



1912-2007

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ
СИЛЫ РОССИИ





У РОССИИ ВСЕГДА БУДУТ КРЕПКИЕ КРЫЛЬЯ



12 августа 2007 года Военно-воздушным силам России исполняется 95 лет. В преддверии этого знаменательного юбилея на вопросы нашего корреспондента ответил Главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр ЗЕЛИН.



Визитная карточка

Генерал-полковник ЗЕЛИН Александр Николаевич родился 6 мая 1953 года в городе Перевальск Ворошиловградской области.

В 1970 году окончил среднюю школу. В 1976 году закончил Харьковское высшее военное авиационное училище летчиков. В 1988 году - командный факультет Военно-воздушной академии имени Ю.А.Гагарина. В 1997 году - Военную академию Генерального штаба ВС РФ.

Службу проходил на должностях: летчика, командира авиационного звена, заместителя командира авиационной эскадрильи, командира авиационной эскадрильи, заместителя командира авиационного полка, командира авиационной группы, начальника авиационной базы, командира истребительного авиационного полка, командира истребительной авиационной дивизии, первого заместителя командующего воздушной армией, командира отдельного корпуса ВВС и ПВО, начальника штаба - первого заместителя командующего армией ВВС и ПВО, командующего армией ВВС и ПВО.

С августа 2002 по май 2007 года - начальник авиации - заместитель Главнокомандующего Военно-воздушными силами по авиации.

Указом Президента РФ от 9 мая 2007 года назначен Главнокомандующим Военно-воздушными силами.

Награжден орденами «Красная Звезда», «За военные заслуги». Заслуженный военный летчик.

- Александр Николаевич, сегодня даже обыватель далекий от авиации слышал об истребителе 5-го поколения. Была информация, что машина поднимется в воздух в конце 2007 года. Какова ситуация в реальности?

- В настоящее время закончен этап отработки рабочей конструкторской документации самолета 5-го поколения. Документация передана на завод-изготовитель, который приступит к созданию опытного образца самолета в ближайшее время.

Вопросы создания истребителя 5-го поколения решаются плановым порядком в соответствии с Государственной программой вооружения до 2015 года, в которой утверждены все параметры создания авиационной техники, в том числе и сроки ее испытаний.

- Какую роль в настоящее время играет стратегическая авиация ВВС России? Каковы перспективы у этого рода авиации?

- Стратегическая авиация была, есть и будет главным компонентом ВВС в составе стратегических ядерных сил, основным средством поражения важных объектов в глубоком тылу противника. Она останется одним из самых универсальных, мобильных средств ядерного сдерживания в современном многополярном мире.



Ныне Дальняя авиация занимает уникальное положение. Она имеет свойство возвратности, кроме того, выполнив одну задачу, она может повторить ее неоднократно. Дальняя авиация способна с высокой вероятностью выполнить задания, уничтожить объекты противника. Достижимость и постоянная готовность самолетов Дальней авиации морально влияют на вероятного противника, играя огромную роль в процессе ядерного сдерживания в региональном и мировом масштабе.

Сегодня определено несколько перспективных направлений развития стратегической авиации. Это глубочайшая модернизация и доработка нынешней техники, а также довооружение Дальней авиации высокоточными крылатыми ракетами, имеющими не только большую дальность полета с использованием предельно малых высот и малые величины рассеивания, измеряемые единицами метров, но и предельно минимальную эффективную отражающую поверхность. Подобными крылатыми ракетами Дальняя авиация будет способна наносить эффективные авиационные удары по важным объектам тыла потенциального агрессора.

– Какими современными истребителями сегодня вооружены ВВС России? Какие задачи перед ними ставятся?

– Мы имеем такие современные истребители как: МиГ-29, Су-27, МиГ-31.

О самолете МиГ-31 следует сказать отдельно. Это высотный, скоростной перехватчик с радиусом действия более 1 000 километров. Он «видит» и поражает цели на дальности до 100 километров, эффективно работая как по самолетам, так и по крылатым ракетам. Размещенная на МиГ-31 система управления вооружением позволяет сопровождать до десяти целей, одновременно поражая четыре из них. Состоящий из четырех машин отряд таких истребителей перекрывает 800 километров по фронту. В случае войны каждый МиГ-31 может служить воздушным командным пунктом.

В настоящее время проводится модернизация истребителя МиГ-31, который будет иметь новые ракеты, стрелять дальше, с лучшей избирательной способностью, ряд других улучшенных характеристик. Усовершенствованный МиГ-31 способен успешно бороться с самыми современными средствами воздушного нападения. Модернизированная система управления вооружением позволяет применять не имеющие мировых аналогов управляемые ракеты класса «воздух-воздух» с дальностью пуска до 200 километров. Возросли возможности перехватчика по поражению малозаметных самолетов и крылатых ракет, а также перспективных гиперзвуковых летательных аппаратов. Кроме того, усовершенствован-



Высотный скоростной перехватчик МиГ-31

ный МиГ-31 несет значительно больше средств поражения, а экипаж получил возможность ориентироваться по современной системе спутниковой навигации. В результате эффективность боевого применения обновленного истребителя в зависимости от характера выполняемых задач в 1,5 – 4 раза выше, чем у базового самолета. Словом, обновленный МиГ станет достойным противником истребителям пятого поколения. Все те задумки, которые заложены в самолет пятого поколения, будут реализованы в МиГ-31.

– Как представлено новое поколение фронтовых бомбардировщиков? Что из себя представляет многофункциональный авиационный комплекс Су-34?

– Авиационный комплекс Су-34 позволяет более эффективно решать задачи по поражению наземных и воздушных целей, имеющимся управляемым и неуправляемым вооружением. Данный комплекс планируется для поэтапной замены состоящих на вооружении ВВС самолетов типа Су-24.

В Су-34 реализована концепция универсального самолета, объединившего в себе противоречивые требования высокой маневренности и скорости с одной стороны, и большой боевой нагрузки и дальности полета с другой.

Ударный самолет Су-34 независимо от времени суток и метеоусловий способен эффективно поражать в любом географическом районе как наземные, заглубленные, так и морские цели, в том числе точечные, с применением всей номенклатуры авиационных боеприпасов, в том числе высокоточных.

По боевым возможностям Су-34 относится к поколению самолетов 4+. Благодаря применению новейших материалов в конструкции эта машина стала способна нести увеличенную боевую нагрузку

при одновременном увеличении дальности полета и сохранении хороших взлетно-посадочных качеств. Полеты на большие расстояния и длительное время нахождения в воздухе всегда утомительны для экипажа. Конструкторы Су-34 это учли и сконструировали двухместную кабину пилотов не только для боевой работы, но и для отдыха членов экипажа в полете, впервые для такого класса ударных самолетов реализовав концепцию комфортной кабины.

Наличие на самолете системы активной безопасности наряду с новейшими компьютерами дало возможность создать дополнительные возможности летчику и штурману вести прицельное бомбометание, маневрировать под огнем противника.

Отличная аэродинамика, большая емкость внутренних топливных баков, высокоэкономичные двухконтурные двигатели с цифровой системой управления, система дозаправки в воздухе, а также подвеска дополнительных топливных баков позволяют Су-34 покрывать большие расстояния, приближающиеся к дальностям полета средних стратегических бомбардировщиков.

Первые образцы этого многофункционального авиационного комплекса уже закуплены. Летный состав прошел теоретическое переучивание в ЦБП и ПЛС и готов приступить к практическому освоению этой новой авиационной техники.

– Какую роль в настоящее время играет военнотранспортная авиация России?

– Учитывая геополитическое положение России, ее протяженность, угрозы, которые существуют сегодня в мире, военнотранспортная авиация регулярно в ходе учений и маневров отрабатывает теорию и практику доставки и применения воздушных десантов в глубоком тылу противника. Решает задачи перевозки по воздуху и обеспечения маневра своих войск и сил, воинских контингентов миротворческих сил, войск ООН в районы вооруженных конфликтов, а также эвакуации раненых и больных.

К одной из постоянных задач ВТА относится перевозка промышленных товаров и продовольствия в удаленные районы страны.

Военнотранспортная авиация решает такие задачи, которые невозможно отнести к числу обычных: ликвидация последствий землетрясений, наводнений и других экологических и техногенных катастроф; участие в работе различных ведомств по изучению высокоширотных областей Арктики и Антарктики и их практическому освоению; перевозка молодого пополнения в ходе призывных кампаний; обеспечение визитов высших должностных лиц государства, в том числе Президента Российской Федерации.

Пройдя сквозь локальные войны и конфликты, периоды мирного строительства, ВТА стала незаменимым средством Верховного Главного командования. Без нее немыслимо достижение необходимой высокой мобильности Вооруженных Сил России.

– Какие еще новые самолеты, вертолеты, принятые на вооружение в последнее время, имеются в ВВС?



Истребитель МиГ-29



Ударный самолет Су-34

— Как я уже говорил, у нас есть Су-34 на замену Су-24. У нас есть новый учебно-боевой самолет Як-130. Мы имеем новый боевой вертолет Ми-28Н.

Сегодня мы модернизируем имеющуюся у нас авиационную технику и в то же время строим новые машины этого же класса. Например, Су-24. С одной стороны, проводится его модернизация, с другой — ВВС уже получают серийные Су-34. Также с вертолетами Ми-24ПН. С одной стороны, начинается их модернизация, а с другой — получаем Ми-28Н на замену старых вертолетов.

И так идет замена по каждому классу летательных аппаратов, по каждому роду авиации. Эти два потока должны где-то сойтись. Тогда модернизированные машины будут заменяться на новые.

В настоящее время в первую очередь модернизируется бортовое оборудование, потому что аэродинамика наших планеров всегда занимала ведущее место в мире. Здесь проблем не было и нет, а авионика с учетом того, что эти машины создавались еще в конце 1970-х и начале 1980-х годов, безусловно, современным требованиям отвечать не может. За счет модернизации достигается повышение эффективности каждого летательного аппарата в два — три раза. У нас есть хорошие модернизации Су-25, Су-24, МиГ-29, Су-27, МиГ-31, Ту-160, Ту-95МС и Ту-22МЗ, которые имеют ряд улучшенных характеристик.

На базе Ульяновского авиапредприятия будет организован выпуск модернизированных Ил-76МФ, там же восстанавливается выпуск Ан-124-100 «Руслан».

Невозможно сразу обновить весь парк. Да и необходимости в этом нет. Поставки новой техники будут выполняться с учетом того, что нам нужно приблизительно две машины в три года. Примерно к 2020 году имеющийся парк летательных аппаратов будет заменен на новый.

— Как идет работа над беспилотными летательными аппаратами?

— В настоящее время в строевые части только начали поступать комплексы, создание которых было начато 10 — 12 лет назад. В основном это комплексы с разведывательными БЛА.

Современные взгляды на применение вооруженных сил требуют новых возможностей от комплексов с БЛА. Сегодня уже ведутся работы по созданию комплексов с летательными аппаратами различного назначения: разведывательных, ударных, ретрансляции сигналов управления, целеуказания ударным средствам. При этом разрабатываются БЛА самолетного и вертолетного типа, с различным видом старта, ближнего действия (носимых, весом в несколько килограммов) и большой дальности, способных решать

задачи на глубине 300 — 400 километров и находиться в полете до 10 — 12 часов. При их создании используются передовые отечественные технологии и оригинальные технические решения. Особое внимание уделяется применению цифровых технологий. Поступление таких комплексов ожидается уже к 2011 году.

— Какими средствами обеспечивается контроль и безопасность воздушного пространства Российской Федерации?

— Контроль и безопасность воздушного пространства Российской Федерации на сегодняшний день обеспечивается несущими боевое дежурство частями и подразделениями радиотехнических и зенитных ракетных войск, частями истребительной авиации ВВС. Боевую задачу по противовоздушной обороне выполняют современные самолеты типа МиГ-29, МиГ-31, Су-27, Су-27СМ. Для наращивания радиолокационного поля, обеспечения управления авиацией в воздухе применяются самолеты дальнего радиолокационного наведения А-50. Боевое дежурство организовано в Объединенной системе противовоздушной обороны государств участников СНГ.

К сожалению, большинству РЛС и обрабатывающим информацию о противнике комплексам средств автоматизации по 20 и более лет. При этом, учитывая сделанный западными армиями в последнее время скачок в развитии средств воздушного нападения, мы уже не можем вести радиолокационную разведку и передачу информации методами и средствами пятнадцатилетней давности. В радиотехнических войсках принимается на вооружение ряд новых станций, они полностью отвечают современным требованиям, имеют хорошую помехозащищенность, маневрен-

ность и так далее. Сворачиваемые за минуты, а не сутками, как раньше, мобильные РЛС в разы повышают боевые возможности и живучесть радиолокационных подразделений, а новые комплексы средств автоматизации ротного и батальонного звена позволяют радиотехническим батальонам и ротам выдавать целеуказания средствам поражения, минуя командные пункты дивизий.

Средства автоматизации на первый взгляд несколько несовершенны, но это не совсем так. То, что мы имеем на сегодняшний день, вполне позволяет обеспечить нормальное функционирование наших войск. Сейчас мы проводим работы по созданию единого межвидового органа управления. Да, у нас меньше используются спутники, но это имеет и положительный момент. К примеру, США уже озвучили опасения в том, что, если Китай выведет из строя их спутниковую группировку, это может привести к непоправимым последствиям не только в управлении войсками, но и в экономике страны в целом. Невозможно будет применить самое технологичное вооружение, также как высокоточное оружие и тому подобное. Зависимость от космоса — самое узкое и уязвимое место в современной армии. Зачем громить войска, когда можно всего лишь вывести систему управления из строя?

Принятая на вооружение система С-400, в отличие от системы С-300, стреляет выше и дальше, сбивает все имеющиеся на сегодняшний день средства воздушного нападения противника, что очень важно в системе безопасности воздушного пространства Российской Федерации.

Безусловно, для скорейшего обновления системы ПВО необходимо существенное увеличение ежегодных поставок современных комплексов, средств автоматизации и радиолокационных станций.

— Достаточно ли летают сейчас летчики для поддержания необходимого уровня профессионализма?

— Мы смогли преодолеть спад в этом направлении, который начался во второй половине 90-х годов прошлого столетия. Сегодня в летных военно-учебных заведениях нам удается за цикл обучения дать каждому курсанту налет около 150 — 165 часов, а отдельные выпускники (около 10 — 15 процентов) получают квалификационную категорию «Летчик 3-го класса», налетав 200 часов.

Сложнее обстоит дело с налетом летного состава строевых частей. Однако и здесь положительная тенденция налицо. Благодаря мерам, принимаемым Президентом Российской Федерации, Правительством России по поддержке государственной авиации, к концу 2006 года средний налет летного состава ВВС достиг 40 часов (в 2000 — 2004 годах он находился на уровне 20 часов).

Ближайшей задачей руководящего состава Военно-воздушных сил (при соответствующем обеспечении авиационным топливом, запасными частями и



Сверхзвуковой дальний бомбардировщик-ракетоносец Ту-22МЗ



Всепогодный ударный вертолет Ми-28Н «Ночной охотник»

агрегатами для авиационной техники) в текущем году является увеличение среднего налета на экипаж до 50 часов, а начиная с 2008 года до минимальных норм 50 – 80 часов.

В перспективе в этом направлении мы должны выйти на позиции, которые занимали в 80-е годы прошлого столетия, обеспечивая ежегодный налет до 100 – 120 часов, соответствующий научно обоснованным нормам для натренированного в полетах летчика, способного выполнять боевые задачи по предназначению.

Это, надо признать, задача не из легких, так как влечет за собой решение ряда масштабных проблемных задач, таких, как: повышение и поддержание уровня исправности авиационной техники, проведение капитально-восстановительного ремонта аэродромной сети, средств аэродромно-технического и радиотехнического обеспечения полетов, подготовка инженерно-технического состава и другие.

В этом направлении Главным командованием ВВС проведена значительная работа, которая будет продолжаться и в дальнейшем.

– Каков конкурс в авиационные училища? И на чем летают курсанты?

– Ежегодно более четырех тысяч юношей прибывают учиться в наши авиационные училища, изъявив желание связать свою судьбу с военной авиацией. К сожалению, конкурс в военно-учебные заведения пока не очень высокий.

Количественная и качественная характеристика выпускников военно-учебных заведений Военно-воздушных сил, в основном, обеспечивает укомплектованность объединений, соединений и частей Военно-воздушных сил и выполнение возложенных на них задач.

Сегодняшнее практическое обучение курсантов летных училищ проходит на учебных, учебно-боевых и боевых самолетах (вертолетах), находящихся на вооружении ВВС последние 20 – 30 лет.

В настоящее время решается вопрос об оснащении летных вузов Военно-воздушных сил новыми образцами учебных и учебно-боевых самолетов и вертолетов. Таких, как: учебно-боевой самолет Як-130, учебно-тренировочный самолет первоначальной летной подготовки Як-152 и учебный вертолет АНКАТ-У.

– Что Вы ожидаете от создания Объединенной авиастроительной корпорации?

– От создания Объединенной авиастроительной корпорации Военно-воздушные силы ожидают концентрации усилий по созданию современной авиационной техники в одних руках, высокого качества этой техники и ответственности при ее поставке в войска.

– Каков завтрашний день ВВС России? Какая техника нового поколения поступит на вооружение?

– У нас был очень большой перечень типов эксплуатируемых радиолокационных станций, зенитных ракетных систем. Нельзя «тянуть» такое количество вооружения и военной техники с хорошим качеством. В настоящее время мы приходим к единичным типам, но с учетом всех положительных моментов, которые были во всех имеющихся. Положительный эффект возник, когда мы все сгруппировали. У нас теперь и радиолокационных средств всего-навсего семь типов, зенитных ракетных систем будет тоже небольшое количество. И самое главное – управление ими будет взаимосвязано, будет отвечать всем современным требованиям в плане помехозащищенности и скорости управления. Безусловно, выходя на новую элементную базу, мы уменьшаем вес техники, делаем ее более маневренной, мобильной, а это говорит само за себя. Защищенность ее от поражения будет повышенной.

Создавая С-400, мы вышли на понимание следующего поколения средств ПВО, можно его назвать пятым поколением. Более компактный, более маневренный и, безусловно, с лучшими характеристиками по отражению воздушных средств нападения. Принципиально новых решений в этой технике практически нет. Улучшение характеристик будет происходить за счет совершенствования элементной базы. С ее внедрением комплексы будут «видеть» дальше, выше, быстрее реагировать и, соответственно, позволят

решать значительно больший спектр задач. К примеру, отражать удары из космоса.

Совместно с Индией мы активно работаем по среднетранспортному самолету, и не за горами его выход. Активно ведутся работы по легкому транспортному самолету Ил-112В.

В настоящее время ведется серьезная подготовительная работа по перспективному авиационному комплексу фронтовой авиации (ПАК ФА) и перспективному авиационному комплексу Дальней авиации (ПАК ДА). Облики будущих самолетов только формируются. Требования сформулированы, и многие фирмы сейчас учитывают мнение летчиков-профессионалов. Выиграет тот, кто наиболее полно реализует все технические задания.

Наработки все есть, сейчас дело за одним – чуть-чуть увеличить финансирование.

– Александр Николаевич, что бы Вы хотели пожелать нашим ветеранам, всему личному составу ВВС, который несет нелегкую службу во всех уголках нашей Родины?

– Военно-воздушные силы России имеют действительно славную историю. Мы преклоняем головы перед мужеством и мастерством авиаторов всех поколений.

Мы бесконечно благодарны вам, наши ветераны, за самоотверженность и бесстрашие. Именно эти качества помогли вам отстоять честь нашей Родины и победить в Великой Отечественной войне. Ценой огромных усилий вы разгромили фашизм и принесли освобождение миллионам людей, а после Победы героическим трудом вы подняли страну и дали ей возможность быть великой державой.

Низкий поклон и благодарность всем, кто сражался на фронтах войны, всем кто выстрадал и заслужил Победу. Это настоящий человеческий, ратный подвиг. Вечная память тем, кто отдал свои жизни за свободу и независимость нашей Родины.

Нам дороги героическое прошлое Российского государства, его настоящее и будущее. И мы будем делать все для сохранения традиций Вооруженных Сил, приумножения их славы и обретения нового качественного состояния.

Сегодня облик Военно-воздушных сил становится все более достойным Великой России и ее прославленной армии. А это вселяет оптимизм, наполняет чувством гордости за свое Отечество.

Хочу выразить слова искренней благодарности всему личному составу Военно-воздушных сил за самоотверженный ратный труд, за стойкость и выдержку, столь необходимые в наше непростое время.

У России всегда были, есть и будут крепкие крылья. С праздником вас, уважаемые товарищи! С Днем Военно-воздушных сил! Добра, счастья, благополучия вам и вашим семьям!

Беседу вел Владимир ДРИК



Военно-транспортный самолет Ан-124-100 «Руслан»



РУКОВОДИТЕЛИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РОССИИ

№№	Должность Вклад в воздухоплавание	Ф.И.О.	Воинское звание	Годы жизни	Срок пребывания в должности
Военное воздухоплавание					
1.	Заместитель генерал-инспектора военных инженеров. В декабре 1869 г. возглавил Комиссию по применению аэростатов для военных целей (в 1876 г. она прекратила свое существование). В 1873-1874 гг. провел реорганизацию инженерных войск. Принял участие в формировании в 1880 г. воздухоплавательного отдела Русского технического общества.		ТОТЛЕБЕН Эдуард Иванович	Инженер-генерал	1818 – 1884 1863 – 1876
	Заместитель генерал-инспектора военных инженеров.		фон-КАУФМАН Михаил Петрович	Инженер-генерал	1822 – 1902 1877 – 1884
2.	Заведующий Техническим гальваническим заведением, а позднее Гальванической частью Главного инженерного управления (ГИУ). В 1884-1886 гг. обосновал необходимость создания воздухоплавательного отдела в составе Электротехнической части. Принял участие в формировании в 1885 г. кадровой команды военных воздухоплавателей.		ВАНСОВИЧ Афанасий Николаевич	Генерал-лейтенант	1815 – 1892 1857 – 1886
3.	Начальник Гальванической (Электротехнической) части инженерного корпуса, председатель «Комиссии для разработки вопроса по применению к военным целям воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек» (1884-1891 гг.), председатель VII (воздухоплавательного) отдела Русского технического общества (1891-1898 гг.). Принимал участие в реорганизации в 1890 г. кадровой команды в Учебный воздухоплавательный парк. Осуществлял руководство работами воздухоплавательного отдела.		БОРЕСКОВ Михаил Матвеевич	Генерал-лейтенант	1829 – 1898 1886 – 1898
4.	Заведующий Электротехнической частью инженерного ведомства при ГИУ.		ИВАНОВ Леонид Михайлович	Генерал-майор	1845 – ? Март 1898 – после 1904
	Заведующий Электротехнической частью инженерного ведомства при ГИУ. Осуществлял руководство работами воздухоплавательного отдела по техническому и организационному строительству авиационных и воздухоплавательных частей.		ПАВЛОВ Александр Александрович	Генерал-лейтенант	? – ? 1909 – 1912



5.	Начальник воздухоплавательного отдела ГИУ.		МИКЛАШЕВСКИЙ Александр Михайлович	Генерал-майор	? – ?	1909 – 1912
			СЕМКОВСКИЙ Викентий Антонович	Полковник	1862 – ?	Март 1902 - сентябрь 1912
6.	Начальник Учебного кадрового воздухоплавательного парка.		ЯСНЕЦКИЙ Иван Иванович	Полковник	1848 – 1904	1887 – 1888
	Начальник Учебного воздухоплавательного парка. Начальник Офицерской воздухоплавательной школы.		КОВАНЬКО Александр Матвеевич	Генерал-лейтенант	1855 – 1919	Январь 1890 – август 1904; декабрь 1905 – август 1910. Сентябрь 1910 – 1917

Авиация и воздухоплавание

Действующая армия

7.	Начальник воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба. Осуществлял руководство работами организационного и воздухоплавательного отделений по организационному строительству авиационных и воздухоплавательных частей.		ШИШКЕВИЧ Михаил Иванович ¹	Генерал-майор	1862 – ?	Август 1912 – январь 1914
			ПНЕВСКИЙ Николай Вячеславович	Полковник	1874 – 1928	Сентябрь, декабрь 1913 (ВРИО)
8.	Начальник воздухоплавательного отделения в составе Воздухоплавательно-автомобильной части Технического отдела Главного военно-технического управления (ГВТУ).		НЕМЧЕНКО Сергей Аполлонович ²	Подполковник	1887 – ?	Январь – август 1914
			СЕМКОВСКИЙ Викентий Антонович	Полковник	1862 – ?	Август 1914 – февраль 1916 (ВРИД)

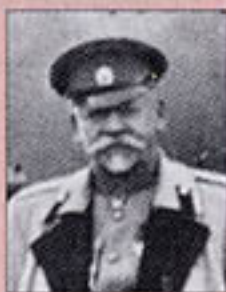


9.	Заведующий организацией авиационного дела в армиях Юго-Западного фронта.		Великий князь Александр Михайлович РОМАНОВ	Вице-адмирал	1866 – 1933	Октябрь 1914 – январь 1915
10.	Заведующий организацией авиационного дела в армиях Северо-Западного фронта.		КАУЛЬБАРС Александр Васильевич	Барон, генерал от кавалерии	1844 – 1929	Октябрь 1914 – январь 1915
11.	Начальник Воздухоплавательно-автомобильной части Технического отдела ГВТУ.		СЕМКОВСКИЙ Викентий Антонович	Полковник	1862 – ?	Февраль – апрель 1916
12.	Штаб-офицер для делопроизводства и поручений по авиации при Штабе Верховного Главнокомандующего.		НЕМЧЕНКО Сергей Аполлонович	Полковник	1887 – ?	Август 1914 – апрель 1917 Июнь – ноябрь 1917
13.	Заведующий организацией авиационного дела в действующей армии (Авиадарм). Заведующий авиацией и воздухоплаванием в действующей армии. Полевой генерал-инспектор Военно-воздушного флота. Изменения наименования должности в 1915 – 1917 гг. вызвано поиском лучших форм управления авиацией и воздухоплаванием в действующей армии.		Великий князь Александр Михайлович РОМАНОВ ¹	Адмирал	1866 – 1933	Январь – сентябрь 1915. Сентябрь 1915 – декабрь 1916. Декабрь 1916 – март 1917
			ФОГЕЛЬ Николай Федорович ⁴	Генерал- майор флота	1874 – ?	Март 1917 (ВРИД)
			БАРСОВ Александр Федорович	Генерал- майор	1867 – ?	
14.	Начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания при Штабе Верховного Главнокомандующего.		БАРСОВ Александр Федорович	Генерал- майор	1867 – ?	Апрель 1917 (ВРИД)
			НЕМЧЕНКО Сергей Аполлонович ⁵	Полковник	1887 – ?	Апрель – июнь 1917 (ВРИО)



Начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания при Штабе Верховного Главнокомандующего.		УЛЬЯНИН Сергей Алексеевич ⁶	Полковник	1871 – 1921	Апрель – июнь 1917
		ТКАЧЕВ Вячеслав Матвеевич ⁷	Полковник	1885 – 1965	Июнь – декабрь 1917
		НИЖЕВСКИЙ Виктор Львович ⁸	Подполковник	1879 – 1938	Декабрь 1917 – апрель 1918

Эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец»
(в подчинении Ставки Верховного Главнокомандующего)

15. Начальник Управления Эскадры воздушных кораблей (ЭВК) «Илья Муромец». Первые руководители тяжелобомбардировочной авиации России.		ШИДЛОВСКИЙ Михаил Владимирович	Генерал-майор	1856 – 1918	Декабрь 1914 – апрель 1917
		ГОРШКОВ Георгий Георгиевич	Полковник	1881 – 1919	Май 1917 – март 1918

Внутренняя территория страны

16. Начальник Управления Военного Воздушного Флота.		ПНЕВСКИЙ Николай Вячеславович ⁹	Генерал-майор	1874 – 1928	Апрель 1916 – январь 1917
		ЯКОВЛЕВ Дмитрий Васильевич ¹⁰	Полковник	? – ?	Январь 1917 – январь 1918
		УЛЬЯНИН Сергей Алексеевич ¹¹	Полковник	1871 – 1921	Январь – апрель 1918



Комиссариаты (комитеты)

17.	Председатель Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания при Военно-Революционном Комитете (г. Петроград).		МОЖАЕВ Александр Васильевич ¹²	Прапорщик	1888 – ?	Ноябрь 1917 – апрель 1918
18.	Всероссийская коллегия по управлению Воздушным Флотом Республики.		АКАШЕВ Константин Васильевич		1888 – 1931	Январь – май 1918
19.	Председатель Военно-Революционного комитета по авиации (г. Москва).		ГОРШКОВ Василий Сергеевич ¹³	Подпрапорщик	? – ?	Февраль – июль 1918

Командование Красного Воздушного Флота

Внутренняя территория страны

20.	Начальник Управления (Главного управления) Военного Воздушного Флота (Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного Флота)		СОЛОВОВ Михаил Александрович ¹⁴	Полковник	? – ?	Апрель – июль 1918
21.	Начальник Главного управления Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного Флота (Начальник Главвоздухофлота)		ВОРОТНИКОВ Александр Степанович ¹⁵	Полковник	1878 – ?	Август 1918 – июнь 1919
			АКАШЕВ Константин Васильевич ¹⁶		1888 – 1931	Июнь 1919 – февраль 1921

Действующая армия

22.	Начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания (Начальник Авиадарма)		СЕРГЕЕВ (Петров) Андрей Васильевич ¹⁷		1893 – 1933	Сентябрь 1918 – сентябрь 1921
-----	---	--	--	--	-------------	-------------------------------------



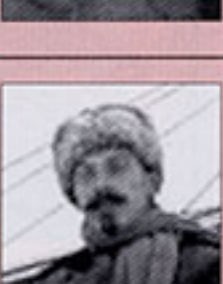
Командование авиацией Белых армий

23.	Начальник Отдела авиации и воздухоплавания при Главном инженерном управлении Народной армии.		КОМПАНЕЙЦЕВ Николай Федорович ¹⁸	Подполковник	1885 – 1942	Июнь – август 1918
	Начальник Управления Воздушного флота при Штабе Народной армии		БОРЕЙКО Дмитрий Александрович ¹⁹	Капитан	1885 – ?	Август – декабрь 1918
24.	Начальник Отдела Воздушного Флота при Штабе Ставки Верховного правителя (адмирала А.В.Колчака)		БОРЕЙКО Дмитрий Александрович ²⁰	Подполковник	1885 – ?	Декабрь 1918 – март 1919
			БОЙНО-РАДЗЕВИЧ Сергей Аркадьевич ²¹	Полковник	1883 – до 1978	Март – май 1919
25.	Начальник Авиационного отдела Управления 1-го (с 6.09.1919 г. – 2-го) генерал-квартирмейстера при Верховном главнокомандующем		КОЛЕГОВ ²²	Подполковник Генерального штаба	? – ?	Май – октябрь 1919
			САМОЙЛО Павел Александрович ²³	Полковник	1884 – после 1960	Ноябрь – декабрь 1919
			РЫЖКОВ Аггей Григорьевич ²⁴	Подполковник	? – ?	Декабрь 1919 (ВРИД)
26	Начальник авиации Уральской казачьей армии		ЮНГМЕЙСТЕР Владимир Андреевич ²⁵	Подполковник	1881 – ?	Июнь – декабрь 1919
27.	Инспектор авиации Добровольческой армии Инспектор авиации ВСЮР		КРАВЦЕВИЧ Иосиф Иосифович	Генерал- майор	? – ?	1918 – февраль 1920



	Инспектор авиации Добровольческой армии Инспектор авиации ВСЮР		СТЕПАНОВ Иван Петрович	Полковник	1886 – 1951	Июнь, июль-август 1919 (И.д.)
			ТКАЧЕВ Вячеслав Матвеевич	Генерал-майор	1885 – 1965	Апрель 1920
28.	Начальник авиации Всевеликого войска Донского		БАРАНОВ Вячеслав Григорьевич ²⁶	Полковник	1888 – 1964	Март 1919 – март 1920
29.	Начальник авиации Кубанского казачьего войска		ВИТАШЕВСКИЙ Е.И. ²⁷	Полковник	? – ?	1920
30.	Начальник Воздушного Флота Русской армии		ТКАЧЕВ Вячеслав Матвеевич	Генерал-майор	1885 – 1965	Апрель – ноябрь 1920
31.	Начальник авиации Северного фронта (Двинский авиационный дивизион)		КОЗАКОВ Александр Александрович ²⁸	Полковник	1880 – 1919	Май – август 1919
	(Мурманский авиационный дивизион)		ШЕБАЛИН Сергей Константинович ²⁹	Штабс-капитан	1890 – 1964	Август – сентябрь 1919
			БАРБАС Василий Захарович	Подполковник	1888 – ?	Июль 1919 – февраль 1920
32.	Псковский добровольческий авиационный отряд		ДАНИЛИН Павел Феопемтович ³⁰	Подполковник	1883 – ?	Октябрь – ноябрь 1918



	И.д. начальника Авиационного отдела Северо-Западной армии Инспектор авиации Северо-Западной армии		фон ШТРАЛЬБОРН Владимир Александрович	Лейтенант	1892 – 1966	Июль – октябрь 1919 Октябрь 1919 – январь 1920
33.	Командующий авиацией Западного добровольческого корпуса в Прибалтике		ФИРСОВ Борис Нилович	Подполковник	1888 – ?	1919
34.	Инспектор Воздушного флота Украинской Народной Республики (Украинской Директории) ³¹		БАРАНОВ Вячеслав Григорьевич ³²	Подполковник	1888 – 1964	Декабрь 1917 – март 1918; август 1918
			ГОРШКОВ Георгий Георгиевич ³³	Полковник	1881 – 1919	Апрель – август 1918
			ВЕГЕНЕР Александр Николаевич ³⁴	Полковник	1882 – 1927	Август – сентябрь 1918
			ПАВЛЕНКО Виктор Алексеевич ³⁵	Полковник	1886 – 1931	Март – апрель 1918; сентябрь 1918 – декабрь 1919
35.	Инспектор авиации Украинской Народной Республики (Украинской Директории)		НАКОНЕЧНЫЙ Александр Емельянович ³⁶	Хорунжий	1887 – ?	Февраль 1918 – февраль 1919
			МРОЧКОВСКИЙ Антон Эмеринович	Сотник	1882 – ?	Март – май 1919
			ЕГОРОВ Александр	Сотник	? – ?	Июнь – декабрь 1919



36.	Руководитель рефентуры авиации Государственного Секретариата Военных Дел Западно-Украинской Народной Республики Начальник авиационной части Украинской Галицкой армии (УГА)³⁷ Командир объединенной авиасотни УГА Командир Галицкого авиационного отряда³⁸		ФРАНКО Петр Иванович	Сотник	1890 – 1941 (1943)	Декабрь 1918 – май 1919
			КАНУКОВ Джамбулат-Бад- Гиреев ³⁹	Полковник	? – 1919	Декабрь 1918 – май 1919
			СЛЕЗАК	Поручик	? – ?	Май – август 1919
			ЗАСЛАВСКИЙ	Поручик	? – ?	Август – ноябрь 1919
			КЮНЕ ⁴⁰	Капитан	? – ?	Ноябрь – декабрь 1919
37.	Начальник авиации и автомобильных частей армии атамана Г.С.Семенова		МАКАРОВ Дмитрий Александрович	Полковник	1883 – ?	1920
38.	Начальник Авто-авио-отдела Владивостокского управления крепостного инженерного управления и Управления начальника Инженерного Снабжения Военно-морского ведомства		ПЕСТОВ Василий Иванович ⁴¹	Подполковник	? – ?	1921 – 1922
Руководство Управления (Главного управления) ВВС РККА (КА)						
39.	Начальник Главного управления Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного Флота		СЕРГЕЕВ (Петров) Андрей Васильевич ⁴²		1893 – 1933	Сентябрь 1921 – октябрь 1922



40.	Начальник Главного управления РККВВФ РККА		ЗНАМЕНСКИЙ Андрей Александрович		1888 – 1943	Октябрь 1922 – апрель 1923
41.	Начальник Главного управления РККВВФ (ВВС) РККА (СССР)		РОЗЕНГОЛЬЦ Аркадий Павлович ⁴³		1889 – 1938	Апрель – май 1923; сентябрь 1923 – декабрь 1924
42.	Начальник Главного управления РККВВФ (ВВС) РККА (СССР)		ХРИПИН Василий Владимирович ⁴⁴		1893 – 1938	Май – сентябрь 1923 (ВРИД)
43.	Начальник Главного управления ВВС СССР (РККА)		БАРАНОВ Петр Ионович ⁴⁵		1892 – 1933	Декабрь 1924 – июнь 1931
44.	Начальник Главного управления ВВС РККА		МЕЖЕНИНОВ Сергей Александрович ⁴⁶		1890 – 1937	Август – сентябрь 1927 (ВРИД)
45.	Начальник Управления ВВС РККА		АЛКСНИС (Астров) Яков Иванович ⁴⁷	Командарм 2-го ранга	1897 – 1937	Июль 1931 – ноябрь 1937
			ЛОКТИОНОВ Александр Дмитриевич ⁴⁸	Командарм 2-го ранга	1893 – 1941	Декабрь 1937 – ноябрь 1939
			СМУШКЕВИЧ Яков Владимирович ⁴⁹	Генерал- лейтенант авиации	1902 – 1941	Ноябрь 1939 – август 1940



46.	Начальник Управления (Главного управления) ВВС РККА (КА)		РЫЧАГОВ Павел Васильевич ⁵⁰	Генерал-лейтенант авиации	1890 – 1941	Август 1940 – апрель 1941
47.	Начальник Главного управления ВВС КА Командующий ВВС Красной Армии		ЖИГАРЕВ Павел Федорович	Генерал-полковник авиации	1900 – 1963	Апрель – июнь 1941. Июнь 1941 – апрель 1942
48.	Командующий ВВС Красной (Советской) Армии		НОВИКОВ Александр Александрович	Главный маршал авиации	1900 – 1976	Апрель 1942 – апрель 1946

Главнокомандующие ВВС в период с 1946 г. по январь 1998 г.

49.	Главнокомандующий ВВС		ВЕРШИНИН Константин Андреевич ⁵¹	Главный маршал авиации	1900 – 1973	Апрель 1946 – сентябрь 1949 Январь 1957 – февраль 1969
			ЖИГАРЕВ Павел Федорович ⁵²	Главный маршал авиации	1900 – 1963	Сентябрь 1949 – январь 1957
			КУТАХОВ Павел Степанович ⁵³	Главный маршал авиации	1914 – 1984	Март 1969 – декабрь 1984
			ЕФИМОВ Александр Николаевич ⁵⁴	Маршал авиации	р. 1923	Декабрь 1984 – июль 1990
			ШАПОШНИКОВ Евгений Иванович ⁵⁵	Маршал авиации	р. 1942	Июль 1990 – август 1991



50.	Главкомандующий ВВС – заместитель министра обороны СССР		ДЕЙНЕКИН Петр Степанович	Генерал армии	р. 1937	Август – декабрь 1991.
	Заместитель Главкомандующего ОВС СНГ- командующий ВВС					Декабрь 1991 – май 1992.
	Главкомандующий ВВС РФ					Май 1992 – январь 1998

Военно-воздушные силы
(новый вид Вооруженных Сил Российской Федерации,
объединивший ВВС и ПВО)

51.	Главкомандующий ВВС РФ		КОРНУКОВ Анатолий Михайлович	Генерал армии	р. 1942	Январь 1998 – январь 2002
			МИХАЙЛОВ Владимир Сергеевич	Генерал армии	р. 1944	Январь 2002 – май 2007
			ЗЕЛИН Александр Николаевич	Генерал- полковник	р. 1953	Май 2007 – н/в

Составители:
Алексей ЛАШКОВ, кандидат исторических наук,
Василий ГОЛОТЮК

ПРИМЕЧАНИЯ:

1 С января 1914 г. генерал-квартирмейстер штаба Одесского военного округа.

2 С сентября 1912 по январь 1914 г. начальник воздухоплавательного отделения Воздухоплавательной части ГУ ГШ. С августа 1914 г. штаб-офицер для делопроизводства и поручений по авиации при Ставке Верховного главнокомандующего.

3 В марте 1917 г. в связи с отречением императора Николая II от престола добровольно подал в отставку.

4 Генерал для поручений при Авиадарме. Периодически исполнял обязанности заведующего Авиадарма.

5 Полковник С.А.Немченко исполнял обязанности начальника Полевого управления авиации и воздухоплавания при Штабе ВГ в период нахождения полковника С.А.Ульянина в заграничной командировке.

6 По собственному желанию вернулся на должность заместителя начальника Управления Военного Воздушного Флота.

7 В декабре 1917 г. добровольно сложил свои полномочия.

8 Начальник авиационной канцелярии (штаба), был исполняющим должность руководителя ПУАВ при Штабе ВГ (до весны 1918 г.).

9 С августа 1915 генерал-квартирмейстер штаба 11-й армии Юго-Западного фронта, 3 марта 1916 командирован в Главное управление ГШ, произведен в генерал-майоры с зачислением по армейской пехоте. С января 1917 г. начальник 3-й Туркестанской стрелковой дивизии, затем – начальник штаба 1-й армии.

10 Ранее заместитель начальника Управления Военного Воздушного Флота по технической части.



11 В конце апреля 1918 г. убыл в заграничную командировку во Францию и Англию.

12 Позднее инспектор авиации 1-го корпуса РККА (1918 г.).

13 Позднее комиссар и член совета Главного управления РККВВФ (1918 г.) и помощник начальника Полевого управления авиации и воздухоплавания (1918-1921 гг.).

14 Ранее помощник начальника Управления ВВФ по технически-хозяйственной части.

15 Ранее начальник Московского окружного управления РККВВФ.

16 Расстрелян по решению Коллегии ОГПУ 9 апреля 1931 г. Реабилитирован (1956, посмертно).

17 Ранее комиссар и член совета Главного управления РККВВФ (1918 г.).

18 Затем помощник начальника авиации Народной армии и Ставки Верховного главнокомандующего (1918-1919 г.). С ноября 1920 г. в составе Красного Воздушного Флота.

19 Бывший начальник Гатчинской военной авиационной школы (1917-1918 гг.).

20 Позднее начальник авиационного отдела при Главном инженерном управлении (1919 г.).

21 Зачислен в резерв чинов при штабе Омского военного округа.

22 С 28 октября 1919 г. помощник командира Морского учебного полка.

23 Инспектор авиации Одесского района Украинской державы (до декабря 1918 г.), позднее в составе авиации Вооруженных Сил на Юге России.

24 Ранее исполнял должность заведующего воздухоплавательным отделением Авиационного отдела Управления 1-го генерал-квартирмейстера при Верховном главнокомандующем. Позднее (с января 1920 г.) продолжил службу в Красном Воздушном Флоте.

25 Возглавил авиационный отряд № 9, сформированный для обслуживания Уральского казачьего войска. Основание – приказ Инспектора авиации ВСЮР № 138 от 7.06.1919 г.

26 С сентября 1918 г. по март 1919 г. командир Донского авиационного дивизиона.

27 В ноябре-декабре 1917 г. помощник начальника Кавказской военной авиационной школы.

28 В августе 1919 г. трагически погиб в авиакатастрофе.

29 С октября 1919 г. в составе авиации ВСЮР, затем в Русской армии.

30 В начале 1918 г. врид инспектора авиации Северного фронта.

31 Не было единого названия. В разное время называлось: Управление Инспектора ВФ, Управление Инспектора авиации Украинской Державы, Штаб Украинской авиации.

32 С марта по август 1918 г. Инспектор авиации Киевского района армии гетмана П.П.Скоропадского.

33 Назначен начальником Одесской военной авиационной школы.

34 В 1917-1918 гг. начальник Главного аэродрома Управления ВВФ, позднее – первый начальник Академии ВФ РККА (1922-1927 гг.). Необоснованно репрессирован (1927 г.).

35 Ранее командир авиационного дивизиона по охране императорской резиденции и Ставки Верховного главнокомандующего от воздушного нападения (1915-1917 гг.). Позднее в эмиграции (Польша).

36 После освобождения с должности инспектора авиации возглавлял авиационную школу ВВФ Украинской Директории, в конце 1919 г. эмигрировал в Польшу.

37 С августа 1919 г. авиация УГА формально подчинялась руководству ВВФ Украинской Директории.

38 В декабре 1919 г. авиаотряд перешел в подчинение командира 3-го авиационного дивизиона Добровольческой армии.

39 Прибыл в состав авиационного отряда Одесского района Украинской державы.

40 Австрийский офицер.

41 В начале 1919 г. начальник авиации Западного фронта адмирала А.В.Колчака.

42 Погиб в авиационной катастрофе (5.09.1933 г.).

43 Необоснованно репрессирован (15.03.1938 г.). Реабилитирован (1988 г., посмертно).

44 Необоснованно репрессирован (1937 г.). Реабилитирован (посмертно).

45 Погиб в авиационной катастрофе (5.09.1933 г.).

46 Необоснованно репрессирован (28.09.1937). Реабилитирован (1957 г., посмертно).

47 Необоснованно репрессирован (1937). Реабилитирован (1956 г., посмертно).

48 Необоснованно репрессирован (28.10.1941). Реабилитирован (1955 г., посмертно).

49 Необоснованно репрессирован (28.10.1941). Реабилитирован (1954 г., посмертно).

50 Необоснованно репрессирован (28.10.1941). Реабилитирован (1954 г., посмертно).

51 В 1946 – 1949 гг. – заместитель министра ВС СССР, заместитель министра обороны СССР – 1957 – 1969 гг.

52 Заместитель министра ВС СССР (1949 – 1950 гг.), заместитель военного министра СССР (1950 – 1953 гг.), заместитель министра обороны СССР; с марта 1955 г. – первый заместитель министра обороны СССР.

53 1969 – 1984 гг. – заместитель министра обороны СССР.

54 1984 – 1990 гг. – заместитель министра обороны СССР.

55 Июль 1990 г. – август 1991 г. – заместитель министра обороны СССР, август – декабрь 1991 г. – министр обороны СССР, с декабря 1991 г. – Главнокомандующий ОВС СНГ.



ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ – СИЛА РОССИИ!



В третье воскресенье августа 2007 года мы, авиаторы, вместе со всем российским народом в День Воздушного флота будем заодно отмечать и День Военно-воздушных сил. Торжества, связанные с покорением воздушной стихии, в России никогда не отмечались всего лишь один день, а продолжались в течение специальной, так называемой «авиационной» недели.

Отрадно, что мы возвращаемся к этим славным традициям и в нынешнем году будем праздновать День Воздушного флота и День ВВС в течение двух авиационных недель. Их откроет Главнокомандующий Военно-воздушными силами генерал-полковник Александр Зелин в подмосковном Монино 11 августа, а закончатся они в Жуковском, где с 21 по 26 число будет проходить Международный авиационно-космический салон.





Российский Воздушный Флот начал создаваться на фронтах Первой мировой войны, причем идея по его строительству была высказана Великим Князем Александром Михайловичем еще в 1912 году: «Воздушный Флот России должен быть сильнее воздушных флотов наших соседей. Это следует помнить каждому, кому дорога военная мощь нашей Родины». Пророческие слова! Именно он, военный моряк и адмирал, был утвержден в должности «полевого генерал-инспектора Военно-воздушного флота» в декабре 1916-го и успешно исполнял ее до своего ухода в отставку в марте 1917 года.

Праздник состоится в Борисоглебске и Каче, в Липецке и Чкаловском, в Жуковском и Кубинке, в Балашихе и Краснодаре, в Ейске и Рязани, в Твери и Иваново. Одним словом, везде, где есть наша авиация, пройдут торжественные заседания, парады и смотры. Люди семьями будут посещать музеи и выставки авиационной техники, чествовать ветеранов и вспоминать друзей. Сотни тысяч зрителей будут рукоплескать выступающим в небе пилотажным группам «Русские витязи» и «Русь», выдающимся испытателям и военным летчикам, спортсменам РОСТО и воздухоплавателям. Как видите, наша авиация, как одна из самых демократичных отраслей человеческой деятельности, предоставляет любому из нас широкую возможность выбрать себе для праздника и место, и время, и дату. Позвольте и мне поделиться с вами некоторыми суждениями в отношении Дня ВВС и Дня Воздушного флота.

Для начала вспомним, что на заре авиации российские летчики встречали не День ВВС, а День Воздушного Флота. Отмечался этот праздник 2 августа (20 июля по ст. стилю), в честь покровителя авиаторов Святого Пророка Илии. Он является единственным из святых, который за особые заслуги перед народом, Верой Православной и Господом Богом вознесен в этот день на небеса в огненной колеснице и, что особо важно, при полном здравии. Мы с вами и сейчас нередко являемся свидетелями того, как Святой Пророк Илия днем и ночью с громом объезжает свои владения и мечет при этом яркие молнии.

Вера в его покровительство в первой половине прошлого века была так сильна, что даже в приказе Реввоенсовета по установлению годовых праздников войсковых частей РККА в 1923 году его секретарь Э.М.Склянский сохранил авиаторам «день традиционного праздника Воздушного Флота – 2 августа».

Однако 15 апреля 1924 года Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот был переименован в Военно-воздушные силы РККА, а на ниве борьбы с царскими предрассудками заместитель Наркомвоенмора М.В.Фрунзе своим приказом и дату праздника – 2 августа – отменил, но назначил новый «день годового праздника для ВВС – 14 июля». Почему он выбрал именно 14 июля нам неизвестно. Скорее всего в честь главного праздника Французской республики – Дня взятия Бастилии. Однако обратите внимание: годовым праздником определен не для Воздушного Флота, а «для ВВС»! Куда же делся Воздушный Флот?

Давайте посмотрим.

Российский Воздушный Флот начал создаваться на фронтах Первой мировой войны, причем идея по его строительству была высказана Великим Князем Александром Михайловичем еще в 1912 году: «Воздушный Флот России должен быть сильнее воздушных флотов наших соседей. Это следует помнить каждому, кому дорога военная мощь нашей Родины». Пророческие слова! Именно он, военный моряк

и адмирал, был утвержден в должности «полевого генерал-инспектора Военно-воздушного флота» в декабре 1916-го и успешно исполнял ее до своего ухода в отставку в марте 1917 года.

К тому времени в составе Воздушного Флота отважно сражались экипажи первой в мире Эскадры Тяжелых Воздушных Кораблей на четырехмоторных «Муромцах». Крепостные и полевые авиационные отряды объединялись в боевые авиационные группы. Царская Ставка в Могилеве и столица России



Санкт-Петербург прикрывались от ударов с воздуха зенитной артиллерией и самолетами-истребителями. На авиационных заводах в Санкт-Петербурге, Москве и Одессе вовсю строились самолеты, а в Запорожье – авиационные моторы, тыл снабжал авиацию всем необходимым. В Севастопольской и Гатчинской школах из добровольцев от всех родов войск готовили военных летчиков. В авиации трудились лучшие российские умы, ее спонсировали самые богатые граждане империи. Все шло, как надо, однако история тогда отпустила Воздушному Флоту России слишком мало времени.

В феврале 1917 года к власти пришло продажное Временное правительство. Его министры сделали все от них зависящее, чтобы развалить российскую империю. Начали они с Действующей армии, Военно-морского и Воздушного флотов и сумели-таки осуществить свои преступные цели. Председатель правительства Керенский после этого благополучно сбежал к своим заокеанским хозяевам на английском миноносце, а за февральской революцией грянула октябрьская. Воздушный Флот уже в мае 1918 года был, естественно, переименован в Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот. Затем был

заключен унижительный для России Брестский мир, а за ним, как по сценарию, пришла Гражданская война. Произошло то, о чем предсказывал в свое время Иисус: «всякое царство, разделившееся само по себе, опустеет». Так и случилось.

Авиация оказалась чувствительной к такого рода потрясениям, как никакой другой род войск. Российские ученые, авиационные конструкторы и большинство боевых летчиков оказались за океаном и положили свои усилия на создание авиационной Америки, а Российский Воздушный Флот превратился в пыль. Эта трагедия происходила не без активного содействия некоторых «революционных» деятелей, которые вплоть до сталинских лагерей так и не научились отличать авиационные заводы от фабрик и цехов по выпуску губной помады. Ну как им, грешным, было дотянуться до такого великого понятия, как Воздушный Флот? Слава Богу, что их хватило на Военно-воздушные силы, а то ведь могли докатиться и до Военно-воздушных войск.

Но давайте вернемся к дате праздника для ВВС, установленной товарищем Фрунзе. В рабоче-крестьянской авиации его приказ и новую дату встретили «на ура». Для примера приведу выписку из приказа по Борисоглебской авиационной школе именно от 14.07.24 года: «Сегодня весь Красный Воздушный Флот празднует авиационный праздник (так в тексте приказа – П.Д.). Выбрасывается из Красной авиации еще одна старая традиция – традиционный Ильин День, который считается праздником авиации во всех прочих странах, где у власти стоят помещики и капиталисты, а с ними и попы всех мастей».

Увы, и в современной России к власти пришли те же помещики и капиталисты (только называются они «новыми русскими» и «олигархами»), а с ними и попы (священники) всех вероисповеданий. Так почему бы и нам, летчикам, вновь не обратиться в праздник своем к Святому Пророку Илие, как это сделали десантники? Ведь законопослушные советские летчики праздновали День ВВС 14-го июля до тех пор, пока в 1933 году Яков Иванович Алкснис в своем приказе не объявил постановление Совнаркома: «Днем ежегодного праздника Воздушного Флота СССР установлено 18 августа». Почему 18 августа?

Потому, что до Великой Отечественной войны у нас в стране были шестидневные недели. Выходными были шестое, двенадцатое, восемнадцатое, двадцать четвертое и тридцатое число каждого месяца. Теперь мы трудимся по пять дней в семидневную неделю, и на 18-е число выходной день приходится редко. Вот и заменили 18-е число на «третье воскресенье августа». Так что празднуйте себе на здоровье, когда хотите, но Указ справедлив, и он есть Закон!

В начале тридцатых годов заявление о том, что в СССР после десятилетнего забвения вновь появился Воздушный Флот, было событием политическим и важным в отношении обороны страны. Видимо,

... Законопослушные советские летчики праздновали День ВВС 14-го июля до тех пор, пока в 1933 году Яков Иванович Алкснис в своем приказе не объявил постановление Совнаркома: «Днем ежегодного праздника Воздушного Флота СССР установлено 18 августа». Почему 18 августа?





Скажу, что после победных «гастролей» в небе Южной Африки командир группы наших истребителей Александр Харчевский был назначен начальником летного центра в Липецке. Это был тот самый будущий генерал А.Н.Харчевский, который в марте 2000 года летал с Президентом России В.В.Путиным в Грозный на боевом самолете Су-27.

правильным шагом правительства стало интегрирование самолетных и моторостроительных заводов Наркомтяжпрома и Военно-воздушных сил с авиацией ОСОАВИАХИМа и Аэрофлотом в единый Воздушный Флот. На смотры наших авиационных достижений в Тушино приходили руководители партии и правительства во главе с товарищем Сталиным, а ликующими москвичами было заполнено все летное поле. Не подводили авиацию и военные летчики, показывая высший пилотаж. Этот праздник стал, воистину, всенародным, а про день ВВС от 14-го июля 1924 года попросту забыли. Возможно, что он так и растворился бы в Дне Воздушного Флота навсегда, как вдруг...

В сентябре 1995 года нас пригласили принять участие в торжествах, посвященных 75-летию ВВС Южно-Африканской республики. Мы, в свою очередь, предложили для укрепления военного сотрудничества между странами провести с их летчиками серию учебных воздушных боев. В правительстве нам дали «добро», российская делегация (кто на боевых самолетах, а кто на транспортном «Руслане») пересекла экватор и приступила к делу.

Юбилеры выступали на французских «Миражах», а наши – на МиГ-29 и Су-27 советского производства. Летчики из ЮАР имели цивилизованный налет по 250 часов в год, а наши пилоты... Эти крошечные цифры стыдно вспоминать. В отношении армии у нас тогда применялся такой болевой экономический прием, как «удушение недофинансированием». Денег военным давали так мало, что их не хватало даже на выплату денежного содержания. Так что не до керосина было. А о том, чтобы от бурного потока экспортной нефти отвести хотя бы ручеек для ВВС, не могли и думать. «На нас никто не собирается нападать», и этим все было сказано!

Тем не менее, воздушные бои мы провели. Они закончились с двухзначным сухим счетом в пользу русских асов. На нашей стороне был опыт старших поколений, липецкая школа воздушного боя, высокая морально-психологическая подготовка российских летчиков и лучшие в мире самолеты.

Сразу после нашего визита на один из «Миражей» установили климовский двигатель РД-33 с самолета МиГ-29, и это российско-французское изделие стало носиться по небу, как зверь. Не зря в народе говорят, что на самолете летает только двигатель, а все остальное ему лишь мешает.

В ЮАР новую машину тут же прозвали «Чита» (по нашему – ягуар), но дальше этого эксперимента дело не пошло. Разве нам «партнеры» из НАТО такое позволят?

Скажу, что после победных «гастролей» в небе Южной Африки командир группы наших истребителей Александр Харчевский был назначен начальни-

ком летного центра в Липецке. Это был тот самый будущий генерал А.Н.Харчевский, который в марте 2000 года летал с Президентом России В.В.Путиным в Грозный на боевом самолете Су-27.

Вот так у нас обстояли тогда дела в небе. А на земле команда ВВА им. Ю.А.Гагарина, несмотря на тропическую жару, победила сборную их ВВС по регби. Хозяева были в шоке – в том году сборная ЮАР стала в этом виде спорта чемпионом мира, и вдруг какие-то летчики из заснеженной России наносят поражение признанному регбийным авторитетам!

У них мужчина вообще ценится по трем способностям: добыть зверя, приготовить мясо и играть в регби. Я принялся утешать моего коллегу, Главкома ВВС ЮАР генерала Крила:

– Джеймс, не надо расстраиваться. Ведь вы проиграли не дворовой команде, а десятикратному чемпиону Союза и пятикратному обладателю Кубка СССР. Кто силен в небе, тот силен везде.

– Питер, не надо соболезнаваний. Мы сыграли так, чтобы не обидеть Вас, наших гостей – пошутил он, пригубил холодного «клинского» пивка и продолжил:

– Кстати, о юбилеях – вот мы празднуем 75, а можно ли узнать, сколько лет вашим ВВС?

– Нашим? (Вот это вопросик – прямо под «дых»!) – Как вам сказать, – «поплыл» я в поисках ответа. – Много. Знаете, когда первые пилоты отважно стрекотали в небе Франции на этажерках Анри Фармана, русские уже покоряли воздушный океан на четырехмоторных кораблях Игоря Сикорского и летали на них из Санкт-Петербурга в Киев и обратно. Так что мы в авиационном отношении постарше вас, но почтенного возраста своего не стыдимся.

Больше ко мне вопросов не поступало, но на том разговор не закончился. На обратном пути в самолете я пригласил начальника оперативного управления ВВС генерала А.Н.Ионова:

– Александр Николаевич! А как вы смотрите на то, что у всех видов Вооруженных сил России дни рождения есть, а у наших родных ВВС – нет? Мы что – хуже других?

– Товарищ Главкомандующий, задачу понял. Как прилетим, поправим это дело.

Дома в архивах нашли, что 12.08.1912 г. на борту царской яхты «Штандарт» в бухте Новый Свет Государь Император на распоряжении казначейству начать финансирование авиационных отрядов собственноручно начертал: «Быть посему! Николай». Естественно, поднял за это дело хрустальный фужер с крымским брютотом. Генштабисты оперативно, в тот же день, отдали соответствующий приказ по военному ведомству. В нем решать авиационные про-

блемы поручалось новой, специально созданной в структуре Генерального штаба, воздухоплавательной (тогда считавшейся и авиационной – П.Д.) части.

Доложили об этих документах Б.Н.Ельцину, и Президент России 29.08.1997г. подписал указ № 949, в котором эта знаменательная дата – 12 августа 1912 г. – была установлена днем рождения российских ВВС. Отмечать этот праздник там же, в указе, было велено в День Воздушного Флота, в третье воскресенье августа.

Вот так, год за годом, наши Военно-воздушные силы незаметно и продвигаются к своему столетию.

Скажу заодно, что не всем авиаторам пришлось по душе именно эта дата. Одни считали, что справедливо было бы начать отсчет с самолета Можайского, другие – с момента открытия в Севастополе первой военной авиационной школы. Третьи горой стояли только за День Воздушного Флота – 18 августа – и никаких дней ВВС! Дружелюбная полемика на эту тему продолжается до сих пор, и я полагаю целесообразным поделиться с уважаемыми оппонентами своими взглядами на эту тему.

Самолет Можайского, при всем уважении к научному подвигу моряка-изобретателя, летать не мог из-за слабой мощности и большого веса паровых двигателей. Посему тот день, когда предпринималась эта самоотверженная попытка взлететь, днем ВВС быть не может.

Первая военная авиационная школа летчиков была действительно открыта на Куликовом поле под Севастополем в ноябре 1910г, но вскоре была передислоцирована севернее реки Кача и по этой причине больше известна, как Качинская. А ведь могла остаться и Куликовской, и тем более – Севастопольской! Это имя звучит более, чем гордо. Может тогда у военных чиновников и рука не поднялась бы эту школу, как Севастопольскую, расформировать! Ее открытие в начале XIX века, да еще не на Государевы ассигнации, а на добровольные пожертвования русского народа – большое событие. Но военная школа – это еще далеко не Военно-воздушные силы.

А вот когда есть понимание идеи в народе, поддержка патриотической прессы и проект закона, принятый Государственной думой, утверждение Царя и приказ Военного ведомства, тогда можно считать, что **государственное**, а не общественное начало строительству Воздушного Флота положено!

По этой объективной причине мы получили на упомянутом выше Указе визу Главного государственного правового управления и подпись Президента Российской Федерации.



В связи с изложенным позвольте от всей души поздравить наш героический личный состав с праздником, пожелать ему вместе с родными и близкими крепкого здоровья и благополучия.

А нашим славным Военно-воздушным силам России – успешного полета к своему первому столетию.

С уважением,
Главкомандующий ВВС (1991 – 1998 гг.) ДЕЙНЕКИН П.С.



БОЕВЫЕ БУДНИ ВВС



Нынешнее лето выдалось жарким для российских Военно-воздушных сил. Но, безусловно, наибольший резонанс в этот юбилейный для ВВС год вызвала учебно-боевая работа «дальников» – экипажей 37-й воздушной армии Верховного главного командования (стратегического назначения) (ВА ВГК СН).

В июле экипажи стратегических бомбардировщиков Ту-160 и Ту-95МС Дальней авиации успешно решили все поставленные перед ними задачи, выполняя полеты над нейтральными водами в акваториях Северного Ледовитого и Атлантического океанов. Это были более чем десятичасовые маршрутные полеты над нейтральными водами.

В частности, два Ту-95МС, взлетев ночью с одного из северных аэродромов, выполнили 13-часовой полет в район Норвежского моря и вернулись на базовый аэродром в Энгельсе. Командир отряда стратегических ракетноносцев майор Александр Нагорнов сообщил, что полет двух Ту-95МС «Калуга» и «Великий Новгород» в район Норвежского моря проходил штатно, отклонений от курса не было. «Мы выполнили два плановых полета с посадкой на полярном аэродроме с заходом в нейтральные воды. Полет оцениваю на «хорошо». Техника срабо-

тала штатно. Маршрут был оговорен заранее. От линии заданного пути мы никуда не выходили. Это штатные и плановые полеты в нейтральных водах для отработки встречной дозаправки», – сообщил он о целях полетов.

Отвечая на вопрос о том, какие самолеты приближались к ним во время полета над Арктикой, Нагорнов сказал: «Подходили норвежские и английские перехватчики». «Истребители проводили нас от точки до точки», – добавил офицер. Он также сообщил, что полеты Дальней авиации в районы северных широт в последнее время проходили с интенсивностью два раза в неделю.

Вопросы о зарубежном «эскорте» были не случайными. В тот день истребители ВВС Великобритании и Норвегии четыре раза поднимались в воздух навстречу российским стратегическим бомбардировщикам, выполнявшим полеты над нейтральными водами.

Тут надо добавить, что рано утром в этот же день два «стратега» Ту-160 взлетели с аэродрома в Энгельсе и, выполнив 11-часовой полет в район Гренландского моря, благополучно вернулись назад. По большому счету, полет этой группы «дальников» с дозаправкой в воздухе от двух танкеров Ил-78, стартовавших в этот же день утром, проходил над нейтральными водами у берегов Англии, Норвегии, Дании, Исландии.

Так вот, экипажи стратегических бомбардировщиков Ту-160, выполнявшие плановые учебные полеты над нейтральными водами в акватории Северного Ледовитого и Атлантического океанов, доложили, что наблюдали приближение к ним истребителей «Торнадо» и F-16 ВВС

Англии и Норвегии. Британские и норвежские истребители подходили к российским «стратегам», но действия иностранных истребителей не мешали выполнению учебных задач, и «дальники» продолжили полет.

Как впоследствии отмечали представители командования ВВС, в целом такие полеты – «будни Дальней авиации». И то: лишь на начальном этапе летнего периода обучения базирующаяся в Энгельсе дивизия провела несколько полетов над Арктикой, а сейчас «идет дальнейшая плановая подготовка летных экипажей к работе в северных широтах над безориентирной местностью». Причем, как подчеркивает военное командование, все эти мероприятия были спланированы в начале года, и каждый раз перед такого рода полетами своевременно подаются заявки на использование воздушного транспорта по международным трассам. Разумеется, российские ВВС при каждом подобном полете строго соблюдают международные договоренности по использованию воздушного пространства.

В этот день учебные полеты самолетов Ту-160, Ту-95МС, Ту-22М3 и Ил-78 Дальней авиации проходили также на аэродромах «Энгельс» (Саратовская область) и других. В частности, два Ту-160 выполнили полет с Энгельса к Северному полюсу и озеру Байкал. Самолеты Ту-95МС с авиабазы «Украинка» провели полеты в Дальневосточном регионе.

Командование ВВС РФ официально уведомило в этот день, что в российских Военно-воздушных силах ежедневно летают десятки частей. Причем, отмечалось, в полетах принимает уча-



ствие весь летный состав – от лейтенанта до генерала. Так, в Рязани на самолете Ту-22МЗ летал начальник главного штаба ВВС генерал-лейтенант Игорь Хворов, чуть ранее в Липецке выполнил полеты на модернизированных самолетах Су-25СМ и Су-27СМ Главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин.

По словам Александра Зелина, российская Дальняя авиация «становится на ноги» после периода трудностей, связанных с недостатком топлива. «Дальняя авиация будет продолжать осваивать передовые аэродромы базирования, необходимые для обеспечения ее действий», – сказал Главнокомандующий.

Он назвал надуманными рассуждения о том, что полеты российских бомбардировщиков каким-то образом связаны с дипломатическим скандалом по поводу высылки четырех российских дипломатов, и что данные полеты «являются демонстрацией Россией мускулов». «Мы планируем полеты бомбардировщиков по программе боевой подготовки, как минимум, за полгода. Мы решаем свои внутренние задачи по подготовке летных экипажей и не вмешиваемся ни в какую политику», – заявил Главком ВВС.

Так что разговоры о том, что Россия чуть что, начинает бряцать оружием, как говорится, в пользу бедных. У российских ВВС появилась возможность летать чуть побольше – они и летают. И, даст Бог, не будут сбавлять темпа. В летнем периоде обучения Дальняя авиация уже провела несколько учений, в том числе с пусками крылатых ракет и бомбометанием. Экипажи стратегических Ту-160 и Ту-95МС выполнили полеты к Северному полюсу и по другим удаленным маршрутам в нейтральных водах. Параллельно полетам в северную Атлантику, примерно в это же время два самолета Ту-95МС летали в районе Японского моря, два таких же «стратега» – в районе Черного моря, еще два – вдоль Аляски, и еще одна пара «Медведей», как классифицируют Ту-95МС в НАТО, – вдоль Канады.

А несколькими днями ранее экипажи бомбардировщиков Ту-22МЗ Дальней авиации ВВС РФ осуществили практические пуски крылатых ракет класса «воздух-земля» в акватории Баренцева моря. Все намеченные цели были успешно поражены молодыми летчиками, которые впервые выполняли практические пуски ракет. Они осуществлялись в рамках командно-штабных учений (КШУ) Северного флота, во время которых экипажи Дальней авиации выполнили в общей сложности более 20 самолетовылетов на Ту-22МЗ.

Помимо «дальников» к маневрам привлекались также самолеты Су-27, МиГ-29, Су-24, вертолеты Ми-24. Они выполнили задачи по ведению разведки, прикрытию и нанесению ударов по наземным, воздушным и надводным целям.

А на другом конце России в это же самое время авиаторы Дальневосточной армии ВВС и ПВО отрабатывали другую задачу.

В ходе учений «Крыло-2007», которые прошли на территории Дальневосточного военного округа под руководством начальника Тыла Вооруженных Сил – заместителя министра обороны РФ генерала армии Владимира Исакова,

самолет Як-52, а также вертолеты Ми-8, Ми-24 и Ми-26 совершили посадку на автостраду. В месте посадки авиатехнические подразделения обеспечили обслуживание и заправку летательных аппаратов. После этого был осуществлен их взлет. Кроме того, летчики на двух тяжелых истребителях Су-27СМ отработали имитацию посадки на автостраду. С интервалом в 50 секунд они прошли над автострადой Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре со скоростью, близкой к посадочной, на высоте менее 100 метров, после чего шли с набором высоты.

В ходе завершающего этапа учений отрабатывались вопросы организации аэродромно-технического обеспечения полетов, тылового и технического обеспечения авиационных и зенитных ракетных войск – всего более 30 различных учебных эпизодов, направленных на усовершенствование работы тыла ВВС. В частности, на 90-м километре участка дороги Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре в полевых условиях были развернуты медицинский пункт, продовольственные и вещевые склады, столовая, склад горюче-смазочных материалов. Много внимания уделили вопросу организации тылового обеспечения зенитного ракетного дивизиона, на вооружении которого стоят системы ПВО дальнего действия С-300, и подразделений радиотехнических войск.

Днем раньше на этих маневрах специалисты тыла Военно-воздушных сил в ходе занятий на нескольких аэродромах успешно отработали вопросы обеспечения полетов и их безопасности, прикрытия и наземной обороны аэродромов, а также вывод самолетов Су-24 из-под удара на аэродромы рассредоточения.

Особое внимание было уделено заправке ГСМ самолетов Су-24, Су-27 на земле, а в воздухе самолета Ту-95МС. Экипажи военной транспортной авиации провели загрузку различных грузов на самолеты Ил-76 и Ан-12.

Всего же на учениях «Крыло-2007» было задействовано более 100 самолетов и вертолетов. И здесь не обошлось без «дальников».

Заместитель командующего 37-й ВА ВГК (СН) генерал-майор Анатолий Жихарев сообщил журналистам, что в настоящее время выданы тактико-технические задания на разработку нового авиационного комплекса стратегического назначения для Дальней авиации, которому не будет аналогов в мире.

«Этот ракетоносец будет способен взлетать с любых аэродромов, в том числе грунтовых, нести ядерное и обычное высокоточное оружие (ракеты и бомбы), преодолевать любые системы ПРО. Он будет действовать на любых сухопутных и морских театрах военных действий, в любых погодных и климатических условиях», – подчеркнул он, отметив, что самолет будет выполнен с использованием технологии «стелс».

Все прошедшие накануне авиационного праздника мероприятия и заявления командного состава ВВС говорят о том, что в России есть современные Военно-воздушные силы и их мощь будет возрастать.

Сергей НАДЕЖДИН

НАГРАДЫ ЗА МУЖЕСТВО И МАСТЕРСТВО

Главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин представил к награждению орденами Мужества заместителя командира полка подполковника Алексея Окутина – летчика 1 класса и командира звена капитана Альберта Хаджиярова – летчика 2 класса.

5 июня на аэродроме Домна в Читинской области проходили плановые полеты, в которых участвовали подполковник Алексей Окутин и капитан Альберт Хаджияров. На самолете МиГ-29УБ они выполняли контрольный полет на сложный пилотаж на малых высотах.

На 24-й минуте полета произошел пожар правого двигателя. Летчики после доклада руководителю полетов прекратили выполнение задания, применили систему пожаротушения правого двигателя, выполнили заход на посадку и совершили посадку сходу. При заходе на посадку произошел пожар левого двигателя.

После посадки самолета на взлетно-посадочную полосу экипаж выключил левый двигатель и применил торможение с помощью тормозного парашюта. Парашют из-за оплавления его контейнера не вышел. Экипаж применил основное торможение посредством шасси. После полной остановки летчики обесточили и покинули самолет, затем вместе с прибывшей пожарной командой в считанные секунды ликвидировали пожар.

По факту авиационного инцидента была назначена комиссия МО РФ и ВВС, которая установила, что экипаж самолета МиГ-29УБ действовал грамотно, проявив при заходе на посадку высокий профессионализм.

Благодаря мужеству подполковника А.Окутина и капитана А.Хаджиярова и высокому мастерству группы руководства полетами была спасена авиационная техника и недопущено развитие критической ситуации, которая могла принести ущерб и гибель людей.

Подполковник Алексей Окутин недавно приказом МО РФ назначен начальником авиации Читинского соединения ВВС с присвоением воинского звания полковник.

Полковник Александр ДРОБЫШЕВСКИЙ,
начальник службы – помощник
Главнокомандующего ВВС
по информационному обеспечению



В НЕБЕ — «РУССКИЕ ВИТЯЗИ» И «СТРИЖИ»



На проходящем в этом году авиасалоне МАКС-2007 в подмосковном городе Жуковском снова блеснут своим летным мастерством пилотажные группы ВВС России «Русские витязи» и «Стрижи», входящие в состав гвардейского Проскуровского Краснознаменного орденов Кутузова и Александра Невского 237-го Центра показа авиационной техники имени маршала авиации И.Н.Кожедуба.



Показательный полет на МАКС-2005

Авиационные пилотажные группы, выполняющие групповой высший пилотаж на истребителях Су-27 и МиГ-29, были созданы в 1991 году из высококлассных летчиков-пилотажников авиабазы Кубинка. Самолеты каждой из АПГ получили специальную раскраску, которая в начале этого десятилетия была заменена на новый более эффектный вариант.

Немного истории. Аэродром Кубинка, расположенный в 60 километрах к западу от Москвы, хорошо известен не только в России, но и за рубежом. За ним уже давно закрепилась репутация авиационного гарнизона ВВС, в котором руководителям страны и зарубежным делегациям демонстрировались новейшие образцы боевой авиационной техники. Летчики Кубинки первыми в СССР осваивали одиночный и групповой пилотаж на реактивных истребителях. Еще 1 мая 1946 года асы Кубинки впервые прошли над Москвой в строю парадного расчета.

Сегодня Кубинка известна всему миру как школа номер один пилотажного мастерства, место дислокации АПГ «Русские витязи» и «Стрижи». Между тем Кубинка – это еще и одна из крупнейших баз российских ВВС в московском регионе, имеющая более чем 70-летнюю историю.

С 1935 года здесь базировался 82-й отдельный авиаотряд, а с 1938 года – 11-й и 24-й авиаполки. Летчики этих авиачастей проводили войсковые испытания новых советских истребителей Як-1 и ЛаГГ-3, а в годы войны защищали небо столицы. После войны в Кубинке дислоцировалась 324-я Свирская Краснознаменная истребительная авиадивизия. В ноябре 1950 года она в полном составе была переброшена в Корею, а ее место заняла 9-я истребительная авиадивизия. С 1952 года в Кубинке базируется 234-й иап – предшественник нынешнего 237-го Центра показа авиационной техники.

В 1983 году 237-й смешанный авиаполк получил истребители МиГ-29, а в мае 1989 года на вооружение 1-й авиационной эскадрильи Центра поступили истребители Су-27. Летчики успешно освоили оба типа самолетов. Но оказалось, что удерживать Су-27 в плотном строю при маневрировании группы намного сложнее, чем например, МиГ-29. Причин тому было несколько: большие размеры, вес, а значит и инертность самолета, особенности работы электродистанционной системы управления самолетом и, как ни странно, его великолепная аэродинамика. Так что сложностей было много.

Но как велико было желание пилотов делать и на Су-27 то, что до этого выполняли в Кубинке на МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23 и новых МиГ-29! И все было пре-



Легендарная «девятка» над Москвой в день празднования 60-летия Победы

одолено. Начались регулярные визиты пилотажных групп за рубеж с целью демонстрации возможностей российской авиатехники. Зрители стран разных континентов восхищались мастерством российских летчиков, наблюдая в небе каскад головокружительных фигур!

Истребители Су-27 и МиГ-29, на которых летают пилоты Центра показа, являются серийными самолетами и ничем не отличаются от таких же самолетов, находящихся в авиационных полках. Поэтому истребители и летчики способны при необходимости выполнять боевые задачи. А мастерское выполнение летчиками сложного пилотажа на боевых самолетах демонстрирует всему миру высочайший уровень российской авиационной техники.

Известно, что самолеты, на которых летают пилоты зарубежных АПГ или принадлежат к классу учебно-тренировочных самолетов, или являются специально подготовленными, облегченными истребителями и штурмовиками. А это – уже существенная разница. Например, уникальность «Русских витязей» заключается в том, что это единственная в мире пилотажная группа, выполняющая групповой высший пилотаж на самолетах класса тяжелых истребителей. Суммарная масса группы из шести самолетов Су-27 составляет около 150 тонн, а в отдельные моменты выполнения программы пилотажа, расстояние между машинами составляет считанные метры...

Постоянно идет поиск новых элементов программ выступления. Несколько лет назад была освоена программа пилотажа в составе смешанной группы самолетов – пяти Су-27 и четырех МиГ-29, что явилось необыкновенно сложной задачей, поскольку эти самолеты значительно различаются по размерам и весу. Но зрелищность полетов этой легендарной «девятки» уникальна, никто в мире не делает ничего подобного. Неспроста пилотам Центра было оказано высокое доверие – в день празднования 60-летия Победы пройти над Красной площадью в плотном смешанном строю.

Состав АПГ постоянно обновляется. К сожалению, был короткий период, когда группы были способны выступать только сокращенным составом. Были проблемы и с наличием исправных самолетов. Нельзя забывать, что машины постоянно эксплуатируются на предельных режимах в ходе многочисленных тренировок в небе.

А какие перегрузки испытывают летчики, точно известно только им самим. Сейчас положение с наличием пилотажников и самолетов в группах стабильное. Подготовка к зарубежным визитам и выступлениям в России, которые уже прошли в этом году, позволила поддержать на требуемом уровне готовность «Русских витязей» и «Стрижей» к выступлению на главном авиационном празднике этого года – МАКС – 2007.



Воздушная акробатика в исполнении «Русских витязей»



С замиранием сердца наблюдают зрители за полетами российских асов



СОСТАВ ПИЛОТАЖНЫХ ГРУПП

«РУССКИЕ ВИТЯЗИ»

**Ведущий группы –**

полковник ТКАЧЕНКО Игорь Валентинович, начальник 237-го ЦПАТ, заслуженный военный летчик России, военный летчик-снайпер.

Хвостовой ведомый –

полковник ШПАК Игорь Викторович, командир авиационной группы высшего пилотажа.

Правый внутренний ведомый –

полковник РЯПОЛОВ Олег Борисович, начальник службы безопасности полетов 237-го ЦПАТ, военный летчик-снайпер.

Левый внутренний ведомый –

подполковник ЕРОФЕЕВ Олег Иванович, командир звена, военный летчик 1 класса.

Правый внешний ведомый –

подполковник АЛЕКСЕЕВ Андрей Анатольевич, командир звена, военный летчик 1 класса.

Левый внешний ведомый –

подполковник МЕЛЬНИК Виталий Викторович, командир звена, военный летчик 1 класса.



«СТРИЖИ»



Ведущий группы, одиночный высший пилотаж – полковник ДЯТЕЛ Николай Михайлович, заместитель начальника 237-го ЦПАТ.

Левый ведомый –

полковник АВРАМЕНКО Геннадий Анатольевич, начальник отдела организации визитов и показов 237-го ЦПАТ.

Хвостовой ведомый –

полковник СЕЛЮТИН Виктор Маркович, командир авиационной группы.

Правый ведомый –

подполковник СОКОЛОВ Игорь Евгеньевич, командир звена.

Одиночный пилотаж –

подполковник КОПОСОВ Дмитрий Александрович, заместитель командира группы по воспитательной работе.

Крайний левый ведомый –

подполковник МОРОЗОВ Валерий Анатольевич, заместитель командира группы.

Крайний правый ведомый –

подполковник ОСЯЙКИН Сергей Иванович, командир звена.



Виктор ДРУШЛЯКОВ

В материале использованы фото автора, а также Сергея Байнетова, Сергея Войнова и из архива пилотажных групп



ЛЕТЧИК, ДЕПУТАТ, МИНИСТР



30 мая Центр Национальной Славы «Служение Отечеству: события и имена», Авиационный научно-технический центр «АЛСИБ» при поддержке Министерства иностранных дел РФ, Правительства Москвы и ВВС России провели в Москве в Музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе торжественный вечер, посвященный 65-летию перелета в Англию и США советской делегации, уполномоченной для ведения переговоров по открытию второго фронта. Торжественный вечер проводился в рамках первого этапа реализации благотворительной программы по увековечению памяти легендарного летчика и полярного исследователя, Героя Советского Союза полковника Энделя Карловича ПУСЭПА.



В биографии этого человека есть немало славных страниц. Э.К.Пусэп считался летчиком высшего класса. Он выполнил первый «слепой» (по приборам) полет из Ейска в Москву, прокладывал сложные воздушные трассы над Арктикой, участвовал в летной поисковой операции по спасению экипажа самолета С.А.Леваневского, без вести пропавшего в Арктике в 1937 году при перелете в США.

С первых дней Великой Отечественной войны капитан Пусэп служил в бомбардировочной авиации дальнего действия. Эндель Карлович участвовал в нанесении первых бомбовых ударов по Берлину в августе 1941 года, в боевых вылетах на бомбардировку важных объектов в глубоком тылу врага – Данцига, Тильзита, Кенигсберга, защищал Ленинград, бомбил немцев под Сталинградом, Курском, Орлом, Белгородом.

Участие Пусэпа в качестве командира экипажа бомбардировщика ТБ-7 (Пе-8) по доставке правительственной делегации во главе с наркомом иностранных дел В.М.Молотова в Лондон и Вашингтон для ведения переговоров по открытию второго фронта – особая страница в биографии летчика.

Полет, начавшийся 19 мая, был очень тяжелым и по метеоусловиям, и по боевой обстановке. Советский бомбардировщик атаковали вражеские истребители, а уже на пути в Москву 13 июня в районе Рыбинска он был обстрелян и поврежден нашим «ястребком». Но мастерство советских асов и удача помогли выполнить уникальное по своей сложности задание.

Идея такого перелета, как считают, возникла у И.В.Сталина в конце 1941 года после Московской битвы. Верховный главнокомандующий считал, что успехи Красной Армии кратковременны, и он должен полететь к премьер-министру Англии Черчиллю в Лондон, а затем к президенту США Рузвельту в Вашинг-

тон, чтобы добиться от союзников открытия второго фронта в 1942 году. Или, по крайней мере, получить от них принципиальные договоренности на этот счет.

Разработать трассу полета Сталин поручил генералу А.Е.Голованову, которого в марте 1942 года назначил командующим АДД – авиации дальнего действия. «Сталин был великий конспиратор, – рассказывал Голованов. – Дело это велось в строжайшем секрете. Даже когда в кабинет входил мой заместитель, я прятал карту с маршрутом в стол, потому что Сталин сказал мне: «Об этом знают трое: вы, Молотов и я».

Сталин хотел лететь сам, но в 1942 году положение на фронтах осложнилось, и ему нельзя было покидать капитанский мостик. Сталин сказал: «Полетит Вячеслав Михайлович». «Прежде чем начать этот перелет, – вспоминал Голованов, – я отправил в Лондон мой лучший экипаж во главе с майором Сергеем Асямовым. Вторым пилотом был Пусэп, а штурманами – Романов и Штепенко. Но Асямов в Лондоне погиб...».

Произошло это так. Англичане были потрясены перелетом советских летчиков из Москвы через оккупированную Европу в Англию. Их специалистам очень хотелось посмотреть на русский ТБ-7 (Пе-8), и они засобирались лететь из Лондона в Данди, где приземлился советский бомбардировщик. Мест на транспортнике «Фламинго», в котором должны были лететь англичане и представители советской военной миссии в Лондоне, было мало. Поэтому мог полететь только один член экипажа Асямова. Тогда Асямов предложил на спичках тянуть жребий: кому из четверых основных членов экипажа лететь с англичанами. Достал четыре спички, у одной отломал головку. Эта спичка ему и досталась... А «Фламинго» загорелся в полете и взорвался, унеся жизнь лучшего летчика советской авиации дальнего действия...



Пе-8 на американском аэродроме



Нарком иностранных дел В.М. Молотов и члены экипажа, доставившие его в США. Слева – Э.К.Пусэп, справа – С.М.Романов

«Ну и союзнички у нас!», – сказал тогда по этому поводу Сталин Голованову, считая поначалу, что катастрофа была подстроена.

Англичане же полагали, что после гибели Асямова полет Молотова в Англию и США не состоится. Но второй пилот Асямова Пусэп тоже был командиром корабля и осуществил обратный полет из Лондона в Москву, а затем, после утверждения Сталиным его кандидатуры, блестяще справился с тяжелейшим перелетом по маршруту Москва (Раменское) – Тилинг – Прествик – Рейкьявик – Гес-бей – Вашингтон и обратно через Лондон в Москву.

Успешно перелететь из Рейкьявика на континентальную Америку Пусэпу помог американский полковник Арнольд Колонель, который много летал на трансатлантических линиях. В летной столовой он пригласил Пусэпа на кружку пива и отметил на его летной карте аэродром Гус-бэй – секретную американскую базу: «Я знаю, кого вы везете, – сказал он. – Не летите на Ньюфаундленд, куда вам предлагают англичане, там всегда туман, и вы разобьетесь. А в Гус-бэе свой микроклимат, вы нормально сядете».

«Я, конечно, – рассказывал Пусэп, – летел по трассе, утвержденной командованием, на Ньюфаундленд, но летел осторожно и убедился, что американец прав. Отвернул от туманов и сел в солнечном Гус-бэе, что было полной неожиданностью для союзников».

Молотов же вспоминал, что англичане очень не хотели, чтобы он летел к Рузвельту. Премьер-министр Англии Черчилль коммюнике об открытии второго фронта не подписал и надеялся, что, либо русские не долетят до Вашингтона, либо президент США тоже не подпишет коммюнике. Но русские долетели, а Рузвельт подписал все документы, в том числе трехстороннее коммюнике об открытии второго фронта в 1942 году, и даже принял в Белом доме экипаж советского бомбардировщика.

С подписанными Рузвельтом документами, Молотов снова прилетел к Черчиллю. После этого премьер-министр Англии стал сговорчивее, подписал трехстороннее коммюнике, но увязал его с отдельным приложением, в котором подверг документ многочисленным оговоркам. Но и даже эти оговорки Черчилля не могли помешать главному –

союзники были согласны открыть второй фронт в 1942 году. Таким образом, миссия Молотова завершилась полной победой советской дипломатии. Ну а то, что союзники реально открыли второй фронт в Европе только в 1944 году – это иллюстрация того, как на Западе выполняют принятые обязательства...

20 июня вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР, в соответствии с которым командир экипажа 746-го авиационного полка дальнего действия ТБ-7 (Пе-8) майор Э.К.Пусэп, штурманы А.П.Штепенко, С.М.Романов, а также Асямов (посмертно) были удостоены звания Героя Советского Союза. Вторым летчиком В.М.Обухов и бортинженеры С.Н.Дмитриев и А.Я.Золотарев были награждены орденами Ленина. Высокие награды получили и остальные члены экипажа.

С октября 1942 по 1946 годы Пусэп командовал 890 апдд. В 1946 году полковник Пусэп по просьбе правительства Эстонской ССР был уволен в запас и стал заместителем председателя Президиума Верховного Совета Эстонской ССР. Затем – министром социального обеспечения ЭССР, председателем республиканского комитета защиты мира. Пусэп – депутат Верховного Совета СССР 4-го созыва. Э.К.Пусэп был награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Суворова III степени, Александра Невского, Отечественной войны I степени (дважды), Трудового Красного Знамени (трижды), Дружбы народов, Красной Звезды (дважды), Знак Почета, многочисленными медалями.

После распада СССР Энделя Карловича «новые эстонцы» выселили из занимаемого им жилья. На Западе объявился наследник хозяина дома, в котором проживал некогда уважаемый ветеран. С большим трудом, благодаря поддержке многочисленных знакомых Пусэпу удалось найти жилье, пригодное для проживания. А после смерти Пусэпа в 1996 году и захоронении его на кладбище Метсакальмисту в Таллинне, над могилой героя и известного в стране государственного деятеля надругались вандалы...

В рамках торжественного вечера, посвященного 65-летию «дипломатического перелета», прошел «круглый стол», на котором выступили Георгий Куманев, Олег Ржешевский, Виталий Прянишников, Елена

Сологуб, Николай Антошкин, Сергей Лаптев, Семен Школьников, Сергей Мелихов, Марина Попович и другие. В Центральном музее истории Великой Отечественной войны состоялось также заседание Попечительского Совета проекта Центра Национальной Славы «Служение Отечеству: события и имена», которое возглавил его председатель, президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин. В торжественном вечере приняла участие эстонская делегация, которая была представлена родственниками Энделя Пусэпа, представителями общественной организации «Русский дом» и другом летчика, фронтовым кинооператором Семеном Школьниковым, создавшим документальный фильм о летчике. Этот фильм будет положен в основу нового документального произведения об Энде Пусэпе.

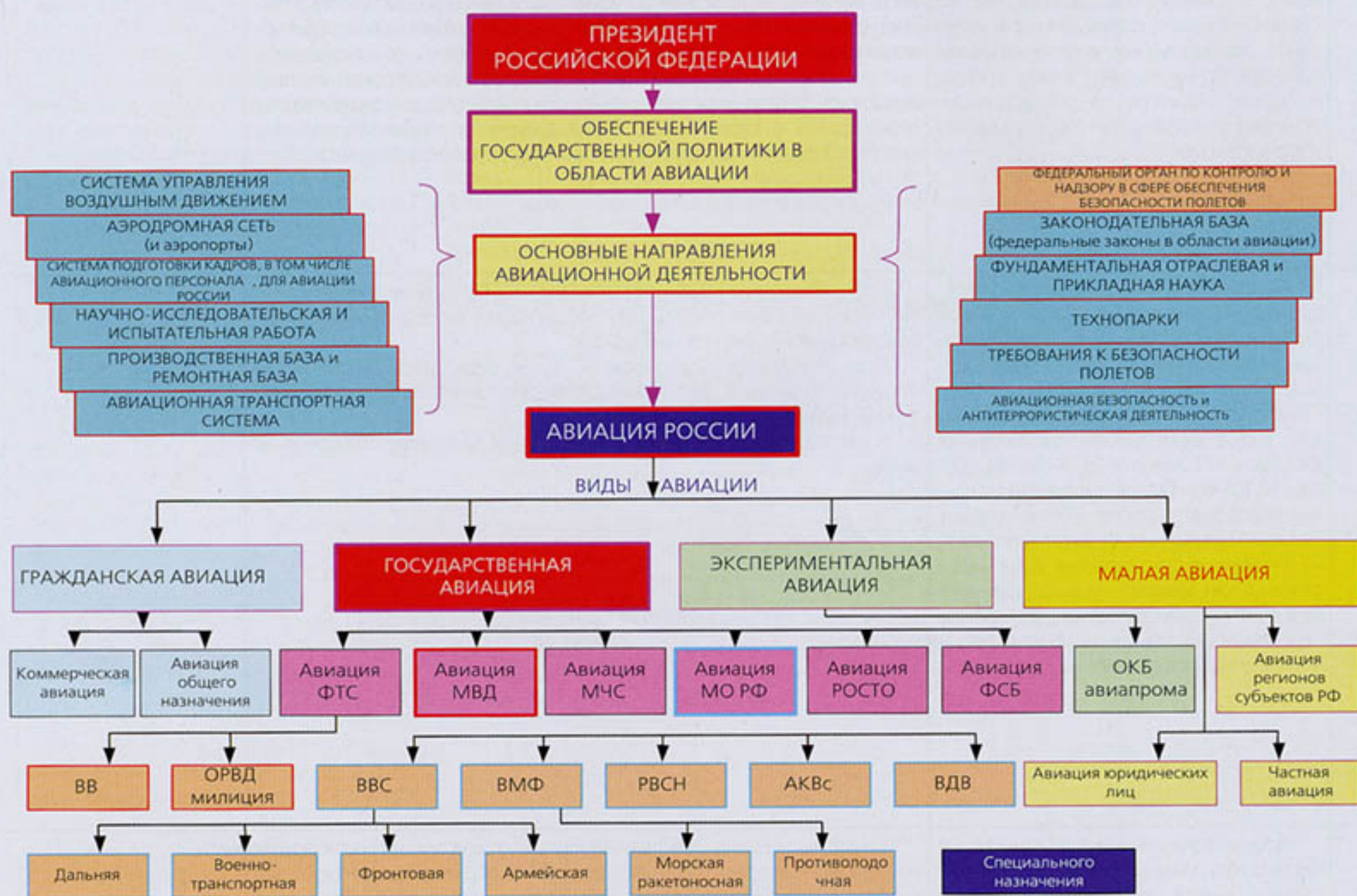
Как сообщил Якунин, в планы благотворительной программы по увековечению памяти Энделя Пусэпа входит благоустройство места захоронения летчика на кладбище Метсакальмисту в Таллинне. «Мы собираемся в ноябре восстановить памятник и облагородить его могилу, разрушенную вандалами», – сообщил журналистам Якунин.

По его словам, восстановление памятника эстонскому летчику станет частью проекта по увековечению памяти Героя Великой Отечественной войны и полярного исследователя. Якунин сообщил, что на заседании попечительского совета было принято решение об издании материалов о Пусэпе на эстонском и английском языках. Планируется также переиздание книги «Тревожное небо» Энделя Пусэпа, которая была издана на русском, эстонском и английском языках, также будет отчеканена памятная медаль. Кроме того, канал РТР покажет документальный фильм об Энде Пусэпе.



В. Якунин

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ОБЩАЯ СТРУКТУРНАЯ СХЕМА АВИАЦИИ РОССИИ



ПРЕДЛАГАЕМАЯ СТРУКТУРА МАЛОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

