дования катастрофы чётко упоминается калибр бортового оружия – 20 мм. Американская же машина вооружалась только пулемётами калибра 12,7 мм. Однако соседний 936-й иап той же дивизии имел смешанный состав из английских «Харрикейнов» и американских «Киттихоков», что вероятно и стало причиной ошибочной записи в заполнявшихся «по горячим следам» документах.

Во второй половине войны авиация ПВО активно насыщалась морально устаревшей ленд-лизовой авиатехникой. «Харрикейн» уже совершенно не годился для борьбы на равных с немецкими истребителями, а вот для вражеских бомбардировщиков он ещё представлял немалую опасность.



Обелиск на братском захоронении советских воинов на старом кладбище Таганрога



Надгробная плита с именем С.С. Базарова на братской могиле на старом кладбище Таганрога



Памятник на могиле С.С. Базарова в Ступине

В то время ни один советский истребитель не имел столь мощного вооружения, как четыре 20-мм пушки.

Сам же истребитель «Харрикейн» ИС был довольно строг в пилотировании. 14% служивших в ВВС и ПВО «Харрикейнов» были списаны из-за аварий и катастроф. При этом установка нового вооружения на «Харрикейн» ИС привела к увеличению веса самолета на 170 кг, ухудшению аэродинамики крыла и некоторому смещению центровки вперед по сравнению с предыдущими модификациями. Поэтому он был особенно склонен к самопроизвольному срыву в штопор, а также к затягиванию в пикирование.

В октябре 1943 года четырёхпушечный «Харрикейн» ИС проходил специальные испытания в НИИ ВВС Красной Армии на штопор и пикирование. В составленном по итогам испытаний отчёте отмечена склонность самолета на некоторых режимах полета к самопроизвольному пикированию: *«Отклонение правой ноги вперед приводит к затягиванию в пикирование и к появлению значительных тянущих усилий на ручке... Появление пикирующего момента при правом развороте может быть объяснено влиянием гироскопического эффекта винта. На пикировании с триммером руля поворота, установленным во взлетное положение (триммер отклонен до отказа влево) возникает возрастающее с ростом скорости давление на левую ногу, что приводит к непроизвольному отклонению правой педали вперед и, как следствие, к засасыванию самолета в пикирование».*

Таким образом, помимо какого-то резкого ухудшения работоспособности лётчика, причиной катастрофы могло стать то, что после взлёта машину на вираже затянуло в непроизвольное крутое пикирование, из которого вывести истребитель уже не удалось.

В августе 1944 г. место катастрофы Сергея Базарова искали. И нашли. Об этом свидетельствует запись в журнале боевых действий об ушедшем на 5 метров в землю самолёте и произошедшем взрыве. Более того, его не только нашли, но и похоронили! Он есть в списке

погребённых в братском захоронении советских воинов на старом кладбище Таганрога. Среди имён, выбитых на гранитных плитах мемориала – младший лейтенант Базаров Сергей Степанович.

Видимо времени и сил на проведение раскопок в непростых условиях лета 1944 г. не было, поэтому поступили, так как принято в авиации до настоящего времени. В гроб, захороненный на таганрогском городском кладбище, положили землю с места катастрофы обильно пропитанную авиационным топливом и кровью.

То есть у Сергея Базарова две могилы в двух разных местах. Таганрогская, на старом кладбище, сегодня находится практически в идеальном состоянии.

В Ступине Сергея Базарова перезахоронили на кладбище «Соколова Пустынь» вместе с матерью. Рядом с ними – могила его сестры Александры, умершей вскоре после того, как останки брата-лётчика упокоились на малой родине.

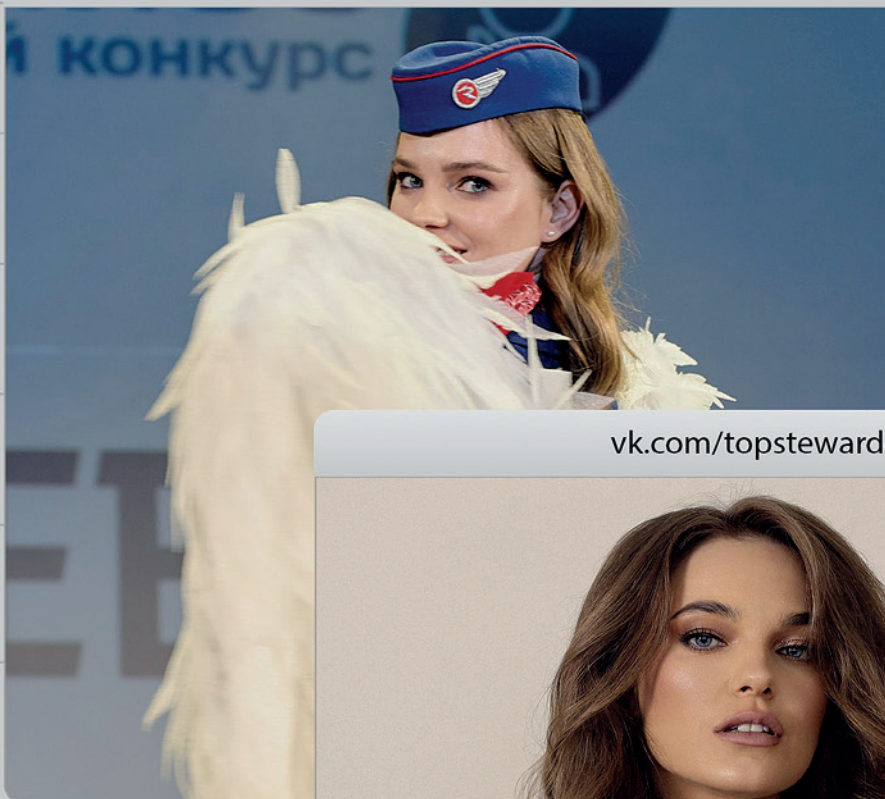
Мать хотела съездить на место гибели сына, но не смогла. После её смерти в Таганроге побывала сестра лётчика. Однако его захоронение на старом кладбище она так и не нашла. Поэтому находка самолёта Сергея в 1974 г. оказалась неожиданной для его семьи.

В Ступине до сих пор помнят своего земляка. Памятник у Сергея Базарова сейчас новый, красивый, и тоже идеально ухоженный.

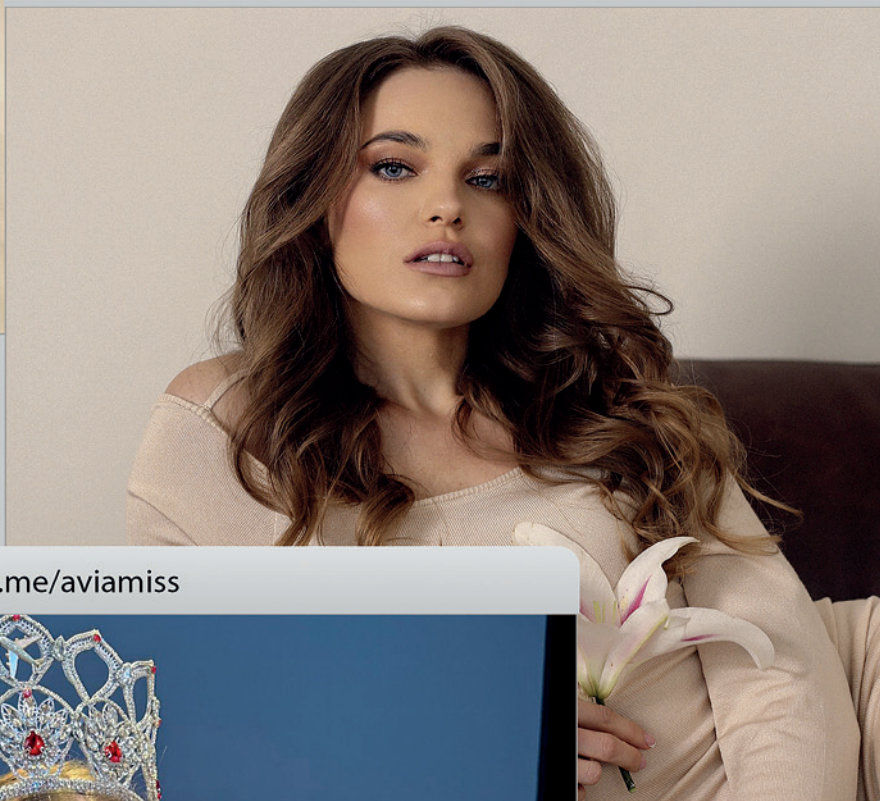
С парашютом же младшего лейтенанта Базарова, к сожалению, получился конфуз. Он действительно долгие годы как реликвия хранился в заводском музее Ступинского металлургического комбината. Но около 20 лет назад он из фондов музея бесследно пропал и дальнейшая судьба его неизвестна.

11 августа этого года исполнилось ровно 80 лет, как из полёта не вернулся лётчик 934-го истребительного авиационного полка ПВО младший лейтенант Сергей Степанович Базаров, защищавший небо Приазовья в 1944 году. Будем его помнить...

topstewardess.ru



vk.com/topstewardess



t.me/aviamiss



Ольга Енина

Победительница конкурса
"Топ стюардесс 10" (2024)

Ольга Енина
Корпоративная
Россия

24

МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЙ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

ОСУЩЕСТВЛЯЕТ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И РЕШЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ ЗАДАЧ:

- разработка схем и процедур маневрирования в районах аэродромов, вертодромов, стандартных маршрутов вылета и прилета, маршрутов входа (выхода) на воздушные трассы, местные воздушные линии и специальные зоны;
- разработка Инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла, вертодрома), аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки)
- внесение информации о высотных объектах в документы аэронавигационной информации с проведением исследований размещения высотных объектов на предмет соответствия требованиям нормативных документов воздушного законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности полетов с дальнейшим сопровождением материалов исследований при согласовании размещения высотных объектов с территориальным уполномоченным органом в области гражданской и государственной авиации;
- подготовка предложений по изменению структуры воздушного пространства;
- подготовка к изданию радионавигационных и полетных карт.



*Безопасность в небе –
это наша работа на земле!*



**ООО «МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЙ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»**



623700, Россия, Свердловская область,
г. Березовский, ул. Строителей, д. 4 (офис 409)
тел./факс 8 (343) 694-44-53, 8 (343) 290-70-58

www.rwings.ru

E-mail: rwings@rwings.ru

E-mail: r_wings@mail.ru