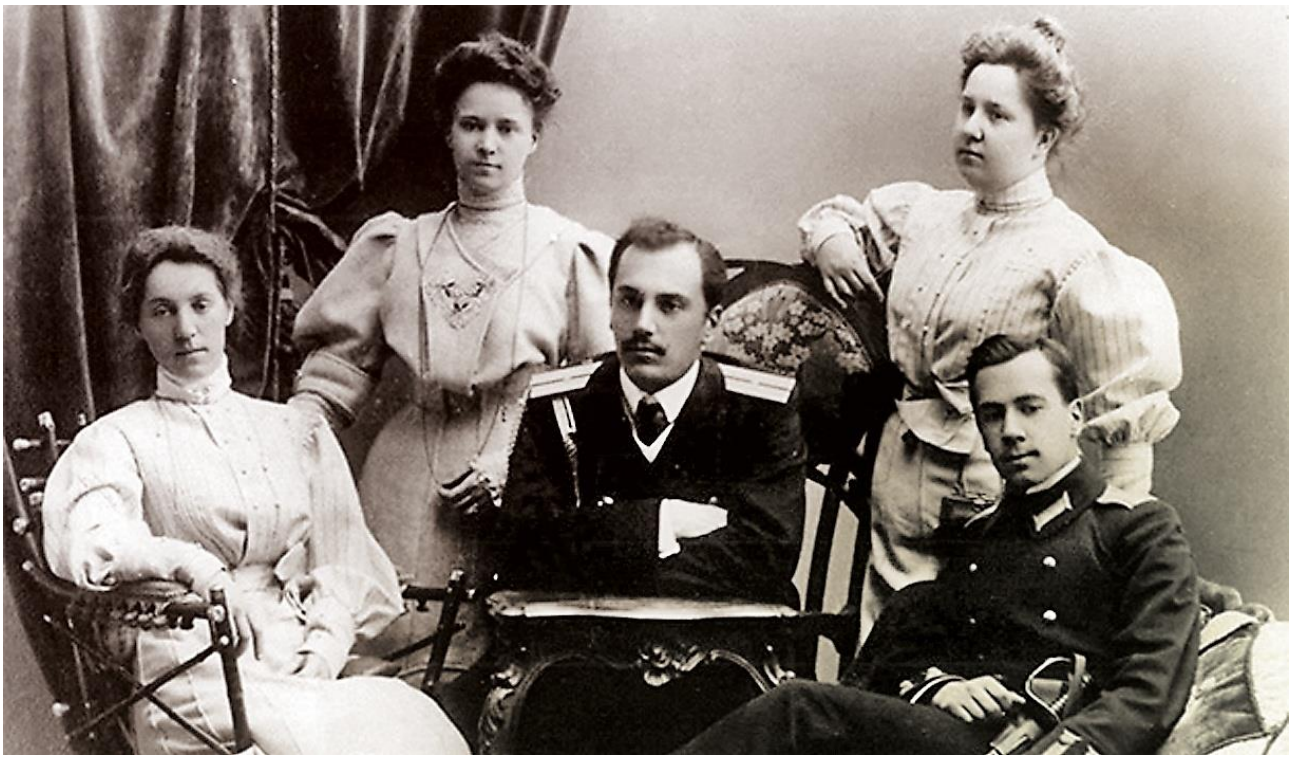


ПЕТЕРБУРГ – КОЛЫБЕЛЬ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ

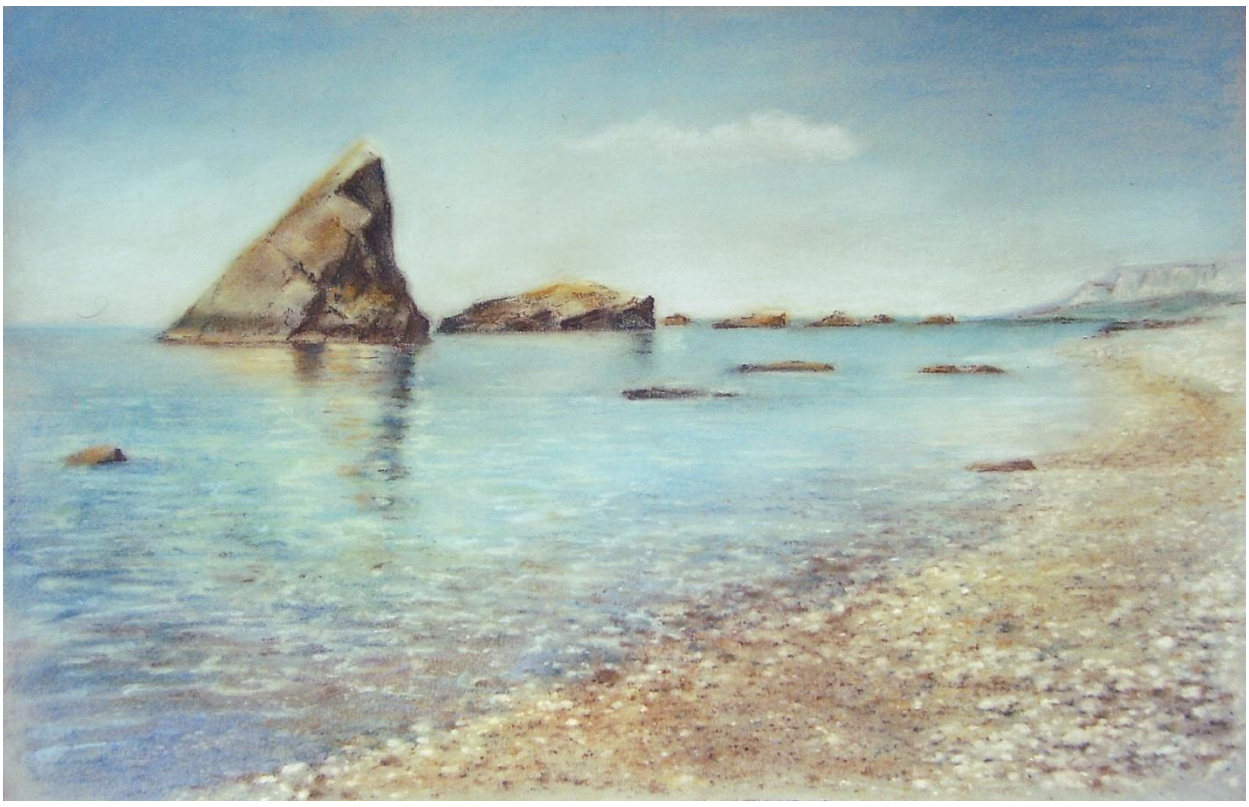
Сборник докладов

Семнадцатые и Восемнадцатые Международные научные чтения имени Игоря Ивановича Сикорского

Апрель 2015 года, апрель 2016 года







Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации

Объединённый музей гражданской авиации в Санкт-Петербурге

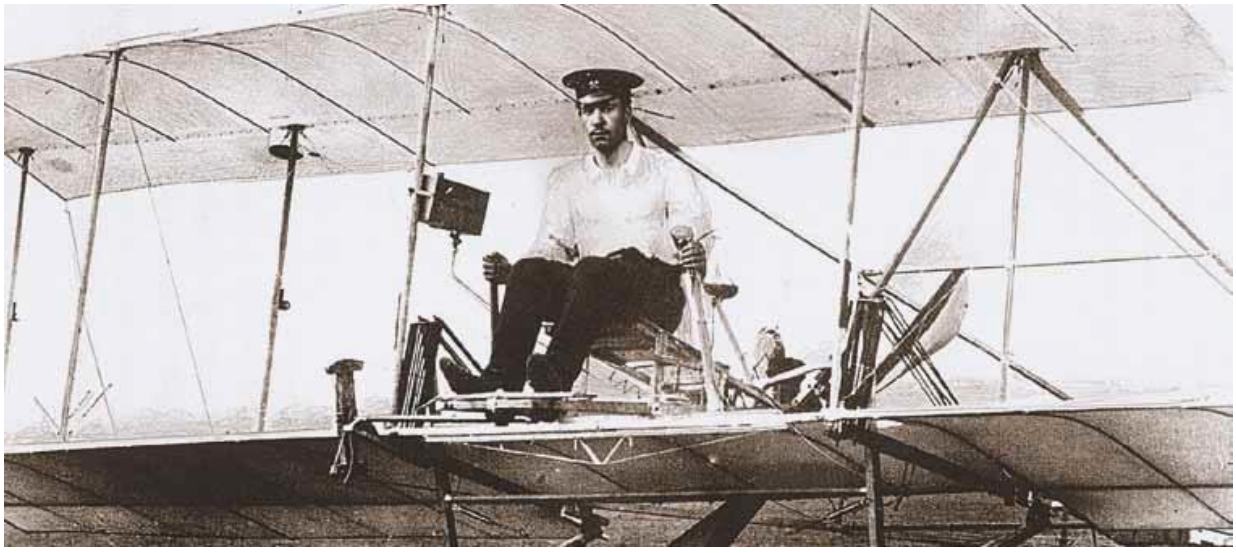
Объединённый музей
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»,
АО «Авиакомпания «Россия».
ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (Аэропорт «Пулково»)

ПЕТЕРБУРГ — КОЛЫБЕЛЬ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ

Сборник докладов

Семнадцатые и Восемнадцатые
Международные научные чтения
имени Игоря Ивановича Сикорского

Апрель 2015 года
Апрель 2016 года



Санкт-Петербург
2023

Петербург – колыбель российской авиации. XVII и XVIII Международные научные чтения имени И. И. Сикорского: Сборник докладов / СПбГУ ГА, Объединённый музей гражданской авиации в Санкт-Петербурге. СПб. 2023.

Сборник содержит материалы XVII (20–24 апреля 2015 г.) и XVIII (26–29 апреля 2016 г.) Международных научных чтений имени И. И. Сикорского.

Книга адресована историкам авиации, музейным специалистам, научно-педагогическим работникам, аспирантам, студентам авиационных вузов и широкому кругу читателей, интересующихся вопросами истории авиации.

Оргкомитет

ь о эо моочч : М. Ю. Смуров, ректор Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации (СПбГУ ГА), доктор технических наук, профессор

Умиоэюфюочч ,ьь о эо моочч
Н. М. Сафронова, директор Объединённого музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге.

мя щ ь яц фюочч ,г юошф В. Р. Михеев, кандидат технических наук, профессор, доктор исторических наук, начальник отдела конкурентного анализа и маркетинга перспективных проектов ОАО «Вертолёты России».

Ц ь фицю ь ,г юошф ,А. М. Нестеров, заместитель директора Объединённого музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге.

яц фюочч ,Эоц ффдши ч ,я щ ,мэыфь мицо ,ф,эюя оицо Д. А. Юнгмейстер, доктор технических наук, профессор Санкт-Петербургского горного университета.

Редколлегия

ь о эо моочч / / -/заведующий кафедрой организации и управления в транспортных системах СПбГУ ГА, доктор технических наук, профессор.

/ / , редактор-составитель, заместитель председателя редколлегии.

/ / , заместитель редактора-составителя.

/ / - редактор.

/! /! -/редактор.

/! /! , младший редактор

/ / - учёный секретарь научно-технического направления, кандидат технических наук, старший научный сотрудник Объединённого музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге, доцент кафедры авиационной техники СПбГУ ГА.

/ / -/ответственный секретарь.

/ / - руководитель группы технической поддержки Чтений.

/ / , ведущий программист ЦИТ.

/ / : вёрстка, макет сборника.

/! /! , технический секретарь (2015–2017 гг.).

/! /! , ответственный секретарь (2019–2021 гг.).

о ощ оицо

/ / ,/Fбкт ор технических наук, профессор, заведУющий кафедрой механики СПбГУ ГА, Почётный работник высшего профессионального образования РФ, сертифицирован как инспектор по ОрВД американским департаментом FAA (Department Transportation – Federation Aviation Administration – 1996)

/ / , кандидат исторических наук, старший научный сотрудник ЦНИ ПРиФ ВМФ ВУНЦ ВМФ "Военно-морская академия".

В подготовке сборника принимали участие: / / , / / -! / / / ***Фэы ч мщ , ю ь м фф*** / / D\j Z s-m / / -! /

П : Ц у мщ эцф ,
! ! ! ! !
! ! ! -!
! ! -!

Памяти великого соотечественника посвящается

Стало уже доброй традицией ежегодно проводить в стенах Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации Чтения, посвященные памяти нашего выдающегося соотечественника Игоря Ивановича Сикорского. С его именем связаны разные и притом самые неожиданные достижения конструкторской мысли, выводившие мировую авиацию на новый уровень.

Напомним некоторые из них: первые полеты российских аэропланов, первые в мире оригинальные конструкции многомоторных тяжелых самолётов заметим, что машины, аналогичные «Русскому витязю» Сикорского, появились за рубежом лишь через несколько лет. В течение только 1912 и 1913 гг., благодаря таланту и труду Сикорского, в России появились: первый гидросамолет; первый самолет, проданный за рубеж, первый специально спроектированный учебный самолет, первый серийный самолет, первый самолет монококовой конструкции, первый пилотажный самолет… Три машины конструкции Сикорского вышли победителями на международных конкурсах военных аэропланов. При помощи новаторских разработок он установил несколько мировых рекордов в авиации. И всё это стало возможным благодаря таланту Игоря Ивановича, его удивительному трудолюбию, сопряженному с настойчивостью, целеустремленностью. Это был, без всякого преувеличения, действительно необычный человек: гений с огромными врождёнными способностями, духовностью и гуманизмом.

Так сложилось, что после революции в октябре 1917 года ему пришлось с болью в сердце покинуть Россию. И в итоге довольно значительная часть сделанного им послужила пользе и славе США. Более того, еще недавно в авиационной инженерной общественности Соединенных Штатов господствовало мнение, что авиация Америки была создана русскими. И это правда, поскольку один только Сикорский внедрил там в прошлом веке более двухсот типов летающих аппаратов. Существующая там и ныне фирма Сикорского считается ведущим производителем вертолётов. А президенты Соединенных Штатов, начиная с Дуайта Эйзенхауэра, летают на вертолетах с надписью "Sikorsky" на борту.

И всё же до конца дней своих Игорь Иванович оставался патриотом России. Он много сделал для пропаганды в Америке достижений русской культуры и науки, бессменно оставаясь членом правления Толстовского фонда, Общества русской культуры и т.п.

Жизнь И. И. Сикорского – яркий пример верности избранному делу, высокой духовности, патриотизма. Именно это давало ему силы, вдохновение, идеи и значительную долю оптимизма.

В своей статье «Эволюция души» Игорь Иванович писал:

«Всегда следует помнить, что мы пытаемся понять абсолютное и вечное с позиций временного и относительного, Мы еще находимся внутри противоречивого, бурного процесса земной жизни, враждебный хаос обступает со всех сторон. Однако все это не исключает уверенного оптимизма, если принять основы христианства как реальный факт. Несмотря на то, что зло и смерть оказываются сильнее уязвимого, обреченного на смерть существования нынешнего порядка, торжество вечной, высшей жизни бесконечно сильнее настоящих несовершенств и смерти, вместе взятых. Эволюция, совершенствование человеческой души в подготовке к тайне перехода на высший уровень жизни – это самое важное из того, что происходит на Земле. Именно это наполняет высоким, прочным смыслом земную жизнь».

Это ясное изложение смысла жизни, будучи понятным, вряд ли призовет даже самого мобильного, способного и образованного россиянина к суетливому поиску лучшей жизни за рубежом. Тем более, что в духовной жизни нашей страны уже произошли, сегодня происходят и, надеюсь, будут происходить в будущем значительные положительные изменения. И верится, что мы доживём до такого уровня духовного, экономического, социального роста нашей страны, когда Россия снова станет одной из наиболее образованных и развитых авиационных держав мира.

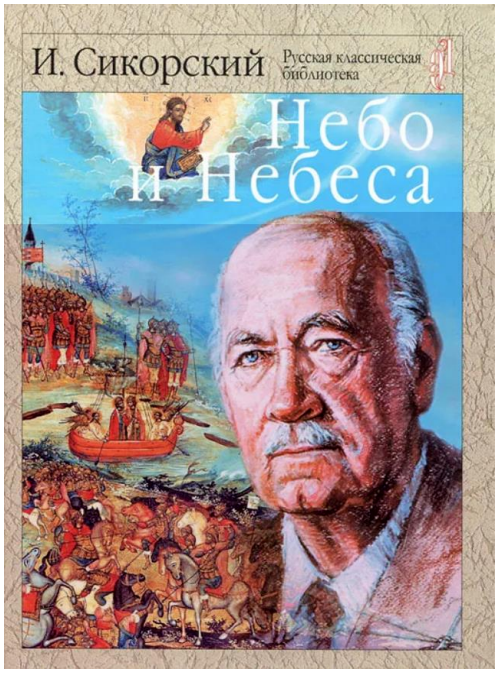
Вашему вниманию, уважаемые читатели, предлагается сборник выступлений, докладов, сообщений, сделанных на Чтениях, посвященных памяти великого авиаконструктора. Жизнь и деятельность И. И. Сикорского заслуживают самого внимательного изучения, анализа. В них пример для подражания молодежи, новому поколению авиаторов России.



!III ! ! ! /! / / /!3112! /!
! ! !П Ць у мщ эцф -! ! ! !,
! -! ! !О: : Цяцчо , ! ! -! -!
! ! ! ! !-! ! ! ! !
! -! !2: : 7! /! ! ! ! ! ! !
!FAA (Department Transportation Federal Aviation Administration).

: . Эмяч фим
! ! !
!

Религиозно-философские работы И. И. Сикорского и современность



! - !
! / ! ! - 2010

Игорь Иванович Сикорский – талантливый инженер-изобретатель, выдающийся русский авиаконструктор, родился 25 мая 1889 г. в Киеве в семье врача-психиатра Ивана Алексеевича Сикорского. Родители русские, дед – православный священник. Всю юность Игорь Сикорский посвятил авиастроению.

Менее известно духовное и философское наследие Игоря Ивановича. Православный и глубоко религиозный человек, он изучал философию, поддерживал православную церковь в США, куда переехал, закончив институт. Сикорский написал ряд брошюр и книг: «Невидимая встреча», «Эволюция душ», «В поисках высшей реальности». Большую часть времени он исследовал природу интуиции и творчества.

Игорь Сикорский размышлял о природе и ценностях религии.

В собрании религиозно-философских работ «Небо и Небеса» рассматриваются три вопроса в философии и религии: **зачем мы живем; в чем смысл человека вообще; соотношение в жизни земного и космического.**

Интересна работа Сикорского «Невидимая встреча», где исследуется суть искушения Христа в пустыне. И эту историю Сикорский относит к истории всего человечества и каждой личности в отдельности.

1-й искус – голодом «Если Ты Сын Божий, скажи, чтобы камни сии сделались хлебами» (Мф.4:3), ответ дьяволу: «Не хлебом одним будет жить человек, но всяким словом, исходящим из уст Божиих» (Мф.4:4[1]). Человек не выдержал этого искушения и погряз в плотских удовольствиях.

2-й искус – гордыней: «Если Ты Сын Божий, скажи, чтобы камни сии сделались хлебами» (Мф.4:3), ответ дьяволу: «Не хлебом одним будет жить человек, но всяким словом, исходящим из уст Божиих» (Мф.4:4). Человек этого искуса не вынес, ежедневно искушая Господа грехами и делами своими.

И наконец, испытание верой: «Если Ты Сын Божий, скажи, чтобы камни сии сделались хлебами» (Мф.4:3[2]), ответ дьяволу: «Не хлебом одним будет жить человек, но всяким словом, исходящим из уст Божиих» (Мф.4:4). И этого испытания человек не вынес. Ибо многие поклонились сатане за кусок сладкого пирога, за развлечения, за чувственные наслаждения.

Вывод у Сикорского один: мир полагается только на материальную сторону существования, забыв о духовной, и обрекает сам себя на гибель. Во многих странах нравственные ценности уступают другим, исчезают отношения народ – правитель. Насилие и произвол, война и разрушения, брат идет на брата. Глядя на то, что сейчас происходит

[1] Евангелие по Матфею глава 4, стих 4

[2] Евангелие по Матфею глава 4, стих 3

в Европе, можно сделать соответствующие выводы. Ожидаемый финал – мировое господство зла. Но тёмная власть не будет править долго, так как это невозможно при наличии иной силы.

И в конце концов наступит конец света и начало новой вечной эры добра и благополучия, а именно – жизни с Богом.

И наконец, статья «Эволюция души», а затем уже и книга «В поисках Высших Реальностей» дают ответ на вопрос о смысле жизни. Сикорский считает, что окончательным этапом развития каждой человеческой души должен быть этап желания и силы получить и выдержать славу и бремя вечной жизни. Это возможно, если молиться и прилагать внутреннее усилие.

Свои христианские размышления он публикует после 40-х годов. Религиозный философ взял текст молитвы «Отче наш» и как инженер-исследователь, разложил каждый этап молитвы на отдельные атомы. Прежде всего он разделил ее на две части и сделал обобщение каждой из частей.

Смысл – 1-я часть молитвы – наша земля движется во времени к очень важному определённому событию – смене эры зла и тьмы на эру добра и света. В этом смысл вечного человеческого существования.

Во 2-й части молитвы выделены слова об искушении – предупреждение о том, что человек не может сам противостоять врагу и должен бороться с Божьей помощью.

Если мы прочтём Ветхий завет и увидим на сегодняшний день катастрофы целых народов, отошедших от Бога.

Остановлюсь на размышлениях Игоря Сикорского о Молитве Господней.

Идея Божественного провидения, а именно вселенная вокруг нас, заключается в 64 словах молитвы «Отче наш». Это прошения и освещение важнейших вопросов о смысле жизни каждого. Молитва Господня должна совершаться наедине между человеком и Богом, как нечто сокровенное.

Современные электроинженерные разработки нашли способ передачи нескольких различных сообщений по одному кабелю. Христос обладал замечательной способностью передавать несколько значений или посланий одним предложением. Молитва составлена так, что ее понимает и ребёнок, и учёный. В тексте Молитвы тщательно подобраны слова, передающие истинное её значение, невзирая на особенности перевода на разные языки и влияние времени. Слова «отец, хлеб, искушение» имеют одно значение в различный период истории и при переводе на разные языки.

Значение некоторых выражений Молитвы очень расширилось благодаря современной науке. Считалось, что наука вредит религии, и наоборот. Но среди самых первых людей, увидевших и принявших Христа, были и богатые иноземные учёные – астрономы, волхвы. Они поклонились Ему, и их своевременные дары помогли Иосифу уехать в Египет и спасти жизнь маленькому Христу. Символическое значение Вифлеемской звезды неизвестно, но свет её говорит о том, что наука способна привести людей к Богу. Земля – маленькая пылинка, но величественна и красива, а сын должен интересоваться творениями своего отца. Мысль вполне применима и к верующему, считающему Создателя Вселенной своим Небесным Отцом.

«Отче наш, сущий на небесах!» Слова, определяющие отношения между Богом и человеком, как отношения между членами семьи. Хороший отец желает своим детям добра, обеспечивая всем, что нужно для жизни и развития. Отец может наказать своего ребёнка для исправления, но никогда он не будет наказывать его, если сочтёт, что наказание не принесёт пользы. Самое ужасное наказание – это отказаться от своего сына и навсегда выгнать его. Но не все люди могут называться детьми Бога, говорит Притча о блудном сыне. Юноша жил грешно, но не стал сыном дьявола. Вернулся, покаялся, получил прощение. «Брат твой сей был мёртв и ожил, пропадал и нашёлся» (Лук. 16:32).

Юноша, блудница, разбойник на кресте – все прощены без слова осуждения. Ибо они возвращаются с покаянием. Они – заблудившиеся дети Бога, но не дьявола. Христос

обращается словами «Отец ваш диавол…» к группе фарисеев, считавших, что Он изгоняет бесов силами зла. Самое опасное – преднамеренная ненависть к Христу и оскорбление божественности Его власти. «Всякий грех и хула простятся человекам, а хула на Духа не простится человекам» (Матф. 12:3). Такой человек никогда не станет произносить Молитву Господню и каяться в своих словах.

Фразу «Да святится имя Твое» – молящийся произносит с благоговением, любовью и по своей воле, она определяет место человека на планете – простое и скромное, нежели небеса. Мы мысленно соединяемся со всеми христианами земли и нехристианами, мы – часть сообщества разумных существ, населяющих Вселенную (Ангелы, Святые и др.) И все поклоняемся единому Богу-Отцу.

«Да приидет царствие Твоё; да будет воля Твоя и на земле, как на небе» – эти слова отражают идею царства, которое можно представить как огромное сообщество, где каждый исполняет благую волю Царя.

Одна из главных мыслей молитвы – Бог совсем рядом, Он не остаётся безразличным к нам. И в этом глубокое значение и реальность вечной жизни. Ведь зло укрепляет свои позиции; смотрит из заголовков газет, кричит пропагандой лжи и ненависти из приёмников, телевизоров, об интернете и говорить нечего. Достижения науки и техники заметно подняли материальный уровень жизни людей, но не смогли поднять человечество нравственно и духовно. Вспомним царя Ирода и вспомним тех детей, которые погибают тысячами сейчас. Это и массовые убийства, это и детские дома, это аборты.

У счастливой жизни на небесах есть альтернатива – ад, которая более чем ужасна. Это внешняя тьма, отчуждённость от Бога, духовная смерть.

Самоуничтожение – это не самоубийство. Невыносимо мучительно понимать, что ты постепенно исчезаешь, твоя душа и личность погибают навеки, когда ты знаешь, что существует слава вечной жизни, и это чувство хуже чем то, которое испытывает узник, приговорённый к смерти. Вопрос о вечных муках очень серьёзный.

Христианское сознание, вдохновляемое не только буквой, но и духом Евангелия, отказывается поверить в то, что мучения Христа на Голгофе явились причиной ещё больших страданий всех обитателей Земли.

Первая часть Молитвы касается в основном конечной, вечной судьбы человечества по отношению к Богу и вселенной. О Царствии Небесном, которое положит конец нашей эре компромиссов, страданий и смерти и даст жизнь вечной эре света и добра. Вторая часть Молитвы связана с насущными проблемами земной жизни. В хлебе мы нуждаемся именно сегодня. Но человек должен не только молиться о помощи, но и трудиться сам.

«И прости нам долги наши, как и мы прощаем должникам нашим».

Наше прощение других людей и отношение к ним влияет на нашу будущую жизнь и на подготовку к этой жизни.

Вывод из всех размышлений, навеянных Молитвой Господней, таков: все мы дети Бога. Мы должны быть смиренными и с благоговением славить Его имя. Свободное согласие человека имеет значение в вопросе пришествия Царства Божьего на землю. Человек надеется, что и ему найдётся там место. Мы молимся о хлебе насущном, интеллектуальных и духовных потребностях земной жизни. Мы прощаем, надеясь, что Бог нас самих помилует и простит. Молитва задумана Автором с целью руководить нами в бурном и драматическом процессе нашего духовного рождения.

Последние годы жизни были для И. И. Сикорского (он умер в 1972 г.) сплошной чередой почётных церемоний и чествований, на которые так щедра благодарная Америка. Книги о нём, как и его автобиография “The story of the Winged-S”, не переведены на русский язык, долгое время до нас доходили только отрывочные сведения о нём. Прежде чем уйти из жизни, Сикорский привёл в порядок своё гуманитарное наследие. Это автобиография и несколько небольших книг на английском языке, освещающих трудные, но неизменно уважительные отношения между автором и Богом. Современные мыслители мало ссылаются на книги Сикорского, что напрасно.

Они были первыми



1 августа (20 июля по ст. стилю) 2016 года исполнилось 160 лет со дня рождения Михаила Владимировича Шидловского – члена Государственного Совета России, соратника П. А. Столыпина, кадрового офицера, создателя отечественного промышленного концерна европейского уровня – «Русско-Балтийский вагонный завод» (РБВЗ), основателя тяжёлого авиастроения, первого авиационного генерала и первого командующего Дальней авиации России (начальник эскадры воздушных кораблей (ЭВК) «Илья Муромец»), кавалера орденов Святой Анны I степени, Святого Станислава I степени, Святого Владимира II и III степени. М. В. Шидловский стоял первым в России у истоков отечественного автомобилестроения, производства авиационных двигателей РБВЗ-6 (М-1), выводил отечественное вагоностроение и производство сельскохозяйственных машин на мировой уровень.

С именем М. В. Шидловского мы впервые столкнулись в поиске исторического начала Дальней авиации (ДА) России. Ведь именно его обращение к Верховному Главнокомандующему Великому князю Николаю Николаевичу по вопросу использования «Муромцев» в условиях боевых действий воплотилось в Постановление Военного совета Русской армии 8 (21 по новому стилю) декабря 1914 г. «О Формировании на время войны Управления Эскадры Воздушных кораблей», которое 10 (23) декабря 1914 г. было утверждено императором России Николаем II. Эта дата официально является датой рождения Дальней авиации России.



Михаил Владимирович Шидловский родился в Воронежской губернии, в старинной дворянской семье 20 июля 1856 г. В 1878 г. окончил Морское военное училище в Санкт-Петербурге, мичманом участвовал в кругосветном плавании на клипере «Пластун» (1880–1883 гг.). Его именем назван мыс на Сахалине. После обучения в Александровской военно-юридической академии подал в отставку с военной службы. Служил в Государственной канцелярии, затем в Министерстве финансов на различных должностях – от делопроизводителя до члена Государственного Совета, действительного статского советника (1888–1900 гг.).



Такой чин соответствовал воинскому званию генерал-майора.

В начале XX века М. В. Шидловский оставляет государственную службу и полностью отдаёт себя промышленному производству, вкладывает все средства своей семьи на развитие Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ). Предприятие тогда переживало тяжёлые времена, производство было в упадке.


Акціонерное Общество
РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА
въ Ригѣ.
СПБ. Автомобильное Отдѣленіе: Эртелевъ 10. Телеф. 489-07.
РУССКІЕ АВТОМОБИЛИ,
ВОЕННАГО ТИПА,
съ каррозеріи новѣйшихъ типовъ.
Награды:

В 1908 году он избирается председателем Правления «РБВЗ». За счёт внедрения новых технологий, новой техники, повышения производительности труда, решения кадровых вопросов предприятие становится прибыльным, получает европейское признание и заказы. Сам завод в тот период размещался в Риге, а Правление – в Санкт-Петербурге. На предприятии работало более 4000 человек.

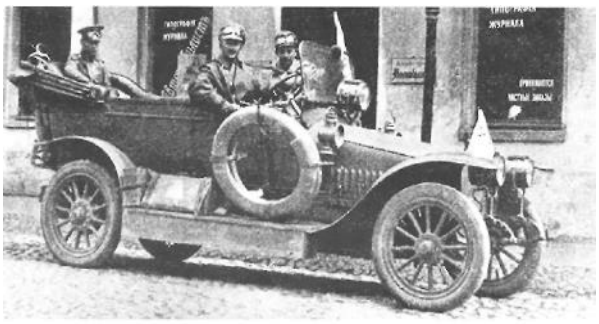

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО
ЗАВОДА.
ПРАВЛЕНІЕ: Спб., улица Гоголя, № 13.
АВІАЦІОННЫЙ ЗАВОДЪ.
Спб., Строгановская наб., 1. — Телеф. 199-14.

В этом же году Шидловский основывает на «Руссо-Балте» автомобильное отделение. Был налажен выпуск нескольких моделей легковых машин и грузовиков марки «Руссо-Балт». 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, завоёвывали золотые медали на выставках, были надёжны, просты и долговечны в эксплуатации. С 1910 года более половины произведённых автомобилей отправлялись в военное ведомство. Всего был освоен выпуск 36 типов автомобилей. В царской России только на «РВБЗ» было организовано крупносерийное производство автомобилей, поэтому Шидловского можно смело называть основателем серийного автомобилестроения в России.



Наладив производство автомобилей, М. В. Шидловский занялся производством аэропланов. Бурное развитие авиации подсказало ему, как крупному и прозорливому предпринимателю, создать на базе «РБВЗ» производство самолётов.



И в 1910 году Шидловский создаёт в Риге авиационное отделение «Руссо-Балта», вскоре ставшее крупнейшим авиационным производством в Российской Империи.

На предприятии работали создатель первого российского самолёта князь Александр Кудашев и известный авиаконструктор инженер Яков Гаккель. В апреле 1911 года журнал «Вестник воздухоплавания» в Санкт-Петербурге сообщил: «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.

В настоящее время на этом заводе построены два оригинальных типа аэропланов: моноплан инженера князя Кудашева и моноплан морского типа инженера Гаккеля. Первый из них уже доказал свою жизнеспособность, совершив 2 апреля успешный полёт над Рижским беговым полем».

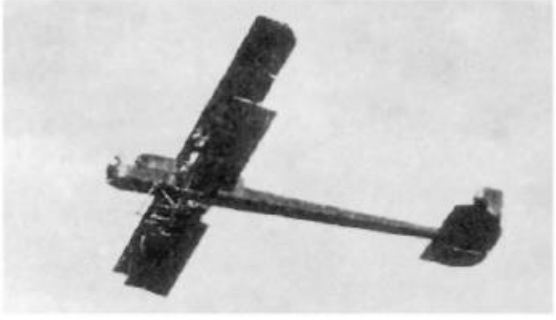
В 1912 г. авиационное отделение завода перенесли в Санкт-Петербург. М. В. Шидловскому удалось на Строгановской набережной построить новые помещения, установить в них новейшие деревообрабатывающие станки, завезти необходимые материалы и пригласить из Риги лучших мастеров-краснодеревщиков, работавших на облицовке пассажирских вагонов.

М. В. Шидловский настойчиво искал новые идеи для развития авиационного производства и молодых талантливых людей, способных их реализовать. «Он ознакомился с десятком разных людей и не мог ни на ком остановить своего выбора. Наконец ему сообщили, что в Киеве живёт студент Сикорский, он ездил во Францию учиться, сам построил планер и удачно летал на нём. Кроме этого, он построил геликоптер, но не имел достаточно средств, не смог приобрести мотора достаточной мощности для него».

Шидловский вызвал Сикорского в Петербург для переговоров и долго беседовал с ним, после чего принял решение пригласить И. И. Сикорского на должность главного конструктора и доложил об этом на заседании Правления. Правление завода не возражало, и назначение Сикорского состоялось.

В 1912 году завод выпустил первый аэроплан Сикорского – биплан с мотором «Аргус» мощностью 80 л.с. После демонстрации машины военной комиссии завод получил заказ на партию таких аэропланов. Так началась судьба отечественного серийного производства самолётов в нашей стране.

Шидловский видел в Сикорском талантливого конструктора, всячески помогал ему в работе. Однажды он вызвал его к себе и, как пишет в своих воспоминаниях М. Н. Никольской, «предложил ему идею создания такого аэроплана, вернее, воздушного корабля, на котором он мог бы со всей семьёй пролететь над Петербургом. Сикорский сначала отказался, но Шидловский предложил вернуться к этому вопросу через несколько дней. Через три дня, придя к Шидловскому, Сикорский сказал, что согласен». Вот как сам Игорь Иванович вспоминает этот вечер: «Это был романтический вечер 17 сентября 1912 года, когда после множества полётов, – я в то время участвовал в авиационном конкурсе, – пришёл в гости к этому человеку – Шидловскому. Я постарался убедить его, что если мы выиграем соревнования, то должны всю призовую сумму направить на построение большого многомоторного самолёта.





Я несколько раз останавливался, боясь утомить хозяина, но он повторял – продолжайте… продолжайте.… И я продолжил. Рассказал о возможных характеристиках такого самолёта, закончил уже в полночь. Тогда хозяин встал и твёрдо произнёс: «Нет! Давайте делать такой самолёт немедленно!» Так решилась участь создания первого в мире тяжёлого многомоторного воздушного корабля.

Уже ранней весной 1913 года из ангара воздухоплавательной роты на комендантском аэродроме выкатили огромный блестящий аэроплан с двумя моторами на крыльях. Это был первый в мире тяжёлый Воздушный Корабль «Гранд» (в то время Воздушный Корабль писался с большой буквы, как бы подчёркивая его особую значимость, и обозначался «ВК»).

Наблюдая за успешными испытательными полётами «Гранда», Шидловский настоял на смене иноземного названия самолёта, сконструированного русским инженером и построенного русскими рабочими из русских материалов, на русское – «Русский витязь». В конструкцию самолёта были внесены серьёзные изменения, в том числе установили четыре двигателя на нижнем крыле, чем значительно улучшили лётные характеристики корабля. В течение всего лета Сикорский летал на «Русском витязе», поставил рекорды по грузоподъёмности, продолжительности полёта и набору высоты с большим грузом.

Успех Сикорского не остался незамеченным властями, самолёт посетил царь Николай II. Он осмотрел самолёт снаружи, поднялся на борт. «Витязь» произвёл большое впечатление на императора. Сикорский вскоре получил от Николая II памятный подарок – золотые часы. Положительное мнение монарха защитило самолёт от попыток запятнать репутацию этого удивительного проекта.Государственная дума постановила наградить Сикорского денежной премией. Военное ведомство наградило русского героя орденом Святого Владимира 4-й степени.



Судьба первого в мире четырёхмоторного ВК закончилась в конце сентября 1913 года, когда он стоял на Корпусном аэродроме полностью подготовленным к вылету и был разрушен сорвавшимся с пролетевшего над ним биплана «Меллер-2» 80-сильным мотором «Гном». К счастью, известный пилот Габер-Влынский сумел успешно посадить свою «взбрыкнувшую» машину. Шидловский, оценив всю тяжесть потери «Русского Витязя» на заседании Правления, решил его не восстанавливать, а активизировать работу по заложенному ещё в июне новому Воздушному Кораблю. Новый ВК был назван в честь былинного богатыря и православного святого: «Илья Муромец».



Уже 10 (23) декабря 1913 года «Илья Муромец» («ИМ») совершил свой первый полёт. Его испытания показали, что это был первый в истории авиации первый

себя как новое слово в самолётостроении. Уже через полгода усовершенствованный «ИМ» установил несколько мировых рекордов по поднятию груза и количеству пассажиров на борту (16 человек + собака Шкалик). Это произошло вопреки пророчествам самых авторитетных иностранных, да и своих именитых экспертов, которые с пеной у рта доказывали, что создание многомоторного самолёта невозможно в принципе.

Чтобы убедиться в авиационных возможностях нового ВК, Сикорский в июне 1914 года совершает свой знаменитый перелёт по маршруту Петербург–Орша–Киев–Ново-Сокольники–Петербург длиной 2500 км. Он установил новый мировой рекорд дальности и продолжительности полёта.



Разумеется, самый большой в мире самолёт был в поле зрения Главного военно-технического управления Русской армии, которое ещё в мае 1914 г. заключило контракт на постройку 10 аппаратов типа «ИМ».



Особая ценность боевого варианта «Муромца» заключалась в том, что он мог вести разведку в глубоком тылу противника, делать аэрофотосъёмку и наносить бомбовые удары, обстреливать объекты противника из пулемётов и поражать личный состав авиационными стрелами.

С началом Первой мировой войны (28 июля 1914 г.) приказом по военному ведомству учреждались боевые отряды Воздушных Кораблей «Илья Муромец», которые закреплялись за Крепостями.



К ноябрю 1914 года опыт боевого применения первых двух боевых отрядов показал, что «Муромцы», отправленные на фронт, предоставленные сами себе, без твёрдого руководства и технической помощи, не приспособлены для боевых действий, а сложное и громоздкое хозяйство отрядов затрудняет боевую работу их командиров. Создалось очень тяжёлое положение. Великий князь Александр Михайлович, генерал-инспектор авиации и воздухоплавания Русской армии, настойчиво шлёт в Ставку Верховного Главнокомандующего (СВГК) телеграммы и рапорты о непригодности «Муромцев» к боевой работе. 28 октября 1914 года ГВТУ получило из штаба ВГК уведомление о «прекращении снабжения армии аппаратами этого типа».



М. В. Шидловский, видя, во что выливается тяжёлая работа «РБВЗ» и как гибнут лучшие надежды на боевое применение такого мощного оружия, зная глубинные причины неудач и пути их преодоления, направляет в начале ноября 1914 года Военному Министру В. А. Сухомлинову и Верховному Главнокомандующему Великому князю Николаю Николаевичу докладные записки. В них он доложил об улучшенных характеристиках машин новой серии и убедительно доказал, что основная причина неудач не в низких качествах самолёта,

а в неправильной организации его использования.



И предложил собрать все боевые отряды «Муромцев» в одну эскадру по типу эскадры морских боевых кораблей.

Получив «Высочайшее одобрение», Главное управление Генерального штаба (ГУГШ) подготовило и направило в Военный совет Русской армии предложение о формировании на время войны Управления Эскадры Воздушных Кораблей. Особым разъяснением ГУГШ уточнил августейшему Командующему авиацией в действующей армии, что новое соединение не входит в число подчинённых ему отрядов (корпусных, полевых и крепостных) фронтовой авиации.

8 (21) декабря 1914 г. Военный совет Российской армии принял Постановление о формировании на время войны Управления эскадры Воздушных Кораблей, а 10 (23) декабря 1914 г. оно было утверждено Николаем II.

Таким образом, дата 23 декабря 1914 г. официально является датой рождения Дальней авиации России. С этого времени авиация была разделена на тяжёлую, подчинённую штабу ВГК, и лёгкую, входящую в войсковые формирования.

Высочайшим приказом 14 декабря 1914 г. Шидловский был назначен начальником Управления ЭВК «ИМ» с присвоением ему воинского звания генерал-майора.

Шидловский стал первым в России авиационным генералом. Его усилиями Русская армия получила боевое соединение тяжёлых бомбардировщиков, что было впервые в мировой практике.

Благодаря активной деятельности Шидловского, в эскадру стекались лучшие специалисты. В эскадру в качестве технического советника прибыл И. И. Сикорский, помощником начальника эскадры стал профессор Инженерной академии, крупнейший военный специалист по конструкции летательных аппаратов полковник В. Ф. Найдёнов, М. Н. Никольской был назначен старшим механиком ЭВК, артиллерийскими офицерами на «Муромцах» были: А. Н. Журавченко, впоследствии крупнейший советский специалист по динамике полёта; В. А. Иванов, впоследствии крупнейший американский инженер-изобретатель; Е. А. Вечерин, будущий академик Франции; Л. В. Базилевич, начальник ремонтных мастерских, позднее стал крупнейшим в США специалистом-энергетиком. Бортмеханиками в эскадру принимали из числа инженеров и студентов по личной рекомендации Н. Е. Жуковского.

Успехи ЭВК были бы невозможны без плодотворной работы «Авиа-Балта», «РБВЗ» и других предприятий акционерного общества, осуществлявших производство и поставку самолётов и другого имущества в эскадру. Несмотря на дальнейшую службу, М. В. Шидловский фактически оставался руководителем РБВЗ, и без его ведома на заводе не принимали ни одного стратегического решения. Любимым детищем оставалось Воздухоплавательное отделение во главе с Сикорским. Возникла парадоксальная схема: Шидловский выступал одновременно в трёх лицах – и заказчика «Муромцев», и изготовителя, и приёмщика. Но именно благодаря этой схеме и организаторскому таланту Михаила Владимировича за 14 месяцев войны было произведено 7 типов «Муромца» – от «А» до «Е», создана Школа подготовки лётного состава на «ИМ», начат серийный выпуск первого отечественного авиационного мотора конструкции В. В. Киреева – РБВЗ-6 (М-1). Гражданский самолёт стал грозным военным боевым ударным комплексом.



Интересы совершенствования своего авиационного предприятия М. В. Шидловский

всегда ставил на первый план. Всего на заводе «Авиа-Балт» было построено 85 аппаратов «Илья Муромец» (21 при Советской власти), 7 типов, более 50 модификаций. За годы войны потери составили 26 самолётов, из них только одна была «боевая», остальные «не боевые» в лётных происшествиях – поломки, аварии, катастрофы.

Кроме бомбардировщиков, завод строил для эскадры истребители сопровождения, штурмовики и новые учебные самолёты. И каждый из них был совершеннее предыдущего. И всё это – результаты титанического труда М. В. Шидловского. Вот что пишет о нём И. М. Сикорский: «Человек выдающегося ума и высоких моральных принципов, он вызывал уважение и восхищение. Он пользовался неограниченным доверием значительного числа вкладчиков. Его слово было законом внутри самой организации, а для посторонних служило более надёжной гарантией для всех банковских операций, чем контракты, составленные лучшими юристами».

В войну эскадра совершила более 400 боевых вылетов, сбросила на врага 65 тонн бомб. В воздушных боях «Муромцы» уничтожили 12 самолётов противника, при этом понесли лишь одну боевую потерю. Аналогов такого соотношения в схватках с истребителями не имеет ни один бомбардировщик в мире.

Оценка масштаба деятельности М. В. Шидловского со стороны генерал-лейтенанта М. М. Опарина: «Я, прошедший все ступени становления командующего Дальней авиации, не перестаю удивляться прозорливости и таланту Михаила Владимировича. Как, будучи в прошлом морским офицером, уйдя в отставку, он стал организатором крупнейшего в России промышленного производства первых в мире тяжёлых многомоторных бомбардировщиков, сумел обосновать, доказать необходимость создания авиационного соединения «Муромцев», его организационно-штатную структуру и даже систему подготовки кадров?! И уже во время боевых действий разработать тактику боевого применения боевых отрядов «ИМ» и стратегию использования ЭВК в годы Первой мировой войны».

Создание в начале I мировой войны ЭВК, вооружённой тяжёлыми бомбардировщиками «Илья Муромец», поставило Россию в лидеры мировой авиации. На Западе подобные самолёты появились только в 1916 году.

Наступил 1917 год, который круто изменил судьбу России и самого М. В. Шидловского. Вот как описывает этот период в своей книге «Крылья Сикорского» Г. И. Катышев: «После февральской революции 1917 года положение в стране постепенно начало меняться. Усилился накал политической борьбы, отголоски которой ощущались и в армии.

Если при «царском режиме» недоброжелателем властного, энергичного и талантливого Шидловского был августейший генерал-инспектор, который соблюдал необходимые нормы приличия, то при новой власти им стал один из лидеров «российских демократов» военный министр Гучков. Этот не церемонился. 20 июня 1917 г. Михаил Владимирович собрал личный состав эскадры, тепло попрощался с людьми, с которыми так много было сделано для славы России, и убыл в отставку. Вместе с опальным генералом в столицу отбыл и И. И. Сикорский.



Уже в Питере Шидловский с бессилием наблюдал за разрушением построенного им производства «Руссо-Балта» и ЭВК «ИМ». После 1917 г. этот процесс усугубился, завод прекратил строительство самолётов, а ЭВК, которая базировалась в Виннице, по сути, была развалена. В 1918 году (за ненужностью) эмигрировал И. И. Сикорский. Перед отъездом он заехал к Шидловскому и долго уговаривал его покинуть страну. Но Шидловский остался в России, надеясь на лучшее. В конце 1919 г. его сын был арестован по обвинению в измене родине (Дело № 9964), отец пошёл в ЧК и тоже был арестован. К сожалению, его жизненный путь и путь его сына трагически

оборвались, 16 января 1920 г. они были расстреляны…

И только спустя десятилетия Михаил Владимирович Шидловский и его сын были реабилитированы, как необоснованно репрессированные.

Так трагически закончилась жизнь русского авиационного генерала, основателя отечественного авиапрома и автомобилестроения.

Его кипучая энергия, организаторский талант, широта взглядов, новаторство и патриотизм были направлены на развитие отечественной промышленности и создание её новых отраслей.



Войны и революции мало что оставили от прежнего «РБВЗ». Но в его наследниках: в Москве – «НПЦ им. М. В. Хруничева», Санкт-Петербурге – «Северный завод», Твери – «Вагоностроительный завод», Казани – «КАЗ филиал ПАО Туполев», Новосибирске – «ГАЗ им. В. П. Чкалова», в архивах и музеях можно встретить страницы истории, связанные с именем М. В. Шидловского и его детища – концерна европейского уровня «РБВЗ», вписавших столько славных страниц в историю отечественной промышленности и так незаслуженно забытых.



Вот уже 100 лет минуло с начала I мировой войны. Дальняя авиация отметила своё столетие. М. В. Шидловский для нас стал героем тех бурных событий. Его можно смело отнести к людям, символизирующим эту эпоху.

К сожалению, он не оставил никаких воспоминаний, да и фотографий мы нашли совсем немного.

В семейном альбоме рода Шидловских хранится фото молодого М. В. Шидловского. О непростой истории сохранившихся фотографий рассказал нам на встрече в апреле 2014 г. правнучатый племянник Шидловского – А. А. Шидловский (на фото 2-й справа).

Сейчас Александр Александрович активно занимается историко-архивной работой по восстановлению памяти своего именитого родственника. Вспомнить, именно вспомнить о Шидловском в преддверии его 160-летия нам всем обязательно нужно. Громко говорить с полос газет и журналов, экранов кино, телевидения, в выступлениях перед школьниками и студентами, личным составом воинских частей и просто нашими людьми. Потому что о героических временах нашего прошлого, о наших предках помнить надо всегда. Это делает нашу жизнь более осмысленной и ответственной. Особенно необходимо это делать сейчас, в период тяжёлых испытаний.



Всегда помнить, что, несмотря на смену времён, политических взглядов и властей, земля наша была и по-прежнему остаётся нашим Отечеством. Знание своей истории, наших великих предков – есть необходимое условие воспитания чувства патриотизма у нашей молодёжи.



Очень хочется надеяться, что органы нашего государственного управления, наша историческая наука и широкие слои общественных организаций воздадут должные почести М. В. Шидловскому – замечательному человеку, герою своего времени, созидателю и



Ш Ю мифо ,

- -

! ! ! ! /



Григорий Векшин: прерванный полёт

Толчком к этой публикации послужила небольшая заметка с заголовком «Гимназист-авиатор» из журнала «Огонёк» за 1910 год[3]. На фотографии запечатлена неуклюжая фигурка юноши-гимназиста в длиннополой шинели, выполняющего отважный полёт на хрупком планере собственного изготовления. Подпись под фотографией гласит:

«Увлечение авиацией охватило и старых, и малых. В Гапсале[4] ученик петербургской частной гимназии К. Мая, 15-летний Г. Векшин, с помощью товарищей И. Фельдгупа и Г. Серка ухитрился собственными силами построить планер типа Вуазена, на котором совершил ряд удачных полётов. Поверхность аппарата достигает 15 квадратных метров; между планами находится четыре перегородки, каждая в 1 1\2 метра. Хвост состоит из двух поверхностей: горизонтальной в 1 кв. метр и вертикальной в 2 кв. метра. Авиатор размещается на особой трапеции, двигающейся по канатам. Аппарат легко поднимается с совершенно ровного места и быстро взлетает вверх; его тащат за длинный канат 10–15 человек. Трое помощников поддерживают планер в равновесии тремя канатами, привязанными к концам крыльев и к хвосту. Наиболее удачный полёт: Г. Векшин с пассажиром поднял аппарат на высоту 65 метров; гимназист-авиатор продержался на воздухе 4 м 36 сек».

В этой заметке вызывает большое сомнение заявленная высота в 65 метров[5]. Скорее всего, речь идёт о дальности полёта, что подтверждается следующей цитатой[6]:

«…Г. Векшин летом 1910 года вместе с тартуским гимназистом Фр. фон Гревингком изготовил свой первый планер. На нем в августе того же года в Хаапсалу на пляже Африка он совершил несколько полётов, поднявшись на высоту 16 м и пролетев расстояние в 65 м. Самый высокий полёт якобы достигал 28 метров… Григорий Векшин был первым планеристом в мире, который осмелился подняться в воздух с пассажиром (каким-то 11-летним мальчиком). В следующем году <то есть, в 1911 – Прим. автора> он установил рекорд России, продержавшись в воздухе 4 минуты и 36 секунд».

Правда, в этом отрывке, в свою очередь, выглядит сомнительной дата рекорда: информация об этом событии уже приводилась в упомянутой статье 1910 года.

Схожая информация была опубликована и на страницах газеты «Ревельские известия»[7]. В заметке с названием «Попытки воздушных полётов в Хаапсалу» говорилось:

---

[3]Гимназист-авиатор // Огонёк. – 1910. – № 34.

[4] Гапсаль, Хаапсалу (эст. Haapsalu, старое русское название – Гапсаль) – город на северо-западе Эстонии,

[5] Максимальная высота в этом полёте составляла 16 метров.

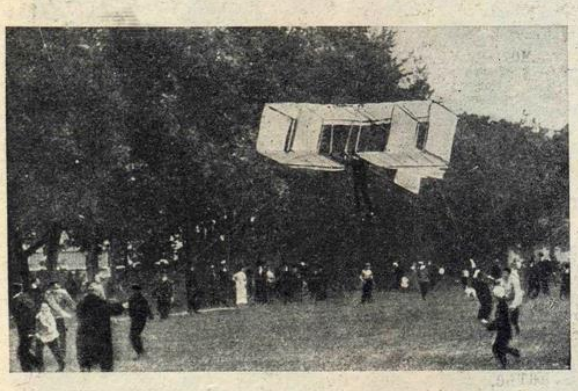
[6] Põhjakotkad: Eesti lendurid ja lendurvaatlejad tsaariajast kuni 1940. aastani / koostajad Toivo Kitvel, Toomas Türk, Arvo Lennart Vercamer. Tallinn : Külim. 2011. Перевод с эстонского Н.А. Лачиновой.

[7] Toivo Kitvel, Jonannes Tilk. Eesti lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940. – Tallinn: OÜ Aviopol. 2003. С. 28–29. Перевод с эстонского Н. А. Лачиновой.

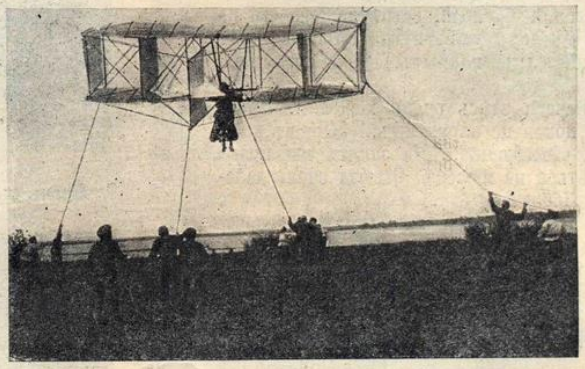
Журнал "Огонёк"
21 августа 1910 г.

Гимназистъ-авіаторъ.

Со снимковъ, доставленныхъ журналу «Огонекъ» изъ Гапсаля фотографомъ А. Винналемъ.



Подъемъ планера.



Г. Вѣкшинъ съ пассажиромъ спускается на землю.

! ! ! ! ! !



Ajalooarhiiv

Grigori Vekšin lend Haapsalus 1910. a

! ! ! ! !

«…16-летний ученик гимназии Григорий Векшин построил аэроплан из сосновых досок по системе Voisin. Из-за отсутствия мотора для перемещения летательного аппарата используется лошадь, идущая впереди длинного каната, к которому прикреплён аэроплан. /.../ Когда летательный аппарат начинает подниматься в воздух, воздухоплаватель прыгает на свое место и поднимается в воздух до тех пор, пока его товарищи на земле, управляя самолётом при помощи каната, перемещают его далее.

При хорошем ветре возможно подняться на высоту до 8 саженей и пролететь по воздуху до 20 саженей. Совершить более длительный полёт не позволило отсутствие пространства. Эти испытания привлекли много наблюдателей.



! -2: 22! /-! !
! / -!
! !



/ / ! ! / / !
) /! !_____!_____

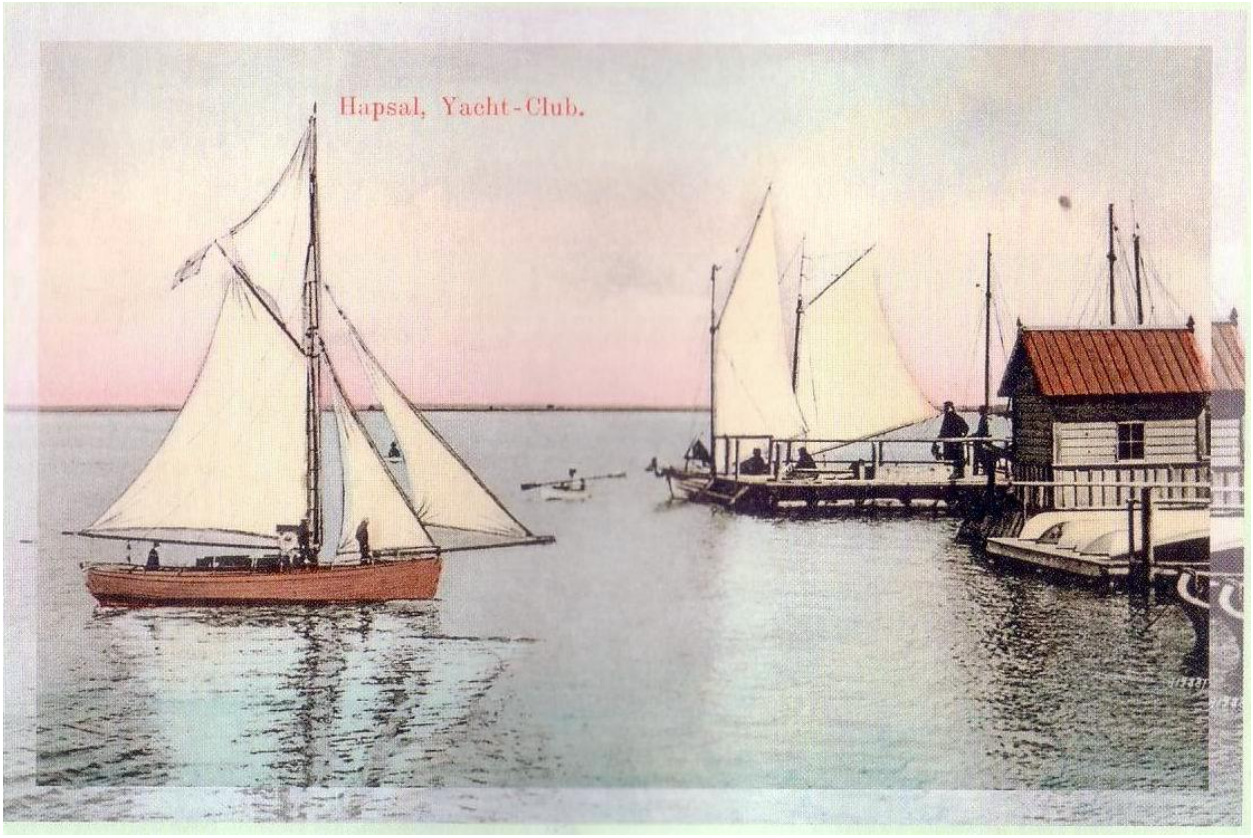
Фотографы сделали снимки этих испытаний, на которых видно, что кроме товарищей пилота много и других, даже пожилых людей, которые помогали при проведении испытаний».

Остановимся подробнее на биографии нашего героя.

Григорий Алексеевич Векшин, младший из трёх братьев Векшиных, родился 23 июля 1893 г. в г. Гунгенбурге (Эстляндия)[8,9], расположенном при впадении реки Наровы в Балтийское море. Отец Григория - успешный предприниматель и известный благотворитель, потомственный почётный гражданин Алексей Львович Векшин (1847–1921) занимал видное положение в деловых и меценатских кругах Санкт-Петербурга, состоял членом Попечительского совета приюта принца Петра Георга Ольденбургского. Мать - Васса Павловна (ур. Шешукова 1862–1928), была дочерью известного сибирского золотопромышленника. На средства семьи Векшиных было построено несколько православных храмов в Санкт-Петербурге, Эстляндии и Сибири.

В первый класс гимназии К. Мая Григорий поступил в 1903 г. В это время здесь уже учились два его старших брата – Николай и Владимир. Григорий окончил полный курс гимназии в 1911 г. с достаточно высоким средним баллом 4,08. Безусловно, выпуски 1911–1913 гг. были самыми «урожайными» для авиационной истории гимназии К. Мая. Практически в одно время здесь учились будущие авиаторы: Григорий Векшин, Павел Депп, Виктор Кербер, Андрей Апухтин, Николай Фаусек.

[8] РГВИА Ф.409. Оп.2. Д.16626. п/с 292-496-551.
[9] РГВИА Ф.292. Оп.496. Д.551.



-! -!Hapsal! ! !

Успешные эксперименты Григория Векшина были хорошо известны в гимназии К. Мая. Вместе со своими старшими братьями, Николаем и Владимиром, Григорий способствовал развитию интереса к авиации у своих одноклассников, результатом чего стала организация кружка Общества любителей авиационного спорта, который был создан при активной поддержке директора гимназии А. Л. Липовского (1867–1942) 24 января 1912 г.[10] Многое говорит за то, что это был первый в России школьный авиационный кружок. Как мы видим на примере Григория Векшина, увлечение авиацией не ограничивалось изучением теории полётов и подготовкой докладов по авиационной тематике. Ещё одним примером практических результатов было создание гимназистом Николаем Фаусеком первой в России модели самолёта.

Сразу после окончания гимназии Григорий подал документы на математический факультет Санкт-Петербургского университета[11]. В это время семья Векшиных проживала в собственном доме на Забалканском проспекте, а лето проводила в Эстонии, в любимом Хаапсалу, где отец приобрёл большой участок. После первого курса университета Григорий подал прошение о переходе во Владимирское военное училище[12]. Представляет интерес характеристика, которая записана в личном деле юнкера Векшина: «К концу лагерного сбора юнкер Векшин представляется мне следующим образом: красивый, умный, более развитый и отлично воспитанный, чем большинство из его товарищей, он в то же время чужд всякого рабства воли и духа. Вместе с искорками таланта или, во всяком случае, незаурядных способностей, ясно проглядывает независимость характера, полное отсутствие боязни перед ответственностью. Он дисциплинирован, но признаёт дисциплину лишь по необходимости, как нечто неизбежное, абсолютно чуждое свойствам его характера.

[10] С.-Петербургская Гимназия и Реальное училище К. Мая в 1911–1912 учебном году. – СПб., 1913. С. 48.
[11] ЦГИА Ф.14. Оп.3. Д.58266. С. 2.
[12] РГВИА ф.409 оп.2 , д.16626 п\с 292-496-551. Л 49 – 1912 год.



! ! -! !
! ! -!2: 24! /

Принимая во внимание ум и способности юнкера Векшина и другие свойства его характера, <необходимо> признать, что все они лишь характеризуют талантливость его натуры. (Другой вопрос, насколько удовлетворительны они в качестве проводника воли высшего начальства. Векшин может быть отличным или плохим офицером – всё зависит от руководства им. Дурного, во всяком случае, за ним ничего не замечалось)[13]».

12 июля 1914 г., за один месяц до начала Первой мировой войны, Григорий Векшин был выпущен из училища 1-м разрядом, из фельдфебелей подпоручиком в лейб-гвардии Гренадерский полк.

Немного подробнее остановимся на наградах и знаках отличия, запечатлённых на фотографии юнкера Векшина.

На правой стороне груди хорошо различим знак «За отличную стрельбу». На левой стороне груди находится медаль «В память 300-летия царствования Дома Романовых» и пока что не идентифицированный белый крест. А вот последний, третий знак отличия, первоначально мы приняли за значок лётчика-наблюдателя, но при более тщательном рассмотрении пришли к другому неожиданному и приятному для нас выводу – это значок выпускника гимназии К. Мая. Знаменитый «Майский Жук»!!!

Лейб-гвардии Гренадерский полк принимал активное участие в боевых действиях с первых дней войны. Уже 26–27 августа 1914 г. полк отличился в бою у Тарнавки. Потери полка за два дня были катастрофическими – 50 офицеров и 2500 солдат. В конце боя в строю остались только семь офицеров!!! За этот бой Григорий был награждён Орденом Св. Анны IV степени за храбрость. В начале сентября 1914 г. полк переправился через реку Сан в австрийскую Галицию, в октябре вёл бои в районе деревень Кациолка – Стара Завада, в ноябре – в районе деревень Янгрот – Сулашов. Декабрь 1914 г. и январь 1915 г. полк провёл в резерве, пополняя личный состав после тяжёлых потерь первых месяцев войны. Начиная с февраля 1915 г. полк вернулся на фронт. В июле – начале августа 1915 г. вёл бои у деревень Крупе, Верещин, Мосты, Погорелец (Люблинское воеводство, Польша)[14]. В одном из этих боёв Григорий получил смертельное ранение.

Тело поручика Векшина было доставлено в Петроград и захоронено в семейной ограде Векшиных на Волковском православном кладбище[15]. После длительных поисков нам удалось найти место погребения Григория Векшина. В настоящее время ведутся переговоры с администрацией кладбища о восстановлении могилы героя.

Имена двух старших братьев Григория – Николая и Владимира – также зафиксированы в числе активных организаторов школьного авиационного кружка. Однако свидетельств их увлечения авиацией после окончания школы нами не обнаружено.

---

[13] РГВИА ф.409 оп.2 , д.16626 п\с 292-496-551. Л. 50 – 1912 год

[14] Лейб-гвардии Гренадерский полк. Боевые походы. – URL: http://www.regiment.ru/reg/I/A/6/2.htm (дата обращения 13.10.2014).

[15] ЦГИА СПб Ф.643. Оп.1. Д.51. С.33 об. – Информацию предоставил аспирант СПб ИИ РАН Н.В. Родин.





! ! -! ! !
! ! ! /

! ! -! !
! !! ! !
/

Дальнейшая судьба семьи Векшиных сложилась по-разному. Отец, Алексей Львович Векшин, умер в 1921 г. в ссылке в Барнауле, мать, Васса Павловна Векшина, умерла в 1928 г. в Хаапсалу

Николай Алексеевич Векшин учился в гимназии К. Мая в 1900–1906 гг. После революции эмигрировал в Эстонию, увлёкся парусным спортом, достиг значительных результатов в этой области, успешно представлял Эстонию на Девятых летних Олимпийских играх 1928 г.[16], в 1947 г. даже успел получить звание мастера спорта СССР, но через четыре года после окончания Второй мировой войны был арестован по ложному доносу и погиб в сталинских лагерях.

Владимир Алексеевич Векшин окончил гимназию К. Мая в 1908 г., получил высшее образование на юридическом факультете Санкт-Петербургского университета, в 1916 г. окончил Николаевское кавалерийское училище[17], служил во 2-м лейб-драгунском Псковском полку, после революции эмигрировал из России сначала в Эстонию, потом в США, прожил долгую и счастливую жизнь и окончил свой жизненный путь 28 марта 1958 г. в городе Спрингфилд, Массачусетс, США[18].

Нам удалось установить связь с потомками братьев Векшиных в США, Эстонии и Санкт-Петербурге. Во время нашей встречи с дочерьми и внучкой Николая Векшина в Гапсале мы своими глазами увидели родовое гнездо Векшиных, знаменитый пляж «Африка», где проходили первые полёты Григория Векшина, православный храм, построенный на средства семьи Векшиных. В Таллине, в прекрасно оборудованном музее

[16] Экипаж 6–метровой яхты «Тутти V» под руководством капитана яхты Николая Векшина занял III место в классе 6М.
[17] Николаевское кавалерийское училище – элитное военное училище Российской империи.
[18] Новое русское слово. Нью Йорк. – 1 апреля 1958. – № 16348.

«Авиа-Море», на двух стендах представлены заметки и фотографии, посвящённые двум братьям Векшиным – авиатору Григорию и яхтсмену Николаю.

К нашему стыду, в нашем Отечестве пока что нет достойных свидетельств памяти нашим соотечественникам. Надеемся, что эта статья послужит делу возвращения из небытия славного имени одного из них.



! ! ! ! ! !



-! -!Hapsal. ! ! /3124! /! ! /

Литература

1. ! !32! !)4! !2: 21! /! !45/

2. Põhjakotkad : Eesti lendurid ja lendurvaatlejad tsaariajast kuni 1940. aastani / koostajad Toivo Kitvel, Toomas Türk, Arvo Lennart Vercamer. Tallinn : Külim, 2011.

3. Toivo Kitvel, Jonannes Tilk. Eesti lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940. – Tallinn: OÜ Aviopol. 2003. С. 28-29. Перевод с эстонского Н. А. Лачиновой. Вестник воздухоплавания, 1910, № 5, с. 37.

4. РГВИА Ф.409. Оп.2. Д.16626. п/с 292-496-551.

5. ! /3: 3/! /5: 7/! /662/

6. ЦГИА СПб ф.14 оп.3 д.58266 1911.

7. /_____! ! ! ! /! ! !2: 22 2: 23! ! /! D /!2: 24/! /594/

8. ! /51: ! /3!-! /27737!! 0 !3: 3-496-662/! !5: 1913! /_____

9. - ! ! /! ! /! URL: http://www.regiment.ru/reg/I/A/6/2.htm)
!24/21/3125 /

10. ЦГИА СПб Ф.643. Оп.1. Д.51. С.33 об. – Информацию предоставил аспирант СПб ИИ РАН Н. В. Родин. Новое русское слово. Нью-Йорк. – 1 апреля 1958.– № 16348.



. : яц ,
! -!
! ! ! ! -!
! ! !
! !

! ! /!2: 97! /

В виленском небе Сергей Уточкин



! !

Выполнение обещаний

В последние майские дни 1911 года в Вильно тысячи людей, кто пешком, кто на извозчиках, кто на загруженных до последней возможности конках и ломовых платформах, кто на пароходах, а кто побогаче и на автомобилях, направлялись на ипподром Виленского скакового общества, который находился в районе Антоколя в Поспешках. Со всего города по Антокольской улице тянулись бесконечные вереницы жаждущих воочию убедиться в победе человека над воздухом. Народ шёл посмотреть на показательные полёты знаменитого русского авиатора Сергея Исаевича Уточкина. Афиши, расклеенные по всему городу, рекламные объявления в газетах сообщали: «В воскресенье 29 и в понедельник 30 мая на ипподроме Скакового общества (Антоколь – Поспешки) состоятся 2 полёта известного авиатора С. Уточкина. Мировой рекорд – 87-й и 88-й не отменённый полёт. Число билетов ограничено». Сергей Исаевич сдержал своё обещание, данное представителям Виленского воздухоплавательного кружка в конце июня 1910 года.

С. Уточкин был не первым летуном в виленском небе. В начале сентября 1910 года два молодых российских авиатора Адам Габер-Влынский и Михаил Сципио дель Кампо радовали почтеннейшую виленскую публику полётами на самолётах «Фарман IV» и «Блерио». Зрители были в восторге.

Вот и теперь покой виленского неба на своём «Фармане» нарушил Уточкин, который прибыл в Вильно из губернского Минска, где 24–25 мая, над Комаровским полем, он демонстрировал своё мастерство. За несколько дней до этого ему удалось выполнить ряд эффектных полётов в Воронеже и в Орле.

Надлежащий порядок

В связи с днями авиации виленский губернатор опубликовал следующее распоряжение: «Ввиду предстоящих 29 и 30 мая полётов авиатора Уточкина на ипподроме Скакового Общества (Поспешки), объявляется, что в интересах соблюдения порядка и в предупреждение несчастных случаев зрители должны занимать только отведённые для публики места, вне которых никто не будет допущен.

Прибывающие к месту полёта извозчики, экипажи частных лиц и автомобили отъезжают в направлении, указанном полицией.

При этом считаю долгом напомнить, что скорость движения автомобилей по улицам не должна превышать 15 вёрст в час, согласно существующих на этот счёт обязательных постановлений, несоблюдение чего повлечёт взыскания в административном порядке. На переездах и поворотах скорость автомобилей должна значительно уменьшаться. Все требования полиции должны быть исполняемы беспрекословно, неисполнение их повлечёт за собой взыскания как за нарушение мероприятий, направленных к общему спокойствию и безопасности».

Первый день полётов

Погода в воскресный день была скверная, моросил мелкий дождь, который временами переходил в крупный, но это не смущало любителей авиации. На ипподроме уже с трёх часов необычайное оживление. Кругом на откосах, полянах, у опушки леса расположены стройные ряды войск. «Поодаль ищет себе пристанище бесплатная публика. Платные места уже с четырёх часов усеяны людьми». Порядок поддерживается образцовый. Ещё бы, присутствует сам господин виленский губернатор Д. Н. Любимов.

Ровно в 6 часов вечера аэроплан «Фарман» господина Уточкина вывезли на беговую дорожку и поставили чуть поодаль от трибун. Он занимает почти всю скаковую дорожку. На передней поверхности и у хвоста самолёта располагалось три рекламы «Шоколад Виктория».

Кстати сказать, трибуны почти наполовину были пусты – публика, по примеру прошлого года и, невзирая на указания полиции, предпочла устраиваться бесплатно, густо усеивая окрестные пригорки. О билетах: место в ложе – 1 рубль 50 копеек, на трибунах – 1 рубль, стоячие места – 50 копеек, для учащихся в форме – 25 копеек. Вход для членов Виленского воздухоплавательного кружка бесплатный.

Сергей Исаевич с непокрытой головой уверенно садится на биплан. Несколько секунд раскачивается пропеллер. В 6 часов 10 минут Уточкин плавно и легко поднимает в воздух свой «Фарман». Воодушевление зрителей в момент подъёма необыкновенное. Тысячи глаз устремлены на авиатора, который уверенной, смелой и вместе с тем осторожной рукой управляет своим аппаратом.

Полный круг над ипподромом, скользящий спуск – и Уточкин на земле. И хотя полёт продолжался всего одну минуту – публика в восторге. Шквал аплодисментов над ипподромом.

Затем – долгий перерыв. Дождь продолжается. Публика мокнет. Дамы, щеголяющие в летних туалетах, посинели и дрожат от холода в ожидании следующего взлёта. Очередной полёт продлился чуть более трёх минут. Опять чуть ли не получасовой перерыв. Во время следующей посадки на трибунах слышно несколько робких хлопков, но народ их не поддерживает. Публика ждала большего.

Первый виленский авиапассажир

С. Уточкин приглашает в полёт в качестве пассажира молодую виленскую артистку госпожу Нинет Флер. Это приглашение ей обходится в 100 рублей – деньги немалые. Удовольствие ощутить свободный полёт продолжалось всего лишь 17 секунд. В публике быстро посчитали: 17 секунд за 100 рублей – одна секунда 6 рублей! Удовольствие по тем временам не из дешёвых!

Вот как описывает этот момент газета «Наша копейка»: «Молодая артистка скидывает с себя пальто и шляпу и смело взбирается на верхнее сиденье. Крепко держась за плечи авиатора, она с лёгким волнением ждёт момента взлёта. Раскачивается пропеллер, аппарат делает несколько саженей по земле и ... взлетает в воздух. Семнадцать секунд – и снова на земле. Сотни любопытных спешат к первой в Вильне воздушной пассажирке.

У неё бледное лицо, растрёпанные волосы и недовольный вид. – Не было почти ощущения, – обидно заявила она».

Два мнения

Ровно в семь часов Уточкин выполняет один за другим два удачных полёта. Их продолжительность по четыре минуты. На высоте 200 метров он делает четыре полных круга над ипподромом. Вылетает далеко за его пределы. Подъём и спуск совершаются на намеченном авиатором месте.

Интересно отметить, как по-разному комментируют эти полёты две виленские газеты «Наша копейка» и «Северо-Западный край». «Наша копейка»: «Управляемость аппаратом в вертикальном и горизонтальном направлениях продемонстрирована лучшим образом. Планирующий спуск совершается легко, свободно и плавно. Частый дождь, ветер и хмурая, ненастная погода никого не беспокоят. Публика в восторге». «Северо-Западный край»: «Публика разочарована и начинает расходиться, не дожидаясь окончания полётов. Авиатор выполнил ещё три попытки продолжительностью по 3 минуты, в том числе и с пассажиром. Часть программы – планирующий спуск с большой высоты и метание писем с аэроплана – осталась невыполненной».

Кто следующий?

Вторым виленским воздушным пассажиром стал член местного воздухоплавательного кружка господин Александрович. «Продержавшись в воздухе семнадцать секунд, он порывистым движением даёт знак авиатору спуститься на землю, у него спёрло дыхание», – пишет «Наша копейка». Аппарат плавно спускается на середину ипподрома.

Уточкин направляется к трибуне. У него в руках сорванная с летательного аппарата проволока. Он заявляет, что её сорвало испортившимся винтом и что требуется ремонт. Жажда неиспытанных ощущений делает многих всё настойчивее и настойчивее.

– Ну я прошу вас, полетим, – просит весьма миловидная барышня.

– Да не могу же я, – спокойно отвечает Уточкин.

– Но почему?

– Ветрено и винт не в порядке.

– Ничего.

– Да мы убьёмся, – пробует напугать её Уточкин.

– Я не боюсь, – смело заявила она.

– Вам-то, может быть, и ничего, а я за жизнь цепляюсь в перчатках, – острит Уточкин и показывает свои авиаторские рукавицы. – Завтра полетим, – обещает он. – Будет сухая погода, и мы полетим при солнечном сиянии. Завтра непременно полетим».

Виленский репортёр в заключение пишет: «Будем действительно надеяться, что погода будет благоприятствовать полётам Уточкина и ему удастся продемонстрировать перед виленской публикой те виражи и воздушные эволюции, которые создали ему популярность первоклассного авиатора».

Второй день

На другой день, 30 мая, при более благоприятной погоде состоялись очередные полёты С. Уточкина. Лётчик поднимался 6 раз, причём однажды на довольно значительную высоту. В воздухе он держался от 3 до 8 минут. Из обещанных фигурных полётов лётчик демонстрировал точность спуска у поставленного заранее барьера и опыт метания бомбы в виде полотняного свёртка. В качестве пассажира опять летала госпожа Нинет Флер.

На второй день полётов на ипподроме и вокруг него публики было значительно меньше, чем в воскресный день.

Газета «Северо-Западный голос» в своём первом июньском номере так охарактеризовала полёты господина Уточкина: «Виленцы разочарованы. После широковещательных реклам услужливых ... друзей господина Уточкина ждали что-то сногсшибательного, сверх воздушного, а тут какие-то минутные приземистые взлёты!..

Едва ли, однако, Уточкин достоин негодования за то, что он плавает по воздуху невысоко и недолго. Так летать, как г. Уточкин, может только умный человек, которому жизнь ещё не надоела, человек, прекрасно понимающий, как мы далеки ещё от победы над воздухом. И зачем, в самом деле, расшибать себе лоб, когда требуется лишь демонстрирование летательной способности этого громоздкого, тяжёлого и неуклюжего аппарата с такой нервной, капризной «душой» (мотором)! Мы бы сказали, что г. Уточкин единственный умный русский авиатор, и поэтому его полёты всегда безопасны и удачны, но никаких «восторгов» он своими полётами вызвать не может. Да и не нужно. Ибо надо видеть только движение аэроплана, а не смерть авиатора».

Газета «Белорусская жизнь» писала: «Пока дела лётчиков весьма хороши. Уточкин в Минске за два дня выручил 3000 рублей». Вырученная им сумма в Вильне, вероятно, была не меньше.

Из Вильно Уточкин отправился в Ковно, где 4 и 5 июня своими полётами он успешно развлекал ковенскую публику.



! ! ! ! ! /! /! ; ! /! /! .
! ! 3! !3112!

Пй: мф о ф
! !23! !)
! ! ! ! - !

Сергей Михайлович Кочедыков.
Морской лётчик и один из основателей первых лётных школ.



! !

Сергей Михайлович Кочедыков (05.09.1888–08.11.1939) – морской лётчик, чьё имя теперь вспомнят разве что специалисты по истории морской авиации, да и то больше в связи с тем, что он был «то ли начальником, то ли комиссаром» Школы морской авиации имени Л. Д. Троцкого[19]. Собственно, именно это обстоятельство и заставило поднять его личное дело в РГА ВМФ[20] при сборе материалов для книги к 100-летию легендарного учебного заведения, которое отмечалось в 2015 г. А биография оказалась очень интересной и весьма достойной! Оказывается, Кочедыков был не только «пламенным революционером-большевиком», приложившим руки к созданию морской авиации и первых лётных школ. Он имел самое непосредственное отношение к зарождению образовательных учреждений гражданской авиации. Таким образом, история жизни Сергея Михайловича Кочедыкова может быть интересна всем.

Родился Сергей Кочедыков 5 сентября 1888 г. (по ст. ст.) в русской семье в деревне Новая Слобода, расположенной в живописнейших местах возле городочка Сенгилей Симбирской губернии (ныне Ульяновской области) у реки Волги. Отец Сергея был крестьянином и умер, когда мальчику было 4 года. Мать дома занималась хозяйством и, вероятно, Сергей ей помогал до 11 лет, после чего пошёл в батраки к местным же крестьянам. Одновременно он учился в деревенской школе, в 1900 г. окончил 2 класса.

С рабочей артелью подросток уехал в Петербург на заработки и ровно 2 года, с августа 1902 до августа 1904 г., работал копиистом по чертежам на Франко-Русском заводе в Петербурге. Однако работать в тесном заводском помещении от гудка до гудка вольнолюбивому юноше было не по нраву. Сергей вернулся в деревню, а ровно через год, в августе 1905 г. вновь отправился искать счастья, теперь уже вниз по Волге.

Волга, как известно, впадает в Каспийское море, где в порту Петровском (ныне Махачкала) нашлась кое-какая работа.

---

[19] Будущее Военно-морское авиационное училище имени И. В. Сталина, в последующем - Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище лётчиков имени дважды Героя Советского Союза лётчика-космонавта Советского Союза В. М. Комарова.

[20] РГА ВМФ, ф. Р-2192, оп. 2, д. 8787. Личное дело – закрыто, в связи со смертью 8 ноября 1939 г.

Там же, в июне 1906 г., Кочедыков устраивается маркировщиком в процветавшее грузовое пароходство «Восточное Общество Товарных Складов...». И вот оно – море, определившее судьбу на всю жизнь! В апреле 1908 г. Сергея Кочедыкова берут приказчиком и рулевым сначала на парусную шхуну «Владимир-V», затем на пароход «Юг» Восточного общества. В Баку 20-летнего Кочедыкова сагитировали вступить в ряды РСДРП. Тогда, как и теперь, молодёжи хотелось «драйва» и перемен.

В ноябре 1909 г. Сергей, уже убеждённый революционер, был призван на действительную военную службу в отряд новобранцев 1-го дивизиона миноносцев Балтийского моря в Либаве. В марте 1910 г. матроса Кочедыкова направили на 6-месячные курсы в Школу рулевых и сигнальщиков при штабе дивизиона. После окончания курсов он получил чин рулевой-боцманмат, соответствующий унтер-офицеру 1-й статьи корабельной службы, и отправился служить на эскадренный миноносец «Исполнительный». Там он находился до июня 1914 г.

В июне боцманмата Кочедыкова перевели на недавно построенную 2-ю воздушную станцию «Папенгольм» на о. Эзель. Пообщавшись с образованными и культурными офицерами-лётчиками, Сергей решил, без отрыва от службы, снова приняться за учение, и до февраля 1917 г. успел окончить два класса заочной гимназии. Но к тому времени ему исполнилось уже 29 лет, а таких в лётчики не брали. В марте 1916 г. Кочедыкова перевели в той же должности на авиастанцию 1-й Воздушной бригады дивизии Балтийского моря в Ревель.

После февральской революции 1917 г. Кочедыкова избирают комендантом и членом ротного комитета штаба 1-й Воздушной бригады. Вскоре он вступает в ВКП(б). В июне 1917 г. в Петрограде проводился Первый Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов, и воодушевлённые делегаты разъехались в свои части готовиться брать власть в свои руки. Первым делом надо было заняться подготовкой кадров. Кочедыков принял активное участие в организации школы для матросов–лётчиков на авиастанции в Гапсале, которая действовала до октября 1917 г.

В Ревеле вся власть Советам перешла чуть ли не раньше, чем в Петрограде:
23–25 ноября 1917 г. Воспользовавшись сложившейся ситуацией, немцы вскоре перешли в наступление. Большевикам пришлось защищать свою власть в рядах Красной Гвардии. Под угрозой захвата наши авиационные части эвакуировались из Эстляндии в Гельсингфорс, куда со штабом 1-й Воздушной бригады Кочедыков и убыл в феврале 1918 г. В Гельсингфорсе он добровольно вступил в ряды Красной Армии, его назначили комендантом и командиром отряда 1-й Воздушной бригады Балтийского моря.

3 марта Советским правительством были подписаны условия Брестского мира. Корабли Балтийской эскадры удалось вывести из Гельсингфорса в Кронштадт. Впоследствии события получили название «Ледовый поход». Но от имущества авиастанций Балтийского моря спасти удалось жалкие остатки, из которых в последующем была сформирована Воздушная бригада особого назначения.

В мае месяце отряд моряков под командованием Кочедыкова был направлен в Самару на защиту Советской власти. Там его избрали членом Самарского горисполкома и заседателем окружного ревтрибунала. Но уже в начале июня пришлось держать оборону от наступавших легионеров Чехословацкого корпуса. В конечном итоге 8 июня чешским легионерам удалось ворваться в город. Так для Кочедыкова началась Гражданская война.

С июня 1918 г. по апрель 1920 г. Сергей Михайлович в качестве командира и комиссара воздушных дивизионов и Воздушной бригады особого назначения Балтийского моря довелось воевать также и против белофиннов, белоэстонцев, против армии Юденича и английских интервентов. С февраля по ноябрь 1919 г. он служил комиссаром в Петроградской школе Морской авиации им. Троцкого, там и окончил 6-месячные курсы лётчиков-наблюдателей.



! ! ! ! / -! /! -!2: 2: ! /!
! ! ! !_____!_____! / / -!
! ! ! ! !_____!_____! / /

В апреле 1920 г. Кочедыкова направили начальником и комиссаром 2-го морского Воздушного дивизиона Волжско-Каспийской военной флотилии на Южный фронт против войск генерала Н. Врангеля.

В марте 1921 г. вспыхнул мятеж Кронштадтского гарнизона и Кочедыкова отозвали на Балтику. Здесь он сначала возглавил 2-й гидродивизион, а с августа того же года занял пост начальника Воздушного флота Балтийского моря и Карельского фронта. Последние бои Гражданской войны Сергей Кочедыков принял в январе – апреле 1922 г. на Карельском фронте против белофиннов, после чего его направили в резерв.

В январе 1923 г. Сергею Михайловичу было уже более 34 лет, но он не только восстановился в авиации, но и нашёл силы исполнить давнишнюю мечту - научится летать самостоятельно. Сначала он занимался в тренировочном гидроотряде Воздушных сил

Балтийского флота. А в декабре 1923 г. закончил уже Московскую 1-ю школу высшего пилотажа. В 1926 г. Кочедыков одним из первых окончил специальные курсы для командного состава Морской авиации в Военно-Морской академии им. Ворошилова.

С декабря 1923 г. по октябрь 1930 г. красный морской лётчик Сергей Кочедыков служит на командных должностях в частях разведывательной гидроавиации: помощник командира отряда, ВрИД военкома, командир 2-го разведывательного гидроавиационного отряда ВВС БМ[21] (11.1926–12.1929);командир 62-й морской разведывательной авиационной эскадрильи ВВС БМ (12.1929–10.1930).

В возрасте 42 лет Кочедыкова увольняют с действительной службы в резерв.

В июле 1930 г. на базе факультета воздушных сообщений Института инженеров путей сообщения был организован Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота (ЛИИ ГВФ).

[21] В дальнейшем 2-й ОРАО переименован в 62-й ОРАО.

Этот институт вошёл в состав Ленинградского учебного комбината ГВФ. В октябре 1930 г. приказом РВС СССР Кочедыкова назначили туда сначала командиром учебного лётного отряда.

А с сентября 1932 г. он стал уже командиром учебно-лётной эскадрильи ЛИИ ГВФ и проработал до января 1934 г. В том году ему исполнилось 46 лет и, по всей видимости, состояние здоровья не позволило летать дальше.

В институте Гражданской авиации Сергей Михайлович проработал ещё до декабря 1936 г. и последовательно занимал должности начальника спец. сектора, начальника штаба факультета и начальника сектора технического снабжения.

В декабре 1936 г. приказом Наркомата обороны СССР Сергея Кочедыкова вновь призвали из резерва во флот и назначили на должность начальника снабжения и вооружения 105-й авиабригады ВВС Балтийского флота. В сентябре 1937 г. ему было присвоено воинское звание майор. В январе 1938 г. приказом Наркомата ВМФ Кочедыков утверждён на ответственной должности начальника авиационного склада № 17 ВВС Балтийского флота в Гребном порту, что впоследствии подтверждается приказом от мая 1939 г. (предположительно, переаттестация). Накануне ему было присвоено соответствующее должности воинское звание полковник, Сергей Михайлович Кочедыков, естественно, принимал участие в деятельности партийных организаций по местам службы и работы. С апреля 1921 г. по октябрь 1927 г. его избирали кандидатом и членом Ленинградского и районного совета, членом партбюро нескольких созывов. Но наградами Родина Кочедыкова не баловала. В 1928 г. от имени РВС Республики он был награждён именным пистолетом системы «Маузер» с грамотой к нему, а в 1938 г. ему вручили юбилейную медаль «XX лет РККА» – и всё.

В некоторых источниках попадаются сведения, что в 1938 г. он подвергался репрессиям, однако следов этого в личном деле не имеется, а стаж работы в 1937–1939 гг. прослеживается непрерывно. Не указана в личном деле и причина смерти, а умер Сергей Михайлович Кочедыков 8 ноября 1939 г. в возрасте 51 год. Будем помнить…

Ш : б м ь я ч ф ц,
!

Военлёты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне

Глава 1. Крылья, унесённые ветром

Через день после знаменитого бегства из Зимнего дворца председатель Временного правительства пытался организовать поход казачьих дивизий на Петроград для восстановления «законной власти». Поначалу его поддержали пилоты Гатчинской лётной школы. 30 октября два аэроплана разбросали над столицей антибольшевистские листовки, однако этим и ограничилось их участие в «наведении порядка». Вскоре в Гатчину нагрянули отряды революционных матросов. Офицеры в большинстве своём разбежались, а оставшиеся нижние чины перешли на сторону красных. Вскоре большинство авиаотрядов Петроградского военного округа объявили себя «воздушными отрядами красной гвардии». Так началось зарождение советских военно-воздушных сил.

Одновременно в высшем звене российской авиации начались интересные сдвиги. Инициативная группа петроградских авиаторов в составе А. В. Можаева, Е. И. Ахматовича, С. Е. Андреева, К. В. Акашева и М. Д. Ермолаева решила взять в свои руки бразды правления Воздушным флотом. Уже 28 октября они организовали при Петроградском военно-революционном комитете свой, параллельный Увофлоту, орган власти, так называемое петроградское Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания. Председателем выбрали Можаева. Для Бюро выделили комнату № 73 в штабе петроградских большевиков – Смольном.

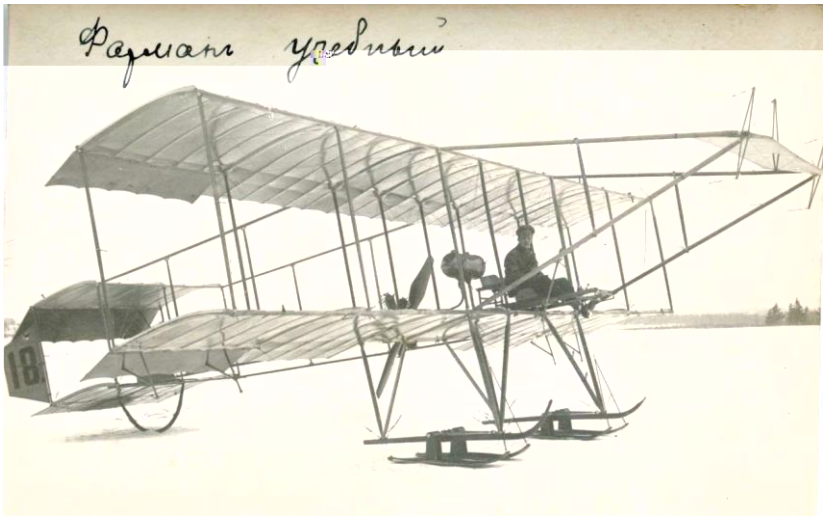
На рубеже 1917–1918 годов Бюро начало формировать на аэродромах Петроградского военного округа так называемые «Социалистические отряды». Всего было создано шесть таких отрядов 12-ти самолётного состава: 1-м командовал лётчик Томсон, 2-м – Лабренц, 3-м Столярский, 4-м – Савицкий, 5-м Кузнецов и 6-м Алексеев.

3 марта состоялось подписание так называемого «Брестского мира», для новой революционной войны нужна была новая армия, а соответственно и новый военно-воздушный флот.

Решающим шагом в формировании Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА) и Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота (РККВФ) стало введение указом ВЦИК от 29 мая 1918 года всеобщей воинской повинности.

Глава 2. Гроза над Волгой

В июле 1918 г. Чехословацкий корпус и Народная армия повели наступление на северо-запад, вдоль Волги. 10-го они взяли Сызрань, 22-го – Симбирск (ныне Ульяновск), 5 августа вышли к Казани. На этом этапе советская авиация почти никакого участия в боевых действиях не принимала. Единственным исключением стал Морской воздушный дивизион (состоявший из остатков Воздушной дивизии Балтийского моря).



!

Он прибыл в мае из Петрограда и уже через две недели внезапно оказался на линии огня. 8 июня в Самаре вспыхнуло антисоветское восстание. Повстанцы при поддержке чехословаков за несколько часов овладели городом. Морские лётчики сразу перешли на их сторону, но почти все матросы приняли бой, а затем, понеся большие потери, бежали на пароходе в Нижний Новгород.

С июля по октябрь 1918 года ключевые события Гражданской войны разворачивались под Казанью. В этом крупном губернском городе, считавшемся неофициальной столицей Поволжья, красные разместили несколько авиачастей, эвакуированных из западных губерний России. Там находился 6-й (бывший Полтавский) авиапарк и две авиашколы (Петроградская школа лётчиков-разведчиков и Харьковское отделение Гатчинской школы) со своими самолётами. В Петроградской имелось 36 аэропланов различных типов, в основном учебных. В Гатчинской школе – восемь учебных «Фарманов».

Командовал этими частями главноуполномоченный Штаба ВФ Восточного фронта лётчик Вышегородский.

Все эти части считались тыловыми и в боях с наступающими на город чехословаками участи не принимали. К концу июля, когда обстановка под Казанью приобрела угрожающий характер, командование Красной Армии решило усилить оборону города боевыми авиаотрядами. Приказ отправляться на восточный фронт (его ещё называли «чехословацким») получил 23-й корпусной авиаотряд, 4-й Социалистический (бывший Петроградский) и 1-я Советская боевая авиагруппа, сформированная в мае по инициативе лётчика бывшей 1-й Боевой авиагруппы Юго-Западного фронта И. У. Павлова.



! ! ! !
! ! ! ! !
13 !2: 27! /

12 августа в Свияжске разгрузили ещё два эшелона с авиатехникой. Из Нижнего Новгорода прибыло 1-е Казанское отделение 4-го Социалистического авиаотряда под командованием военного лётчика К. Хендрикова в составе лётчиков И. Ефимова, Н. Медведева, Р. Левитова и четырёх разнотипных аэропланов («Ньюпор-23», два «Сопвича» и «Фарман-30»), а из Москвы – боевая часть 12-го авиадивизиона (лётчики Д. Кудлаенко и В. Батурин с двумя «Сопвичами»).

На другом аэродроме близ станции Алатырь базировался «1-й Московский авиаотряд коммунистов», сформированный из курсантов Егорьевской авиашколы. Этот отряд, состоявший из семи самолётов, считался резервным и не принимал участия в боях, хотя его пилоты иногда совершали разведывательные полёты над Свиягой и западным берегом Волги. Кроме того, на складах в Алатыре находилось три «Сопвича», три «Фарсаля» (так иногда называли «Фарман-30» с двигателем «Сальмсон»), несколько одноместных «Ньюпоров» и шесть весьма редких для России истребителей «Виккерс-FB-19», полученных из Англии незадолго

до революции. Все эти машины предназначались для восполнения потерь в предстоящей операции.

Вечером 16 августа самолёты Казанской авиагруппы совершили первый групповой налёт на Казань. Приказ был короток и прост: «Бомбить городские кварталы, избегая рабочих окраин». Ставка делалась прежде всего на запугивание и деморализацию защитников города. В налёте принимали участие не менее 10 аэропланов, в том числе самолёты 4-го Социалистического авиаотряда и только что собранные машины 1-й Советской авиагруппы. Лётчик Медведев из 4-го отряда потерпел аварию при взлёте. Самолёт (двухместный «Сопвич») был разбит, но сам пилот и его лётнаб отделались ушибами.

За активные боевые действия (в боях под Казанью) 4-й Социалистический авиаотряд получил наименование Казанского, а 23-й корпусной – Свияжского. Эти названия удержались за ними вплоть до окончания Гражданской войны. Кроме того, все лётчики, участвующие в операции, были награждены ценными подарками.

Кому-то достались реквизированные у «эксплуататорских классов» золотые часы, кому-то – золотые портсигары. Обычай награждать отличившихся золотыми вещицами также сохранился на протяжении всей Гражданской войны, несмотря на учреждение в сентябре 1918 года первого советского ордена – Красного Знамени.

Глава 3. Калейдоскоп фронтов

После многочисленных перелётов «краснозвёздных соколов» и целого авиаотряда … руководство Южного фронта направило во все авиачасти циркуляр следующего содержания:

«Немедленно всем командирам и комиссарам принять к точному и неуклонному руководству:

1) Лётчики и наблюдатели отрядов должны указать из среды служащих отряда не менее двух лиц, кои согласны дать подписку в том, что в случае умышленного перелёта лица, за которое они ручаются, они согласны нести какую угодно ответственность, вплоть до расстрела.

2) Поручитель ни в коем случае не может быть одновременно в воздухе с тем, за кого он ручается, хотя бы на разных самолётах.

3) Лётчики отряда должны предоставить подписи членов семьи или родственников, или друзей в том, что он не перелетит на сторону противника, и они готовы нести какую угодно ответственность, вплоть до расстрела.

4) Родственники обязуются не менять своего места жительства без разрешения Чрезвычайной комиссии…».

…. Система круговой поруки и взятие заложников из числа членов семьи была тогда обычной большевистской практикой в отношении «военспецов из бывших».

Литература

1.Хайрулин М. Гражданская война в России (1917 – 1922). Взгляды и оценки через 90 лет.
Доклады Академии военных наук , № 5(29), Москва, 2007.
2.Бои за Казань (август – сентябрь 1918 г.) Хроника действий авиации.

Ветвь Никона Павловича Медведева

12 августа 1918 года на ст. Свияж прибыли эшелоны из Нижнего Новгорода 1-е Казанское отделение 4-го социалистического авиаотряда под командованием военного лётчика К. Хендрикова, в составе лётчиков И. Ефимова, Н. Медведева и Р. Левитова с 4-мя самолётами («Ньюпор-23», 2 «Сопвича» и «Фарман-30»).

Из донесения Начальника Штаба Воздухфлота 5-й армии

В этот день вечером был совершён первый массированный налёт (не менее 10 самолётов) на Казань. В нём принимали участие только что собранные истребители 1-й Советской авиагруппы.

«Военный лётчик Медведев из боевого отделения 4-го социалистического авиаотряда при подъёме разбил самолёт «Сопвич». Аппарат не годен к ремонту».

«В связи с военными действиями к январю 1917 года части охраны императорской семьи были усилены специальным авиационным отрядом и зенитными частями. Летом 1917 года на Царскосельский аэродром были переведены Кронштадтский и Петроградский авиационные отряды».

В других работах по истории авиации в начале 20 века приводятся следующие сведения: «В начале 1917 года в интересах воздушной обороны российской столицы формируется Петроградский авиадивизион (Петроградский авиационный, Кронштадтский крепостной авиационный и Чудской гидроавиационный отряды), имеющий на вооружении лёгкие самолёты – истребители и гидропланы. Осенью 1917 года в его состав включается авиационно-автомобильная дружина, созданная в 1916 году в интересах воздушной обороны Петрограда».

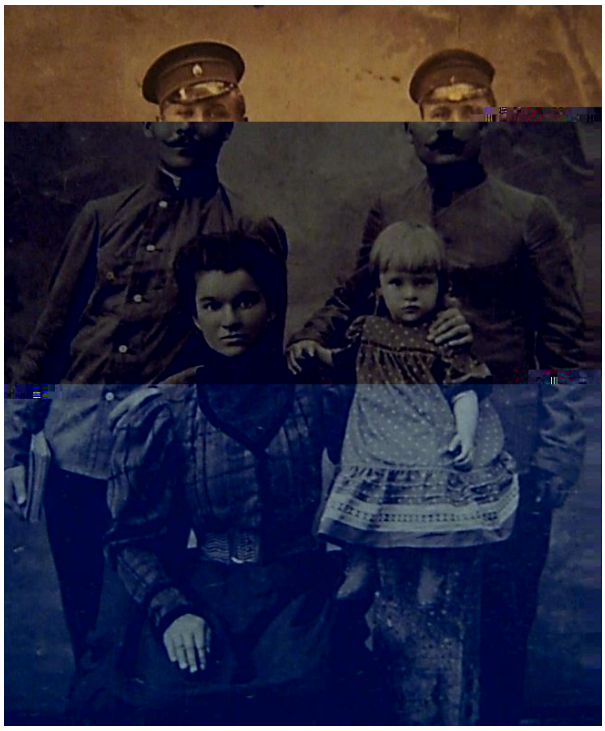
«Во время революции отряд перешёл на сторону красных. На базе Петроградского авиационного отряда был сформирован 4-й социалистический отряд и командиром был выбран солдат-лётчик Пётр Кузнецов».

«Комендантский аэродром был сооружён в 1910 году западнее Коломяжского ипподрома на средства товарищества «Крылья». На нём проводились праздники воздухоплавания, испытывались и осваивались различные типы аэропланов, как российских, так и зарубежных. С Комендантского аэродрома совершил первый перелёт в Кронштадт пилот Г. В. Пиотровский. В 1910 году авиаторы Лев Мациевич и Михаил Ефимов осуществили первые ночные полёты. В сентябре 1910 года на Комендантском аэродроме прошёл Первый Всероссийский праздник воздухоплавания, в ходе которого самолёт Льва Мациевича упал, а пилот погиб. Осенью 1911 года с территории аэродрома стартовали авиатор Е. В. Руднев и механик С. Плотников во время осуществления перелёта Санкт-Петербург – Гатчина. В том же году с Комендантского аэродрома стартовали участники первого в России группового перелёта Санкт-Петербург – Москва. Над полем аэродрома проводил испытания изобретатель авиационного ранцевого парашюта Глеб Котельников. В годы Первой мировой войны (1914 ~~1918 гг.) аэродром~~ использовался как военный.

В начале 1920-х гг. на нём базировалась эскадрилья истребителей. В 1930-х – 1950-х годах аэродром был учебной и испытательной базой ВВС. В частности, в 1930-х гг. авиаконструктор Николай Поликарпов испытывал истребители серии «И». В годы блокады Ленинграда аэродром использовался как база для полков истребительной авиации и для приёма транспортных самолётов, перевозивших грузы и людей (аэродром использовался транспортной авиацией вплоть до 1950-х гг.). В 1963 году полёты были прекращены, в начале 1970-х гг. территория бывшего аэродрома стала зоной массового жилищного строительства».



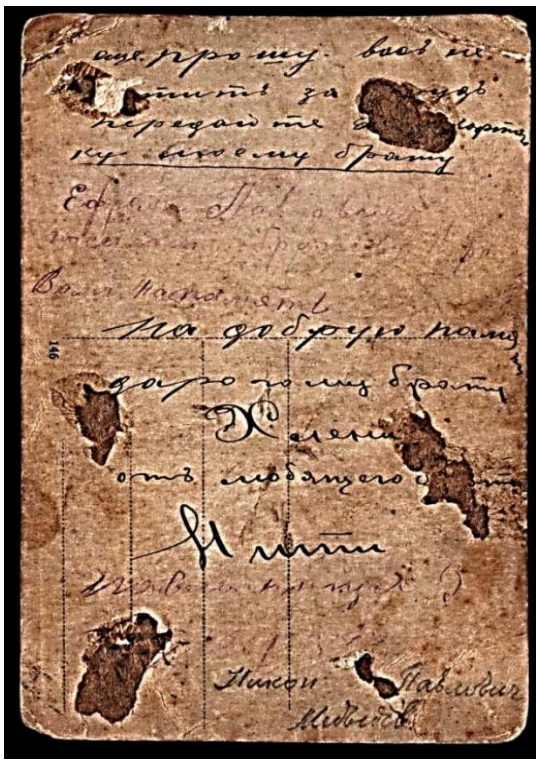
! ! /!
! ! !2: 28! /



!) ! ! ! ! !



! ! /
! ! ! !
/!) !2: 2:! /
!————— !————— !
!



! ! ! ! ! ! !
! ! ! ! /
! ! ! !
! ! ! ! /! ! !
! ! ! ! ! !
! ! /
! ! ! !
/
) ! ! ! -!
!! ! ! ! ! /



! ! ! ! ! /12: 29! /



! ! ! ! /
! ! ! !12: 29! ! !



! ! ! ! ;! ! ! !
! ! ! ! ! ! ! !



! ! ! ! / ! ! !
! ! ! ! /12: 28!



12: 41- ! 1 -! ! ! ! ! !



Народный Комиссариат Внутренних Дел СССР

Отдел Актов Гражданского Состояния

НКВД по Лен[illegible]

Бюро АГС

Место Петроградского района

для штампа

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о смерти № 8447

28 Апрель 1942 г. Медведев Пётр

фамилия

Ленинград, ул. Скороходова, 17. Павлович

имя отчество

умер (ла) 25 февраля

прописью и цифрами год, число и месяц

тысяча девятьсот сорок второго

о чем в книге записей актов гра[illegible]

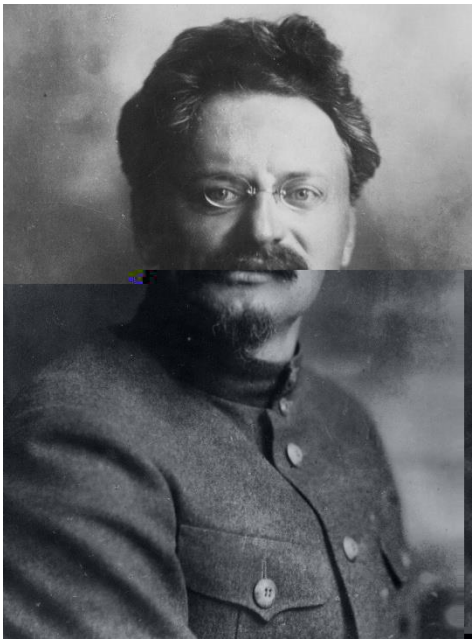
Ф: : шфюфщ м,
! ! ! ! ! !
! ! -! !
!

Роль Л. Д. Троцкого в формировании советского военно-воздушного флота

Лидер оппозиции в большевистской партии Лев Давидович Троцкий давно уже фигурирует в российской историографии как «полноценная» историческая фигура, а не как «враг народа». Однако некоторые аспекты его деятельности до сих пор покрыты тайной. Общеизвестно, что Л. Д. Троцкий стоял у истоков создания Красной Армии. Формирование советской военной авиации тоже проходило под руководством Троцкого как Наркома по военным и морским делам и Председателя Реввоенсовета. Однако в научной литературе этот факт отражён весьма скудно.

В биографической литературе, посвящённой Л. Д. Троцкому, акцент делается на его оппозиционную роль, организаторскую деятельность как руководителя и трибуна революции, создателя Красной Армии, а воздушный флот остаётся как бы за скобками. В книгах о создании воздушного флота имя Троцкого в лучшем случае лишь упоминается. Это неудивительно. Большинство военной литературы и воспоминаний было издано в тот период, когда Лев Троцкий был в оппозиции или считался «врагом народа», что сделало его «фигурой умолчания». Поэтому установить его истинную роль весьма сложно.

Будучи депортированным из СССР, Троцкий сам собирался написать книгу о Красной Армии и Гражданской войне, однако в результате пожара на вилле в Турции погибли материалы его архива по этой тематике.[22] Отдельная книга так и не была написана. В его изданных статьях и книгах события, связанные с воздушным флотом, упоминаются редко.



! ! !

Тропинин14 марта 1918 г. Л. Д. Троцкий был назначен наркомом по военным, а позже и по морским делам. Одновременно он стал Председателем Высшего Военного Совета Республики. По его инициативе был решён вопрос о формировании военной авиации.[23]

После Брестского мира речь шла о полном развале отечественного воздушного флота несмотря на то, что, по мнению М. Хайрулина, в России сохранялись немалые запасы авиатехники, довольно много лётчиков, механиков и мотористов. Л. Д. Троцкому пришлось столкнуться с хаосом, который создавала деятельность Петроградского Бюро комиссаров авиации, а также других самопровозглашённых «штабов», «комитетов», «комиссариатов» и «бюро». В результате 26 апреля 1918 года появился приказ Наркомвоенмора, в котором говорилось: «Авиационных организаций, не утверждённых Всероссийской коллегией Рабоче-Крестьянского Воздушного Флота, не признавать.

[22] Волкогонов Д. А. Троцкий. Политический портрет. – В 2-х книгах. – Кн. 1. – М.: АО «Издательство «Новости»», 1997. – 416 с., ил. – С. 210.
[23] Тененбаум Аркадий. Лев Троцкий – трибун революции. Режим доступа: http://trotsky.ru/

По всем вопросам авиации и воздухоплавания обращаться к окружной коллегии Воздушного Флота или к особоуполномоченным Всероссийской коллегии».[24]

Вскоре последовал целый ряд организационных мероприятий. 24 мая 1918 года было создано Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Военно-Воздушного флота, объединившее Военно-Воздушные силы страны. Его начальником стал К. В. Акашев. Решающим шагом в формировании РККА и РККВФ стало введение решением ВЦИК от 29 мая 1918 всеобщей воинской повинности. Через несколько дней, в июне, декретом Совнаркома была национализирована авиационная промышленность. 10 августа (по другим данным, 20 сентября) при Реввоенсовете Республики для руководства боевой деятельностью авиационных частей в условиях Гражданской войны было создано Полевое управление авиации и воздухоплавания (сокращённо Авиадарм – авиация действующей армии). Начальником был назначен А. В. Сергеев.

Этот комплекс решений, принятых за довольно короткий срок, привёл к тому, что уже к ноябрю 1918 года были сформированы 38 авиаотрядов, а к весне 1919 г. – 61, из них 45 – разведывательные, 12 – истребительные, 3 – артиллерийские и один – аэрофотогра-фический[25].

Лев Троцкий, не имея ни лётной подготовки, ни даже военного образования, тем не менее обладал качествами, которые обеспечили ему успешность в годы Гражданской войны. Это организаторский талант, решительность, убеждённость в правоте своего дела, ораторское искусство, умение вдохновить массы, твёрдость для пресечения анархии и партизанщины. Немаловажным было его отношение к старым «буржуазным» специалистам. Троцкий – один из немногих большевистских руководителей, понимавших значение профессионализма. В условиях кадрового дефицита использование военных специалистов царской армии было крайне необходимым.

В мае в кремлёвском кабинете Троцкого состоялась беседа Наркомвоенмора с группой известных фронтовых пилотов во главе с полковником царской армии Александром Козаковым. Они критиковали деятельность Коллегии. Никто из этих пилотов не получил высоких командных постов, однако были сделаны выводы из их замечаний в виде последующих реорганизаций[26]. Коллегия была упразднена.

Приказом Л. Д. Троцкого от 15 мая 1918 г. был установлен штатный состав авиаотряда: шесть самолётов, четыре автомобиля, пять повозок и 113 человек личного состава. На практике же эти цифры почти всегда сильно варьировались, причём, как правило – в меньшую сторону. На фронтах Гражданской войны нередко встречались отряды с тремя-четырьмя, а порой и всего с одним самолётом. Из нескольких авиаотрядов с лета 1918-го могли формироваться авиационные группы – временные оперативные соединения, предназначенные для концентрации авиасил под единым руководством на отдельных направлениях. В группу входило от 2-3 до 10 авиаотрядов[27].

Когда грозила опасность на Восточном фронте и надо было предпринимать срочные меры, Троцкий поддержал предложение военных специалистов перейти от отрядной системы организации армии к классической, когда армия состоит из трёх дивизий, конного

---

[24] Хайрулин М., Кондратьев В. Военлёты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне. – М.: Яуза, Эксмо, 2008. – 472 с. Режим доступа: http://voinanet.ucoz.ru/index/voenlety_pogibshej_imperii_aviacija_v_ grazhdanskoj_ vojne/0-2114

[25] Авиация молодого Советского государства. Режим доступа: http://vakul.ru/istoriya-aviacii/aviaciya-molodogo-sovetskogo-gosudarstva/

[26] Хайрулин М., Кондратьев В. Военлёты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне. – М.:Яуза, Эксмо, 2008. – 472 с. Режим доступа: http://voinanet.ucoz.ru/index/voenlety_pogibshej_imperii_aviacija_v_grazhdanskoj_vojne/0-2114

[27] Хайрулин М., Кондратьев В. Военлёты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне. – М.:Яуза, Эксмо, 2008, 472 с. Режим доступа: http://voinanet.ucoz.ru/index/voenlety_pogibshej_imperii_aviacija_v_grazhdanskoj_vojne/0-2114

корпуса и авиагруппы. К концу августа 1918 г. на Восточном фронте было сформировано 5 армий[28].

В годы Гражданской войны частым явлением были перебежчики. В 1918 году только на Восточном и Южном фронтах не менее 30 авиаторов перелетели на своих аэропланах к противнику. Для борьбы с подобным явлением Наркомвоенмор применял испытанные средства: запугивание и террор, включая пресловутую систему заложничества. Троцкий без колебаний одобрил приказ чрезвычайного уполномоченного ГУВВФ на Урале А. В. Сергеева, которым авиаторы-перебежчики объявлялись вне закона. Это означало, что любой такой пойманный пилот подлежал расстрелу на месте без суда и следствия[29].

Не только «кнут», но и «пряник» использовал Троцкий по отношению к авиаторам. При освобождении Казани, учитывая важность этого стратегического района, большевики впервые испытали Красный Воздушный флот. В приказе № 36 от 13.09.18 Председатель РВСР писал: «Солдаты Красной воздушной флотилии 5-й армии! Вся Советская республика была свидетельницей вашего несравненного героизма в боях под Казанью… Честь вам и слава, красные витязи Воздушного флота!» За активные действия 4-й Социалистический авиаотряд получил наименование Казанского, а 23-й корпусной – Свияжского. Эти названия удержались за ними вплоть до окончания Гражданской войны. Кроме того, все лётчики, участвовавшие в операции, были награждены ценными подарками: реквизированными у «эксплуататорских классов» золотыми часами, золотыми портсигарами и т.п. Обычай награждать отличившихся памятными золотыми вещами также сохранился на протяжении всей Гражданской войны, несмотря на учреждение в сентябре 1918-го первого советского ордена – Красного Знамени.

Другой наградной приказ Троцкого касался геройски погибших «красных соколов» А. Козырева и В. Штюрмера. Кроме записи их имён в книгу героев Воздушного Флота, Наркомвоенмор приказал выдать родственникам денежное пособие.

В период советско-польской войны известен эпизод, когда Троцкий лично награждал авиаторов. Так, будучи недалеко от линии фронта, Наркомвоенмор специально задержался на полчаса, чтобы лично вручить отличившемуся лётчику Сапожникову орден Красного Знамени. Звено советских истребителей в составе Ширинкина, Кузина, Петрова Александра и Петрова Николая, сбивших вражеский бомбардировщик, было награждено по приказу Троцкого золотыми часами, а лётчик Ширинкин ещё и денежной премией[30]. Моральное поощрение, таким образом, подкреплялось материальным.

Однако было бы преувеличением отводить воздушному флоту значительную роль в Гражданской войне. Видимо, этим и объясняется столь скромное внимание Л. Д. Троцкого к авиации.

---

[28] Волкогонов Д. А. Троцкий. Политический портрет. – В 2-х книгах. – Кн. 1. – М.: АО «Издательство «Новости»», 1997. – 416 с., ил. – С. 229.

[29] Хайрулин М., Кондратьев В. Военлёты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне. – М.: Яуза, Эксмо, 2008, 472 с. Режим доступа: http://voinanet.ucoz.ru/index/voenlety_pogibshej_imperii_aviacija_v_grazhdanskoj_vojne/0-2114

[30] Хайрулин М., Кондратьев В. Военлёты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне. – М.:Яуза, Эксмо, 2008, 472 с. Режим доступа: http://voinanet.ucoz.ru/index/voenlety_pogibshej_imperii_aviacija_v_grazhdanskoj_vojne/0-2114

:Ч: г яыф

! ! ! -

! ! ! -! /!

Арктическая трагедия экипажа Н209

В начале 1930-х годов большое внимание руководство страны уделяло развитию авиации. Самолеты авиаконструктора А. Н. Туполева применяли не только в ВВС, но и стали использовать в народном хозяйстве. В 1932 году было создано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть), подчиненное Совету Народных Комиссаров. Руководителем был назначен известный ученый и руководитель полярных экспедиций Отто Юльевич Шмидт. Исследования в советском секторе Арктики велись с невиданным размахом. Для организации полярных станций на побережье Северного ледовитого океана и на островах было создано Управление Полярной авиации под руководством Марка Ивановича Шевелева. Арктика считалась «кухней погоды» и для получения достоверных прогнозов были нужны ежедневные метеоданные. Были построены стационарные станции на архипелаге Земля Франца-Иосифа, Новой Земле, острове Врангеля и других точках.

В мае 1937 года на Северном полюсе начала работать дрейфующая полярная станция СП-1. Руководство страны стремилось доказать, как собственному населению, так и другим народам преимущества социалистического строя. Одним из наглядных способов такой пропаганды являлась демонстрация выдающихся достижений в наиболее передовых отраслях науки и техники. Отсутствие мощных авиадвигателей не позволило принимать участие в гонках спортивных самолетов на скорость. По предложению наркома обороны К. Е. Ворошилова решили сконструировать и построить самолет, способный побить мировой рекорд дальности беспосадочного полета. Во Франции в 1931 году построили самолет «Девуатин-Д33», который обеспечивал получение дальности полета в 11000 километров.

В СССР была закуплена лицензия на производство немецкого двигателя BMW мощностью 750 л. с. который получил название М-34 (АМ-34). Конструктор А. М. Микулин со своим коллективом на одном из построенных заводов стал налаживать серийный выпуск этих моторов.

В августе 1931 года Туполев представил в Реввоенсовет проект самолета для побития мирового рекорда дальности. По проекту самолет обеспечивал дальность 12000 километров. После заседания в декабре 1931 года комиссии по установлению рекорда дальности ее руководителем стал Ворошилов, а Технический комитет возглавил Туполев. В начале 1932 года Комитет приступил к выполнению задания. Работы велись по трем направлениям: разработка и постройка самолета, доводка предназначенного для него двигателя М-34 и постройка на Щелковском аэродроме специальной бетонированной взлетной полосы длиной 1800 метров. Разработка чертежей и выполнение расчетов поручили группе инженеров ЦАГИ под руководством П. О. Сухого. К июню проект был готов. Особенностью самолета было необычное крыло очень большого удлинения (размах крыла в 2,5 раза превышал длину фюзеляжа). В крыле размещались баки для горючего на 6000 литров.

Через год, 22 июня 1933 года, самолет, получивший индекс АНТ-25 и РД (рекорд дальности) впервые поднялся в воздух с Центрального аэродрома. Пилотировал самолет М. М. Громов. Результаты последующих испытаний показали, что самолет получился простым в управлении, устойчиво держался в воздухе, но его дальность не превышала 7200 километров. Микулин доработал мотор, установив в него редуктор, заменил деревянный винт трехлопастным металлическим изменяемого шага. Конструкторы тоже вносили в самолет изменения, которые должны были увеличить дальность полета. В основном улучшали аэродинамику машины. Для перелета приготовили два экземпляра РД. Проблема, которую необходимо было решать – навигация и радиосвязь в высоких широтах Арктики. Магнитные компасы давали большую погрешность в районе полюса. Пришлось разработать солнечный указатель курса и гироскопический компас с магнитной коррекцией ДГМК-2.

Была спроектирована и опробована в полете коротковолновая радиостанция весом всего 50 килограммов.

Необходимо было проверить практическую дальность самолета. Экипаж в составе М. Громова, А. Филина, И. Спирина в полете по замкнутому маршруту Москва – Рязань – Харьков установил мировой рекорд дальности и продолжительности полета, пролетев за 75 часов 02 минуты расстояние в 12411 километров. Выбрали маршрут через Северный полюс в США. Вылет запланировали на 3 августа 1935 года. Неожиданно Громов заболел и вынужден был лечь в госпиталь. По рекомендации И. В. Сталина командиром экипажа был назначен С. А. Леваневский один из первых Героев Советского Союза, получивший это звание за спасение членов экипажа и пассажиров затонувшего в Чукотском море ледокольного парохода «Челюскин». Вторым пилотом назначили Г. Ф. Байдукова, который отлично знал самолет. Штурманом Леваневский предложил постоянно летавшего с ним В. И. Левченко. Попытка выполнить этот полет оказалась неудачной. Уже находясь над Баренцевым морем, у двигателя обнаружили утечку масла. Леваневский решил прервать перелет. Самолет совершил вынужденную посадку под Новгородом. В дальнейшем Леваневский отказался от полетов на АНТ-25, поссорившись с Туполевым. 20 июля 1936 года настойчивые просьбы Г. Ф. Байдукова и выдающегося летчика той эпохи В. П. Чкалова убедили Правительство дать «добро» на перелет.

Маршрут изменили: самолет должен был пройти вдоль побережья Северного Ледовитого океана до Камчатки и приземлиться в Хабаровске. За 56 часов АНТ-25 пролетел 8750 километров и приземлился на острове Удд. Этот перелет открыл экипажу дорогу на осуществление основного маршрута. Окончательно вопрос о перелете решился в Кремле 25 мая 1937 года в кабинете И. В. Сталина. Присутствовали при разговоре В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков, С. А. Леваневский, И. В. Сталин и К. Е. Ворошилов.

18–20 июня 1937 года экипаж в составе В. Чкалова, Г. Байдукова, А. Белякова на самолете АНТ-25 проложил кратчайший воздушный путь из Европы в Америку через Северный полюс (9130 километров). Спустя месяц, другой экипаж страны Советов в составе М. Громова, А. Юмашева и С. Данилина продлил чкаловский маршрут до города Сан-Джасинто, пролетев за 62 часа 17 минут расстояние в 11500 километров.

Тактико-технические характеристики самолета АНТ-25 (РД).

Экипаж, чел	3
Двигатель, тип, марка.	ПД х 1, М-34 Р
Мощность, л. с.	900
Размах крыла, м.	34
Длина самолета, м.	11,57
Масса максимальная, кг.	11500
Максимальная скорость, км/ч.	246
Практический потолок, м.	7850
Максимальная дальность, км.	13000

Леваневский не оставлял идею перелета в Америку через Северный полюс. Он побывал за океаном, где пытался найти самолет для осуществления своего намерения.

В апреле 1936 года в США находилась комиссия под руководством начальника ЦАГИ Н. М. Харламова для закупки современной авиационной техники и лицензий для постройки самолетов. Были закуплены лицензии на производство самолета ДС-3 и летающей лодки «Консолидейтед». Купили и самолет фирмы Valtee V-1. На этом доработанном самолете С. А. Леваневский и В. И. Левченко совершили перелет из Лос-Анджелеса в Москву с 5 августа по 13 сентября 1936 года, пройдя более16000 километров. Леваневский пытался договориться с С. В. Ильюшиным о перелете на его новом самолете ЦКБ-26, но у того были свои планы на перелет через Атлантический океан.

В июне 1937 года Леваневскому продемонстрировали опытный четырехмоторный самолет ДБ-А, построенный под руководством В. Ф. Болховитинова на заводе № 22 в Филях. Летчик-испытатель Н. Г. Кастанаев эффектно продемонстрировал возможности огромного самолета. Леваневский буквально «загорелся» после увиденного и заявил, что это его самолет для перелета в США.

Самолет ДБ-А проектировался как бомбардировщик дальнего действия. Его основные характеристики:

Скорость максимальная	310–320 км /ч
Посадочная скорость	90–95 км/ч
Бомбовая нагрузка	2000 кг
Высота полета	6000–7000 м
Дальность полета	1300 км
Полетный вес	21000 кг
Средний расход топлива практический на один двигатель	0,567 кг/км.

Проектирование и постройка самолета начались осенью 1934 года. Через полгода, 2 мая 1935 года, состоялся его первый полет. До 27 февраля 1936 года проводились заводские испытания летчиками-испытателями Н. Г. Кастанаевым и Я. Н. Моисеевым.

После устранения замечаний самолет был передан в НИИ ВВС на государственные испытания, которые он проходил под названием ДБ-2(А) 4 АМ-34РН. Акт испытаний был утвержден начальником ВВС Я. И. Алкснисом 11 июля 1936 года. Летные данные соответствовали тактико-техническим требованиям. Отмечались недостатки винтомоторной группы, полет на двух двигателях возможен на высоте не более 2500 метров, недостаточны устойчивость и управляемость. Ведущим летчиком государственных испытаний был М. А. Нюхтиков.



! ! ! ! !

Подготовка к перелету

Леваневский получил разрешение Политбюро ВКП(б) на перелет в США на самолете ДБ-А в августе 1937 года по маршруту Москва – Северный полюс – Фербенкс (США). Главный конструктор В. Ф. Болховитинов и большая часть его КБ находились в Казани, где предполагалось наладить серийный выпуск самолета.

Подготовку опытного самолета к трансарктическому перелету подробно описал в своей книге будущий академик Б. Е. Черток, работавший в 1937 году на заводе № 22 руководителем бригады спецоборудования. При подготовке к перелету самолет освободили от вооружения, увеличили емкость топливных баков, полностью заменили трубопроводы, установили новые радиостанции – новую мощную РСБ-5бис «Онега», работавшую в диапазоне частот 250 кГц – 12 МГц (1200 -25 м). Радиостанция размещалась в хвосте самолета, где было рабочее место радиста. Портативную радиостанцию «Баян», работавшую только в диапазоне коротких волн разместили на рабочем месте штурмана.

На самолете имелось две антенны – одна стационарная на фюзеляже, другая выпускная, которую при передаче и приеме радиограмм выпускали с помощью лебедки. В состав навигационного оборудования включили даже американский радиокомпас «Фейрчальд». Б. Е. Черток с инженером ЦАГИ Л. Л. Кербером особое внимание уделили системе электроснабжения самолёта. Она состояла из двух генераторов, установленных на внутренних двигателях, буферных аккумуляторов и реле-регуляторов. Через 20 дней и ночей работы завода самолет, окрашенный в цвета Леваневского – синий фюзеляж и красные крылья, перегнали на Щелковский аэродром. Самолёту был присвоен номер полярной авиации URSS H209. Руководитель расчетной группы КБ Болховитинова М. А. Тайц ворчал, что при непрерывных поправках в сухом весе конструкции, изменении аварийного запаса, советов синоптиков по выбору маршрута и высоты полета, ему неоднократно приходилось пересчитывать запас горючего на перелет.

Расстояние от Москвы до Фербенкса составляло 6650 км, запас горючего 16400 кг, навигационный запас составлял 26,5 % от общего количества. Полный вес самолета при взлете не должен был превышать 35000кг. Время перелета в зависимости от атмосферных условий при скорости 180–230 км/ч определялось в пределах 29–38 часов. Весь июль проводились доработки самолета и контрольные полеты. 25 июля на аэродроме не появился Кербер. Вместо него радистом в контрольный полет 28 июля 1937 года протяженностью 2000 км. полетел Н. Я. Галковский.

Старт перелета был назначен на 12 августа 1937 года. В качестве груза загрузили почту, емкости с черной икрой и меха.

Экипаж

Сигизмунд Александрович Леваневский в 1926 году окончил Севастопольскую школу морских летчиков. Для прохождения службы после окончания школы он был направлен в 4-й авиаотряд Воздушных Сил Черного моря. В 1930 году он подал рапорт об увольнении со службы и работал в летных школах ОСОАВИАХИМа в Николаеве, Полтаве.

В 1933 году Леваневский был назначен инспектором летных школ ОСОАВИАХИМа Украины. В мае 1933года ему поручили перегнать из Севастополя в Хабаровск летающую лодку «Дорнье-Валь» H8 для летной службы вновь созданной организации Главсевморпуть. 9 июня лодка прибыла в Хабаровск и сразу была задействована для проведения спецопераций. Как пилот для особых поручений за сезон 1933 года Леваневский налетал более 222 часов. В 1934 году он участвовал в спасении пассажиров и экипажа парохода «Челюскин». В июле 1935 года старший пилот-инструктор Леваневский был включен в состав Московской авиагруппы Особого назначения ГУСМП.



! ! ! ! ! !! -!
! ! ! - ! ! /! ! ;! ! ! / / -!
- ! -! / / -! ! -!
!

В этом же году Леваневский предпринял неудавшуюся попытку пролететь по маршруту Москва – Северный полюс – США на АНТ-25.

Второй пилот Николай Георгиевич Кастанаев с 1929 года работал летчиком-испытателем морских самолетов – летающих лодок. В 1935 году он перешел в авиапромышленность и был назначен ведущим летчиком-испытателем самолета ДБ-А. За время испытаний самолета он налетал более 200 часов. Он лучше других пилотов знал возможности этого самолета. В мае 1937 года вместе с летчиком Г. Ф. Байдуковым на ДБ-А он установил 2 мировых рекорда скорости 280,25 км/ч для многомоторных самолетов на дистанциях 1000 и 2000 км. Недостатком в его практике было неумение летать в сложных метеоусловиях (в облачности).

Виктор Иванович Левченко с 1929 года был военным штурманом.

В наиболее сложные полеты Леваневский брал в состав экипажа Левченко. В середине 30-х годов Левченко был назначен флаг-штурманом авиации Балтийского флота. Кроме обязанностей штурмана, он мог выполнять обязанности радиста.

Первоначально в качестве радиста в состав экипажа планировался инженер ЦАГИ Леонид Львович Кербер. Он был сыном адмирала царского флота и из-за непролетарского происхождения не смог получить высшего технического образования. В свои 34 года он имел опыт работы военного телефониста и радиста связи Центрального аэродрома. В КБ Туполева он руководил бригадой спецоборудования самолетов. Перед самым вылетом Кербер был заменен Николаем Яковлевичем Галковским, который считался одним из лучших радистов ВВС, был хорошо знаком Леваневскому и Левченко. За оставшиеся две недели ему необходимо было изучить все спецоборудование самолета. Осенью 1937 года Кербер был арестован НКВД и длительное время находился в заключении. В качестве бортмеханика в состав экипажа был включен Георгий Трофимович Побежимов, который был опытным полярником, участвовал в дальних перелетах в Арктике. Опыта обслуживания моторов АМ-34 РН у него не было.

Вторым бортмехаником по предложению Кастанаева был назначен Николай Николаевич Годовиков. Он обслуживал моторы самолета ДБ-А с момента его создания, имел огромный опыт.

Старт Н209

Накануне старта самолет отбуксировали на бетонную горку, с которой для облегчения взлета начинались разгоны всех перегруженных самолетов.

С утра началась заправка самолета и суета последних часов перед стартом. Как писал в своей книге Б. Е. Черток, настроение экипажа было разное. Годовиков, Побежимов, Кастанаев словно предчувствовали неудачу перелета. Галковский до старта Н-209 находился внутри самолета. Взволнованный Леваневский давал интервью корреспондентам газет и радио. Он последним из экипажа забрался в самолет.



! !URSS-H209. ! ;! ! / / -! ! !
/ / -! / / -! ! / / ! ! / / -!
! / /

Ровно в 18 часов 15 минут взревели моторы, и самолет покатился по бетонке. Время старта выбрали с учетом прибытия в Фербенкс утром 14 августа 1937 года. Взлетал Н-209 под управлением Кастанаева. Через 35 секунд самолет оторвался от бетонки и стал медленно набирать высоту.

В своих воспоминаниях все провожающие утверждали, что правый крайний мотор самолета дымил сильнее остальных. Через 45 минут была получена первая радиограмма, в которой сообщалась путевая скорость самолета 205 км/ч, видна Волга, самочувствие экипажа нормальное.

Весь «наземный экипаж» перебазировался на узел связи ВВС, который располагался у Центрального аэродрома. Ответственным за связь с Н209 был заместитель начальника связи ВВС Н. Шелимов. Первая половина пути проходила спокойно.

В 12 часов 32 минуты в штабе перелета приняли очередную радиограмму: «Широта 87 градусов 55 минут, долгота 58 градусов. Идем за облаками. Пересекаем фронт. Высота полета 6000 метров. Имеем встречные ветры. Материальная часть работает нормально. Самочувствие хорошее». В очередной радиограмме экипаж сообщил о пролете полюса, сильном встречном ветре 100 км/ч, изморози на стеклах кабины, температуре за бортом 35 градусов. Девятнадцатая радиограмма шла под шифром «аварийная». Дежурный передал ее Болховитинову, который находился в штабе перелета.

«РЛ. 14 часов 32 минуты. Отказал правый крайний мотор из-за неисправности маслосистемы. Идем на трех моторах. Высота полета 4600 метров при сплошной облачности.

Галковский». Болховитинов приказал передать радиограмму о снижении до высоты 2000 метров, чтобы избежать обледенения. Радиограмма была передана на борт Н209, но принял ли ее Галковский неизвестно. Связь с самолетом была потеряна. По расчетам отказ двигателя произошел за полюсом в точке с координатами широта 87–89 градусов на линии 148 меридиана. Полярники дрейфующей станции «Северный полюс 1» слышали шум моторов самолета. Их льдина в это время находилась в точке с координатами 87 градусов 20 минут северной широты и нулевом меридиане.

Поиски самолета Н209

Из-за отказа мотора самолет вынужден был снизиться и по мнению летчиков в сплошной облачности началось обледенение. Возможно, после девятнадцатой радиограммы отказал передатчик или произошел обрыв антенны. При отказе пришлось использовать маломощную станцию «Баян». До 22 часов 13 августа 1937 года была зафиксирована работа передатчика с позывными РЛ на коротких волнах с плохой слышимостью в Якутске (15 час. 58 мин. Все в порядке. Слышимость Р 1). Анкоридже (17 час. 44 мин. с текстом «Не имеем ориентировки. Затруднения с радиопередатчиком.). Станция на мысе Шмидта в 17 час. 53 мин. «приняла РЛ. Ждите». В 22 час Якутск в сильных помехах принял «Иду на двух… Пришлось снизиться… Впереди вижу ледяные горы…». Такую же радиограмму принял радиолюбитель Пастухов из Иркутска.

14 августа стало ясно – самолет URSS Н209 и его экипаж пропали и их надо искать. 15 августа 1937 года в печати было опубликовано решение Правительства СССР об организации поисков самолета Н209. Были даны задания ледоколам о доставке горючего и самолетов на базы Главсевморпути на мыс Шмидта, остров Рудольфа.

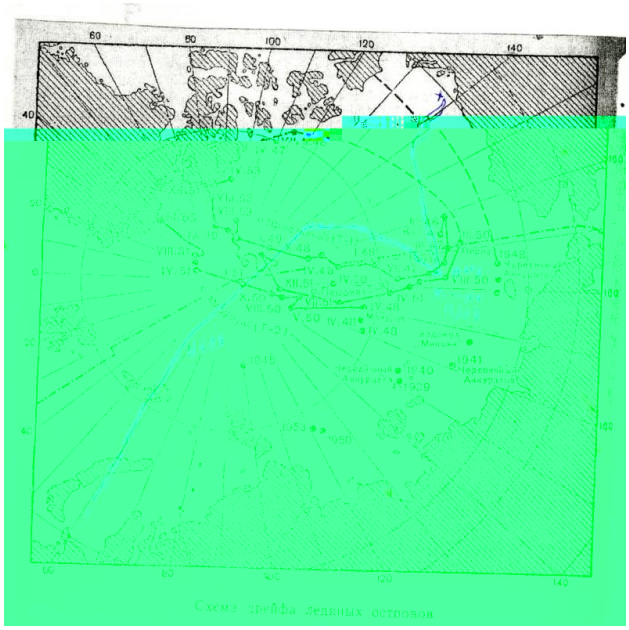
Самолеты Н2 летчика Задкова и Н207 летчика Грацианского должны были организовать поиски с мыса Барроу на Аляске. Три самолета АНТ-6 поручили подготовить к вылету в Арктику на заводе № 22.

Более 15 наших самолетов и 7 американских до октября 1937 года пытались обнаружить следы пропавшего самолета. Официально поиски прекратили в апреле 1938 года. Самолеты пролетели надо льдами 63000 км, осмотрели площадь более 68000 км^2. Было потеряно четыре самолета и несколько летчиков. На поиски было затрачено более 14 500 000 рублей. В память о погибшем экипаже их именами были названы улицы многих городов, летные и технические училища.

В 1987 году дирекция Московского дома ученых провела конференцию, посвященную 50-й годовщине перелета Н-209. Своими воспоминаниями поделился летчик-испытатель М. А. Нюхтиков, полярный летчик И. П. Мазурук, журналист Ю. Сальников, опубликовавший много материалов об экипаже и перелете, инженер Н. Якубович, уточнивший параметры самолета в условиях обледенения, Б. Е. Черток, готовивший спецоборудование самолета 209 к перелету, Л. Л. Кербер, первоначально включенный в экипаж радистом. Было высказано много гипотез о гибели самолета.

В 2017 году исполняется 80 лет со времени перелета экипажа самолета Н-209 по маршруту Москва – Северный полюс – Фербенкс. За прошедшие годы появились современные методы исследования авиакатастроф. Мое предложение – провести в рамках Научных чтений, посвященных И. И. Сикорскому, которые проводятся в апреле в Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации в 2017 году такую же конференцию. Я всю свою жизнь посвятил авиации. С 1965 года учился в авиамеханическом техникуме. Трудился 33 года на предприятии авиационной промышленности, где прошел путь от испытателя приборов до главного инженера. Для определения места гибели экипажа я решил применить свои экстрасенсорные способности. В 21 веке это не кажется мистикой и шарлатанством.

По одной из версий самолет Н209 после потери ориентировки отклонился от своего маршрута вдоль 148 меридиана и полетел в направлении Якутска. Заслуженный штурман СССР В. И. Аккуратов не исключал такую возможность. Широта Фербенкса и озера Себян-



Кюэль почти одинакова, разница в 40 км. После потери высоты штурман Левченко вынужден был вести самолет по гирополукомпасу, который вблизи полюса дает большую погрешность. Часа через три полета при удалении от полюса компас стал работать. Из-за вращения Земли каждый час необходимо вносить поправку в показания компаса 15 градусов (15х3 =45), 21 градус – аэродинамическое отклонение за счет вращения винтов, уход в сторону крена не менее 15 градусов. Всего в сумме 81 градус. Чтобы вместо Фербенкса выйти на Якутск, необходимо 79 градусов. Ветер для самолета стал попутным , скорость полета вместо 175 км/ч возросло до 250-270 км/ч. Если верить радиограмме , принятой в Якутске и Иркутске, в 22 часа самолет был еще в воздухе. Расстояние от полюса до озера Себян-Кюэль он мог преодолеть за 8 – 9 часов.

Место приводнения самолета, который избежал разрушения от обледенения, снизившись до высоты 1000–2000 метров, может быть между Верхоянском и Якутском 13 августа 1937 года после 22 часов московского времени (6–8 часов местного времени 14 августа). Координаты 65 градусов 17 минут северной широты, 130 градусов 09 минут восточной долготы. Косвенно это подтверждается тем, что радиограммы с борта Н209 с плохой слышимостью принимались из этого региона. В 1965 году вертолетчик Е. В. Попов, обслуживая геологов, случайно обнаружил в Якутии на берегу горного озера Себян-Кюэль табличку на захоронении.

На ней имелась надпись, вырезанная ножом, о катастрофе самолета с перечнем погибших. Первой стояла фамилия Леваневский. По моей версии самолет Н-209 в конце полета приводнился на гладь озера Себян-Кюэль. Леваневский принял Верхоянский горный хребет с левой стороны от самолета за горы Аляски. Единственным местом для посадки было озеро. Приводняться пришлось по крутой глиссаде, чтобы попасть на гладь озера. При посадке на озеро в кабине находились оба бортмеханика и штурман. Рабочее место радиста было в хвосте самолета. При ударе о воду остекление и передняя часть фюзеляжа были повреждены и быстро затоплены водой. За счет огромных крыльев (размах 42 метра), самолет какое-то время держался на воде. На берег выбрался Галковский, сумевший спустить через астролюк клипер-бот, спасти раненого Кастанаева и радиостанцию «Баян». Еще ему удалось подобрать с поверхности озера Годовикова, который был мертв. Остальные члены экипажа утонули вместе с самолетом. Галковский похоронил Годовикова, сделал столбик с табличкой, на которой вырезал надпись о катастрофе самолета и список экипажа. Из-за малой мощности передатчика и некачественной антенны его радиограммы принимались только частично еще какое-то время. Ему пришлось оказать медпомощь Кастанаеву. Он пытался найти людей , но сил не хватило. Останки летчика пастухи-оленеводы видели в 30 км. от озера Себян-Кюэль. Другого мертвого летчика видели на берегу озера.

В начале 180-х годов были организованы несколько экспедиций из Уфы в этот район. На месте предполагаемой гибели побывали директор Арктического и Антарктического института А. Ф. Трешников и академик Е. К. Федоров с членами Якутского обкома КПСС. Как рассказал сотрудник Уфимского авиационного института Ю. Лобанов, экспедиция опросила местных жителей, осмотрела захоронение, составила карту местности с ориентирами. Магнитометром пытались обнаружить самолет на дне озера. Из-за слабой технической оснащенности они не могли ни опровергнуть, ни подтвердить этот факт.

Возможно, с привлечением Географического общества РФ и помощи министерства обороны, института Арктики и Антарктики, посильной помощи других организаций удастся организовать летом 2017 года хорошо оснащенную экспедицию и раскрыть еще одну тайну Арктики. В Якутии несколько экспедиций Уфимского авиационного института во главе с Лобановым. Однако доказательств, что это место гибели Н209 не нашли.

В апреле 2018 года я решил съездить на свою родину в город Владимир. Хотелось увидеть цветение вишен, познакомиться с родителями жены племянника Андрея, купить сувениры для знакомых – фигурки собак из Гусь-Хрустального, так как 2018 год – год собаки. Решил перебрать книги, купленные во время учебы во Владимирском авиамеханическом техникуме. Книги по радиотехнике отложил отдельно, чтобы передать в библиотеку техникума. Среди остальных книг мне попалась книга «В морях и океанах». Одна из глав рассказывала о ледяных островах, которые циркулируют возле Северного Полюса. Эти острова огромны по своей величине, имеют в длину более 30 км, в ширину более 10 км.

В книге была показана карта движения островов. Это оказался припай Земли Элсмира, находившейся в Канадском архипелаге. В 1946 году американские летчики дали трем островам названия Т.1 (мишень 1), Т.2 (мишень 2), Т.3 (мишень 3). На Т.3 они позже организовали военно-воздушную базу. На этом же острове работала наша полярная станция «Северный Полюс 6». Верхняя часть островов была твердая как взлетная полоса аэродрома. На глубине 40–60 метров снег был мягкий от морской воды. На этих ледяных островах садились самолеты летчиков Котова, Масленникова, Мазурука в 1947–1955 гг. В 15 августа 1937 года жители небольшого эвенкского поселка Олюкток, расположенного в 140 км. от мыса Барроу в надвигающихся вечерних сумерках услышали шум моторов самолета и увидели двигающийся предмет, похожий на самолет. Только в апреле 1938 года они рассказали об этом сержанту полиции. Тот на собачьей упряжке добрался до радиостанции и передал в Сиэтл об этом случае.

На месте падения самолета эскимосы видели разводья бензина. Рыбачьи сети рвались в месте падения самолета. Но почему это случилось 15 августа? Горючего в самолете было 20 тонн, оно должно было закончиться утром 14 августа. Это означало, что Леваневский принял решение снизить высоту полета ниже облачности. Температура на этой высоте была положительная, В. И. Аккуратов в своих дневниках подтверждает это. Штурман Левченко обнаружил ледяной остров. По приказу Леваневского сбросил на лед дымовую шашку для определения направления ветра. Кастанаев ювелирно «приледнил» самолет 13 и 14 августа механики ремонтировали отказавший двигатель. Вечером 14 августа летчики взлетели, набрали высоту 6000 метров. Солнечный указатель курса дал им возможность выйти на меридиан 148 градусов. К сожалению, горючего до Фербенкса им не хватило. Самолет упал в нескольких километрах от берега между двумя островами на небольшой глубине. Нужна экспедиция для установления истины.



: д . Цмим м
! ! ! !
-! ! !

Севастопольская (Качинская) авиационная школа: Вклад в победу в Великой Отечественной войне

Появление школы лётчиков в Севастополе связано с именем Великого князя Александра Михайловича – по его инициативе в России начал создаваться воздушный флот и был образован Отдел воздушного флота (ОВФ) при Особом комитете по усилению военного флота на добровольные пожертвования.

Методика обучения российской авиационной школы отличалась от западной: учащиеся должны были, невзирая на звания, сословия и чины, уметь производить ремонт аэроплана своими силами. Проводилась работа по усовершенствованию имеющихся летательных аппаратов: постановка аэропланов на лыжи, укрепление конструкций самолётов в мастерских школы. Инструкторы вырабатывали правила обучения по предотвращению аварийности, предпринимались полёты над морем, ночью, в горах, с использованием почтовых голубей. А военным лётчиком, инструктором авиашколы штабс-капитаном Дмитрием Георгиевичем Андреади были установлены всероссийские рекорды на дальность и продолжительность полёта, точность посадки.

Большое будущее управляемых аэропланов в военном деле было доказано участием обучавшихся офицеров и инструкторов школы в крупных войсковых манёврах осенью 1911 года Петербургского, Киевского и Варшавского военных округов. Аэропланы успешно выполняли функции связных, наблюдателей, выполняли успешную атаку корректировочного дирижабля. Опыт применения самолётов в учебном бою был обобщён в первую в мире инструкцию по использованию авиации в военных целях.

С 1916 года вследствие больших потерь лётчиков и самолётов на фронтах, возросшей роли аэропланов в бою и зарождения истребительной авиации, работа школы улучшается. По инициативе Управления Воздушного Флота с фронта прибыли талантливые воздушные наставники М. Ефимов, К. Арцеулов и другие, работавшие в школе до войны. Особое внимание при подготовке пополнения пилотов и их стажировке стало уделяться таким новым задачам современного боя, как воздушная стрельба, фотографирование целей, групповая слётанность звеньев, бомбометание.

В 1930-е годы школа на Каче становится ведущей лётной школой СССР, о её авторитете свидетельствует тот факт, что сыновья многих видных партийных и государственных деятелей считали за честь получить путёвку в небо именно на крымской земле, как, например, Василий Сталин.

Все предвоенные годы параллельно с упорядочиванием программ теоретического лётного обучения, в частности, создания комплекса учебных пособий для всех авиационных вузов страны, сроки обучения лётчиков сократились с года до 7 месяцев, с перспективой введения в случае войны 6-месячного срока обучения.

Самый большой выпуск за всю историю Качи был в 1940 году, когда в строевые части накануне войны было направлено тысяча четыреста пять лётчиков-качинцев.

По сравнению с практическим налётом на одного пилота в авиашколах гитлеровской Германии на боевом истребителе в 90 часов, в Качинской школе этот показатель тогда не превышал 20 часов, что привело к тяжёлым потерям советских истребителей в начале Великой Отечественной войны. Из практики лётного обучения ввиду сокращения времени подготовки исчезли элементы высшего пилотажа. Вместе с тем, готовящееся перевооружение советских ВВС на новые истребители МиГ, испытывавшиеся в Качинской школе в марте 1941 года, затянулось и к началу войны не было осуществлено.

После нападения гитлеровской Германии на СССР и тяжелейших потерь, понесенных советскими ВВС в схватках с опытными немецкими пилотами, Качинская школа оказалась в угрожаемом положении. Спустя неделю после начала войны в 1941 году, началась эвакуация школьных самолётов, имущества и личного состава в Нижнее Поволжье, в п. Красный Кут Саратовской области (впоследствии на основе оставленного в эвакуации оборудования, самолётов, техников и пилотов было организовано Краснокутское лётное училище гражданской авиации). Авиапарк был размещён под открытым небом, что вызвало огромные затруднения в подготовке самолётов к взлёту в суровую и морозную зиму 1941/1942 гг. Весь коллектив школы испытывал большие перебои с поставкой продовольствия, обмундирования, горючего, топлива. Кроме того, ввиду формирования из инструкторов и выпускников школы 627-го истребительного авиаполка, убывшего в ноябре 1941 года на Западный фронт, из школы была изъята большая часть боевых истребителей И-16, что негативно сказалось на уровне шестимесячной подготовки курсантов.

Принятые взамен И-16 и полученные по ленд-лизу 63 изношенных истребителя «Харрикейн» без технической документации были освоены под открытым небом в морозных заволжских степях усилиями техников, инструкторов и курсантов, что позволило не прекращать полёты.

Но, несмотря на вышеперечисленные трудности, с начала войны Качинская авиашкола сразу оказалась в гуще событий. Она участвует в охране воздушной зоны Севастополя, а в июле 1941 года выпускает 256 лётчиков-истребителей. Прославленный лётчик-испытатель, Герой Советского Союза Степан Павлович Супрун срочно формирует на базе училища и лётчиков–испытателей авиационный полк, который 30 июня 1941 года убыл в полном составе на Западный фронт. А уже 4 июля 1941 года Супрун участвует лично в схватке с шестью самолётами врага. Три из них он сбил, но и сам погиб в этом бою. За мужество и проявленный героизм он был награждён второй медалью «Золотая Звезда».

Летом и осенью 1942 года гитлеровские полчища рвались к Сталинграду. Качинская авиашкола сыграла важную роль в защите коммуникаций в период Сталинградской битвы. В битве за город на Волге 130 воинов стали Героями Советского Союза, 76 из них лётчики, 11 – качинцы. Это А. Ф. Соломатин, В. Н. Макаров, Г. П. Кузьмин, Г. К. Гультяев, Н. И. Власов, Ч. К. Бенделиани, В. Я. Алкидов, А. Д. Анискин, Н. Г. Абрамашвили, Б. Н. Ерёмин, В. В. Землянский.

В условиях нехватки запасных частей инженерно-технический состав тем не менее чётко и своевременно проводил работы на авиатехнике: заменял двигатели, ремонтировал вооружение, при необходимости изготавливал детали из подсобных материалов. Времени для тренировок и совершенствования знаний, навыков и умений у выпускников стало больше. По сравнению с показателями июля 1941 г. к началу 1943 г. время обучения курсанта увеличилось в 5 раз. С ноября 1942 года в практику ВВС вновь было введено обучение фигурам высшего пилотажа. Это соответственно приводило к увеличению технической и тактической грамотности молодых пилотов, завоевавших к началу 1944 года господство в воздухе над советско-германским фронтом. Тогда же возобновились и международные связи школы – в её стенах были подготовлены два польских авиаполка «Варшава» и «Краков», воевавшие в составе Советской Армии [2].

За Великую Отечественную войну двести восемьдесят девять качинцев были удостоены звания Героя Советского Союза. Можно с уверенностью сказать, что нет в нашей стране другого военного учебного заведения, которое могло бы так гордиться своими воспитанниками.

Из трёх трижды Героев Советского Союза за Великую Отечественную войну один – наш выпускник. Это самый результативный ас и теоретик воздушного боя Александр Иванович Покрышкин.

На его счету более ста сбитых самолётов, хотя официально считается 59. Он закончил войну командиром авиационной дивизии, а американский президент Франклин Рузвельт назвал его лучшим лётчиком всей антигитлеровской коалиции.

Только качинские лётчики-истребители, ставшие Героями, сбили в воздушных боях три тысячи сто семьдесят два вражеских самолёта. Четырнадцать качинцев были дважды удостоены звания Героя.

Как кузница лётных кадров страны, Севастопольская (Качинская) военная авиационная школа оставила героический след в истории отечественного Военно-Воздушного флота. Школа выполнила задачу своего основателя – великого князя Александра Михайловича, который говорил: «Воздушный флот России должен быть сильнее воздушных флотов наших соседей. Это следует помнить каждому, кому дорога военная мощь нашей Родины».

Примечательно, что мой город Ульяновск также причастен к славе и подвигам \отечественной авиации. Краснокутское лётное училище гражданской авиации, образованное на базе Качинского лётного училища, эвакуированного в Красный Кут в 1941 году, с 2009 года является филиалом Ульяновского высшего авиационного училища ГА(И).

Литература

1. ! ! ! ! ! !0(-!2: 21! -! !23/! /!32-24.
2. ! /! /! ! ! ! ! ;! ! ! ! !) ! ! ! 2: 21 2: 56! /!) ! ! ! ! ! ! ! ;! http://www.dissercat.com/content/podgotovka-aviatsionnykh-kadrov-otechestvennykh-voenno-vozdushnykh-sil-na-primere-deyatelnos
3. /! /! ! ! ! ! ! !)2: 25 2: 31! / ! ;! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! (/ / /! !;! -!311: /
4. ! /! /! ! ! ;! ! ! ! ! !0(! ! ! ! !)2: 21 2: 51! / ;! ! -! !236- ! /! /! !) /! -! 37 38! ! 3125! / ;! ! ! ! (! /! /! /! /! -! -!3125/! /!82-73.
5. ! /! / ! ! ;! ! ! ! / ! ! ! ! !)2: 21 2: 51! / ;! ! -! !125- ! /! /! !) /! -!37 38! !3125! / /! !3/! ;! ! ! !0(! /! /! /! /! -! -!3125/! /!74-74.

Действия морской авиации КБФ в годы Великой Отечественной войны в материалах военного корреспондента Михаила Львовича Львова

Прошло более 70 лет со дня Победы нашего народа в Великой Отечественной войне, всё меньше остаётся очевидцев тех лет, поэтому большое значение приобретают документальные свидетельства участников войны, которые хранятся в личных домашних архивах потомков ветеранов. В фондах Краеведческого музея г. Ломоносова находится архив военного корреспондента газеты «Страж Балтики» подполковника Михаила Львовича Львова – одного из старейших работников флотской военной печати. Архив содержит материалы, рассказывающие о действиях морской авиации Краснознамённого Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны. Здесь надо заметить, что, работая с личными архивами ветеранов, сотрудники музея не только сохраняют память, но и ведут большую патриотическую работу, показывая на выставках, рассказывая в лекциях, печатных публикациях о героизме защитников Ленинграда.

Михаил Львович Львов (Шлезберг) родился в 1918 г. в Смоленске. Его отец Лев Борисович Шлезберг был комендантом Центрального Дома Советской Армии. Главная его обязанность состояла в том, чтобы на почти ежедневных митингах встречать и приветствовать иностранные рабочие делегации[31]. Видимо, от отца и передалась ему «пропагандистская жилка». Кроме того, Михаил Львов серьёзно занимался стрелковым спортом. Завоевал звание мастера стрелкового спорта СССР, стал инструктором. Сборная команда школьников, которую он тренировал, занимала первые места в Москве и в международных соревнованиях.

В годы Великой Отечественной войны он проходил службу во фронтовой флотской газете «Страж Балтики». Будучи корреспондентом, Михаил Львов участвовал в боевых вылетах в качестве воздушного стрелка на пикирующих бомбардировщиках и торпедоносцах Балтийского флота, награждён орденом Отечественной войны II степени и двумя орденами Красная Звезда. С газетой «Страж Балтики» активно сотрудничал и поддерживал творческие связи более 45 лет. За это время было опубликовано немало его материалов, рассказывающих о мужестве, героизме и стойкости авиаторов-балтийцев. М. Л. Львов хорошо знал людей, о которых пишет, он их друг, соратник. Со многими лётчиками-балтийцами 1-го Гвардейского минно-торпедного авиационного полка был знаком лично. Это частица военной жизни корреспондента.

Михаил Львов также написал и издал много очерков, повестей, брошюр и книг о боевых подвигах морских лётчиков в годы Великой Отечественной войны. В фондах нашего музея хранятся его книги «Воспитание лётчиков-истребителей», «Школа войны», изданные ещё в годы войны. В газетах «Страж Балтики», «Советский патриот» и других публиковались отрывки из документальных повестей М. Львова «Моё место – Берлин», «Всем смертям назло», «Боевой! Так держать!» и другие. Уже в послевоенное время вышли его книги «Пароль – Балтика», «Сердце не забудет». В них рассказывалось о военных буднях и героизме лётчиков Краснознамённого Балтийского флота.

Большое место в архиве М. Львова занимают фотографии. В основном это фотокопии листовок, гравюр с изображением лётчиков – Героев Советского Союза, копии фотопортретов из газет, фронтовые снимки лётчиков.

---

31 Львов М.Л. «Сердце не забудет». Калининград. 1988 стр. 147.

Фотографии фонда отображают события фронтовой жизни, моменты обсуждения и разработки военных операций. Рассматривая их, мы убеждаемся, какое огромное значение имеет взаимная поддержка и дружба боевых товарищей.

В материалах архива находятся вырезки из газет со статьями М. Львова о подвигах лётчиков 1-го минно-торпедного авиационного полка КБФ во главе с полковником Е. Н. Преображенским, которые в августе 1941 г. нанесли бомбовые удары по столице фашистской Германии. В газетах «Страж Балтики» и «Боевая вахта» печатались главы из документальных повестей, рассказывающих о бомбардировках Берлина лётчиками-балтийцами: «Всем смертям назло», «Моё место – Берлин», «Удар возмездия».

Машинописная рукопись статьи «Вперёдсмотрящие неба» рассказывает о морском разведчике Филиппе Александровиче Усачёве. На двухмоторном самолёте Че-2 (летающая лодка) в ночь на 5 августа 1941 г. по заданию командующего авиации ВМФ генерала С. Ф. Жаворонкова он осуществил разведывательный полёт от эстонского острова Эзель (Сааремаа) до Берлина. Усачёв прошёл весь маршрут, разведал средства ПВО, обнаружил огни Берлина. По результатам его разведки в ночь на 8 августа 1941 г. балтийские лётчики во главе с полковником Е. Н. Преображенским и штурманом Хохловым нанесли первый бомбовый удар по Берлину. В последующем такие бомбардировки продолжались целый месяц.

В газетных публикациях Михаила Львова мы читаем как в ночь на 5 сентября, когда уже был оставлен Таллин, лётчики-балтийцы в последний раз взяли курс на Берлин. В строю оставались считанные самолёты. Чтобы возможно дольше держать фашистов в состоянии тревоги, балтийские и армейские бомбардировщики, сменяя друг друга, в течение часа бомбили Берлин. Задачу, поставленную Ставкой, полк выполнил[32]. Яркая, смелая наступательная авиационная операция 1941 года завершилась. Но враг не обрёл покоя. Лётчики дальней авиации продолжали бомбардировку глубоких тылов противника[33]. Эти беспримерные по мужеству, героизму, лётному мастерству факты из истории нашей авиации служат делу воспитания современного молодого поколения. В послевоенное время М. Львов издал несколько книг о лётчиках-балтийцах. Интересны отзывы на эти произведения лётчиков-профессионалов. В газете «Красная звезда» 21.12.1978 г. полковник запаса, заслуженный военный лётчик СССР А. Пятков писал: «Дружба с авиаторами, знание специфики их ратного труда не с чужих слов, а благодаря личному участию в полётах помогли автору написать тёплую повесть о крылатых героях Балтики».

В августе 1941 года под Ленинградом складывалась критическая ситуация. Герои, бомбившие Берлин, были направлены на его защиту. Операция по прорыву из Таллина была проведена в конце августа 1941 года. В исключительно сложной обстановке, с большими потерями корабли и самолёты КБФ прорвались в Кронштадт. Здесь Балтийский флот в сентябре-октябре оказал помощь войскам 8-й армии Ленинградского фронта при создании и удержании Ораниенбаумского плацдарма, прикрывал морские подступы к Ленинграду. Свидетельства этих подвигов поныне хранятся в семьях ветеранов и их потомков – жителей г. Ломоносова. Так, в нашем музее работает дочь погибшего лётчика Г. Г. Надхи Людмила Григорьевна Шацкая. Вместе с сестрой Лорой Григорьевной она предоставила материалы о своём отце.

Морская авиация в этот тяжелейший период действовала в основном на сухопутном направлении. Авиационный полк Е. Н. Преображенского наносил удары по немецким артиллерийским батареям, уничтожал его живую силу и технику, топил боевые корабли и транспорты, ставил мины на морских фарватерах. За проявленную дисциплину, мужество и организованность 18 января 1942 года полку было присвоено звание «Гвардейский». Из Москвы доставили Боевое Знамя.

---

[32]М.Л.Львов «Пароль – «Балтика» Калининград. 1985, с.119.

[33]М.Л.Львов «Сердце не забудет» Калининград. 1988, с.215,216.

Вручать его прибыл командующий КБФ вице-адмирал Трибуц[34]. При вручении Знамени в морозном воздухе торжественно звучали слова гвардейской клятвы: «...Родина! Пока наши руки держат штурвал самолёта, пока глаза видят землю, стонущую под фашистским сапогом... будем сражаться, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом...»[35].

Участник этих событий штурман П. И. Хохлов пишет в своих воспоминаниях: «Каждый из нас понимал: знак «Гвардия» ко многому обязывает. Слава о боевых делах гвардейцев шла по всему Балтийскому флоту. Командующий авиацией ВМФ генерал-лейтенант С. Ф. Жаворонков не раз ставил в пример 1-й гвардейский МТАП»[36]. Всего за период войны было поставлено 1588 мин различных типов и на них подорвались десятки вражеских транспортов и кораблей.

Каждый вылет – это серьёзный риск и безвозвратные потери. 7 марта 1942 года в полку случилось трагическое воздушное происшествие. Группа экипажей произвела минирование. Самолёты возвращались на аэродром. Среди них был и экипаж капитана М. А. Бабушкина в составе штурмана старшего лейтенанта Г. Г. Надхи и стрелка-радиста старшего сержанта В. А. Лучникова. С чувством исполненного долга члены экипажа приближались к аэродрому. Вдруг стрелок-радист заметил, что рация вышла из строя, снял с груди парашют, который мешал. Руки быстро нашли перебитый провод, соединили его. До земли оставалось всего 1200 метров, отстегнул свой парашют и штурман. Но тут бомбардировщик потерял ориентировку, рванулся вперёд под винты ведущего, и два самолёта, разрушаясь, полетели вниз.

Командир корабля успел выброситься с парашютом и остался невредим. Сержанта Лучникова взрывной волной выбросило в глубокий снег на откос оврага, а штурман лейтенант Г. Г. Надха погиб. Экипаж второго самолёта во главе с Героем Советского Союза М. Н. Плоткиным погиб полностью... Очень обидная и невосполнимая потеря. Михаил Николаевич Плоткин был не только отважным лётчиком, но и отличным командиром эскадрильи, чутким и душевным человеком. Звание Героя он получил за полёты на Берлин[37].

Штурман Г. Г. Надха, погибший в этой трагической катастрофе, также был участником бомбовых ударов по Берлину в 1941 году. Семья лейтенанта Григория Надхи тесно связана с городом Ораниенбаумом (ныне Ломоносов). Жена и две дочери с довоенных времён жили и до сих пор живут в нашем городе. Они бережно сохраняют память о своём отце, постоянно пополняют свой архив, рассказывающий о героических подвигах отца и его сослуживцев лётчиков – защитников Ленинграда. Григорий Гаврилович Надха родился 6 мая 1906 г. в с. Преображенка Днепропетровской области. В 1917 г. окончил сельскую школу, батрачил, трудился сезонным рабочим. В 1929 году был призван на службу в Военно-Морской флот, служил в Севастополе. Отсюда его направили на учёбу в Ейское военно-морское авиационное училище.

По окончании училища Григорий Надха женился на любимой девушке Ольге и в звании «лейтенант» отправился с молодой семьёй на Балтийский флот. Поселились они в городе Ораниенбауме. В составе 1-го минно-торпедного авиационного полка Г. Надха принимал участие в Советско-финляндском конфликте 1939–1940 гг. За мужество и отвагу был награждён орденом Красного Знамени. В Великой Отечественной войне участвовал с первых дней. С 8 августа по 9 сентября 1941 года старший лейтенант Григорий Надха в составе оперативной группы лётчиков 1-го авиационного полка наносил удары по военным объектам города Берлина. За успешное выполнение боевых заданий его наградили вторым орденом Красного Знамени. Третий свой орден Красного Знамени Григорий Надха получить не успел. Есть только выписка из Военно-Морского архива о его награждении.

---

[34]М.Л.Львов «Пароль – «Балтика» Калининград. 1985, с.138.
[35]П.И.Хохлов «Над тремя морями» Ленинград. 1988, с.131.
[36]Там же, с.133,134.
[37] М.Л.Львов «Пароль – «Балтика» Калининград. 1985, с.143,144.

Трагическая случайность – крушение самолётов – унесла жизнь этого мужественного и опытного лётчика, отца семейства. Похоронили героев с почестями на кладбище Александро-Невской Лавры. Здесь у памятника погибшим лётчикам систематически собираются семьи Героев. Они чтут память своих отцов и дедов, бережно хранят фотографии, письма, а главное передают молодому поколению рассказы о том, как надо любить и защищать свою Родину.

На этих примерах мы видим, что архивы ветеранов Великой Отечественной войны, семейные архивы их потомков содержат ценные сведения, интересные подробности известных и малоизученных страниц героического прошлого нашей страны. Они не должны быть утрачены. Их нужно собирать, сохранять. Личные архивы ветеранов представляют большую историческую ценность в изучении событий Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.







Литература

1. Голубев В. Ф. «Школа войны». Москва. Воениздат. 1947.
2. Кузнецов Н. Г. «Курсом к победе». Москва. «Олма-Пресс». 2003.
3. Львов М. Л. «Пароль – «Балтика». Калининград. 1985.
4. Львов М. Л. «Сердце не забудет». Калининград. 1988.
5. Хохлов П. И. «Над тремя морями». Ленинград. Лениздат. 1988.

: : у щ м
! ! !
! ! ! ! !

Записные книжки Игоря Александровича Каберова

! ! ! ! ! ! ! /
! ! ! !



!

Игорь Александрович Каберов – Герой Советского Союза, гвардии полковник, лётчик-истребитель, почётный гражданин Великого Новгорода (25.04.1917–2.10.1995). Принимал участие в боях под Ленинградом, порой совершая за день по 6-7 боевых вылетов. Служил вместе с Героем Советского Союза Г. Д. Костылёвым. К концу войны И. А. Каберов совершил 476 боевых вылетов, лично сбил 10 самолётов противника.

Записные книжки – хроника военного лётчика, в которой с фотографической точностью схвачены тонкости военного быта, остро подмечены проблемы материальной части, передан настрой первых дней войны – скупо, сжато, порой односложно, с юмором, но всегда метко и точно.

Мелким убористым почерком описан каждый день, без пропусков, описываются малейшие детали дня, иногда с дополнительными уточняющими приписками. Записи ведутся разными чернилами, видно, что автор фиксирует события сразу, ведёт записи тем, что имеется под рукой – карандаш (химический), чернила. Некоторые записи, видимо, дополнены в другое время – другие чернила, чаще это пояснения к каким-то определениям или событиям. Приводятся чертежи (топография некоторых мест), зарисовки и стихи. Чётко зафиксированы изменения климатических условий – важная составляющая работы пилота. Во всем видна дисциплина – как отмечал сам Игорь Александрович, она «закаляет дух… законы ее, когда они соблюдаются неуклонно, рождают то упорство и настойчивость в борьбе, которые являются азбукой успеха».

Каберов отмечает важные события в жизни – знакомство с женой, день свадьбы, первая воздушная победа… Все мысли о доме, о близких перемежаются с описаниями лётного быта и полётов, отдыха и рабочих ситуаций. Описаны поездки в Ленинград, Ладогу, Москву, Ярославль и другие небольшие населённые пункты.

В описании виден и характер – скрупулёзный, требовательный, немного романтичный. Лётчик скучает о жене, дочери, пишет жене письмо со стихами – кстати, стихи фигурируют везде, по разным поводам, записаны фрагменты, подбираются рифмы. Ждёт ответа, записывает свои переживания, если задерживались письма жены. «На душе легко, когда напишет жёнушка хоть пару слов», – запишет он в блокноте 24 марта 1942 года. Получая письмо от Вали, иногда он не мог сразу его прочитать, но уже то, что оно лежит в кармане, успокаивало и грело душу лётчика. А читать письма от родных было принято вслух перед сослуживцами.

Крепнет фронтовая дружба. Поскольку его перемещают с одного на другой аэродром, то обретаются новые сослуживцы и друзья. «На машине приехали в Приютино. Опять встреча со старыми друзьями. Ведь теперь, куда бы я ни сел – почти везде меня знают». Уходят один за одним товарищи – Михаил Захарович Исакович, Семён Сергеевич Бессонов, Владимир Георгиевич Тенюгин, Гусейн Алиев, Николай Соседин...

Метко и с любовью даёт он характеристики своим друзьям и коллегам. Инженер – «пылкий он очень, ... не прав». Сергей Сухов – сослуживец и друг Каберова, с которым вместе учились в лётной школе: «этот парень теорий не любит, ему дай ручку в руки, и он полетит хоть на чёрте… Его я всегда уважаю за сноровку.

Ещё в школе я наблюдал за этим необразованным деревенским парнем, у которого, как говорят, сила есть ума не надо. Несмотря на свою краткую школьную скамью, он набрался мужества и упорства и с помощью товарищей угрыз сложную авиационную науку. Летал он прекрасно. Правда, мы с ним жили в школе не «душа в душу», а «из души в душу», но все же, как курсанта, прекрасно осваивающего И-16, я его уважал и всегда про себя говорил, что парень этот – истинная христианская душа. С начала войны я с ним воюю рядом. Если Серёжка идёт рядом, будь спокоен – хвост твой прикрыт надёжно. Если ему грозит смерть, но товарищ его в беде, он погибнет, но друга выручит. Вот почему так дороги мы друг другу в бою». Сергей Сухов погиб в 1942.

«С Тенюгиным мы подружились здесь, в эскадрилье. … Там, в Ейске, он восхищал всех нас, блестяще выполняя упражнения на спортивных снарядах. Летал Тенюгин очень хорошо, любил прыгать с парашютом. Всегда собранный, опрятный, он даже здесь, на фронте, регулярно меняет подворотнички, драит до блеска пуговицы, умудряется гладить брюки… У него спокойный, уравновешенный характер волгаря. Он прям в суждениях, немногословен, бесстрашен». Расстрелян в воздухе немцами 8 сентября 1941 г. Увековечен на мемориале в Борках.

Служа в одном звене с Костылевым, Каберов отмечает его профессиональные качества: «Егор – отличный лётчик, истребителем владеет в совершенстве, да и характер у него отчаянный, большой любитель пошутить». Г. Д. Костылев – уроженец Ораниенбаума (с 1948-го - г. Ломоносов). После войны жил и работал в Ломоносове, умер в ноябре 1960 г.

С 13 ноября 1941 по 22 марта 1942 – перерыв в записях. «Дневник не вёл, предупредили в особом отделе», – запишет на обложке блокнота Каберов. Затем ведение записей продолжается.

С трепетом описывает первые награждения: «Капитан Корешков мне сообщил, что как будто меня наградили орд. Ленина и Красного Знамени. Не может быть. Я аж выкурил целую папиросу» (6 ноября 1941).

Проблемы в руководстве первых этапов войны сказывались на психологическом состоянии лётчика. По тому, как он описывал плохое состояние аэродрома весной 1942 года, видно, что лётчик весь в ожидании полётов: когда же придёт пора жаркой работы? В свой день рождения не выдерживает: «25 апреля 1942. Сегодня у меня день рождения. Исполнилось 25 лет. 3 ч. ночи. Я уже на аэродроме. Темно. Опробовал У-2. Посадил техника и выруливаю. Зажгли ночной старт. А ведь давно я не летал ночью. Уже 4 года прошло. Ночью я летал в Коктебеле. Поднялся хорошо. Взял курс на запад. Иду по курсу. Прошёл озеро. Подо мной «Марьин нос». Осветил прожектор. Мой пассажир открыл лимузин. Прожектор погас. Я изменил курс и иду на Приютино. Вот оно, знакомое поле. Земля как бы спит. Сделал круг над аэродромом. Прожектор осветил землю для посадки». Друзья по эскадрилье дают советы, как летать, если аэродром плоховат: «Сухов и Ефимов говорят, что если будешь взлетать, то зарули в конец аэродрома, дай на тормозах полный газ, затем отпусти тормоза, закрой глаза, чтоб не страшно было, и взлетай. Такой у нас дикий аэродром».

Немного позже, заметки начала мая 1942: «Когда же будет конец этому «шатай-валяй»? Никто ничего не знает, что будет завтра. За день тысяча приказаний, то давай, давай, то отставить. Положение неясное. Скорей бы дали самолёты, да пошли честно воевать, а то я уже месяц не воюю, и он мне кажется годом. Потом, неловко как-то. Страна воюет, а мы сидим и ждём у моря погоды».

Говоря о лётных буднях, он подчёркивает изменения в подходе к ремонту самолётов. Если раньше от малейших травм винт самолёта просто заменялся, то теперь это непозволительная роскошь: его чинят, подправляют, а о царапинах и говорить не приходится. На многие самолёты не хватает винтов. Ремонтируя в мае 1942 года для Каберова самолёт, на Як-18 ставят «обрубок» винта (с отпиленными лопастями). «Как говорят, нет лучше. Так и это винт». Поначалу не хватало не только запасных частей, но и самих летательных аппаратов. Каберов описывает случай, когда Костылев, представившись командиром эскадрильи, в связи с нехваткой вооружения, за спирт добывал на 23-м заводе три самолёта.

Из записей видно и отношение советских лётчиков к некоторым зарубежным вариантам летательных машин, например, к «харрикейнам». «Ребята, летающие на Яках, смеются над нашей английской «заграничной» машиной. Вас, говорят, наша У-2 и та обгонит, а вы ещё этого горбатого чёрта называете истребителем».

Каберов участвует в воздушных атаках, внимательно высматривая «мистеров» (немецких лётчиков – / .), привлекается к сопровождению других видов самолётов, которые ведут основные операции либо перевозят командование. Например, 15 августа 1942 года звено Каберова днём охраняло наступающие части под Ораниенбаумом.

В начале войны он служил в Клопицах, Низино, затем их бригаду вместе с Костылевым перевели на Ладогу. Затем – Приютино, снова Ладога, Борки и др. Везде, где бы Каберов ни находился, отражается его отношение к местам. Кронштадт называет «самая маленькая советская земля», Низино и Приютино знакомые и родные. «На обратном пути завернули в Низино. Над аэродромом сделали круг. Дом, где жил Диков, сгорел. Оба ДПС и большой ангар сгорели. От ангара остались одни каменные столбики. Столовая и штаб сгорели. Могила Гуссейна заросла. Рифуги наши в большинстве целые. В частности, моя, из которой я в последний раз выруливал на ЛаГГе, улетая в Левашово. Да, родные места. Знаю я там каждый кустик. Так и хочется выпустить шасси и сесть на это родное Низинское поле».

Неизменные спутники Каберова – баян и гармошка, незаменимое сопровождение кинофильмов и поездок в машинах. «Вначале было тепло и я играл на гармошке. У нас 2 машины. Не доехав до озера, было 2 пробки. Так много здесь машин. Хлебушко везут в Ленинград. На озере вода, едем по воде как торпедные катера… Приехали домой 4 ч. утра. Дождь. Гармошка вся промокла… разобрал по частям и сушу», – напишет он о поездке по Ладоге 9 апреля 1942 года. Баян – верный товарищ на войне, «воевать без баяна несподручно, что свадьба без музыки». Увлечённо собирает музыкальные пластинки, привозит новинки из поездок в Ленинград, слушает запрещённого Петра Лещенко и разучивает на баяне. При озвучивании фильма о 3-м гвардейском полку Каберов сам поёт и исполняет музыку.

В свободное время любимые занятия – слушать патефон, кататься на велосипеде по Ладоге, гулять в Ленинграде, развлекаться, наряжая бульдога Геббельса. В 1941 году его отправляют в дом отдыха в Озерках, для него такой отдых внове, да и чувствует себя неловко – «ребята там летают, а я почему-то отдыхаю» (18 октября 1941). До него доходят сведения о боях сослуживцев, Георгий Костылев сбил Юнкерс-88, и это не даёт ему покоя – «хочу драться». В доме отдыха он провел неделю и - снова в строю. Пишет стихи, его поэма «Месть» опубликована в газете «Красный флот» за 22 февраля 1942. На Ладоге в свободное время его товарищ Громодвинников охотится – то тетерева принесёт, то утку. Ещё одно необходимое в годы войны средство поддержания боевого духа, а одновременно и развлечение – боевой листок, как считает Каберов, «лучший на Балтике». Выпускает его вместе с Евгением Дуком, матросом, служившим писарем и посыльным, который рисует карикатуры, а Каберов сочиняет к ним подписи в стихотворной форме. Посвящает стихи друзьям.

! -! -! !
-! ! ! ! -
! ! ! /
! ! ! !

! -! ! /

! / ! !

Книжки открывают внутренний мир пилота. Они помогали держать себя в руках в трудные дни, способствовали снятию нечеловеческого напряжения в нелёгкие годы войны. Конечно же, многое не могло быть отражено в них в силу определённых политических условий. Однако Каберов мог отражать в записях основные мысли и свой (нередко и общий) настрой, отношение к событиям, что стало своеобразными вехами памяти о тех временах. Впоследствии они послужили основой для написанной Игорем Александровичем автобиографической книги «В прицеле свастика». О жизни лётчика, о жизни как дыхание…



! / /! /!2: 53-2: 54) ! /



! -153 3- ! /!
! ! /! /! !2: 53! /



! ! /! -!
! ! !
/! !2: 52/



! ! ! ! !
! /!2: 52! /

: :Ц ь ч ,
! -! -
! ! !

В огненном небе

В 1974 году вышла в свет книга бывшего военного журналиста А. В. Бурова «Огненное небо», посвящённая лётчикам, сражавшимся в небе осаждённого Ленинграда. В предисловии генерал-полковник авиации С. Д. Рыбальченко писал, что ему «памятны многие события, о которых идёт речь в книге А. Бурова. Здесь всё подлинно – факты и фамилии, и подвиги… Автор по заслугам относит к героям не только лётчиков, но также их боевых помощников – скромных тружеников, готовящих машины к бою, ремонтировавших самолёты, строивших аэродромы. Труд этих людей подчас был равен подвигу».

В 1960-е годы, работая в гражданской авиации города на Неве, автор этих строк начал собирать материалы о её истории. Во многом в этом мне оказывали бесценную помощь ветераны ленинградского аэропорта «Шоссейная». Многое узнавал, изучая архивные материалы, просматривая публикации газетных и журнальных статей, посвящённых лётному делу, знакомился с мемуарной литературой. Знаком был и с книгой «Огненное небо». И не только с книгой. С Абрамом Вениаминовичем знакомство произошло восемь лет спустя после выхода в свет его книги, которую бережно храню с автографом автора. Книга особо дорога мне тем, что её герои – авиаторы, участники героической защиты ленинградского неба, с которыми я имел счастье трудиться рядом в аэропорту. Вот о них и хочется рассказать здесь на этих страницах.

В моём архиве хранится снимок военных лет. Мгновение запечатлело на нём пять боевых товарищей – экипаж транспортного самолёта Ли-2. Экипаж только что совершил посадку, ещё моторы самолёта хранят тепло работающих агрегатов, которое ощущает техническая служба, принявшая машину от бортмеханика. Экипаж с чувством исполненного долга зашагал на командный пункт… На обратной стороне снимка указаны имена: Андрюшкин, второй пилот, бортмеханик Здебловский, командир экипажа Литвинов, бортрадист Никифоров, бортстрелок Верхогляд. К сожалению, имена и отчества, кроме бортмеханика и командира, мне не известны.



! !

Итак, командир экипажа майор Василий Семёнович Литвинов. Впервые его имя упомянуто в «Летописи» гражданской авиации города на Неве в августе 1933 года в связи с началом регулярных ночных авиарейсов на воздушной линии Ленинград – Москва. «На этой сложной воздушной линии, – отмечалось в «Летописи», – летали опытные пилоты лётного отдела Учебного комбината ГВФ (Гражданского Воздушного Флота) Леонард Крузе, Александр Лебедев, Василий Литвинов, Михаил Никифоров…»

В архиве СУ (Северного управления) ГВФ хранится приказ начальника СУ ВЛ (Воздушных линий), датированный 9 февраля 1934 года, в котором объявлена благодарность за ударную работу и чёткое выполнение авиарейсов пилотами, в числе которых названо и имя Василия Литвинова.

В следующем году по распоряжению Главного управления ГВФ Литвинова переводят в Московский узел воздушных линий.

22 июня 1941 года застало службы ГВФ в их будничной работе. В сложной, напряжённой обстановке начавшейся войны проводилась перестройка всей деятельности ГВФ на военные рельсы. На третий день вторжения фашистских войск в пределы страны СНК (Совет народных комиссаров) утвердил «Положение о Главном управлении ГВФ на военное время». На основании этого документа 26 июня на базе СУ ГВФ была сформирована Особая Северная авиагруппа ГВФ, которая вошла в оперативное подчинение Ленинградского фронта.

Задания командования в первые дни войны приходилось выполнять в чрезвычайно трудных условиях. Во-первых, гражданские авиаторы без подготовки перелетели из мирного неба в небо войны, во-вторых, самолёты не были оборудованы оружием защиты. От пилотов в эти дни требовались хладнокровие, выдержка и умение пилотировать крылатые машины на опасно низких высотах. Только с конца июля транспортные самолёты стали вооружать турельными и хвостовыми пулемётами. Первые лётные испытания установленного вооружения провёл бывший пилот аэропорта «Шоссейное» Михаил Никифоров. В 60-е годы, работая в этом аэропорту, мне посчастливилось неоднократно беседовать с Михаилом Александровичем, который возглавлял в то время службу движения. Вспоминая огненные дни, в одной из наших бесед он рассказал о полётах на остров Даго. Расположен этот остров у входа в Финский залив. Для обороны Ленинграда он имел большое значение. Вражеские войска предпринимали попытки высадить десант, однако моряки отбивали их атаки. Гарнизон, защищавший остров, оказался в тяжёлых условиях: подходили к концу боеприпасы, продовольствие, к тому же здесь находилась еще и часть семей военнослужащих. Требовалось оказать срочную помощь гарнизону. И авиаторы пришли на помощь. По ночам, несмотря на вражеский обстрел, производили посадку транспортных самолётов на маленькую скалистую площадку острова. «Как воспрял гарнизон!», – заканчивая беседу, сказал Михаил Александрович, – моряки качали нас на руках».

Напомним имена пилотов этих героических рейсов с посадкой на острове. Это командиры экипажей самолётов ПС-84: С. Н. Васильев, М. А. Никифоров, В. И. Шутов, В. С. Литвинов (к сожалению, имена членов экипажей самолётов установить не удалось). И ещё: они доставили защитникам острова 11,2 т боеприпасов, 1,6 т горючего, 3 т продовольствия. Обратными рейсами вывезли 180 раненых, семьи военнослужащих. Поклонимся их подвигу.

Боевая работа гражданских авиаторов была отмечена газетой «Правда» в августе 1941 года: «Отважные пилоты гражданского воздушного флота скромно и мужественно выполняют самые сложные поручения под огнём врага, не щадя ни сил, ни самой жизни… Славные пилоты гражданской авиации оказывают огромную помощь фронту». Многие авиаторы были удостоены наград, среди награждённых был отмечен в печати и пилот В. С. Литвинов, который с начала боевых полётов перевёз 233 бойца и командира и свыше 52 т боеприпасов, вооружения и других грузов в районы боевых действий, часто под вражеским огнём. Напомню, что транспортный самолёт ПС-84 (с сентября 1942 г. Ли-2) обладал скромными возможностями как в скорости, так и в грузоподъёмности. Пассажирская кабина была рассчитана на 21 пассажира или 1,5 т груза, скорость полёта 280 км/ч. Но боевая обстановка требовала нарушения технических нормативов. «Никогда ещё грузоподъёмность не использовалась так полно, – отмечалось в журнале «Гражданская авиация» в статье «Огненные рейсы» в 1969 году, – как в тот период при полётах в ленинградском небе. Пассажирские кабины загружались почти вдвое, что снижало и без того небольшую скорость крылатых машин».

В числе первых открывателей легендарных и героических полётов над Ладогой, воздушным мостом жизни и надежды, яркой строкой вписано имя Василия Семёновича Литвинова.



! ! ! /! ! -2.
! ;!3- ! ! -! /! /! -!
! ! /! /! -! ! - ! /!2: 56! /

В мае сорок второго в лётной книжке майора Литвинова появилась запись рейса Ленинград – Куйбышев – Ленинград. Ему было поручено этим рейсом доставить в блокадный Ленинград, кроме продовольствия и медикаментов, партитуру Седьмой симфонии Дмитрия Шостаковича. Седьмая симфония несла людям надежду, веру в победу над врагом. Так было написано Дмитрием Дмитриевичем в посвящении на партитуре Седьмой симфонии: «Нашей борьбе с фашизмом, нашей грядущей победе над врагом, моему родному городу – Ленинграду посвящаю свою 7-ю симфонию».

К сказанному добавим, что полёт прошёл благополучно, особенно опасный отрезок пути над Ладогой самолёт шёл на бреющем, едва не касаясь винтами волн озера. В Ленинграде экипаж совершил посадку на аэродроме Сосновка. Девятого августа 1942 года Седьмая симфония Шостаковича была исполнена в Большом зале Филармонии.

И ещё об одном полёте майора Литвинова с командующим Ленинградским фронтом Л. А. Говоровым, который неоднократно летал пассажиром Василия Семёновича. На этот раз ночной сложный полёт состоялся с Комендантского аэродрома через Кронштадт в зону форта Серая Лошадь. Перед вылетом генерал побеседовал с Литвиновым. Вспомнил и о 7-ой симфонии, и встречу с Ольгой Фирсовой, поднявшейся на золотой шпиль Петропавловского собора для его маскировки… Но вернёмся к ночному полёту майора Литвинова. В снегопад нужно было доставить группу военачальников во главе с командующим фронтом Л. А. Говоровым. Четыре захода сделал майор, прежде чем по едва заметным ориентирам в сумерках совершил посадку на небольшую площадку. Прощаясь с экипажем, Говоров поинтересовался, почему медлили с посадкой. «Следовал, товарищ генерал, русской пословице: семь раз отмерь, один раз отрежь», – ответил майор. А рядом стоящий бортмеханик И. П. Здебловский добавил: «Бережёного и Бог бережёт – так говорил мой дедушка». Прощаясь, генерал пожал руки экипажу, а вскоре за успешный рейс и проявленную отвагу экипаж был представлен к награде.

Заканчивая краткий рассказ об экипаже крылатой машины, добавим, что полковник Литвинов, удостоенный восьми орденов и пяти медалей за мужество и отвагу, был приглашён в сентябре 1982 года в Ленинград по случаю 40-летия исполнения Седьмой симфонии.

На встрече присутствовали бывшие бойцы-артиллеристы, которые по приказу Говорова 9 августа 1942 года сделали всё возможное, чтобы ни один снаряд не упал в тот день – день исполнения Седьмой симфонии – на город. Присутствовали и музыканты – участники исполнения симфонии Шостаковича в сорок втором году, присутствовали и те, кто пережил блокаду. Эта встреча с ленинградцами дорога была легендарному пилоту Василию Семёновичу Литвинову.

Во время работы я познакомился с Иваном Павловичем Здебловским, бортмехаником самолёта Ил-14. Тогда я еще не знал, что в годы войны он летал в экипаже легендарного пилота майора Литвинова. Наше знакомство по работе продолжалось недолго. Вскоре меня перевели на обслуживание реактивных и турбовинтовых пассажирских самолётов, а Иван Павлович, как позже мне стало известно, перевёлся на работу в Минский аэропорт. Прошли годы. Готовя книгу, посвящённую 80-летию истории гражданской авиации города на Неве, я вновь в архивах встретил имя Ивана Павловича, а среди собранных снимков оказался и упомянутый выше снимок экипажа Литвинова.

Свою трудовую деятельность Иван Павлович начал в ленинградском аэропорту «Шоссейная» в 31-м авиаотряде в качестве бортмеханика. Его имя часто упоминалось в поощрительных приказах. За участие в Зимней войне Здебловский был награждён медалью «За отвагу». Отметим, что эта награда была высокой и престижной. Так, моему дяде Даниилу Кондратьевичу, лейтенанту инженерных войск, медаль «За отвагу» вручал в Кремле Всероссийский староста Михаил Калинин. Два ордена Боевого Красного Знамени, орден Отечественной войны 1 ст. и медали «За оборону Ленинграда» и «За победу над Германией» украсили грудь старшего лейтенанта Ивана Здебловского, крылатого воина.

На авиапредприятии хранится «Книга Почёта», в которую заносились имена тружеников-авиаторов аэропорта «Шоссейная» с мая 1949-го по декабрь 1951 года. Среди первых трёх имён бортмехаников, занесённых в Книгу Почёта, вписано имя Ивана Павловича Здебловского. Затем его имя было занесено в «Книгу Почёта СУ ГВФ». В мае 1961 года Иван Павлович был награждён знаком ГВФ «За налёт 1 000 000 км». Это был четвёртый его знак. Четыре миллиона километров голубых, в том числе и огненных воздушных дорог вписано в его лётной книжке! А в июле 1963 года ему торжественно вручили пятый знак «За налёт 1 000 000 км». Итог – 5 миллионов километров на самолётах поршневой авиации, скорость полёта которых в среднем составляла 300 км/ч. Это без малого два года жизни в небе!

Небезынтересно и другое измерение голубых дорог Ивана Павловича. Так, размер окружности Земли по экватору 475 696 км, а расстояние от Земли до Луны 384 400 км. А у Здебловского налёт составил 5 млн. км. Вот и прикиньте, сколько остается у него в запасе на полёт к Луне и обратно. Или вокруг земного шарика.

: :Ц ь ч ,

! -! -! ! ! !

Его след в небе



! !

Под таким названием в апреле 1985 года в Новгородской областной газете «Новая жизнь» был опубликован мой материал о кавалере ордена Александра Невского А. И. Судакове.

Уйдя с лётной работы, последние годы своей жизни Анатолий Иванович посвятил трудовой деятельности в родном авиапредприятии «Пулково», а также принял активное участие в работе Клуба кавалеров ордена Александра Невского. Вместе с бывшими боевыми товарищами отдавал себя патриотическому воспитанию молодёжи и учащихся подшефных школ. Проводил уроки мужества, чем способствовал повышению духовности и нравственности подрастающего поколения, использовал при этом примеры из жизни и деятельности выдающегося государственного деятеля Руси Великого Князя Александра Невского.

В феврале сего года мне посчастливилось присутствовать на заседании Клуба. Кроме малочисленных кавалеров ордена Александра Невского (к сожалению, годы берут своё), присутствовали их близкие, родственники, почётные члены Клуба, учащиеся подшефных школ. Надо было видеть, с какой теплотой и вниманием ученики относились к ветеранам!

К этому добавим, что Клуб располагается в зале Музея войск Ленинградского военного округа. Каждый месяц проводятся собрания, на которых с докладами и информационными сообщениями выступают видные учёные и офицеры округа. И ещё хочется напомнить о «Дне памяти Великого Князя Александра Невского», Святого покровителя Санкт-Петербурга – 12 сентября. Этот праздник был восстановлен в 1996 году после 80-летнего перерыва. Кстати, в числе инициаторов возвращения Дня памяти были и члены Клуба.

Вернёмся, однако, к газетной публикации.

…Этого человека я знаю давно. Шагнувший в небо в начале тридцатых, А. И. Судаков много, очень много отдал ему. И когда пришло время расстаться с полётами, он остался верен небу, продолжал трудиться возле крылатых машин в Ленинградском аэропорту. За его плечами опыт сорокалетней лётной жизни, около девяти миллионов километров голубых дорог. Почти три года чистого времени провёл он в небе.

Каждый полёт скрупулёзно записан в «Личную лётную книжку»: когда выполнялся, цель, на каком типе самолёта, время полёта, время суток. Бережно листаю эту своеобразную биографию лётной жизни пилота. На одной из её страниц читаю: «7 июля 1941 года совершён полёт на самолёте У-2 (впоследствии переименованный в честь его создателя авиаконструктора Н. Поликарпова в По-2) из Боровичей в посёлок Хвойная...» И тут же указан итог полёта: «В посёлке Хвойная местное население подготовило площадку за трое суток».

Я попросил Анатолия Ивановича расшифровать эту лаконичную запись. Вот что он мне рассказал:

«Командир бомбардировочного авиаполка, в котором я служил командиром корабля

ТБ-3, получил из штаба ВВС РККА задание подготовить в районе станции Хвойная Новгородской области площадку, с которой можно было бы организовать полёты в Ленинград.

Станцию Хвойная и её окрестности я знал хорошо. В посёлке, расположенном рядом со станцией, жили мои родители, там прошли мои детские годы.

И вот, покружившись в районе станции, я облюбовал небольшую полянку, на которой и совершил посадку. Признаться, она была сложной: едва коснувшись земли, пришлось лавировать между небольшими деревьями. Но всё обошлось благополучно.

Оставив механика у само-лёта, я отправился в райком партии доложить о цели своего прилёта. Меня принял секретарь Евгений Иванович Зверев и внимательно выслушал. Спустя полчаса вместе с Евгением Ивановичем и ещё с несколькими работниками райкома мы уже осматривали место посадки».

Такова предыстория Хвойнинского аэродрома, сыгравшего огромную роль в суровые дни и ночи блокадного Ленинграда.

А Судакову и его боевым товарищам предстояла другая задача. Полк срочно был переброшен на западное направление для нанесения бомбовых ударов по вражеским танковым колоннам, рвущимся к Москве: весь июль, август и начало сентября личный состав выполнял задания командования Западного фронта.

В середине октября полк вновь перенацелили на северо-западное направление. Тяжёлые корабли начали полёты в блокадный город. Вот как в истории ВВС Советской Армии впоследствии оценивались эти полёты на бомбардировщиках ТБ-3 в Ленинград: «Необходимо иметь в виду, что совершать опасные полёты над Ладогой в 1941 году на таких устаревших, неуклюжих, тихоходных и неманевренных машинах могли только мужественные, самоотверженные люди, которых все мы вправе считать героями Великой Отечественной войны».

Это бесспорно так! Многие, наверное, помнят фильм «Живые и мёртвые», поставленный по одноимённому роману Константина Симонова. В него как раз и включён эпизод, когда «устаревшие, неуклюжие, тихоходные» разбомбили переправу через Березину, а на обратном курсе подверглись нападению «мессеров».

Четырнадцать полётов в блокадный Ленинград совершил на таком самолёте Судаков, четырнадцать полётов мужества и отваги. На его военную долю выпало немало испытаний. Из первоначального состава полка, который в сентябре–декабре сорок первого совершал полёты по воздушному мосту в блокадный Ленинград, в живых остались немногие.

Не повезло и экипажу Судакова в четырнадцатом по счёту полёте. Этот полёт, начавшийся первого января 1942 года, вошёл особой строкой в его боевую лётную биографию. Вот как он проходил.

Четыре тонны высококалорийных продуктов доставил экипаж накануне Нового года мужественным ленинградцам. «Шли на бреющем, – вспоминает ветеран войны, кавалер семи боевых орденов, майор авиации в отставке Судаков. – Крылья огромного воздушного корабля едва не задевали верхушки деревьев, а над Ладогой – гребни волн. Но всё обошлось хорошо и на этот раз. Правда, один из четырёх моторов что-то забарахлил. Всю ночь пришлось его ремонтировать на одном из ленинградских аэродромов. На Большую землю экипаж повёз женщин и детей».



! ! ! /
! ;! /! /! -! /! /! -! /! /! /!2: : 8! /

Натужно гудели моторы. Позади остался Марьин Нос. Но внезапно со стороны солнца вынырнули два «мессершмитта». Бой был скоротечным. Загорелась правая плоскость, но Судаков не растерялся. Маневрируя, он сумел посадить подбитый, горящий самолёт на лёд. Несмотря на сильные ожоги, командир экипажа Судаков, бортмеханик Иван Цветков и помощник бортмеханика Аркадий Толкачёв, а также штурман Павел Годунов и стрелок Владимир Скобликов бросились спасать пассажиров.

Полуживых, обгоревших Судакова, Цветкова и Толкачёва, а также пассажиров подобрал обслуживающий персонал маяка и отправил в госпиталь. Забегая вперёд, отметим, что в конце 1943 года гвардии старший лейтенант Судаков вновь вернулся на Ленинградский фронт. На этот раз его полк участвовал в полной ликвидации блокады города-героя. Свыше 20 боевых вылетов совершил экипаж Судакова, взламывая вражескую оборону меткими бомбовыми ударами и прокладывая дорогу героическим войскам Ленинградского фронта.

После госпиталя Судаков вернулся в родной полк. И снова боевые полёты. Куда только он ни летал! Ведь он был лётчиком полка авиации дальнего действия. А это говорит о многом. Почти на всех фронтах воевал. Наносил бомбовые удары и по аэродрому «Сеща» в Брянской области, который был построен в 1931 году, как база для нашей дальнебомбардировочной авиации, а после захвата вермахтом активно использовался для налётов на Москву и другие города Советского Союза. Бомбил фашистских стервятников, но не знал, что координаты этого аэродрома и расположенных на нём фашистских эскадр давала славная советская разведчица Аня Морозова. Об этом узнал позже, после войны. С волнением смотрел ветеран телевизионный фильм, посвящённый Ане Морозовой и её боевым товарищам.

Часто приходилось возвращаться с боевых заданий с осколочными пробоинами в фюзеляже и крыльях, с выведенными из строя моторами. Три раза самолёт горел... Всякое было. В память о тех огненных рейсах сохранил Анатолий Иванович вырезку из газеты «В бой за Родину!» В ней военный корреспондент описал, как, несмотря на сильный заградительный огонь вражеских зениток и на выход из строя одного мотора, экипаж Судакова выполнил боевое задание и благополучно привёл крылатую подбитую машину на аэродром.

День Победы застал гвардии капитана Судакова на польской земле, на аэродроме, с которого на рассвете 22 июня 1941-го поднялись чёрные тучи фашистских стервятников

и с включёнными бортовыми огнями устремились на восток, неся смерть и разрушения. И вот возмездие свершилось! Советский солдат водрузил Знамя Победы на куполе рейхстага. В Европе взошла заря мира и свободы.

Но для Судакова и его боевых товарищей война ещё продолжалась. Как в той песне поётся, им предстояло её закончить на Тихом океане.

В преддверии 40-летия Великой Победы ветеран войны и труда, кавалер ордена Октябрьской Революции, двух орденов Красного Знамени, трёх орденов Отечественной войны, ордена Александра Невского Анатолий Иванович желанный гость на молодёжных встречах, на школьных уроках мужества и славы. Словом, гвардии майор авиации в отставке Судаков по-прежнему в строю.

А теперь заглянем в архивы гражданской авиации города на Неве, полистаем «Летопись авиапредприятия “Пулково”», составленную председателем Совета ветеранов войны и труда Ефимом Васильевичем Курлыкиным. В «Летопись…», изданную в 2007 году, вошли снимки 244-х ветеранов и их краткие биографические справки.

Вот сведения о А. И. Судакове: даты жизни и смерти (4.05.1915–21.03.2000 гг.), место рождения посёлок Хвойная, Новгородская обл., трудовая и военная деятельность. В неполных семнадцать окончил школу фабрично-заводского обучения, работал токарем, а в свободное время закончил аэроклуб, получил диплом пилота. В 1937 году призван в ряды РККА, окончил военную лётную школу, участвовал в Зимней (1939–1940 гг.), Великой Отечественной войнах и в боевых действиях против японских милитаристов. За эти годы в небе войны совершил 296 боевых вылетов на бомбометание, полёты в партизанские зоны и блокадный Ленинград.

После демобилизации в 1947 году продолжил полёты уже в мирном небе на авиалиниях Ленинградского авиапредприятия гражданской авиации в качестве командира воздушного корабля, пилота-инструктора. Освоил десять типов крылатых машин. В качестве пилота-инструктора подготовил и ввёл в строй более 20 командиров экипажей самолётов Ил -14, Ил-18. За это время безаварийный налёт у Анатолия Ивановича составил 25 000 часов.

За высокие показатели лётной деятельности и безаварийный налёт награждён орденами «Октябрьской революции», «Знаком Почёта» и нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота». Имел более 70 поощрений командования, занесён в «Книгу Почёта» авиапредприятия и в «Книгу Почёта Северного Управления ГВФ».

Имя полковника Судакова, кавалера ордена Александра Невского за Орлово-Курское сражение, внесено в «Авиационную энциклопедию в Лицах (Москва, 2001 г.)».

Одна из последних моих встреч с Анатолием Ивановичем произошла в Совете ветеранов войны и труда. Мы обменялись сведениями о жизни и деятельности авиапредприятия, поговорили о знакомых сослуживцах. Расставаясь, Анатолий Иванович спросил, слышал ли я песню “Остановите Землю, я сойду”? «Она мне очень нравится, обязательно закажу её по радио исполнить…».

К сожалению, Землю не остановишь, как и годы. А вот жизнь, как гласит библейский постулат, «Род проходит и род приходит, а земля пребывает во веки…»

Т. С. Чистова,
! - !
! ! ! - !

«Без громких слов, служа Отчизне… Три судьбы – одна Родина»

(о лётчиках-перегонщиках, выпускниках железнодорожной школы г. Тайшета)

«Однажды летним утром 1938 года тайшетские мальчишки, как встревоженные муравьи, забегали по улицам посёлка и, стуча в плотно закрытые ставни, кричали:

– Тайшет теперь город! Тайшет теперь город, понятно!

– Какой город, паря? – слышалось из-за ставней. – Ты, чай, рехнулся!

А парнишки уже бежали дальше, спешили поделиться новостью». Так рассказывает о довоенном Тайшете Ямиль Мустафин, известный писатель, детство которого прошло в Тайшете.

В 1939 году этот посёлок стал называться городом и появился на административных картах. А мальчишки уже мечтали, как разрастётся их город, появятся новые улицы. Как же тогда ходить на базар и в школу? А школа была гордостью Тайшета – средняя, новая, железнодорожная!

Среди этих довоенных мальчишек были и наши герои, о которых необходимо рассказать. Речь пойдёт о лётчиках-перегонщиках с легендарной трассы АлСиб, путь которых начинался в затерявшемся в тайге посёлке Тайшет. Это Николай Васильевич Курбатов, Виктор Дмитриевич Глазков и Лев Иванович Бадин.

Поисково-краеведческий отряд «Исайкина заимка», действующий на территории Тайшетского района, продолжает собирать материалы, касающиеся авиатрассы Аляска – Сибирь. Совсем недавно мы встречались с родственниками Николая Курбатова, которые живут в Тайшете. Это его сёстры, невестка – жена брата, племянник. Они показали нам фотографии и рассказали, что помнили. 22 июня 2013 года Николая Васильевича Курбатова не стало – один за другим уходят ветераны Второй мировой.

…Однажды в школу пришёл начальник аэропорта и предложил организовать курсы радистов. Старые люди и сейчас говорят: «Неправда, что к войне не готовились, ещё как готовились! И на этот раз скорее всего какая-нибудь разнарядка секретная пришла». Стать радистами захотели все старшеклассники. Но взяли всего нескольких.

Они два месяца учили «морзянку», потом стали принимать радиограммы «на слух», наконец начальник сказал: пора. И мальчишки поехали в Новосибирск, в Лётный центр. Им было по 16. И наступал 1941-й…

В тайшетской железнодорожной школе Николай Курбатов сдружился с Лёвой Бадиным и Витей Глазковым. Оказалось – на всю жизнь. После учёбы в Лётном центре в Новосибирске дороги их ненадолго разошлись. Николай Курбатов попал на аэродром Внуково, где базировалась Московская авиагруппа особого назначения. Отсюда ночами тяжёло нагруженные боеприпасами Ли-2 стартовали и уходили на запад, где наши части в окружении врага вели кровопролитные бои. Возвращались не все. Молодёжь к тем вылетам не допускали. Молодые парни учились, делая короткие перерывы на приём пищи и сон. Потом поступил приказ: десять лучших стрелков-радистов откомандировать в Иваново – там формировалась перегоночная дивизия. А уже оттуда эшелон пошёл на восток...

Свой первый перегоночный рейс Николай Васильевич почти не помнит. Запомнил только фамилию командира – Котов. В первых числах января 1943 года они сели в самолёт «Бостон» и погнали его из Якутска в Красноярск – без посадки. Летели долго, было холодно и страшно.

Позже, уже в восьмом транспортном полку, Курбатов встретился с Глазковым. А вот с Лёвой Бадиным, который в третьем полку летал на бомбардировщиках между

Сеймчаном и Якутском, они виделись очень редко. Но друг друга из виду не теряли.

Наступила весна 1945 года. По оптимистичным сводкам с фронтов победу уже предчувствовали. И умы политиков всё более стали занимать вопросы послевоенного устройства мира. Дипломатические миссии зачастили друг к другу.

Накануне одного из таких вылетов особо экипировались. Тут-то выяснилось, что старшина Курбатов обут в грубые кирзачи и носит гимнастёрку солдатского образца. Для зарубежного вояжа эта форма не годилась. По приказу для радистов быстро нашли щегольские сапоги, а портной сшил из хорошего материала офицерский китель с погонами младшего лейтенанта. Когда тебе всего лишь 21 год, эмоции скрыть трудно: счастливая улыбка не сходила с лица Коли – почти два месяца командировки!

Та конференция вошла в историю как учредившая главный международный союз – Организацию Объединённых Наций, как записано в Уставе: «Для предотвращения и устранения угрозы миру и подавления актов агрессии». Устав дипломаты вырабатывали долго. Сошлись на том, что в основу международных взаимоотношений должны лечь принципы уважения к правам человека и его свободам – без различия расы, пола, языка и религии. В ООН равны все её члены, и никто не вправе вмешиваться во внутренние дела другого. Насколько ведущие государства (например, США – в отношении Югославии и Ирака) соблюдают эти принципы, теперь, через 60 лет, всем известно. Но тогда, весной 1945 года, всех переполняла гордость от причастности к великому событию…

Девятого мая лётчиков пригласили в Оперный театр, где проходило праздничное заседание и поздравляли с Победой. Вечером мэр Сан-Франциско дал торжественный приём в честь русских союзников. По приглашениям разных организаций они стали ездить по городам. Побывали даже в американском городе со славным именем Севастополь. Везде американцы улыбались, пожимали лётчикам руки и восклицали: – Оу, рашен пайлотс! Вери гуд! Виктория!

А агенты секретной службы с того памятного дня сняли наблюдение. И правильно. Тем более что Коля Курбатов никогда не был разведчиком. А по возвращении, в конце июня, красивую офицерскую форму ему пришлось сдать и снова облачиться в старшинские погоны и кирзовые сапоги.

Когда началась война с Японией, нашим «дугласистам» досталось поболее, чем боевым лётчикам. Например, экипажу (Курбатов в нём летал радистом, Скобун – бортмехаником) пришлось мотаться на разведку в районы Мугдена, Чанхуня и Харбина – высматривали скопления частей Квантунской армии и подыскивали площадки для высадки десантов. Потом высаживали эти десанты и вывозили раненых в Хабаровск и Владивосток.

В феврале 45-го десятка два радистов восьмого транспортного полка прибыли в Иркутск. Думали, что демобилизуют. И верно: кого-то демобилизовали. А вот Курбатов поехал в Приморье, в бомбардировочный полк 9-й Воздушной армии. Летал радистом на Пе-2 в экипаже командира полка. Потом – транспортный полк «Ли-вторых», которые обеспечивали грузами советскую воинскую часть в Порт-Артуре.

Только в 1950 году Курбатов вернулся к мирной гражданской жизни. В Иркутском отряде летал на Ил-12, Ил-14. Закончил летать в 1975 году, в общей сложности проведя в небе 25837 часов.

Звание ветерана Курбатов получил лет за пять перед смертью. И только потому, что удалось доказать: в подмосковном Внукове проходил боевую подготовку. Некоторые сослуживцы Николая Васильевича ничего доказать так и не смогли.

Лев Иванович Бадин… Очень хорошо о лётчиках-перегонщиках рассказал иркутский писатель Михаил Иннокентьевич Денискин в книге «По следам пропавшего «Бостона». Он много встречался с Львом Бадиным. Неподдельное восхищение этим человеком в словах писателя: «…Что это такое – до войны закончить 9 классов и стать бортрадистом. Это… как высшее образование. Или почти высшее. В Лётном центре таких отличали. В их светлые головушки, помимо радиотехники и управления бортовым оружием, вкладывали ещё основы штурманского дела – навигацию, метеорологию.

Наверное, в войну такие тихие и умные парнишки для фрицев были куда страшнее, чем бесшабашные смельчаки».

Из беседы М. И. Денискина с Л. И. Бадиным:

« Мы все рвались на войну. А его зачислили в 12-ю Особую авиагруппу. При заводе в Комсомольске был аэродром Дзёмги. С него начали перегонять на запад бомбардировщики ДБ-3Ф (или Ил-4). В Свердловске заряжали пулемёты и – на Тамбов, на Рязань и Дягилево… Ночевали в Хабаровске, под Читой, в Красноярске. У ДБ-3Т дальность полёта приличная: в самом начале войны мы с них Берлин бомбили…

Но бывший бортрадист не договаривает главного: летели-то в любую погоду – такая задача стояла. За срыв – под трибунал. А если нет погоды? Если ветер и облачность прижимали к земле, тогда – как?

– А «компас Кагановича» на что? – загадочно улыбается Бадин.

– Разве Лазарь Моисеевич какой компас изобрёл?

– Нет же! Каганович в ту пору был наркомом путем сообщений. Вот мы и снижались к железной дороге – по ней и ходили.

– А катастрофы у вас бывали?

Глаза его делаются серьёзными:

– Я летал здесь с июня по декабрь 1942 года. В нашей группе все лётчики были гражданские. Опытные. Нет, при мне – никто не падал…

Зимой 1942-го Л. И. Бадина перевели на трассу Аляска – Сибирь. Перегонял бомбардировщики «Б-25». «Б-двадцать пятый» – это классная машина! Пулемётов – не сосчитать. Тёплый. Удобный!.. Правда, бились… Но на Б-25 трудно убиться. Возьми хоть радиокомпас «Бендикс». Надёжная штука. Я теперь частенько задумываюсь: а почему падали? И к одному выводу прихожу: в большинстве случаев виновата погода. Гнали-то в любую погоду. Ну, если только видимость ноль, тогда сидим. А так: едем-курим-дым идет! И ещё надо сказать по справедливости... Там ведь на приборной доске – что? Там высота – в футах. Топливо – в галлонах. А скорость – в милях. Конечно, лётчики – народ особенный. И мозги у них по-другому устроены: прикидывают и считают быстро. А иной прозевает. К примеру, фута на два ошибся – авария. А самолёт ошибку не простит. Нет, сначала самолёт сделает вид, что не заметил оплошность. Но если повторишь – всё, беда.… Да это не только «двадцать пятого» касается. Я после войны на Ил-14 летал: лайнер! А уж когда на Ту-104 пересел, только на «вы» к нему обращался – моё вам почтение».

Закончилась война, и перегонка закончилась. Дивизию расформировали. Но лётчиков послали на новое задание: в Китае они должны были при необходимости ударить по Японии.

После войны Л. И. Бадин работал в гражданской авиации. Но эта работа была не менее опасна, чем в войну.

Виктор Глазков последние годы жизни жил на Украине, в Иркутск приезжал на встречи ветеранов-перегонщиков. Он оставил замечательные воспоминания, опубликованные в книге Ивана Ефимовича Негенбля «Трасса мужества и дружбы»

После окончания Новосибирской лётной школы дороги друзей через небольшое время сошлись на трассе Аляска – Сибирь. С первых же дней окунувшись в напряжённейший график перегонки, Виктор Глазков понял, что успех в целом напрямую зависит от каждого члена экипажа, от того, что в их среде называют «слётанностью». Молодой радист попал в экипаж знаменитого Журавлёва. Летали на стареньком, потрёпанном Ли-2, мечтали получить Си-47. Экстремальные случаи описывает Глазков в своих воспоминаниях. Вот один из таких случаев.

«Мы вылетели из Якутска на Киренск. Самолёт заправили топливом, по заявлению бортмеханика – на 8 часов полёта. В состав экипажа ввели второго пилота Н. А. Анурьева и бортмеханика-стажёра Володина, все называли его Петрович.

Летели поверх облаков, на высоте порядка 2100 м, в зените ясно. Связь отличная, погода по трассе лётная. Правда, машина не отапливалась. Приходилось на телеграфном ключе работать в перчатках и окоченевшими пальцами вести записи в бортжурнале.

Боковые радиостанции по маршруту отсутствовали, поэтому контроль пути вёлся только по направлению, и точное положение самолёта на линии пути определить было нельзя, приблизительное – по своим расчётам. Ветер на этом участке, как правило, встречный, поэтому прикинули, что при расчётной путевой скорости 220 км на полёт до Киренска потребуется 6 часов. Забегая вперёд, скажу, что в этот день был сильный встречный ветер, но метеослужба не давала таких данных, просчиталась. Наша путевая скорость, как позже выяснилось, составляла всего 170 км.

И вот мы уже в воздухе 6 часов. Ждём пролёта привода Киренска, а его всё нет и нет. По сигналам киренской рации я чувствую, что до неё ещё далеко, 300–400 км. Поделился своими соображениями с командиром, он только посмеялся над моей «выдумкой».

Продолжаем следовать по курсу. Солнце зашло. Наступили сумерки, стало темно, а мы все ещё летим, летим 7 часов, 7,5. Бортмеханик предупредил, что топливо на исходе, горючего – на 10 минут.

Стали пробиваться сквозь облачность к земле совсем в неизвестном месте, не зная рельефа местности и погоды. Вышли из облачности: до земли – 200 м. Напрягая зрение, увидели в темноте очертания Лены. Включили фары, чтобы выбрать место посадки. «Зачихали» двигатели – кончалось топливо. Бортмеханик стал энергично работать ручным бензонасосом – двигатели ожили.

Командир сажает машину наугад. На пробеге перед самолётом появляется русло речушки или ручья. Скорость ещё была, и командир, чтобы не скапотировать, берёт штурвал на себя. Машина, перемахнув через препятствие, плюхнулась и покатилась по каким-то колдобинам. Впереди завиднелся берег Лены. Журавлев изо всех сил жмёт на тормоза. Машина задрожала и начала заваливаться на нос – капотировать, застыла на какое-то мгновение в неустойчивом равновесии и опустилась на хвост, остановившись в трёх метрах от обрывистого берега реки.

Выключили фары. Темно и тишина. Вышли из самолёта. Идёт лёгкий снежок, тает на раскалённых выхлопных патрубках и поднимается клубами пара.

Командир с интервалом в минуту выпустил вверх ракеты: красную, зелёную и белую. Я предлагаю дать радиограмму о благополучной посадке.

– Не спеши, – возразил Журавлев, – надо сначала определить наше местонахождение, – и ещё пальнул несколько раз из ракетницы.

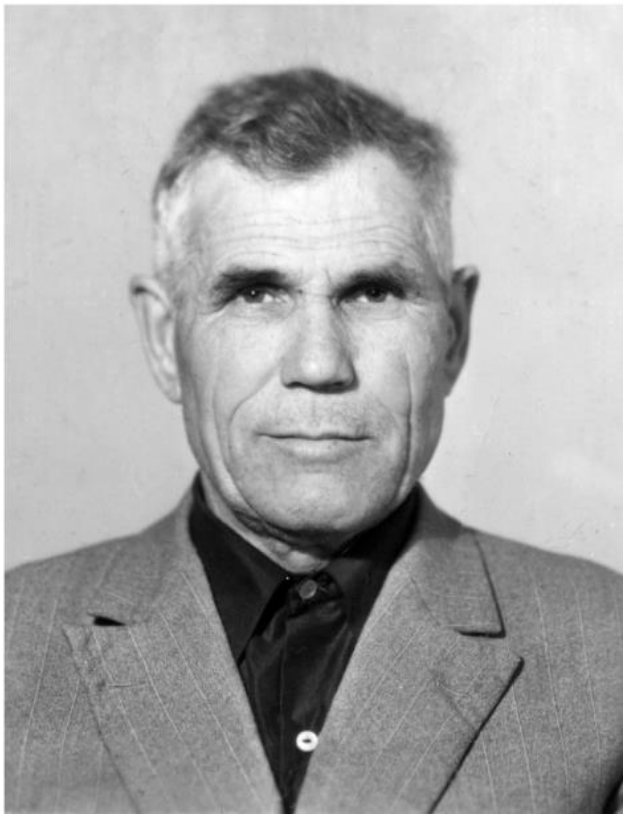
Бортмеханики, второй пилот и оба пассажира отправились искать валежник для костра. Я же в самолёте составил текст, чтобы отбить его в эфир, как только определим место нашей посадки.

Скоро к самолёту подъехали одноконные сани, в них двое: мужчина-инвалид без правой руки, как выяснилось позже – председатель колхоза, и подросток лет четырнадцати. Оказалось, что мы не дошли до Киренска «всего» 105 км.

…Пуржило несколько дней. Аэродром и самолёты замело снегом. Только под вечер 5 ноября мы вылетели в Иркутск, там провели Октябрьские праздники. Затем перелетели в Новосибирск, где и сдали в ремонт, видавший виды Ли-2.

Вскоре наш экипаж после непродолжительного отдыха в Якутске отбыл в Фэрбенкс получать самолёт Си-47. На нём мне пришлось налетать не одну тысячу часов на трассе Аляска – Сибирь, а также выполняя ответственные правительственные задания в США и Канаду».

Чтобы по достоинству оценить подвиг лётчиков–перегонщиков, надо знать, в каких условиях проходили полёты. Зима 1942 года выдалась самой морозной за последние 25 лет. От холода той зимы на бегу замерзали пушные звери. Аэродромные команды работали сменами, выбегая на мороз всего лишь на 20 минут из тёплых палаток. Ненароком пролитый бензин обмораживал руки так же, как жидкий воздух. Если налетала метель, то люди пропадали в пяти шагах от рулёжной дорожки. Машинное масло от лютой стужи становилось камнем. Бензин самой высокой очистки отказывался воспламеняться.



! !

Резиновые шланги крошились как чёрствый хлеб. Участники перегонки самолётов на участке от Сеймчана до Якутска через Верхоянский хребет в районе полюса холода вспоминают, что приходилось забираться на высоту 5–6 километров без кислородных приборов. Не все это выдерживали, на глазах лётчиков самолёты их товарищей падали в скалы. Похожими трагическими эпизодами сопровождалась вся трёхлетняя история перелётов и по американскому континенту.

Наш долг – добрыми словами вспомнить лётчиков, бортмехаников, штурманов, радистов, всех тех, кто в суровых условиях Сибири на пределе человеческих возможностей выполнил свой долг перед Родиной. Подлинно героической стала история единственной в мировой практике авиационной трассы Аляска – Красноярск. Весь её маршрут отмечен памятниками на местах авиационных катастроф. Надеемся, что и в Тайшете появится хотя бы мемориальная доска памяти земляков, лётчиков-перегонщиков Глазкова Виктора Дмитриевича, Курбатова Николая Васильевича и Бадина Льва Ивановича.

Литература

1. *! /! /! ! ! ! /! -!3118/*
2. *! /! ! ! ! /*
3. *! ; http://www.moi-goda.ru/michail-deniskin/michail-deniskin--irkutsk-krilatiy-liudi-i-samoleti-voyni--chast-7-leteli-ili-na-voynu. ! /! ! ;! ! ! ! /! !8///*
4. *! ! ! /! ! ;! ! ! !96/00! ! -! -!2: 9: ! /*

П Ф: б о эцф ,
/ / -! ! ! ! !
! ! /! /! /!

Уходили на флот девчонки с авиационного…



!

12-го июня 1942 года от остановочного пункта «Воинская площадка» (ныне «Заводская»), что недалеко от железнодорожной станции Иркутск II, отошел воинский эшелон, увозя на Дальний Восток около пятисот молодых сибирячек-добровольцев, откликнувшихся на комсомольский призыв в Военно-Морской флот. Девчонки были из всех городов и районов Иркутской области, но больше всего, 115 человек, из Ленинского района Иркутска. Особенно много было молодых работниц иркутского авиационного завода № 39 им. Сталина. Одногодки, 1922–1923 годов рождения, они после окончания школ с июня 1941 года трудились на заводе. У пассажирки того памятного эшелона Надежды Георгиевны Руденко (в девичестве Сафоновой), ныне ветерана войны, сохранилась копия документа, датированного июнем 1942 года. Это – «Список девушек, призванных в ВМФ Ленинским райвоенкоматом г. Иркутска». В нём под № 88 – заводчанка Мария Цуканова, та самая легендарная Мария, которая, будучи санинструктором в составе батальона морской пехоты Тихоокеанского флота, 14-го августа 1945 года участвовала в штурме порта Сейсин на корейском побережье. Девушка героически погибла, посмертно ей было присвоено звание Героя Советского Союза. А под № 96 в списке значилась заводчанка Надежда Сафонова. О её фронтовой судьбе и пойдёт дальнейшее повествование.

Родилась Надежда Георгиевна Сафонова 21-го сентября 1923 года в железнодорожном посёлке Ново-Иннокентьевский, что в пригороде Иркутска, в многодетной семье. Училась Надежда в 39-й средней школе, находившейся тогда неподалеку от станции Иркутск II и, несмотря на скромный семейный достаток, в 1941 году закончила 10 классов. На выпускном вечере 21-го июня вчерашние школьники, получив аттестаты, веселились от души, почти до рассвета танцевали под мелодии духового оркестра, пели любимые песни, мечтали о своём будущем.

А 22 июня началась война. Лишь несколько выпускников школы продолжили учёбу в институтах, а большинство, пройдя по набору месячные курсы подготовки рабочих по различным специальностям на авиационном заводе № 125 им. Сталина, начали работать в его цехах. Так семнадцатилетняя Надежда Сафонова стала фрезеровщицей 1-го механического цеха. Многотысячный коллектив завода в то время строил пикирующие бомбардировщики Пе-2. Выполнение напряжённого плана Наркомата по выпуску этих ожидаемых фронтом новейших самолётов неизменно сопровождалось введением казарменного положения для основных подразделений завода. Сутками, не покидая цеха, заводчане трудились с максимальной отдачей сил, буквально падая на рабочих местах. От постоянного недоедания при непрерывной тяжёлой работе у людей нередко проявлялись признаки дистрофии. В такой непростой период и познакомилась Надежда Сафонова и Мария Цуканова из 3-го литейного цеха завода, стали поддерживать дружеские отношения. А когда в апреле 1942 года в Иркутске был объявлен призыв девушек в Военно-Морской флот, Надежда и Мария вместе пошли в райвоенкомат.

Теплые проводы устроили заводчане добровольцам Ленинского района в своём Доме Культуры, над сценой которого вывесили большой плакат «Слава девушкам, уходящим на Военно-Морской флот!»

Воинский эшелон с сибирячками прибыл на Вторую речку Владивостока, где располагался флотский учебный экипаж. После прохождения курса молодого краснофлотца и принятия воинской присяги большинство девчат стали служить в военно-морских подразделениях Тихоокеанского флота, а около ста из них, в основном со средним образованием, командование направило в школу младших авиаспециалистов, эвакуированную из Ораниенбаума в город Рузаевка Мордовской АССР. В их число попала и Надежда Сафонова. Школа готовила специалистов для службы в морской авиации: радистов, электриков, шоферов, метеорологов и других. Надежда училась в классе мастеров по обслуживанию самолётного радиооборудования. По окончанию учёбы в декабре 1942 года ей, как отличнице, присвоили звание младшего сержанта и предложили выбрать флот, где она хотела бы служить: Северный, Черноморский или Балтийский. Надежда выбрала последний, и её направили в 7-й штурмовой авиационный полк, входивший в состав 9-й штурмовой авиационной дивизии ВВС Краснознамённого Балтийского флота. В 1944 году командиром этой дивизии станет Н. В. Челноков – уроженец Иркутска, дважды Герой Советского Союза. 7-й полк базировался в черте блокадного Ленинграда. Надежду и ее подругу, тоже мастера по самолётному оборудованию, на полуторке по ледовой «Дороге жизни» через Ладожское озеро переправили в блокадный город.

В то время Ленинград переживал вторую страшную зиму. «Мы шли пешком в штаб военно-воздушных сил, располагавшийся в Лесном районе» – рассказывает Надежда Георгиевна. «Вокруг полная разруха – груды камней после бомбёжек, дома с оторванными лестницами. Несколько раз нам попадались умирающие или уже мёртвые люди. Но ни страха, ни паники у нас не было. Только одно желание прогнать ненавистного врага».

Авиационный полк, в который прибыли подруги, был вооружён штурмовиками Ил-2, и находился на аэродроме, под названием «Гражданка». Ранее здесь было картофельное поле. Неподалёку стояли палатки для техников и единственная землянка, где хранились боеприпасы. В напряжённых условиях проходила работа по подготовке самолётов полка к боевым вылетам для уничтожения техники и живой силы врага, рвущегося в Ленинград.

Неустойчивая балтийская погода, ограниченная видимость и ночная светомаскировка, постоянные бомбёжки…

Особенно досаждали вражеские артобстрелы, поражающие шрапнелью обслуживающий персонал аэродрома и боевую технику. Лётчики полка совершали по нескольку вылетов в день, а техники и механики круглосуточно ремонтировали повреждённые самолёты и двигатели. Надежда Сафонова служила в 3-й эскадрилье полка. В паре с техником Дмитрием Рябовым она обслуживала и обеспечивала надёжную работу установленных на штурмовиках Ил-2 радиостанций РСИ-4, самолётно-переговорных устройств СПУ и радиополукомпасов РПК. Им приходилось в перерывах между вылетами и ночью ремонтировать и заменять разбитые в полётах приборы, электропроводку, узлы радиосвязи, производить их настройку на рабочую волну.

«В блокадном кольце наш 7-й штурмовой авиационный полк жил жизнью и ритмом осаждённого Ленинграда, – вспоминает Надежда Георгиевна. - Тяжёлым было постоянное ощущение рядом трагедии огромного разрушенного, голодного и замерзающего города. Но самым трудным было ждать, надеясь на счастливый исход очередного вылета наших штурмовиков, ждать и не дождаться их возвращения с задания».

В настоящее время там, где базировался 7-й штурмовой авиационный полк на аэродроме «Гражданка», простирается новый городской проспект, названный Гражданским. На установленном здесь обелиске начертаны слова «На этом месте в годы Великой Отечественной войны находился аэродром «Гражданка», с которого наши советские соколы защищали ленинградскую землю и балтийское небо».

В середине января 1943 года, силами ударных группировок Ленинградского и Волховского фронтов при содействии частей и военно-воздушных сил Балтийского флота и авиации Дальнего действия, началась стратегическая наступательная операция «Искра» по прорыву блокады Ленинграда. Накануне бомбардировщики нанесли разрушительные ночные удары по огневым позициям, пунктам управления, аэродромам и узлам коммуникаций врага. Непосредственно перед наступлением штурмовики обрушили свои бомбы на передний край обороны противника, подавляя его артиллерийские и миномётные батареи. В ходе дальнейшей операции блокада Ленинграда была прорвана, вражеское оцепление пробито на ширину от 8-ми до 11-ти километров. Государственный Комитет Обороны принял решение о форсированном строительстве на освобождённой полосе земли железнодорожной линии, которая должна была соединить Ленинград с Волховским железнодорожным узлом. Эта дорога от станции Поляна до Шлиссельбурга была построена всего за 18 дней. Утром 7-го февраля ленинградцы встретили первый железнодорожный состав, пришедший с Большой земли. Вдоль южного берега Ладожского озера началось и автомобильное движение. С установлением железнодорожного и автомобильного сообщения с Ленинградом значительно улучшилось обеспечение города продовольствием, боевой техникой и боеприпасами, сырьём и топливом для промышленных предприятий. Но ещё год после прорыва блокады Ленинград оставался на осадном положении.

Весной 1943 года 7-й штурмовой авиационный полк был перебазирован на Ораниенбаумский плацдарм – небольшую территорию советской земли, окружённую с трёх сторон немецкими частями, а с севера – водами Финского залива. Протяжённость его по берегу залива составляла 65 километров с глубиной 20-25 километров. Плацдарм включал в себя воинские соединения, мощные береговые форты, аэродромы, железную дорогу, порт, госпитали, различные предприятия и учреждения. Отрезанный от Ленинграда с суши, Ораниенбаум поддерживал связь с блокированным городом водным путём, а зимой – по Малой дороге жизни. Плацдарм стал прикрытием для Кронштадта – последней базы Балтийского флота. Наши обороняющиеся войска постоянно угрожали тылу и флангам немецкой армии, осаждавшей Ленинград, оттягивая на себя значительные силы противника. Фашисты прилагали немалые усилия к ликвидации находящегося у них в тылу плацдарма. Находящийся здесь аэродром штурмового полка яростно бомбили и обстреливали с рассвета до поздних сумерек, и солдаты аэродромной службы постоянно восстанавливали взлётные полосы. Вокруг снарядами были посечены могучие хвойные деревья. Не осталось ни одного целого здания аэродромной службы. Для самолётов строили укрытия из брёвен, сверху покрывали дёрном и маскировочными сетками. Лётчики и весь технический персонал жили в землянках. В такой тяжелейшей обстановке штурмовики полка наносили бомбовые удары по укреплённым пунктам врага, его артиллерийским батареям и, защищая морские ворота Ленинграда, топили вражеские корабли в Балтийском море и Финском заливе. На этом аэродроме авиационному полку было присвоено звание гвардейского. И сегодня Надежда Георгиевна помнит клятву личного состава полка при вручении гвардейского знамени:

«Родина слушай нас! Пока в груди бьётся сердце, пока руки держат штурвал самолёта, пока глаза видят землю, мы будем мстить за смерть наших отцов и матерей, за нашу поруганную Родину до последней капли крови. Смерть фашистским оккупантам!»

А осенью 1943-го началась подготовка к полному снятию блокады Ленинграда. Планом операции «Нева-2» предусматривалось мощным ударом с Ораниенбаумского плацдарма и района Пулковских высот прорвать оборону врага, окружить и уничтожить его Стрельнинско-Петергофскую группировку. Для осуществления этого плана на плацдарм начали скрытную переброску войск 2-й ударной армии. Зимними ночами моряки Балтийского флота быстро и без потерь доставляли войска и вооружение. В январе 1944 года 2-я ударная армия нанесла внезапный удар по группировке врага, завершившийся соединением с войсками 42-й ударной армии Ленинградского фронта.

Этим разгромом врага была снята долгая блокада Ленинграда и Ораниенбаума. 27-го января 1944 года над ночной Невой прогремел победный салют – 24 залпа из 324 орудий в честь снятия блокады.

После этой знаменитой операции штурмовой авиационный полк, в составе которого продолжала воевать Надежда Сафонова, принимал активное участие в боях за освобождение Эстонии, Латвии, Литвы, Польши, Восточной Пруссии, в разгроме немецких войск на земле Германии. День Победы она вместе с личным составом полка встретила в немецком городе Кольберге, занятом нашими войсками 18 марта 1945 года. Полк базировался на территории бывшей лётной школы Геринга, аэродром которой был хорошо обустроен, с бетонированными взлётными и рулёжными дорожками, с кирпичными домами для персонала. Ликование после объявления победы было безграничным. Но для лётчиков и обслуживающего персонала война не закончилась. Вновь была объявлена тревога, и полк ещё в течение нескольких дней продолжал боевые действия по уничтожению немецких кораблей, которые не хотели сдаваться и пытались уйти в Швецию.

Демобилизовали гвардии младшего сержанта Сафонову только в июне 1946 года, и она вернулась в родной Иркутск. Её морскую форменку украшали медали «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За взятие Кёнигсберга», «За победу над Германией». В том же году Надежда Георгиевна поступила в Иркутский горно-металлургический институт. На втором курсе она вышла замуж за Георгия Григорьевича Руденко – студента того же института. В 1951 году, закончив учёбу, стала работать научным сотрудником в Иркутском НИИ благородных и редких металлов и алмазов. Затем преподавательская деятельность в Иркутском политехническом и железнодорожном институтах. В 1961 году она успешно защитила диссертацию на соискание учёной степени кандидата технических наук, в 1963 году получила учёное звание доцента. Георгий Григорьевич – супруг Надежды Георгиевны, всю войну работал помощником машиниста паровоза в депо станции Иркутск II. После окончания института был оставлен преподавателем на кафедре сопротивления материалов. Эта замечательная супружеская чета отметила не только золотую, но уже и бриллиантовую свадьбу. Счастливо сложилась их семейная жизнь. Дочь Татьяна – кандидат медицинских наук, сын Михаил – доктор технических наук.У них пятеро внуков, два правнука и правнучка.

Уже в мирное время Надежда Георгиевна награждена орденом Отечественной войны II степени, медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «Ветеран труда». Удостоена она и многих юбилейных медалей и почётных знаков. Среди них: «20…65 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»; «50…80 лет Вооружённых сил СССР»; «Защитнику Ораниенбаумского плацдарма»; «30 лет операции «Нева» (прорыв блокады Ленинграда); «В честь 60-летия освобождения Ленинграда от фашистской блокады»; «Защитнику крепости Кронштадт»; «За доблесть и отвагу в Великой Отечественной войне»; «В память о службе в Военно-Морском флоте»; «60 лет морской авиации»; медаль «Маршал Советского Союза Жуков»; медаль «Адмирал Флота СССР Кузнецов»; «В память 300-летия Санкт-Петербурга»; «Почётный знак РК ВВВС» (за активное участие в ветеранском движении); «За заслуги в ветеранском движении»; нагрудный знак «Ветеран ДКБФ» и другие.

С 1987 года Надежда Георгиевна на заслуженном отдыхе. Настал черёд полюбившейся ей общественной работы. Несколько лет она была заместителем председателя Свердловского районного Совета ветеранов войны и труда, более десяти лет – ответственным секретарём Совета моряков Иркутска.

Прошли десятилетия после кровопролитной войны. Но очень часто растревоженная память Надежды Георгиевны воскрешает минувшее: как осколком снаряда отсекло голову воздушному стрелку Саше Кузнецову; как привезли на аэродром истерзанный труп лётчика Федора Величко, который на подбитом самолёте упал на вражескую территорию и попал в плен; как прямо на взлётной полосе после посадки умер раненный в полёте лётчик Борис Кулагин; как прямым попаданием артиллерийского снаряда в куски разорвало на аэродроме

молоденьких солдат Сашу и Володю, как по несколько лётных экипажей в день не возвращались с боевых заданий.

В годы военного лихолетья Надежда Георгиевна не раз встречалась со смертью. Но она осталась живой, за что благодарна судьбе. В память обо всех погибших в воздухе и на земле воинах морской авиации Балтийского флота, на месте бывшего аэродрома близ Ораниенбаума после войны был сооружён мемориал, где увековечены имена авиаторов Балтики, погибших в годы Великой Отечественной войны. К 40-летию Победы Надежда Георгиевна Руденко с однополчанкой – иркутянкой Лидией Анатольевной Преваловой привезли из сибирской тайги и посадили около мемориала несколько кедров. И сейчас эти выросшие кедры вместе с прибалтийскими дубами и соснами шумят над мемориалом, напоминая о том, что в смертельных схватках с врагом сибиряки были рядом с ленинградцами.

Жизнь разбросала женщин – бывших военных моряков. Не все из пятисот уехавших добровольцами на флотскую службу вернулись на родину. Многие из тех, кто остался жив, после Победы продолжили мирную жизнь в прибрежных городах у морей, где им пришлось воевать. Все послевоенные годы Надежда Георгиевна поддерживала дружеские связи с вернувшимися в Иркутск Лидой Преваловой, Аней Гусевской, Верой Леонтьевой, Клавой Сысоевой, Сашей Домниной….

Одним из значимых событий в своей жизни Надежда Георгиевна считает прошедшую в 2002 году областную встречу девушек-добровольцев, с которыми в 1942 году вместе ехала в воинском эшелоне на Дальний Восток. В форменках и полосатых тельняшках, с боевыми орденами и медалями, они собрались июньским утром в Комсомольском парке Ленинского округа Иркутска у мемориала заводчанам, павшим в годы Великой Отечественной войны. Вместе с ветеранами войны и труда авиационного завода, бывшие моряки возложили к мемориалу небольшой венок, произнесли тёплые слова о тех, кто не дожил до Победы. Особо помянули Марию Цуканову – единственного Героя Советского Союза среди женщин–моряков. Заводчане рассказали, что они хранят память о девушке–Герое. У входа в литейный цех, где она работала, размещена мемориальная доска. Её имя носит одна из школ заводского посёлка, улицы в Иркутске, Омске, Барнауле. Во Владивостоке сооружён памятник Марии. Потом на юбилейном вечере женщины долго вспоминали путь на Дальний Восток, занятия во флотском экипаже на Второй речке Владивостока. И расставания с друзьями, отбывающими на разные фронты. Все тогда желали друг другу встречи после Победы. Она и состоялась через 60 лет.

На неё пришли тридцать человек...

И сегодня Надежда Георгиевна, перешагнувшая 90-летний рубеж, по-прежнему энергичная и жизнерадостная. Она принимает активное участие в ветеранской работе, пишет воспоминания о минувшей Великой Отечественной войне, публикует их в областных газетах, книгах. В 2014 году «За активную общественно-политическую деятельность в Иркутской области», Н. Г. Руденко награждена Почётной грамотой областного Законодательного Собрания.

«Нам с мужем помогают активный образ жизни, нужность внукам и правнукам, работа на даче. Мы решили оставаться в строю как можно дольше. Сейчас для нас важно встретить 70-летие Великой Победы», – говорит Надежда Георгиевна.

Литература

1. ! /! /! ! ! ! /! - ! ! ! ! ! ! - ! -!2: ! !3123! /
2. ! ! ! ! ! - /
3. ! ! ! ! ! /!3126! /! ! ! ! ! !! !!

А. М. Сибирякова.

: :б ь ф

! ! ! ! !

! ! ! ! !

! -! ! ! !

Деятельность Якова Израилевича Раппопорта



! !

Гражданская авиация СССР с 30-х годов XX века имела ведомственную систему подготовки кадров. Особенности её развития в первую очередь зависели от международной и оборонной значимости; стремительного развития авиационной техники; географической разбросанности и смены мест базирования; частого освоения новейших профессий и централизованной ротации управленческих кадров. До настоящего времени малоизученной остаётся тема создания и функционирования средне специальных учебных заведений ГВФ.

Целью нашего исследования является деятельность Якова Израилевича Раппопорта – выпускника Ленинградского института инженеров гражданского воздушного флота (ЛИИ ГВФ), который в 1943–1964 гг. создавал и возглавлял образовательный процесс в семи вновь открываемых авиационных школах и училищах. Родился Я. И. Раппопорт 07.10.1907 г. в г. Хорол Украинской ССР в еврейской семье. Отец был инвалидом и до революции занимался мелкой торговлей, в советское время вместе с матерью-домохозяйкой находился на иждивении у двух сыновей и дочери.

В 15 лет Яков начал трудовую деятельность в кустарной мастерской учеником сапожника, в 1925 г. избирался секретарём профсоюза «кожевников». Через год он уехал из родного города в Харьков, где работал учеником литейщика-формовщика в Центральном институте труда, далее – два года формовщиком на металлургическом заводе в г. Сталино (ныне Донецк) и в 1929 году призвался в Красную Армию. Служил в г. Киеве младшим метеорологом в пятой авиационной бригаде. В 1931 году получил первое офицерское звание – младший лейтенант и после демобилизации поступил в Ленинградский институт инженеров гражданской авиации (ЛИИ ГВФ) в составе Ленинградского учебного комбината (ЛУК ГВФ), где одновременно с учёбой с 1933 г. стал заниматься разносторонней общественной деятельностью и работать начальником лекционного бюро:

– приказом по ЛУК ГВФ № 1226 от 21. 11. 1933 г. был учреждён комитет из 8 человек по сдаче зачётов на право получения нагрудного знака «Ворошиловский стрелок», от комитета профсоюза в новую организацию вошел 26-летний студент Я. И. Раппопорт [9];

– в последнем приказе ЛУК ГВФ (до его ликвидации) № 395 от 09. 05. 1934 г. сообщалось о большой работе «Университета культуры», в числе первых были отмечены благодарностями Н. А. Рынин – ректор общественной организации, профессор, заведующий кафедрой воздушных сообщений, и Я. И. Раппопорт – проректор, студент, который был также награждён денежной премией 300 рублей;



! ! ! ! ! -2: 46!

– исполняющий обязанности начальника политотдела учебного комбината Беркулов 31.05.1934 г. в газете «Крылья Севера» обратился публично к ректору Университета культуры Н. А. Рынину и проректору Я. Раппопорту: «Политотдел приветствует в вашем лице борцов за культурную революцию. Вы добились за год неплохих результатов: расширен кругозор слушателей, правильно оценено их стремление к расширению культурных запросов». В ответном сообщении Н. А. Рынина говорилось о проведении 8 тыс. занятий, первое из которых состоялось в ноябре 1933 г. с участием командования в лице В. И. Мацкевича – начальника ЛУК и и С. Н. Подкаминера, его заместителя по учебной работе [4].

К концу обучения Я. И. Раппопорт добился стипендии, на которую, как лицо не пролетарского происхождения, в институте не имел права. В апреле 1937 г. он окончил ведущий свою историю от Ленинградского института инженеров путей сообщения (ЛИИПС) факультет воздушных сообщений (ФВС) с дипломом первой степени по специальности «инженер электрооборудования самолётов». Факультет был создан в 1930 году в только что возникшем тогда ЛИИ ГВФ с пятью специальностями: электросветооборудование; связь; аэронавигация; изыскание и эксплуатация воздушных линий; аэрофотосъёмка, – под руководством заведующего ФВС С. Н. Подкаминера, которого вскоре заменил Ф. Я. Спас-ский. После реорганизаций в 1932 году начальником ФВС был назначен Ф. А. Свистунов. Но изменения продолжались, и с 01.01.1934 г. ФВС был переименован в Эксплуатационный факультет, деканом которого был назначен начальник кафедры связи профессор С. И. Зилитинкевич.

К этому моменту состояние факультета характеризовалось наибольшим его количественным ростом, но в то же время малым внутренним единством. Даже внешне его отделы часто были чрезвычайно разобщены и территориально разбросаны по Ленинграду.

Факультет одновременно занимал помещения: на улице Плеханова дом № 7; на проспекте Володарского дом № 48; на Васильевском Острове, в здании Академии Художеств; в Авиагородке.

Все специальности факультета считались «лётными», и поступающие на них слушатели должны были соответствовать особым медицинским требованиям. Среди слушателей было 79% мужчин и 21% женщин; по социальному происхождению около 70% из рабочих и крестьян; около 80% были членами ВКП(б) и ВЛКСМ; более 55% учились на «4» и «5»; по возрасту основная часть слушателей была моложе 23 лет [6].

В 1934 году специальность «эксплуатация самолётов и моторов» была вновь переведена на Механический факультет, а Эксплуатационный был переименован в факультет Специальных Технических Служб. К началу 1934/35 учебного года весь факультет переехал в Авиагородок. С этого момента начался быстрый рост лабораторий, укрепление кафедр и всего факультета.

В последующие годы командованием факультета была проведена большая работа по разработке учебно-методической документации, по уточнению профиля факультета. После ряда изменений в течение 3-х лет, в декабре 1937 года, по представлению командования Аэрофлота, Всесоюзным Комитетом по делам Высшей школы были утверждены профили специалистов, подготовляемых факультетом Специальных Технических Служб: «инженер-электрик по связи и электрооборудованию», «инженер по аэронавигации». В соответствии с профилями специалистов для ГВФ институт имел четыре факультета: Технической эксплуатации, Специальных технических служб, Аэрогидропортостроения, Инженерно-экономический.

Центральным звеном в учебно-методической и научно-исследовательской работе института являлась кафедра. В институте имелось 29 кафедр и 2 доцентуры. Кафедры, в соответствии со специализацией, входили в состав факультетов, а общенаучные – подчинялись непосредственно учебному отделу. Институт имел 25 лабораторий и 15 кабинетов, входящих в состав соответствующих кафедр. Библиотека института имела более 200000 томов технической, социально-экономической, художественной и иностранной литературы и около 50000 русских и иностранных журналов.

Для проведения практических работ институт имел, кроме лабораторий, учебно-производственные мастерские, опытное аэродромное поле, «газовочный» отряд, учебно-лётный отряд. Непосредственное руководство учебно-методической и научной работой института осуществлялось учебным отделом, начальником которого являлся заместитель начальника института по учебной и научной работе. В состав учебного отдела входили: научно-исследовательский сектор, аспирантура, редакционно-издательский сектор, кафедры общенаучного цикла, инспектура по производственному обучению и по организационно-плановым вопросам.

При институте были физкультурный зал и спорт площадка, планерная и парашютная школы, имеющие в своём составе мастеров спорта и являющиеся базой для широкого развертывания оборонно-физкультурной работы. В этой области институт имел значительные достижения, завоёвывая каждый год призы и переходящие знамёна за высокие показатели в работе. Научно-исследовательская работа являлась наиболее мощным средством повышения квалификации профессорско-преподавательского состава, его научного роста и, следовательно, качества подготовки инженерных кадров.

Перед институтом с первых же дней его существования возникли исключительно острые практические задачи: организация новых кафедр, подготовка новых преподавательских кадров, создание новых научных дисциплин, учебников и учебных пособий.

Для разрешения этих задач уже с 1930 г. в институте была широко развёрнута научно-исследовательская работа. Организация и развёртывание этой работы были возложены на «Научно-исследовательское бюро», созданное на базе «Секции воздушных сообщений и аэрогидромеханики», существовавшей в ЛИИПС с 1928 г.

После реорганизации в марте 1931 г. был организован Научно-исследовательский аэроинститут (НИАИ) ЛУКа во главе с профессором А. А. Саткевичем.

Тематика первого периода научно-исследовательской работы была посвящена созданию новых учебников и учебных пособий, разработке материалов к новым научным дисциплинам (в области наземного оборудования, воздушных сообщений), предусмотренным учебными планами института [5].

Подводя итоги жизни и деятельности тридцатилетнего Якова Израилевича Раппопорта на момент получения диплома ЛИИ ГВФ, можно сказать, что он уже имел трудовой стаж до поступления в ЛИИ ГВФ, деятельность в профсоюзе, службу и офицерское звание в РКА; в период обучения он учился и сотрудничал на равных с именитыми преподавателями, пройдя факультет воздушных сообщений ЛИИПСа, организационный период ЛИИ ГВФ, ЛУК ГВФ, строительство и освоение Авиагородка и аэропорта «Шоссейная»; как член ВКП (б) и общественный лидер находился в стрессовой обстановке, связанной с репрессиями после гибели С. М. Кирова, и участвовал в общественной жизни политического центра государства в период индустриализации.

Таким образом, прохождение «школы» главного довоенного вуза ГВФ страны позволили Якову Израилевичу работать в Аэрофлоте на различных направлениях и совершенствовать качества руководителя: в документах 1-го Ленинградского авиационного техникума за 1938 г. было найдено письмо в адрес начальника учебно-производственного отдела 4-го Московского авиационного техникума Я. И. Раппопорта от начальника учебного отдела 1-го Ленинградского авиационного техникума о предоставлении общежития для 18 девушек, направленных в Москву на практику; в дальнейшем выпускник ЛИИ ГВФ стал работать заместителем начальника 4-го Московского авиационного техникума спецслужб [10].

Уже в марте 1939 г. в качестве повышения он был переведён на должность учёного секретаря Научно-исследовательского института ГВФ. В деятельность Научно-технического Совета НИИ он сумел вовлечь специалистов из родственных организаций, организовал подготовку более 30 сотрудников к защите кандидатских диссертаций, руководил агитколлективом, успешно проводил научно-технические конференции [1, л. 14 – 16].

По личной просьбе 03.09.1941 г. Раппопорт был направлен в Действующую армию в ленинградскую авиагруппу на должность зам. начальника политотдела авиагруппы. В январе 1942 г. переведён в Прибалтийскую авиагруппу комиссаром 4-й эскадрильи 3-го авиаполка ГВФ. За короткий период времени он зарекомендовал себя с положительной стороны как инициативный волевой руководитель и хороший организатор. Имея опыт партийно–политической работы, умело расставлял партийные и комсомольские кадры, хорошо организовывал массовую работу, которая обеспечивала успешное выполнение стоящих перед эскадрильей задач. Находясь всегда с личным составом, воспитывал его в духе беззаветной преданности Социалистической родине. Особенно ярко выразились организаторские способности Раппопорта при исполнении эскадрильей боевого задания фронта по Мало-Опуевской операции.

Личный состав эскадрильи, не считаясь ни с какими трудностями, несмотря на 30-градусный мороз, доставил находящейся в окружении в исключительно трудных условиях десантной группе 28,5 т продовольствия и боеприпасы и эвакуировал из тыла противника 540 раненых. Части Красной Армии, благодаря своевременно полученной помощи, успешно выполнили боевую задачу и почти без потерь перешли на свою территорию. Работа эскадрильи была высоко оценена – свыше 70% всего личного состава были награждены орденами и медалями СССР. Я. И. Раппопорт награждён орденом «Красная Звезда». В качестве личных недостатков Якова Израилевича Раппопорта были отмечены излишнее самомнение, приводящее к переоценке своих сил, и излишняя резкость с подчинёнными [1, Л. 19].

Такая характеристика была ему дана перед новым назначением в октябре 1942 года начальником политического отдела первого отдельного авиаполка ГВФ с присвоением

воинского звания майор. В Великой Отечественной войне наступил перелом, и командование ГВФ решило, что Я. И. Раппопорт нужнее для страны в качестве организатора новых авиационных школ. Проблемы, которые он должен был решать в экономике страны, впервые были поставлены 17 сентября 1943 года А. В. Петровым – начальником штаба ГУ ГВФ, генерал-майором авиации, в докладе «О подготовке и переподготовке лётно-технических кадров ГВФ в послевоенный период». В докладе были определены проблемы роста послевоенных авиационных перевозок для восстановления народного хозяйства из разрухи, потребностей формирования внутренних и международных транспортных отрядов, освоения новых типов воздушных судов [8, д. 2987, л. 7].

Для нормальной подготовки кадров требовалось возобновить работу учебных заведений, переданных во время войны в ВВС КА или расформированных, без которых нормальная работа по подготовке кадров ГВФ проведена быть не может: Ленинградский институт инженеров, Киевский авиаинститут, Харьковское, Саратовское, Московское, Батайское, Тамбовское, Балашовское лётные и технические училища и др. [8, д. 2372, л. 8-10].

В Латвийском государственном архиве хранится историческая справка Рижского лётно-технического училища ГА. Считаем необходимым привести её содержание полностью: «Для подготовки технических кадров по обслуживанию лётных подразделений ГВФ приказом начальника ГУ ГВФ при СНК СССР № 112 от 6 декабря 1940 года была организована 47-я учебная а/э при узбекском управлении ГВФ с местом дислокации в г. Фрунзе Киргизской ССР. Приказом начальника ГУ ГВФ при СНК СССР от 2 марта 1943 года 47 учебная а/э переименована в Фрунзенскую школу радиоспециалистов при Узбекском управлении ГВФ. Согласно приказу начальника школы № 203 от 05.06.1944 года, школа стала именоваться Фрунзенской радиотехнической школой (ФАРШ) при Узбекском управлении ГВФ. Основания: письмо МГА № 20/6-170 от 02.04.1944 г.» С этого времени она стала подчиняться непосредственно ГУ ГВФ при СНК СССР.

На основании приказа ГУ ГВФ № 176 от 31.08.1945 г., в соответствии с распоряжением СНК СССР № 12856-Р от 28.08.1945 г. – ФАРШ ГВФ в период с 6.10 по 23.10.1945 г. была перебазирована в Ригу и получила наименование Рижская авиационная радиотехническая школа ГВФ при ГУ ГВФ. Приказом начальника ГУ ГВФ № 098 от 8.07.1947 г., во исполнение постановления СМ СССР № 2243-616/с от 27.07.1947 г. Рижская АРШ ГВФ с 01.10.1947 г. была переименована в Рижское авиационное училище специальных служб ГВФ. [7, с. 1–3].

Значительную роль в хронологии перечисленных событий играл Я. И. Раппопорт. В июле 1943 г. прямо с передовой он оказывается в глубоком тылу и приступает к созданию одной из первых авиационных школ. В этот период на школу была возложена задача по подготовке квалифицированных специалистов для ГВФ, а именно радиотехников и бортмехаников. Последний выпуск бортмехаников был осуществлён в ноябре 1946 года. В связи с изменением профиля училища (до октября 1946 года школа являлась военной) началась планомерная подготовка радиотехников со сроком обучения 2 года 6 месяцев.

Из служебной характеристики начальника авиационной Радиотехнической школы ГВФ майора Раппопорта от 21.01.1945 г. мы узнаем, что Яков Израилевич в ноябре 1944 г. был награждён вторым орденом «Красная звезда» и под его руководством школа улучшила свою работу, организационно окрепла и была способна готовить полноценные кадры радиоспециалистов. Этот год характеризовался повышением дисциплины, воинского порядка, улучшением учебного процесса и повышением качества подготовки специалистов.

План подготовки радиоспециалистов в 1944 г. был выполнен на 43% в основном по независящим от школы обстоятельствам: из-за несвоевременной укомплектованности переменным составом, неудовлетворительных условий расквартирования и значительного некомплекта преподавательского состава.

В оборудовании и устройстве школы Раппопорт действовал энергично и инициативно. В недостатках его руководства школой были отмечены: подмена непосредственно

подчинённых начальников, чем не приучал их к инициативной работе и принижал ответственность, мало уделял внимания организации и обеспечению работы лётного состава и бортрадистов школы. На партийной комиссии управления ГВФ 06.07.1945 г. ему объявили первое в его жизни взыскание за использование служебного положения, бездушность к людям, непартийное поведение в быту [1, л. 29].

Эти формулировки более подробно были отражены через пять месяцев в его характеристике: «Командует Фрунзенской школой 2 года, за это время в школе улучшился порядок, учебный процесс и повысилось качество подготовки. Политически устойчив, состояние здоровья хорошее. Энергичен, инициативен. В 1945 году имел «выговор в приказе» за использование учебного самолёта не по назначению – перевозка грузов без надлежащего оформления с целью приобретения денег, которые использовал на нужды школы, с нарушением финансовой дисциплины. В результате указанные факты привели к нездоровой обстановке во взаимоотношениях в среде руководящего состава, отрицательным образом влияющими на дальнейшее улучшение в работе школы. От дальнейшего командования школой тов. Раппопорт подлежит освобождению. Учитывая, что Раппопорт был зачислен в кадры Красной Армии в связи с войной, целесообразно уволить в запас КА, с дальнейшим использованием в системе ГВФ по основной его специальности «инженер по аэронавигации» [1, л.30].

После этих событий Я. И. Раппопорту вручают медаль «За победу над Германией» и демобилизовывают из армии. Но из исторической справки Рижского ЛТУ нам известно, что в этот период на высшем уровне принималось решение о перебазировании школы из Киргизской в Латвийскую ССР, что в октябре 1945 г. и было успешно выполнено под руководством Я. И. Раппопорта. В решении о переезде определяющую роль сыграло присутствие в Риге мощной радиотехнической промышленности, поэтому это было удачное место для развития школы в послевоенное время с новыми задачами. Первым руководителем Рижской авиационной радиотехнической школы ГВФ до сентября 1946 г. также был Яков Израилевич Раппопорт [11, с. 93].

В связи с образованием на базе авиашколы Рижского авиационного училища специальных служб ГВФ Я. И. Раппопорт в июне 1947 г. был переведён начальником штаба в Егорьевскую школу пилотов. Оказалось, что для 40-летнего ветерана ГВФ Подмосковье было не тихой гаванью для дальнейшей спокойной жизни, а короткой передышкой.

Аэрофлот направил Раппопорта организовывать Сырдарьинскую авиационную радиотехническую школу (САРШ) ГВФ, которая начала свою деятельность 10.10.1947 г. при отсутствии штатного расписания, неукомплектованности административным, хозяйственным и счётным персоналом [8, д. 2743, л. 254].

Из архивного источника мы узнаём, что в это время подготовка авиационных радистов проводилась в двух школах: Арзамасской и Чимкентской (бывшей Сырдарьинской). На 1 декабря в них обучалось 306 человек, выпуск в 1948 году – 240 человек, из них 152 направлены в Школу высшей лётной подготовки (ШВЛП) и подразделения ГВФ. Обе школы имели базу на 250 учащихся. Учебниками и учебными пособиями все школы были обеспечены недостаточно. Контингент лётных и технических учебных заведений имел только 57% учащихся с образованием 10 классов [8, д. 2900, л. 25–27].

Выполнению плана мешали общие для всей страны трудности в работе: текучесть постоянного состава в Иркутской и Арзамасской школах младших специалистов, недоукомплектованность 25% преподавательско-инструкторского состава в Сыр-Дарье, недостаток инженерно-технических работников в ШВЛП; ограниченность в помещениях в Киевском институте, ШВЛП, Криворожском лётном училище, Сыр-Дарьинской школе радистов, Троицком ЛУ, Рижской 4-й школе спецслужб, Иркутской школе механиков [8, д. 2885, л. 25–28].

Из партийной характеристики, составленной в июле 1949 г., известно, что Я. И. Раппопорт, работая начальником Чимкентской школы авиационных радистов ГВФ

с ноября месяца 1947 г., показал себя способным и опытным работником. В трудных условиях г. Сыр-Дарьи Узбекской ССР, почти при отсутствии кадров руководящего и преподавательского состава Я. И. Раппопорт сумел сформировать школу, добиться хороших показателей в успеваемости курсантов первого набора, организованно провести передислокацию школы на новое место базирования в г. Чимкент, а затем развернуть большую работу по освоению новой базы, методической подготовке и воспитанию кадров преподавательско-инструкторского состава, по обеспечению борьбы за качество обучения и воспитания курсантов в последующих наборах. Коллектив, которым руководил Я. И. Раппопорт, показывал высокие результаты в проведении общегосударственных мероприятий. В недостатках вновь отмечены: нервозность в работе, недостаточная коллегиальность в руководстве, малообщительность с рядовыми, слабая самокритичность [1, л. 38]. Этот объёмный документ был утверждён 25.08.1949 г. на партбюро авиашколы.

В последующие три года инженер-полковник гражданской авиации Раппопорт успешно организовывает выполнение приказа ГУ ГВФ по повторной перебазировке школы авиационных радистов из г. Чимкента Казахской ССР в г. Олевск Украинской ССР. Но воспользоваться плодами своей нестандартной образовательной работы в четырёх союзных республиках Я. И. Раппопорту не удалось и на этот раз. Предположительно, у руководства ГВФ выработался стиль создания негативной обстановки вокруг руководителей с помощью их сослуживцев.

Так, в жалобах руководству отмечалось, что Раппопорт в своей деятельности по руководству школой допускал ряд грубых ошибок, не обеспечил воспитательной работы среди курсантского состава, не сумел создать сплочённого и слаженного коллектива и не может служить личным примером для подчинённых. УУЗ ГВФ в очередной раз посчитали необходимым начальника школы немедленно освободить и перевести в другое подразделение [1, л. 34–36].

Единичные и типичные для деятельности каждого руководителя учебного заведения поступки, в том числе и автора статьи, имеющего пятнадцатилетний опыт работы руководителя авиаколледжа, по крайней мере, выглядят странно для подобных выводов, но не для феномена радиотехнической специальности. Эти события происходили в марте 1953 г., а в апреле этого года Яков Израилевич уже трудился и передавал свой богатый опыт курсантам Криворожского авиационного училища специальных служб (КрАУСС).

В 1951 г. Арзамасская школа радистов со всем имуществом была перебазирована в г. Кривой Рог, и на базе бывшего лётного училища, перебазировавшегося в свою очередь в г. Бугуруслан, было создано КрАУСС. Первым руководителем училища был Н. А. Овсиенко, который работал заместителем у Раппопорта, а затем сменил его на посту начальника Рижского авиационного училища специальных служб.

По воспоминаниям Овсиенко мы знаем, что: «Не успели мы ещё как следует освоиться в своём новом качестве, как в июле 1952 года последовало новое указание из Москвы – продолжить обучение и обеспечить выпуск большой группы курсантов из Рижского авиаучилища ГВФ (РАУССа), причём профиль их подготовки – авиаприборное и электрооборудование самолётов – был новым. Таким образом, теперь в Криворожском училище надо было готовить техников по радио-, электро- и приборному оборудованию самолётов. Имея редкую для того времени специальность и опыт руководящей работы, Раппопорт был необходим учебному заведению для постановки учебной работы [11, с. 21–23].

Здесь он отработал семь лет, но период становления училища завершился, и от нового начальника КрАУССа С. М. Савченкова, прибывшего из Ульяновской школы высшей лётной подготовки (УШВП), получил следующую аттестацию: «Начальник учебного отдела, обладает необходимым опытом административной и учебной работы и, при желании, мог работать лучше.

Однако, за последние годы стал меньше заниматься организацией учебно-методической работы в учебном отделе и на циклах. При выполнении этой большой работы

Раппопорт проявлял необходимую заботу, но лично сам не принимал должного участия в разработке планов по оборудованию лабораторий и кабинетов, проявлял заботу по улучшению успеваемости курсантов, но не всегда настойчиво и последовательно работал в этом направлении. Таким образом, по мнению руководителя, он не вполне соответствовал его требованиям [1, л. 52]».

Исследователи уже, видимо, поняли особенность в работе ветерана – это его востребованность на новом, не известном для других участке работы. В приказе № 22/л. От 19.09.1960 г. было зафиксировано: «Прибывшего из КРАУССа в моё распоряжение Я. И. Раппопорта с 30.09.1960 г. занести в списки и допустить к исполнению обязанностей заместителя начальника учебного отдела с окладом 1400 руб.» Его задачей стало создание учебного процесса в открытом 29.08.1960 г. Рыльском авиационном училище спецслужб (РАУСС).

Показательным примером эффективности этой работы можно считать его ведущую роль в организации и проведении первой в истории училища педагогической конференции, которая проходила с 10 по 12 мая 1962 г. Руководил конференцией и подводил итоги деятельности педагогического коллектива за два года существования училища также Я. И. Раппопорт, начальник учебного отдела [3, л. 16–18].

Из анализа материалов конференции становится понятно, что И. Н. Щелчков, начальник училища, прибывший переводом с должности начальника общетехнического цикла Егорьевского авиационного технического училища ГВФ, по специальности и уровню управленческой деятельности формировался как руководитель учебного заведения под влиянием Я. И. Раппопорта. Ветеран много работал по оснащению кабинетов и лабораторий, а также учебного аэродрома новой техникой и организацией практик курсантов в подразделениях Аэрофлота. При достижении пенсионного возраста он перешёл на преподавательскую работу и до последних дней учил молодёжь авиационным профессиям [1, л. 56].

К этому также следует добавить выводы о значении и качестве знаний, полученных в Ленинградском институте инженеров ГВФ; об опыте создания многих учебных заведений Аэрофлота; о таланте дипломата, приобретённом в годы безупречной деятельности в Киргизской, Латвийской, Узбекской, Украинской, Российской республиках в должностях руководителя ведомственных транспортных образовательных учреждений оборонного значения.

Литература

1. *! ! ! ! ! ! !) /! /! -: 45/! /!2- /! /! 33: /!) ! ! / /! /!*
2. */! /! -: 45/! /!2- /! /!2/!) ! ! /!*
3. */! ! ! ! ! ! !)21-23! !2: 71! / /! /!2: 73/!29! /*
4. Беркулов. Приветствие // Крылья Советов. – 1934. – 31 марта.
5. К десятилетию Ленинградского института инженеров ГВФ (1930-1940)//Труды ЛИИ ГВФ. Вып. 24. Л.: 1940. С. 5-84.
6. К пятилетию Ленинградского института инженеров ГВФ (1930-1935)//Труды ЛИИ ГВФ. Вып. 3. Л.: 1935. С. 30-35
7. *! ! /! /: 39-! /2-! ! ! ! ! ! ! /*
8. *Российский гос. архив Экономики (РГАЭ): Ф.9527 (ГВФ). Оп. 1.*
9. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. 7430. (Ленинградский авиатехникум) Оп. 3. Д. 3. Л. 108.
10. ЦГА СПб. Ф. 7430. Оп. 9. Д. 19. Л.18.
11. *! /! /! ! ! /! /! -/3117/! 75! /*



П : цфш ,
! ! -! -
! ! !
! ! ! ! ;
: Ф: Ц аь фшм,
! !

! ! -
! !
! ! ! !

Деятельность учёных «Военмеха» в годы Великой Отечественной войны

В годы Великой Отечественной войны все сотрудники вуза выполняли свой долг перед Родиной. Среди них был профессор Борис Николаевич Окунев, который в блокадном Ленинграде написал фундаментальный труд по внешней баллистике. На обложке этого двухтомника не случайно был помещён исторический знак русских пушкарей «Алам». Труд профессора Окунева на многие годы стал одним из базовых учебников «Военмеха».

Не менее достоин упоминания профессор Григорий Григорьевич Шелухин, столетие которого «Военмех» отметил в этом году. Аспирант предвоенных лет, боевой офицер в годы войны, затем заведующий кафедрой, создатель научной школы твёрдотопливных ракетных двигателей. К 1990 г. сотрудниками его кафедры было защищено 30 кандидатских и 5 докторских диссертаций.



! !

Основную часть настоящего доклада хотелось бы посвятить профессору Исааку Павловичу Гинзбургу, который стал профессором «Военмеха» в последний год войны. Ранее, будучи сотрудником Ленинградского государственного университета, он в составе группы академика В. И. Смирнова работал по заданию Государственного Комитета Обороны. Результаты этой работы он обобщил в монографии «Устойчивость и кучность боя мин и реактивных снарядов».

Работа состоит из двух частей. Первая часть «Устойчивость и кучность боя мин и авиабомб» (8 глав); вторая – «Устойчивость движения и кучность боя реактивных снарядов» (4 главы).

1. Уравнение движения.
2. Продольное движение оперённого снаряда.
3. Боковое движение оперённого снаряда.



! !

4. Определение величины отклонений по дальности, обусловленных колебанием снаряда в полёте.

5. Об устойчивости полёта оперённого снаряда на больших углах возвышения.

6. Влияние ассиметрии масс снаряда на устойчивость и баллистические свойства.

7. Влияние ассиметрии стабилизатора оперённого снаряда на устойчивость и баллистические свойства.

8. О расчёте и кучности боя оперённых снарядов (мин).

9. Уравнения движения твёрдого тела переменной массы (реактивного снаряда).

10. Об устойчивости движения симметричного оперённого реактивного снаряда.

11. Влияние ассиметрии реактивного снаряда на его устойчивость и баллистические свойства.

12. О кучности вращающегося реактивного оперённого снаряда.

В дополнении к монографии рассматриваются вопросы, связанные с определением аэродинамических сил и их коэффициентов. Данная монография (одна из первых в стране на эту тему) содержала расчётные методы, широко применявшиеся в инженерной практике.

Поскольку в «Военмехе» (тогда ЛМИ) создавался новый факультет «РВ» (реактивного вооружения), И. П. Гинзбург стал востребован как организатор факультета и новой кафедры, которая в начале занималась многими вопросами, связанными с проектированием новой техники. В этом году факультет и кафедра отмечают 70-летие. Отдельная кафедра «Аэродинамики и динамики полёта» была создана в «Военмехе» в 1949 г. Ею И. П. Гинзбург руководил почти 30 лет (до 1979 г.), параллельно продолжая работать в ЛГУ.

Одновременная работа в двух ВУЗах разной направленности позволила И. П. Гинзбургу, с одной стороны, внести в исследования, проводившиеся в университете, понимание проблем современной техники, с другой – обогатить и усилить решение прикладных задач в «Военмехе» применением современной математической теории, то есть соединить университетскую (академическую) науку и инженерные проблемы новой авиационно-космической техники.

Научно-педагогическая школа профессора И. П. Гинзбурга



Профессор И. П. Гинзбург (1910–1979) – выдающийся организатор научных исследований в области аэродинамики и динамики полёта летательных аппаратов (ЛА). В 1949 году в Военно-механическом институте он стал заведовать кафедрой аэродинамики и динамики полёта. При этом основным местом его работы оставалась кафедра гидроаэромеханики ЛГУ и газодинамическая лаборатория. Это происходило благодаря широте научных интересов И. П. Гинзбурга и его умению использовать потенциал каждого сотрудника и в ЛГУ, и в ЛВМИ [1].

В 1969 г. на кафедре в ЛВМИ была организована проблемная научно-исследовательская лаборатория (ПНИЛ) с централизованным финансированием, что существенно усилило и стабилизировало исследовательскую работу на кафедре. Руководителем ПНИЛ был назначен А. М Сизов. В 1973 г. были организованы два отдела. Их возглавили Г. А. Лукьянов и В. Н. Усков. Научное направление ПНИЛ – сверхзвуковые и плазменные струи: теоретические, экспериментальные исследования и конструкторские разработки. Результат деятельности ПНИЛ за 15 лет ее существования: публикация 180 научных статей и 90 авторских свидетельств на изобретения (многие из них связаны с применением газовых струй в металлургических процессах).

И. П. Гинзбург руководил кафедрой в ЛВМИ свыше 30 лет (1949–1979 гг.). В истории кафедры можно выделить четыре этапа. Первый этап – период становления кафедры (1949–1958 гг.). Второй этап – 1958–1969 гг. Третий этап – продолжение газодинамических исследований для современной техники (1970-е гг.). Четвертый – 1980-е гг. – деятельность учеников И. П. Гинзбурга.

На первом этапе основными работами были исследования в области динамики полёта ЛА (А. Т. Баранов, А. Е. Глекова, Б. А. Райзберг, В. А. Санников и др.). С 1959 г. ключевым научным направлением стали исследования сверхзвуковых газовых струй. Они положили начало большому циклу работ, в которых приняли участие десятки сотрудников кафедры, исследовавших различные виды газоструйных течений. Полученные в течение 20 лет исследований результаты, их значимость для науки и технических приложений позволили говорить о создании научной школы газодинамики струйных и внутренних течений.

Сильным импульсом для исследований газовых струй явились первые работы в этой области В. Г. Дулова. Им был составлен обширный обзор ранее выполненных исследований (1959 г.). Тогда же им был разработан и опубликован приближённый аналитический метод расчёта начального участка сверхзвуковой газовой струи. С 1959 г.

началось развитие важного направления научных исследований кафедры – газодинамики струйных и внутренних течений.

В 1960 г. были продолжены экспериментальные исследования (А. Л. Исаков, Е. А. Никуличева, В. М. Супрун, Г. А. Акимов). В том же году состоялся второй Всесоюзный семинар по газовым струям, который стал регулярным (раз в год).

В 1960 г. Б. А. Райзберг начал исследования внутрикамерных течений. Их продолжили К. П. Самсонов, В. М. Соболев и В. Н. Емельянов. В 1961 г. начались исследования взаимодействия струй с преградами. Этот раздел газодинамики струйных течений изучался многими сотрудниками кафедры. Первые результаты были получены Г. А. Акимовым, Б. Н. Собколовым, В. С. Кармановским. В последующие годы исследованием других видов и режимов взаимодействия занимались Н. Н. Соколов, В. Н. Усков, Ю. М. Рудов. В 1961 г. стали изучаться составные газовые струи. Этот вид течений первым рассмотрел А. Л. Исаков. В дальнейшем этой проблемой занимались Г. А. Акимов, Б. Н. Собколов, А. М. Сизов, В. Н. Усков, Ю. М. Рудов, В. Д. Приходько. Тогда же началось изучение в донной области ЛА – Ю. П. Савельев (с 1961 г.), позднее – А. М. Сизов, А. Н. Журкин. С 1962 г. осваивается ещё одно направление исследований: газоструйные течения в каналах и крупномасштабных объёмных конструкциях. Его возглавил Г. Т. Алдошин, выполнивший комплекс оригинальных исследований и обобщивший результаты, полученные аспирантами и инженерами кафедры (И. А. Белов,Р. Н. Когтев, В. А. Коробков, В. А. Сурин, С. И. Жигач).

В 1970-е гг. были выполнены масштабные исследования в следующих областях прикладной газодинамики: плазменные струи (Г. А. Лукьянов), нестационарные течения (А. К. Полубояринов), ударно-волновые взаимодействия (В. Н. Усков), тепловые процессы (Г. Ф. Горшков), аэродинамика нетрадиционной аэродинамической формы (И. А. Белов), турбулентные течения (Ю. М. Циркунов, С. А. Исаев).

На современном этапе деятельность научно-педагогической школы И. П. Гинзбурга продолжается. В июне 2010 г. был проведен XXII международный научный семинар, посвящённый 100-летию со дня рождения основателя школы.

Литература

1.Акимов Г. А. Развитие теоретической и прикладной газодинамики школой профессора И. П. Гинзбурга. – СПб.: Изд-во БГТУ, 2002.

П : цфи
/! -! ,
: : Эюоымц ,Ф: к : Юяэ
!IV ! ! !! /! / / !

Первые исследования сверхзвуковых струйных течений



!

История исследований сверхзвуковых газовых струй началась в XIX веке. Практические приложения исследуемых газодинамических явлений тогда были еще неясны. Поэтому работы, как правило, не имели системного характера, хотя являются весьма интересными с научной точки зрения, поскольку охватывают разнообразные стороны этих явлений, достаточно сложных и интересных, и поэтому не всегда просто объясняемых. Обзор первых исследований струйных течений имеется в работах Бай Ши–И [1], Б. Н. Соб-колова [2], Н. М. Меркуловой [3]. Систематическое изучение этого класса газовых течений началось в 1887 году, когда П. Зальхер и Э. Мах [4] поставили эксперимент с целью исследовать поток около установленного в нём тела. При этом ставилась задача – подтвердить имеющиеся результаты опытов (задача определения сопротивления воздуха при движении тел различной формы).

Поставить основные опыты Зальхер сумел лишь в 1889 году [5]. Опыты проводились с небольшими цилиндрами и пластинками, которые вносились в струю воздуха, истекающую из отверстия; течение визуализировалось с помощью оптической системы.

При исследовании газовых течений важным этапом является изучение качественной картины течения. В первых экспериментах Э. Маха и П. Зальхера использовались оптические методы, основанные на взаимодействии светового источника с исследуемой средой. При выходе из среды луч смещается относительно первоначального направления. Для исследования оптических неоднородностей применялись три метода: прямой теневой метод, действие которого основано на учёте линейного смещения световых лучей; теневой метод с диафрагмированием световых лучей, действие которого основано на использовании углового отклонения прошедших сквозь исследуемую среду лучей (шлирен – теневой метод или метод Теплера); интерференционный метод, основанный на использовании разности пути, проходимого световым лучом сред с различной плотностью.

Теневые методы, разработанные в 1858 году Л. Фуко для исследования оптических линз, впервые были применены А. Теплером (1864 г.) для исследования газовых неоднородностей. Следует добавить, что современной теневой установкой, работающей по методу Теплера, является прибор ИАБ-451.

Можно сделать вывод, что П. Зальхер впервые положил начало систематическому исследованию явления, которое в настоящее время принято называть сверхзвуковой газовой струёй.

Полученные фотографии были настолько необычны, что необходимость более детального изучения струи воздуха стала очевидной.

Первые подробные исследования структуры воздушной сверхзвуковой струи были проведены Э. Махом и П. Зальхером в 1889 году [6]. В последующих экспериментах принимал участие Людвиг Мах (сын Э. Маха). Как и в опытах П. Зальхера, в качестве сосуда для сжатого воздуха использовался стальной котёл. Максимальное давление в сосуде достигало 60 атмосфер. Из первых экспериментов П. Зальхер заключил, что структура сверхзвуковой струи зависит от формы насадки в отверстии и давления воздуха в сосуде. В следующих опытах применялись круглые, квадратные и прямоугольные отверстия. Для визуализации течения в струе, кроме шлирен-метода, Э. Мах использовал также теневой метод, который был значительно проще.

Здесь уместно вспомнить опыты Л. Релея, в которых исследовалось истечение газа при критическом и сверхкритическом отношении давлений

$$\frac{P_0}{P_{\text{н}}} \geq \left(\frac{\gamma+1}{2} \right)^{\frac{\gamma}{\gamma-1}}.$$

Если имеет место неравенство, то давление в отверстии > н, этот режим называют нерасчётным истечением с недорасширением. Отметим некоторые выводы авторов пионерской работы «Оптическое исследование воздушной струи» [6]. Эти выводы имеют не только историческое значение. Некоторые заключения представляются обоснованными и сегодня.

«Явления в струе так сложны, что мы здесь, прежде всего, можем заниматься только описанием странных факторов, а полное объяснение картины течения в струе должно быть получено позже».

«...Сверхзвуковая струя не является полностью установившимся потоком, что следует уже из-за наличия мощного шума, который она создаёт».

«...Поверхность струи воздуха покрыта вихрями, которые постепенно поглощаются струёй».

«...Поперечное сечение струи, вытекающей из круглого отверстия, сначала очень быстро увеличивается, а потом остаётся почти постоянным, так что на значительном расстоянии от отверстия струя в целом создаёт впечатление цилиндра».

«...Внутри струи ... можно наблюдать зигзагообразные линии. Эти линии являются образующими конической волны сжатия, которая аналогична головной ударной волне, возникающей перед движущимся в воздухе телом».

«...Волны сжатия занимают довольно устойчивое положение, поэтому мы называем их стационарными волнами. Если α – угол, который образующая конической волны сжатия составляет с осью струи, то мы утверждаем, что имеет место равенство $\sin \alpha = a/u$». (Здесь сохранены обозначения работы Маха: – скорость звука или скорость малых возмущений, u – скорость газового потока).

«...Преломление контура волны на границе струи можно толковать как отражение. Так как струя плотнее, чем окружающий воздух, то такое отражение является довольно странным. При этом незаметно продолжение волн в окружающей среде, кроме того, отражение происходит без превращения ударной волны в волну разрежения, т.е. так, как если бы наружная поверхность струи была твёрдой стенкой...».

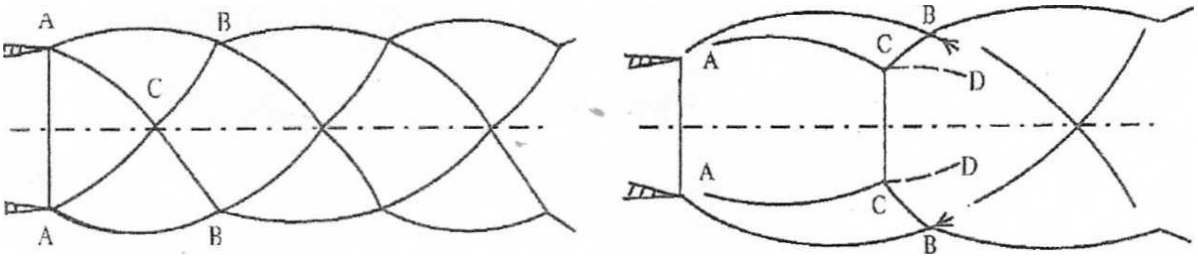
Приведённые цитаты в достаточной степени отражают ее содержание и понимание структуры и особенностей течения газа в сверхзвуковой струе в конце XIX-го столетия. Можно лишь удивляться выявлению ряда качественных особенностей газоструйных течений, которые сопровождаются образованием ударных волн и волн разрежения.

Дальнейшее изучение сверхзвуковых струй связано с работами Л. Маха [7], [8].

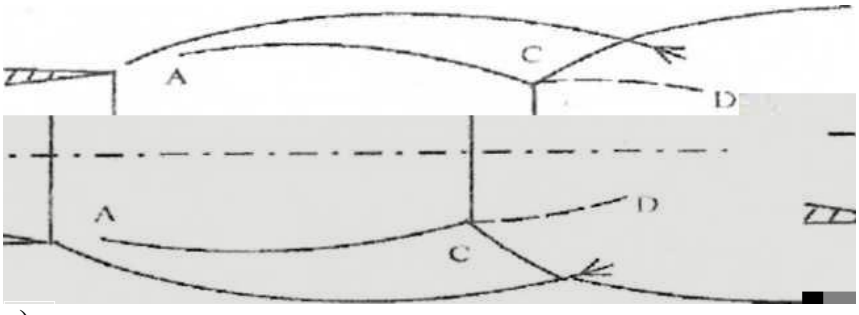
Первые посвящены разработке интерферометра или (как называет этот прибор Л. Мах) интерференционного рефрактометра. Последняя работа была написана в 1897 году и докладывалась на заседании Академии наук в Вене 14 октября 1897 года. «Предлагаемое сообщение, – говорил Л. Мах на этом заседании, – содержит отчёт по целому ряду экспериментов, которые берут своё начало с одной довольно старой работы (Имеется в виду работа Э. Маха и П. Зальхера «Оптическое исследование струй воздуха» [6]). Я старался улучшить методы исследования и получить более точные результаты.

Струя исследовалась как при помощи шлирен-метода, так и описанным мною интерферометром. В обоих случаях ... проводилось лишь фотографическое наблюдение явления. Это существенно снижает значение моих экспериментов, которые вследствие указанных обстоятельств должны считаться большей частью качественными.

Однако наблюдаемое явление можно считать достаточно интересным для того, чтобы сообщить здесь и предложить в качестве объекта для теоретического описания математикам».



а) б)



с)

! ! ! /! ! ! ;! !) ! ! !) -!)

Цитируемый отрывок является введением к его работе «Оптическое исследование воздушной струи» [8]. В приложении даны шлирен-фотографии и интерферограммы струи воздуха. Остановимся на основных результатах исследований Л. Маха.

«1. Поведение струи воздуха, истекающей в окружающую среду под незначительным давлением ($_0$ до 1 атм), может быть достаточно хорошо предсказано одномерной теорией.

2. Если избыточное давление становится больше ($_0$ > 2 атм), то происходят явления, для которых эта теория не даёт результатов, близких к действительности.

3. Одна сторона этого процесса (в частности, конические стационарные волны, появляющиеся в струе) становится понятной, если струю рассматривать как равномерный

поток, в котором на контуре выходного отверстия зарождается волна сжатия, аналогичная головной ударной волне перед летящим снарядом.

4. Эта волна претерпевает своеобразное отражение от границы, которое является одной из многочисленных особенностей сверхзвуковой струи.

5. Из рассмотрения шлирен-фотографий и интерферограмм следует, что плотность и скорость в струе воздуха периодически изменяются. При этом минимум плотности в поперечном сечении соответствует максимуму скорости, и наоборот, минимальной скорости в поперечном сечении соответствует максимальная плотность.

6. Результаты экспериментов свидетельствуют о том, что вместе с коническими волнами существуют продольные стационарные волны, обусловленные наличием значительных областей сжатия и разрежения. Теоретическое объяснение таких волн пока дать трудно, а возможность существования стационарных волн конечной амплитуды иногда становится сомнительной».

Очевидно, что в результатах исследований Л. Мах не отходил от точки зрения своих предшественников; однако, качество экспериментов и применяемые методы были несравнимо выше.

Литература

1. Бай Ши-И. Теория струй. М.: Наука, 1960. – 326 с.
2. Акимов Г. А., Собколов Б. Н. Методика расчёта начального участка сверхзвуковой нерасчётной струи /под ред. И. П. Гинзбурга. – Л: ЛМИ, 1969. – 136 с.
3. Меркулова Н. М. История механики газа. – М.: Наука, 1978. – 240 с.
4. E. Mach una P. Salcher. Photographische Fixiring der durch Projectile in der Luft eingeleiteten Vorgange. Sitzungsberichte d. k. Akad. d. Wiss. Wien. Bd. XCV. 1887. S.764–781.
5. P. Salcher und J.Whitehead. Uber den Ausfluss stark verdichteter Luft. Sitzungsberichte d. k. Akad. d. Wiss. math-naturw. Classe. Wien. Bd. XCVBI. Abth. Па. 1889. S.267–292.
6. E. Mach und P. Salcher. Optische Untersuchung der Luftstrahlen. Sitzungsberichte d. k. Akad. d. Wiss. math-naturw. Classe. Wien. Bd. XCVIB. Abth. Ha. 1889. S.1303–1309.
7. E. Mach und L. Mach. Uber longitudinale fortschreitende Wellen im Glase. Sitzungsberichte d. k. Akad. d. Wiss. math-naturw. Classe. Wien. Bd. XCVIII. Abth. Ila. 1889. S. 1327–1333.
8. L. Mach. Optische Untersuchung der Luftstrahlen. Sitzungsberichte d. k. Akad. d. Wien. Bd. CVI. Abth. П. 1897. S.1025–1074.
9. Акимов Г. А. Развитие теоретической и прикладной газодинамики школой профессора И. П. Гинзбурга // Монография. – СПб.: БГТУ, 2002. – 195 с.

П : цфи
! Л! -! -
! Л / /

Сверхзвуковые струйные течения

История исследований сверхзвуковых газовых струй начинается в XIX веке. Практические приложения исследуемых газодинамических явлений тогда были неясны, поэтому работы не имели системного характера, хотя представляют интерес с научной точки зрения.

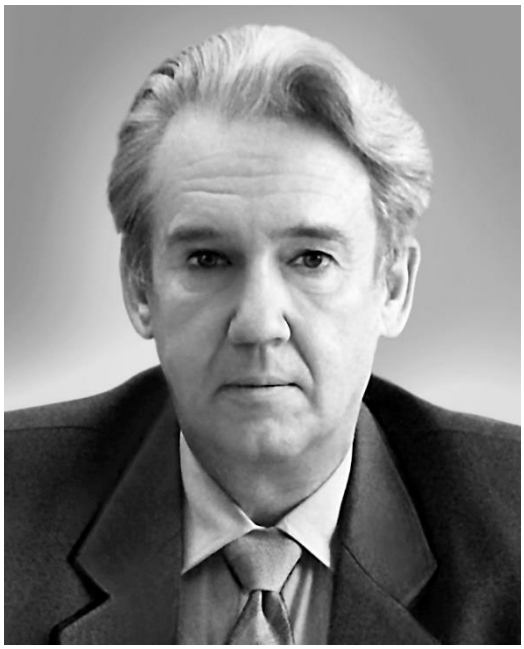
В первых экспериментах Э. Маха и П. Зальхера использовались оптические методы, основанные на взаимодействии светового источника с исследуемой средой. Можно сделать вывод, что они впервые положили начало систематическому исследованию явления, которое в настоящее время принято называть сверхзвуковой газовой струёй. Полученные фотографии были настолько необычны, что необходимость более детального изучения струи воздуха стала очевидной. Первые подробные исследования структуры воздушной сверхзвуковой струи были проведены Э. Махом и П. Зальхером в 1889 году. В последующих экспериментах принимал участие Людвиг Мах (сын Э. Маха).

Отметим некоторые выводы авторов пионерской работы «Оптическое исследование воздушной струи».

«Явления в струе так сложны, что мы здесь, прежде всего, можем заниматься только описанием странных фактов, а полное объяснение картины течения в струе должно быть получено позже».

«… Внутри струи … можно наблюдать зигзагообразные линии. Эти линии являются образующими конической волны сжатия, которая аналогична головной ударной волне, возникающей перед движущимся в воздухе телом».

В этот же период независимо от Л. Маха исследованием сверхзвуковых струй занимались Л. Зонке, Р. Эмден, М. Паренти и др. В 1896–97 гг. М. Паренти тщательно изучил сверхзвуковую струю водяного пара. Он показал на многочисленных экспериментах, что газодинамические параметры в такой струе изменяются периодически.



! !

В 1904 году Прандтль разработал теорию расчёта периодической структуры сверхзвуковой газовой струи, истекающей из сопла при небольшой разнице давлений в струе и в неподвижной окружающей среде.

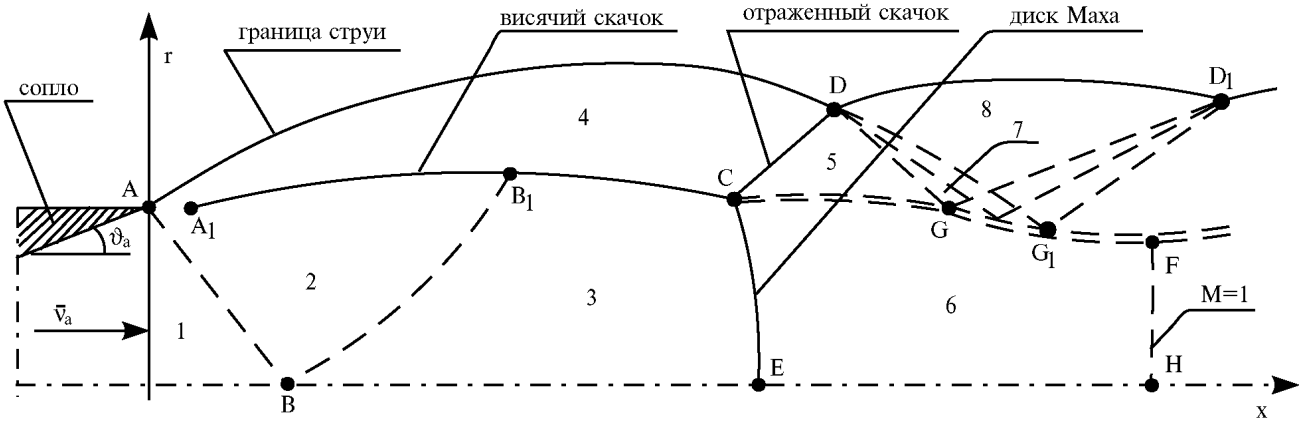
В 1950–е годы начинается современный этап исследований газоструйных течений, который был вызван развитием авиационной и ракетно-космической техники. Эти исследования проводились во многих организациях в нашей стране и зарубежом. Важные для науки и техники результаты были получены впервые в ЛВМИ (ЛМИ) и ЛГУ [1].

Осесимметричные сверхзвуковые струи. Проблемной и актуальной задачей газодинамики сверхзвуковых струйных течений в 1950–е гг. был расчёт начального ударно-волнового участка [2].

Первое оригинальное теоретическое исследование начального участка струи выполнил В. Г. Дулов (1958).

Разработанный метод расчёта был первым подобным методом в отечественной литературе.

На рис. 1 приведена схема идеальной (невязкой) сверхзвуковой недорасширенной струи, истекающей в затопленное пространство (внешняя среда неподвижна относительно сопла).



!2! ! ! ! ! ! ! ! ;!)2 9 ! !
! -! 1 ! !CF !

Этапы расчёта по методу В. Г. Дулова:

1. Исходные параметры: n – нерасчётность истечения, M_a – число Маха на выходе сопла, Θ_a – угол полураствора сопла, γ – отношение удельных теплоемкостей.

2. Кромка сопла. При $n > 1$ расширение газа до внешнего давления рассчитывается как течение Прандтля – Майера.

3. Область 1 – продолжение течения по соплу. Если $\Theta_a = 0$, то параметры газа в области 1 постоянные. При $\Theta_a > 0$, (коническое сопло) используются зависимости для течения от источника.

4. Граничная характеристика АВ определяется из совместного решения уравнений источника и условия на характеристике.

5. Область 2 – аналог течения Прандтля – Майера в плоском случае. Для приближённого расчёта области 2 использовались различные способы.

6. Область 3 – область сложного течения разрежения. Для неё характерно выравнивание профилей чисел Маха по сечению, а изменение угла наклона достаточно хорошо описывается соотношением для течения от источника с полюсом в центре выходного сечения сопла. Изменение чисел Маха вдоль оси струи описывается зависимостью, аппроксимирующей результаты численных расчётов.

7. Положение центрального скачка уплотнения определяется из допущений: а) давление за центральным скачком равно внешнему, б) критическое давление за центральным скачком равно внешнему.

8. Радиус центрального скачка уплотнения находится из условия постоянства расхода сечение сопло и сечение, в котором скачок уплотнения отражается от оси струи.

9. Граница струи невязкого газа является линией тока, давление на которой равно внешнему. Её форма определяется аналитически.

10. Образующая АС «висячего» скачка уплотнения аппроксимируется параболой вида $r = A + Bx + Cx^2 + Dx^3$, коэффициенты которой вычисляются через параметры потока в точках А и С.

11. Область 4 – область неизэнтропического течения. Аналитическое решение В. Н. Ускова, основано на допущении о постоянстве параметров вдоль линий тока.

12. Положение сечения DD (координаты r_D, x_D) определяется в результате совместного решения уравнения границы AD и уравнения скачка CD.

13. Область 6 дозвукового течения. Приближённый способ расчёта основан на допущении об ортогональности вектора скорости касательной к образующей центрального скачка.

14. (Завершающий этап) Проверка выполнения интегральных законов сохранения массы и количества движения в конце первого периода струи.

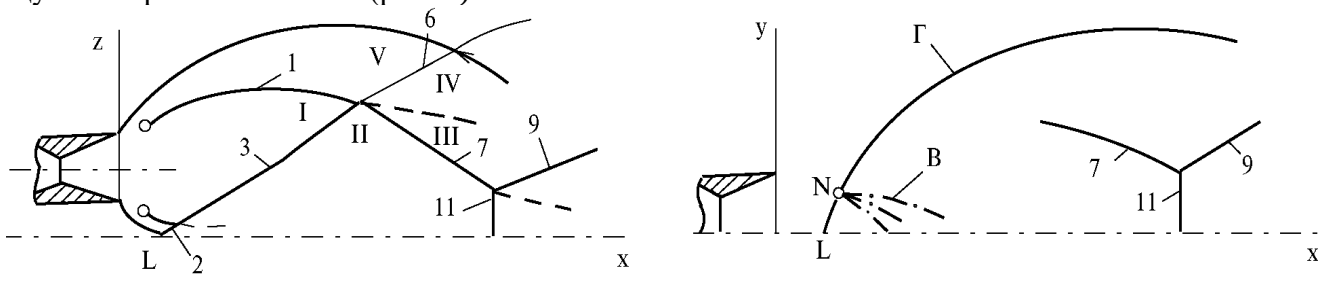
Метод широко применялся в инженерной практике. На его основе разрабатывались схемы струйных течений других типов.

Составные сверхзвуковые струи. Этот класс струй исследовался с начала 1960-х годов. Первую серию экспериментов провел А. Л. Исаков: измерялось давление торможения на начальном участке струи и фотографировалась ударно-волновая структура. Анализ полученных результатов показал, что скачки уплотнения в составной струе, образующиеся при взаимодействии струй, вытекающих из одиночных сопел, нарушают осесимметричность течения.

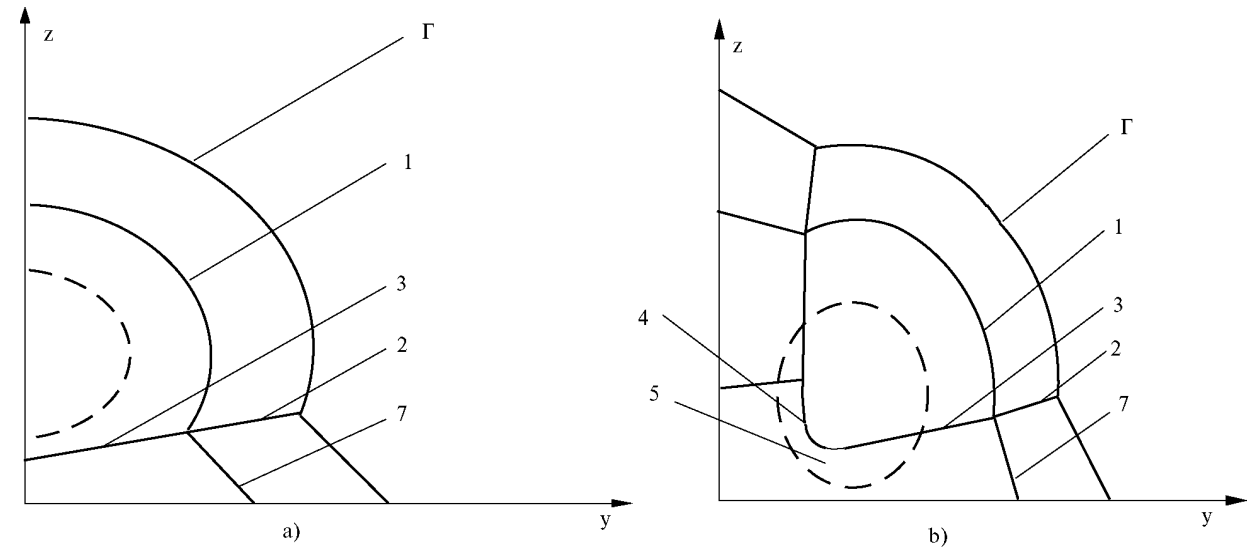
Была разработана схема взаимодействия двух струй, представленная на рис. 2: структура двухсопловой струи в плоскости симметрии (а) и в плоскости взаимодействия (б).

Интерференционная волна *2*, взаимодействуя с «висячим скачком» *1* одиночной струи, образует результирующий ударный фронт *3*, нарушая осесимметричность течения. Предложен приближённый метод расчёта основных параметров.

Качественная картина подтверждается измерениями динамических давлений в поперечном сечении двухсопловой струи, позволяя построить конфигурацию ударных волн и границу в поперечном сечении (рис. 3).

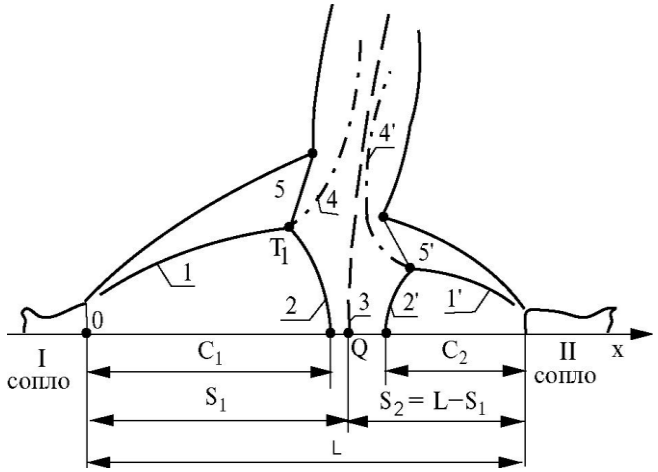


!3!! ! ! ! ! ! !) ! ! ! ! !) !
)2 22 !_____!_____!)I-V)_____!_____!!___!_____



/4/! ! !) ! ! !) ! ! ! ! ;!
! ! !

Встречные сверхзвуковые струи. Исследование сверхзвуковых струй, взаимодействующих со встречным сверхзвуковым потоком, связано с задачей торможения летательного аппарата. Взаимодействие одинаковых струй подобно натеканию струи на перпендикулярную плоскость.



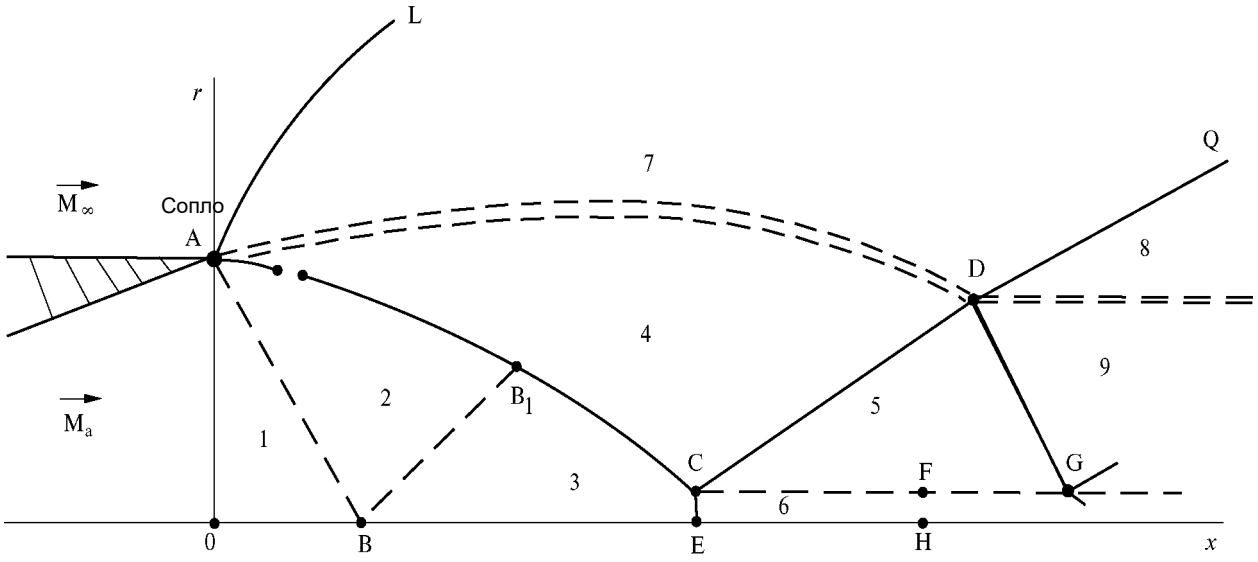
/5/! ! ! !
!

В 1970-е годы основное экспериментальное исследование провёл Е. И. Соколов, в результате которого была выявлена качественная картина течения и получены эмпирические формулы для определения основных геометрических характеристик волновой структры.

Схема течения при взаимодействии встречных струй разной нерасчётности приведена на рис. 4. Встречное взаимодействие струй характеризуется наличием поверхности раздела, которая проходит через точку «О» торможения на оси, отделяя газ одной струи от другой. Эта поверхность обращена выпуклостью к соплу, создающему поток с бóльшей энергией, т.е. $(Q \cdot {}_0)_{\text{I}} > (Q \cdot {}_0)_{\text{II}}$, где Q – массовый расход, ${}_0$ – полное давление.

Сверхзвуковая струя в спутном потоке. Спутный поток – это внешняя среда, которая движется относительно ЛА со скоростью v_∞, которую имеет ЛА. Таким образом, спутный поток охватывает струю, вытекающую из сопла двигателя. Наибольший интерес представляет случай $M_\infty > 1$ (сверхзвуковой полёт ЛА). Этот класс струйных течений детально исследовал Б. Н. Собколов (1968).

При взаимодействии нерасчётной струи с внешним сверхзвуковым потоком образуются системы ударных волн и волн разрежения (рис. 5). Давление на границе сверхзвуковой струи не является постоянным, в отличие от истечения струи в покоящуюся среду (цифрами указаны характерные области струи).



/6/! ! ! ! ! ! ! ! -! *D* ———— !————

! : 1. Параметры на кромке (т.) сопла. 2. Давление на границе раздела внешнего (спутного) и струйного потоков. 3. Форма границы струи. 4. Положение центрального скачка. 5. Параметры в т. *D*. Направление скачков *DQ* и *DG*.

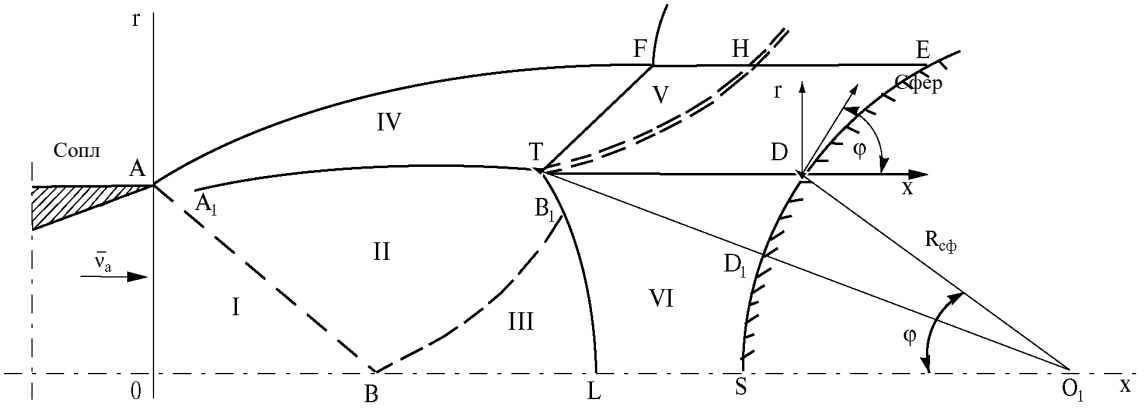
Взаимодействие сверхзвуковой нерасчётной струи с преградой конечных размеров. Экспериментальное исследование важных для инженерной практики режимов взаимодействия нерасчётной струи с преградой, расположенной на начальном участке осесимметричной струи, провели (1961) А. Л. Исаков, Б. Н. Собколов, Г. А. Акимов.

1. ! ! .

! 2. Вблизи сопла интенсивность «висячего» скачка уплотнения мала. Поэтому центральный скачок, возникающий перед преградой, взаимодействует непосредственно с границей струи. Форма скачка близка к сферической.

! 3. Форма центрального скачка в этой зоне изменяется мало (рис. 6), но существенно увеличивается расстояние между скачком и преградой.

! 4/ Если поперечные размеры преграды больше маховского диска свободной струи, то устойчивое течение перед преградой нарушается, хотя ее положение и параметры струи не изменяются; зоной неустойчивости является некоторая область перед преградой. Было установлено, что зоне неустойчивости приближённо соответствует зона дозвукового течения в свободной струе.



/7/! ! ! ! ! ! !

2. ! ! ! ! ! рассчитывается на основе закона сохранения массы ($Q_{TL} = Q_{TD}$).

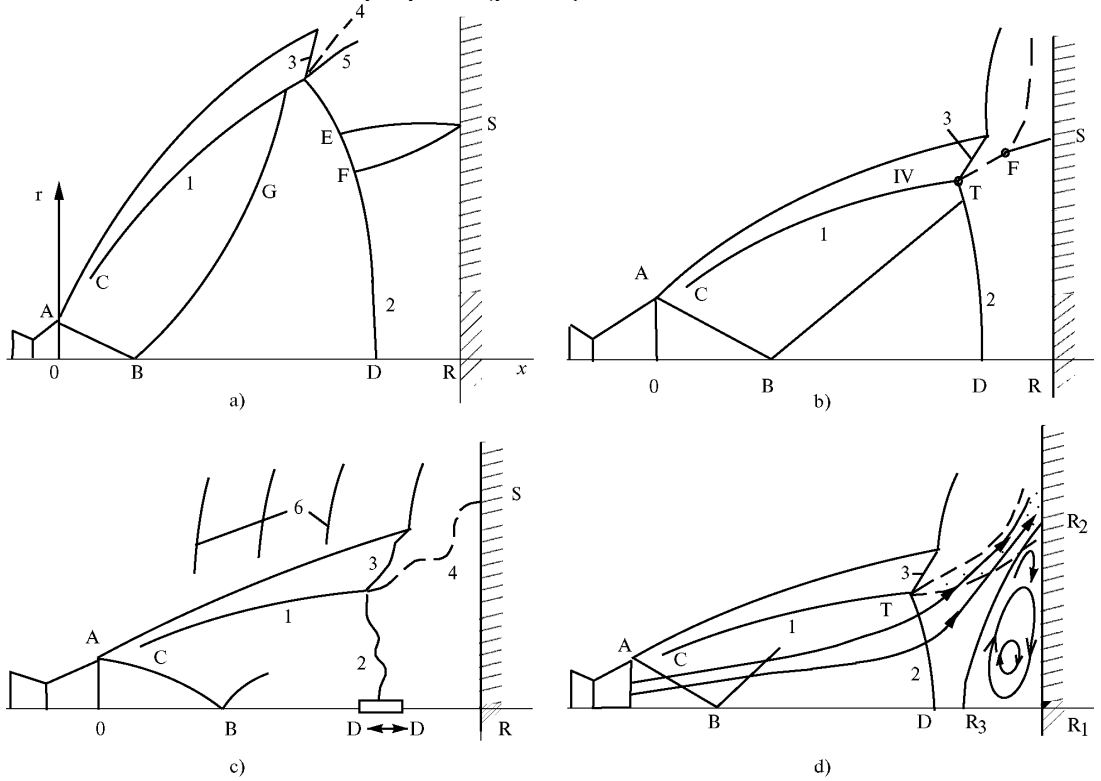
3. ! ! ! ! ! определяется из интегральной формы закона количества движения для области между соплом и сферой.

4. ! ! ! может быть определено в результате решения уравнений движения в области между соплом и преградой. Для решения был использован метод интегральных соотношений А. А. Дородницына, ранее применявшийся для решения внешней задачи. В процессе расчёта проверяется правильность выбора параметров: чисел Маха в точках *T* и *D* расчётной области (постановка задачи Г. А. Акимова и В. И. Погорелова (1965)).

Осесимметричное взаимодействие нерасчётной струи с безграничной плоской преградой, перпендикулярной потоку.

Этот вид взаимодействия струи с преградой исследовался с начала 1950-х гг. В конце 1960-х – начале 1970-х гг. наиболее полные исследования были проведены В. Н. Усковым, Б. Г. Семилетенко и Е. И. Соколовым: эмпирические формулы и качественный анализ.

Качественная картина течения определяется, в первую очередь, расстоянием *h* от выходного сечения сопла до преграды (рис. 7).



/!8/! ! ! ! ! ! ! ! ! !

;!!2-!3! !4! -! ! ! ! ! !!5!

!

5 ! ! !!7! ! ! !R !F ! ! !

! ! ! !!T ! ! !

1. Нормальное (устойчивое) взаимодействие струи с преградой $0 < h < h_{1H}$ ( ).

2. Сильная неустойчивость $h_{1H} \le h \le h_{1k}$ (*b,*).

3. Взаимодействие с обратными токами $h_{1k} < h < h_*$ (*d*).

Взаимодействие сверхзвуковой нерасчётной струи с наклонной плоской преградой. Экспериментальное и теоретическое исследование этого класса сверхзвуковых струйных течений выполнили В. Н. Усков и Г. А. Акимов (1970). Изучались течения

при больших углах φ наклона преграды к оси струи, когда поток растекается по всей преграде (как при φ = 90°).

На основе анализа фотографий была предложена схема течения (рис. 8).

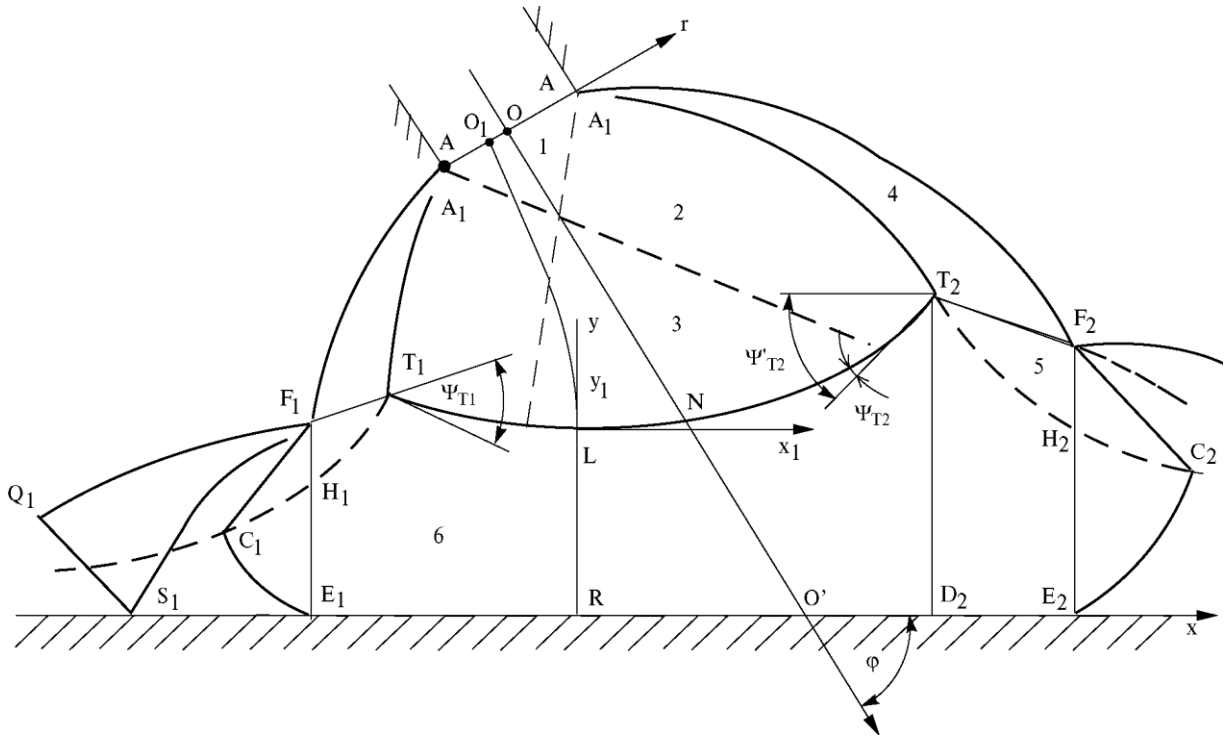
При угле наклона преграды φ < 90° осевая симметрия течения нарушается. За центральным скачком уплотнения оно становится трёхмерным, но симметричным относительно плоскости, проходящей через ось струи перпендикулярно преграде.

! :

1. Определение формы образующих центрального и отражённого скачков уплотнения в плоскости симметрии. Задается положение точек 1 и 2.

2. Определение взаимного положения скачков уплотнения и преграды из условия сохранения расхода.

3. Расчёт параметров течения на поверхности преграды.



!9! ! ! ! ! ! ! ! !
! ! !

Литература

1. ! ! ! - ! ! ! ! ! ! !0
Г. А. Акимов. – СПб., 2012. – 220 с.
2. ! ! ! !) ! !0! ! ! ! ! ;! - ! ! -!
1966. 515! /

Сварочное производство в военное время

Великая Отечественная война привела к необходимости изготовления различных изделий из металла (в том числе оружия, военной техники) в предельно краткие сроки с наименьшими затратами материалов, энергии и т.д.

Это послужило своеобразным стимулом научной мысли, благодаря которому в России были проведены исследования и разработаны новые, более эффективные методы и технологии сварки.

Использование сварных соединений в производстве оружия и военной техники, разумеется, началось ещё в довоенный период.

Можно выделить ряд направлений применения сварки в военных целях:

- кораблестроение;
- танкостроение;
- самолётостроение.

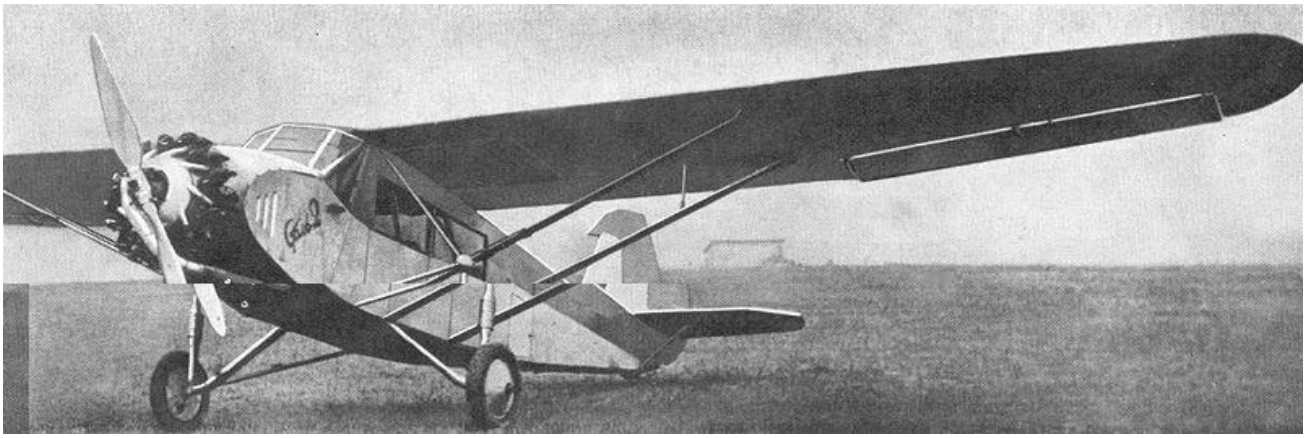
Во всех обозначенных направлениях сварка заменила клёпку, так как имела следующие преимущества:

- меньший расход материала вследствие отсутствия необходимости изготавливать заклёпки;
- увеличение прочности соединений за счёт полного использования рабочих сечений элементов сварных конструкций;
- возможность придания конструкциям более целесообразной формы в соответствии с действующими нагрузками;
- уменьшение веса конструкций;
- сокращение сроков работы и трудозатрат;
- увеличение производительности.

Так, в СССР в 1937 г. при изготовлении корпуса танка Т–26 (рис. 1) клёпка была заменена сваркой (лобовая и бортовая броня толщиной 15 мм и башенная – толщиной 25 мм).



Были разработаны также конструкции самолёта из коррозионностойких сталей и алюминиевых сплавов со сварными каркасами фюзеляжа, крыльев и хвостового оперения. Это были самолёты А. И. Путилова «Сталь–2» (рис. 2), контактной сваркой которых занимался Пётр Николаевич Львов.



/3/ ! 3

Кроме того, необходимо учитывать, что в связи с экстренной эвакуацией многих заводов и других предприятий потребовался оперативный демонтаж и последующий монтаж промышленного оборудования.

Этот процесс также значительно ускорили сварщики.

Значительное увеличение производительности было достигнуто благодаря специалистам Института электросварки, возглавляемого Евгением Оскаровичем Патоном (рис. 3), за счёт введения в производство автоматической сварки под флюсом.

Однако и эта работа не обходилась без трудностей, среди которых можно выделить:

– трещины, возникающие при автосварке броневых сталей;



/4/ / /

– ограниченные запасы флюса АН-1 для ведения автоматической сварки.

Справиться помогли исследования и разработки учёных в области материаловедения.

Первую проблему решили, предложив размещать в разделке кромок низкоуглеродистую присадочную проволоку.

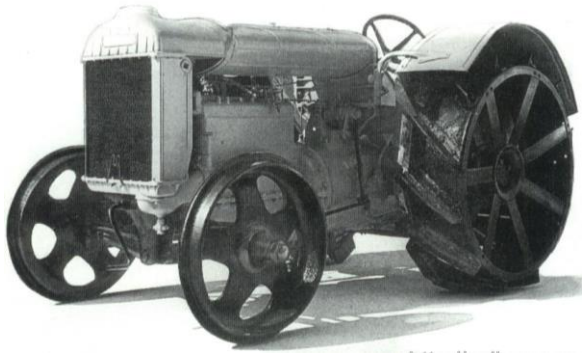
С помощью этого приёма не только уменьшалось науглероживание шва и зоны, но и повышалась производительность процесса.

Сложнее было с флюсом АН-1. В условиях военного положения производство аналогов было почти невозможно. Наилучшим выходом из этого положения Е. О. Патон признал применение в качестве флюса доменных шлаков. Чтобы стать полноценным сварочным флюсом, доменному шлаку недоставало 10% оксида марганца. Металлурги добавили в шлак марганцевую руду, и к лету 1942 г. страна получила новый сварочный материал – флюс АШ.

Следующим шагом в развитии сварочного производства стало создание сварочных тракторов – облегчённых сварочных головок, смонтированных на самоходных тележках (рис. 4). Первый такой аппарат был разработан в ИЭС в 1944 г. (Б. Е. Патон и П. И. Севбо), что сразу же значительно расширило область применения автоматической сварки под флюсом.

Все дальнейшие исследования и открытия касались усовершенствования сварки под флюсом, позволяющей сократить временные затраты в 30 раз и экономить 90% рабочей силы, что в условиях массовой мобилизации было очень важным.

Таким образом, сварочное производство достаточно успешно развивалось в сложные военные годы и принесло немалую пользу нашим соотечественникам, стремящимся к Великой Победе!



/5/! !

Литература

1. ! /! /! ! /! ! /!! /; -/3114/

2. ! ! /

3. Дмитриенко В. П. История Отечества. XX век: Пособие для общеобразоват. школ / В. П. Дмитриенко, В. Д. Есаков, В. А. Шестаков. – М.: Дрофа, 2002.

4. История Великой Отечественной Войны Советского Союза 1941–1945: Краткая история / под ред. Поспелова П. Н. – М.: Наука, 1975.

5. История Отечества. Часть 2: Лекции для студентов / Под редакцией М. В. Зотовой. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Изд-во МГУП, 2001.

6. Ланге К. Физиологические науки в СССР. Становление. Развитие. Перспективы / К. Ланге. – Л.: Наука, 1988.

7. Левандовский А. А. Россия в XX веке: Учебник / А. А. Левандовский, Ю. А. Щетинов. – 5-е изд. – М.: Просвещение, 2001.

8. Лихачев В. Л. Электросварка. Справочник. – М.: СОЛОН-Пресс, 2004.

9. Корниенко А. Н. Сварочная техника в годы второй мировой войны // Автоматическая сварка, 1997. № 7.

Электричество в бою



/!2/! !

В любое время война – это разруха, боль, смерть и стремление победить. Стремление, объединяющее людей разных национальностей, возрастов, профессий. Стремление, проявляющееся в усилении обороноспособности нашей Родины, что в свою очередь требует решать задачи по созданию нового вооружения, развивать оборонное производство, привлекать новые ресурсы и т.д.

Особую роль в достижении значительных практических результатов в годы Великой Отечественной войны сыграли советские учёные, которые в это сложное время проводили исследования и подготовили обоснованную теоретическую базу.

Выдающийся физик Сергей Иванович Вавилов писал: «... научная громада – от академика до лаборанта и механика – направила без промедления все свои усилия, знания и умения на прямую или косвенную помощь фронту. Физики-теоретики от вопросов о внутриядерных силах и квантовой электродинамики перешли к вопросам баллистики, военной акустики, радио. Экспериментаторы, отложив на время острейшие вопросы космической радиации, спектроскопии, занялись дефектоскопией, заводским спектральным анализом, радиолокацией... Во многих случаях физики работали непосредственно на фронте, испытывая свои предложения на деле, немало физиков пало на поле брани, защищая Родину».

Исследования производились в различных направлениях, но нам, как будущим электромонтёрам, безусловно, более интересны те исследования и практические наработки, которые имели отношение к электричеству.

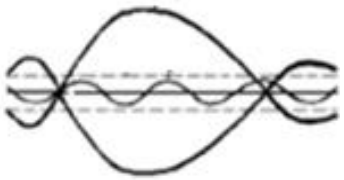
Одним из таких ярких событий стала разработка так называемой «системы ЛФТИ» (ЛФТИ – Ленинградский физико-технический институт) группой учёных физико-технического института Академии наук СССР, возглавляемых Анатолием Петровичем Александровым (рис. 1).

Важность этой разработки обусловлена тем, что уже с 18 июня 1941 года немцы начали ставить минные заграждения (рис. 2) на Балтике, а позже на подступах к Севастополю, возле Архангельска и Мурманска с целью блокировки кораблей нашего военного флота на их базах.

Принцип действия магнитных мин заключается в их способности на расстоянии 10-15 метров реагировать на магнитное поле стальных элементов кораблей, возникающее вследствие действия земного магнитного поля.







/3/ ! ! ! /4/ ! ! !

Под влиянием магнитного поля корабля чувствительная стрелка или электрическая схема, связанная с запальным приспособлением, приводили мину в действие.

Если стрелка или схема связывались с реле, то мина под действием магнитного поля корабля всплывала и взрывалась вблизи его корпуса, вызывая тем самым значительные повреждения.

Следовательно, для защиты от магнитных мин необходимо было создать устройство для размагничивания кораблей. Корабли, оснащённые такими устройствами, проходя над миной, не вызывали срабатывания её взрывателя.

Сущность действия системы ЛФТИ заключалась в компенсации магнитного поля корабля с помощью уложенных на палубе секций из кабеля с током: по закону электромагнитной индукции обмотка с током создает магнитное поле, которое компенсирует (нейтрализует) поле корабля (рис. 3).

Необходимо отметить, что работу по созданию системы ЛФТИ учёные начали ещё в 1939 году, однако на момент начала военных действий она, к сожалению, не была завершена. В итоге:

– системами ЛФТИ были оснащены только несколько опытных кораблей;

– не хватало специалистов по размагничиванию;

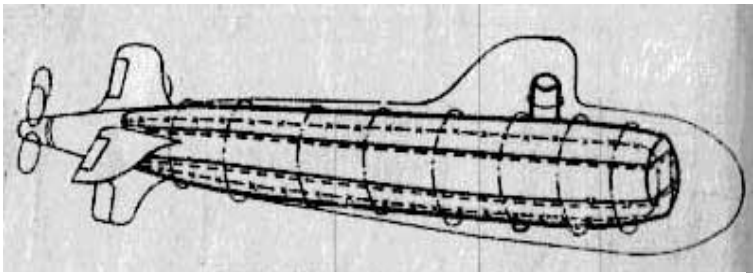
– не было достатка и в отношении кабелей для изготовления обмоток защитных систем.

В экстренном порядке был разработан и реализован план действий, предусматривающий:

– привлечение новых сотрудников из числа квалифицированных физиков, обучение их методам измерения магнитных полей кораблей и расчёта систем защиты;

– создание рабочих групп (24 сотрудника ЛФТИ, среди которых были И. В. Курчатов, В. М. Тучкевич, Л. М. Неменов, Г. Я. Щепкин, Б. С. Джелепов, П. Г. Степанов, Б. А. Гаев, В. Р. Регель и другие, совместно с офицерами ВМФ), отвечающих за организацию защиты на отдельных базах флота;

– мобилизация всех запасов годного кабеля и требования на его изготовление на заводах Севкабель и Москабель и на его импорт.

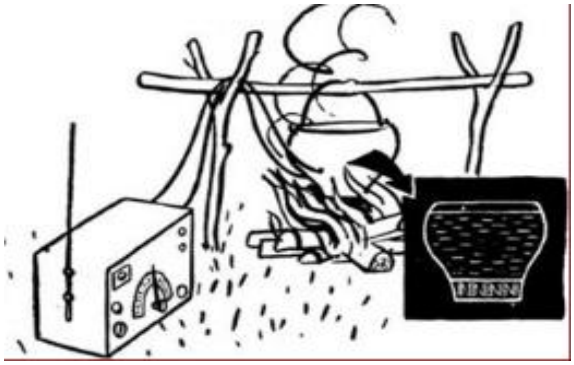


/5! ! ! ! !

Проблема возникла с организацией защиты подводных лодок. Она была решена после проведения ряда экспериментов, заключающихся в размещении вокруг всплывшей подводной лодки витков морского кабеля большого сечения в горизонтальной плоскости



/!6/! ! ! !



/!7/!! !

и подаче на них импульсного тока таким образом, чтобы с каждым импульсом поле обмоток уменьшало поле лодки, то есть лодку размагничивали. В отношении подводных лодок процедуру размагничивания требовалось повторять через определённые интервалы времени.

Благодаря грамотной, самоотверженной работе советских учёных основное боевое ядро кораблей на всех действующих флотах и флотилиях было защищено от магнитных мин противника.

Вторым, не менее важным изобретением учёных в период ВОВ, стала разработка первого в мире термоэлектрогенератора.

Ещё до войны, в 1940 году советский учёный Абрам Федорович Иоффе выдвинул идею о возможности превращения тепловой (в том числе солнечной) энергии в электрическую с помощью полупроводников. С началом войны эта идея, а тем более её практическое воплощение (экспериментально опробовано в ЛФТИ) стали крайне важными элементами организации деятельности партизанского движения.

Был создан так называемый «партизанский котелок», получивший такое название из-за формы крестьянского чугунка с двойным дном, внутри которого размещался блок полупроводниковых термопар.

В «котелок» наливали холодную воду и вешали его над костром, огонь которого нагревал его дно и вместе с ним горячие спаи термоэлементов, изготовленных из SbZn и константана. Второе дно и холодные спаи охлаждались холодной водой (летом) или снегом. При этом разность температур спаев достигала 200...250°С, а вырабатываемой таким генератором электроэнергии, даже несмотря на сравнительно низкий КПД, не превышавший 1,5 - 2,0%, было достаточно для обеспечения электропитания партизанских радиостанций (рис. 6).

Кроме описанных, во время ВОВ имели место и другие немаловажные исследования в области электричества, нашедшие практическое применение, отразив таким образом вклад учёных в Великую Победу.

Литература

1. ! /! /! ! ! ! ! ! ! ! !00/ - !
! ! ! ! ! /! /;! -!3117/! /!39 40.
2. ! /! /! ! /! ! ! /;! -!3114/
3. ! ! /

4. Дмитриенко В. П. История отечества. XX век. Пособие для общеобразоват. школ / В. П. Дмитриенко, В. Д. Есаков, В. А. Шестаков. – М.: Дрофа, 2002.
5. История Великой Отечественной Войны Советского Союза 1941–1945: Краткая история / под ред. Поспелова П. Н. – М.: Наука, 1975.
6. История Отечества. Часть 2: Лекции для студентов / Под редакцией М. В. Зотовой. – 2-е изд., испр. И доп. – М.: Изд-во МГУП, 2001.
7. Ланге К. Физиологические науки в СССР. Становление. Развитие. Перспективы / К. Ланге. – Л.: Наука, 1988.
8. Левандовский А. А. Россия в XX веке: Учебник / А. А. Левандовский, Ю. А. Щетинов. – 5-е изд. – М.: Просвещение, 2001.

:й: о ююцфц
!! ! ! !
- !! !
!! ! -
! ! !

История службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС) аэропорта «Пулково»



! !

Служба связи и радионавигации (в дальнейшем служба ЭРТОС) формировалась (создавалась) с восстановлением аэропорта «Шоссейная». В 1949 году служба стала самостоятельным подразделением. Организатором, создателем службы связи и первым её начальником был специалист по связи инженер Сергей Тимофеевич Шмагин, который возглавлял службу до 1966 года, затем перешёл на работу в институт ВНИИРА. Вместе с ним участвовали в создании службы инженеры по связи, выпускники Одесского института связи: Анна Тимофеевна Быкова, Борис Александрович Теннейбом, Алла Моц. Помощником С. Т. Шмагина по вопросам навигации был Николай Матвеевич Тумаков. В этот период к 1952 году была введена в эксплуатацию сложная по тем временам радиотехническая система управления воздушным движением (УВД) и посадкой самолётов «Материк», в состав которой входили: радиолокатор обзорный (ОРЛ-1), диспетчерский радиолокатор (ДРЛ), автоматический радиопеленгатор, курсовые и глиссадные радиомаяки (СП-50), маркерные радиомаяки (МРМ-48) с ПМК-132, 312. Маркерные радиомаяки территориально совмещены с приводными радиостанциями БПРМ и ДПРМ с ПМК-132, 312.

Кроме перечисленного оборудования, были созданы и введены в эксплуатацию многие другие объекты: КВ-радиопеленгатор, передающий радиоцентр (ПРЦ), радиобюро, приводные радиостанции (ОПРС) в населённых пунктах Мга, Петрокрепость, Любань, Зарубино, Кикерино, Усть-Нарва с ВРДП Печоры, Починок. Для технического обслуживания оборудования на перечисленных объектах требовались специалисты, хорошо знающие новую технику. Кузницей таких кадров в тот период было Рижское авиационное техническое училище специальных служб ГВФ. По запросу Северного территориального управления (СТУ) ГВФ училище направило сюда в 1950 году выпускников Виктора Петровича Окунцова, Бориса Федорова, Николая Ермолаева, Андрея Никаноровича Дроздова, Григория Фадеевича Бобыря.

В 1952 году в аэропорт были направлены выпускники: Соколов Анатолий Михайлович, Корешков Михаил Семёнович, Недошивин Сергей Григорьевич, Анисимов Валентин Дмитриевич, Мышакин Леонид Лукьянович, Лапин Николай, Митасов Виктор. По прибытии в службу перечисленные специалисты были зачислены на должности радиотехников разных объектов.

Большой вклад в эксплуатацию объектов вносили электромеханики Николай Ефимович Яковлев, Владимир Соколов, Вилен Михайлович Сиднев в части поддержания в работоспособном состоянии аварийных источников питания. Рядом с молодыми специалистами службы трудились участники Великой Отечественной войны Николай Силантьевич Веревкин, Александр Михайлович Кисляков, Лев Михайлович Кузнецов, Владимир Андреевич Гайдамака, Иван Федорович Васильченко, Валентин Александрович

Алексеев, Григорий Фадеевич Бобырь, Николай Федорович Веселов, Семён Михайлович Сафонов, Марк Самойлович Золотарев, Михаил Яковлевич Лебедев, Вилен Михайлович Сиднев, Александр Яковлевич Иванов, Николай Николаевич Косилов, Алексей Иванович Тимофеев, Пётр Данилович Тарасов, Николай Иванович Семичев, Леонид Дмитриевич Козин, Александр Яковлевич Белокопытов, Николай Матвеевич Тумаков, Сергей Александрович Антареев, Николай Васильевич Рябуха, Василий Семёнович Чернюгов и др.

С целью обеспечения повышения безопасности посадки самолётов в ночное время суток в сложных метеоусловиях в сентябре 1957 года в аэропорт был поставлен КУНГовый вариант радиолокационной системы посадки РСП-4 (ПРЛ-4, ДРЛ-4, ОРЛ, УКВ-АРП, ПДП-КДП) на ВПП=2000*60 м с ПМК 132 и 312. Размещалась система в 150–180 метрах от кромки середины ВПП в юго-западном направлении. Для ввода системы в эксплуатацию потребовалось проложить кабель энергоснабжения и кабель связи ТЗБ 27*4*1,2 между аэровокзалом и РСП. Для постоянной эксплуатации системы РСП-4 были назначены: старшим инженером-руководителем Виктор Петрович Окунцов, инженерами Михаил Семёнович Корешков, Анатолий Михайлович Соколов, Леонид Кельманович Гутман, Леонид Лукьянович Мышакин, Сергей Григорьевич Недошивин, Юрий Викторович Кломас, техниками Юрий Николаевич Корозин, Алексей Иванович Тимофеев.

На территории участка РСП-4 в период с 1957 по 1959 годы была введена в эксплуатацию азимутально-дальномерная система РСБН-2, техническое обслуживание осуществляли А. М.Соколов, А. М. Черников, Евгений Соколов.

В 1958 и 1959 годах в службу пришли выпускники Рижского училища: Ю. А. Тараканников (зачислен радиотехником на РСП-4), И. А. Сильк, Е. А. Калинин, М. И. Липшиц, Ю. В. Иванов (зачислены радиотехниками на КДП). В 1964-1965 годах они совместно с техническим персоналом объектов (техники: В. Богдан, М. А. Лукашевич, В. Ильин, В. Торопов, Н. И. Семичев, Н. В. Рябуха, П. Д. Антонов, Усманов и др.) принимали активное участие в монтаже и настройке оборудования систем посадки на объектах ВПП-2, которые были приняты в эксплуатацию с осуществлением захода самолётов на посадку по метеоминимуму I-й категории. УВД в части вывода самолёта на посадочную прямую и посадку осуществлялось с объекта ДПСП – рабочего места диспетчера посадки. На него работало оборудование ПРЛ-5 с МК 99 и 279, обзорный радиолокатор «Экран-Д», УКВ радиопеленгатор АРП-6, аппаратура дистанционного управления и контроля светосистемой ВПП (аппаратура телевизионного преобразования радиолокационных сигналов «Строка-А»), УКВ радиостанции. Был осуществлён перевод диспетчерских рабочих мест из аэровокзала на вновь организованные рабочие места в зале ДПСП.

В эксплуатации огромного комплекса оборудования принимали участие многие специалисты: А. М. Соколов, Ю. А. Тараканников, Л. К. Гутман, М. С. Корешков, М. Жунников, В. П. Горбатенко, И. Ф. Васильченко, А. И. Ефимов, Ю. В. Курвиц, Е. А. Калинин, Е. Н. Калинин, В. П. Окунцов.

Начальником службы связи и радионавигации в период с 1967-го по 1969-й год был Василий Анисимович Голубков. Всю свою трудовую деятельность он посвятил авиации. В 1969 году Василий Анисимович был переведён на должность начальника Ленинградского аэропорта. С 1974 по 1976 гг. работал представителем «Аэрофлота» в Республике Болгария. С 1976 года до выхода на пенсию в 2001 году возглавлял Центральное агентство воздушных сообщений (ЦАВС) Ленинградского Управления ГА.

С 1969 г. по март 1980 г. базой ЭРТОС руководил Виктор Петрович Окунцов.

К 1970 году вблизи ДПСП был открыт объект радионавигации РСБН-4Н (два комплекта) и радиомаяк VOR, эксплуатацией которых были заняты А. М. Черников, Б. Н. Силаев, Ю. Н. Корозин, Г. Волосатов, М. П. Толкачев и П. М. Виноградский.

1 декабря 1976 года началась эксплуатация головного образца первой отечественной автоматизированной системы управления воздушным движением «Старт».

Эту систему разработал Ленинградский всесоюзный научно-исследовательский институт

радиоаппаратуры (ВНИИРА), главный конструктор Анищенко Петр Максимович.

В 1978 году в Ленинградском Объединённом авиационном отряде (ЛОАО) был введён в эксплуатацию первый отечественный Центр Коммутации Сообщений (ЦКС). Новое оборудование позволило автоматизировать процесс обработки транзитных телеграфных сообщений. Первым начальником ЦКС был назначен Гайдамака Виктор Владимирович.

В 1980 году В. П. Окунцов перешёл на работу в отдел ЭРТОС Ленинградского управления ГА, а на должность начальника базы ЭРТОС был назначен Михаил Семёнович Корешков.

В 1980-е годы база получила новые комплексы радиотехнического оборудования АС УВД «Спектр» (введена в эксплуатацию 17 января 1990 года), радиолокационные комплексы «Скала-МПА» и «Иртыш-

Ш П Ю ыфифц,
-! /! !39! ! !
!
! ;
Ф. : т шфицм,
/ / /-! -! ! ! /! !39
!



Историческое понимание роли лизинга в реализации финансовых операций

В рамках комплексного исследования системы лизинга, в работе предоставляются результаты анализа становления и происхождения лизинга как средства обновления основных фондов. Выявляются имманентные закономерности развития данного механизма, начиная с древнейших веков, заканчивая Новейшим временем, обобщается роль европейских стран и Америки в распространении лизинга.

Имеются все основания считать сделку, по которой одна сторона передаёт имущество во временное владение и пользование другой стороне, а та сторона, в свою очередь, за право владения, пользования и извлечения полезных свойств из имущества обязана регулярно уплачивать оговоренную сумму, прообразом нынешних лизинговых отношений. Как отмечает ряд исследователей природы лизинговых сделок, история данного института насчитывает уже более 4000 лет [1, 3].

Наиболее древние сохранившиеся и изученные письменные упоминания о лизинговых отношениях относятся к 2000 году до н.э. В результате проведённых раскопок на юге Ирака в 1984 году, где когда-то находилось древнее государство шумеров, были найдены глиняные таблички, расшифровка надписей на которых позволила прийти к выводу, что в древнем государстве была широко распространена практика передачи на определённый срок во временное владение и пользование за плату сельскохозяйственных орудий, животных, земли, а также водных источников. Сторонами договора чаще всего выступали местные священники и землевладельцы. Также субъектами древних правоотношений являлись чиновники, вольные граждане, военные, зажиточные слои населения. Сложные иерархические отношения по поводу пользования землёй обрели форму довольно совершенных арендных отношений.

В законах Хаммурапи, созданных в период между 1775–1750 годами до н.э., явственно прослеживаются нормы, регулирующие отношения, связанные с временным владением и пользованием имуществом, отдельно в законах рассматриваются и случаи залога. Максимальная арендная ставка ограничена сверху 2/3 урожая.

Достаточно основательно проработанные нормы – прообразы лизинга – обнаруживаются и в последующих высокоразвитых торговых цивилизациях, где нужды товарооборота требовали выработки механизма регулирования и защиты имущества зажиточных сословий.

Так, цивилизация финикийцев на восточном побережье Средиземного моря около 1400 года до н.э. оставила документы о существующей практике торговых походов на арендованных кораблях.

В Древнем Вавилоне в 1551 году до н.э. на государственном уровне поощрялась практика освоения новых земель с приобретением в аренду необходимого инвентаря.

Известный юридический древнеримский памятник «Законы XII таблиц», созданный в 449 году до н.э., где отражалась организация экономического быта и мировосприятия того времени, содержал текст следующего характера: если при аренде скота для принесения жертвы богам арендатор не уплатил арендную плату, кредитор имеет право осуществить захват имущества должника [3].

Первое тысячелетие нашей эры также богато на сохранившиеся документы в сфере зарождающегося лизинга.

Известно, что в XI веке в странах Северной Европы норвежские судовладельцы сдавали свои корабли в аренду для проведения военных походов. В Венеции же, например, судовладелец должен был приобретать якоря на время стоянки под залог и за плату.

Сохранилось интересное историческое свидетельство: в 1248 году итальянец Бонфис Манганьелло для участия в Седьмом крестовом походе, проведённом французским королём Людовиком IX в 1248-1254 годах, арендовал доспехи, заплатив за них плату, по стоимости равной 25% от рыночной за аналогичную амуницию.

Английские правоведы утверждают, что лизинг (от английского «leasing» – «долгосрочная аренда») зародился в Великобритании, где уже в середине XIII века широко применялись лизинговые операции. По их словам, первое документально подтверждённое упоминание о лизинге относится к Закону (Уставу) Уэльса 1284 года. По закону королевства, объектом лизинговой сделки могли являться сельскохозяйственное оборудование и лошади, которые при передаче новому владельцу освобождались от налогообложения. Однако в последней редакции данного закона 1571 года подобные сделки были настолько ужесточены, что практика их проведения практически прекратилась.

Подведя практические выводы, отметим, что, во-первых, независимо от того,в каком регионе Земли были совершены первые арендно-лизинговые операции, данный механизм имеет очень долгую историю.

Во-вторых, возникнув на основе экономических потребностей хозяйствующих субъектов, подобные отношения получили наибольшее распространение в тех государствах, которые на законодательном уровне поддержали регламентированный порядок передачи имущества, стимулируя тем самым безопасные и прозрачные проведения операций для мореплавателей и торговцев, главных движущих субъектов развития мировой экономики того периода.

В начале XVIII века при освоении Северной Америки потребовались новые механизмы хозяйствования. В этот период был заключён первый договор на американском континенте, по которому передавались лошади, коляски и фургоны во временное владение и пользование.

Следуя за нуждами промышленности, машины, железнодорожное оборудование, поезда, горнорудное оборудование становятся всё более важным производственным активом и всё чаще передаются во временное владение и пользование.

Наибольшее распространение в XVII–XIX веках лизинговые отношения нашли в сферах перевозки железнодорожного транспорта и каменноугольной промышленности [2].

Обнаружились тенденции, когда компании, не желая терять производственной монополии, вместо продажи имущества, передавали его в лизинг. Так поступает, например, компания по производству строительных инструментов «Хагхес», которая свою уникальную продукцию предоставляла исключительно на условиях лизинга. Производитель обувного оборудования «Объединённая обувная машинная корпорация» предлагал свои услуги лишь на условиях лизинга.

Середина XX века отмечена повсеместным пониманием в ведущих капиталистических странах возрастающей роли преимуществ лизинга для расширения производства над остальными средствами привлечения капитала с одной стороны и инвестирования с другой. С этих пор лизинг прочно утверждается на рынке оборудования и техники.

Первой в мире исключительно лизинговой компанией считается «Лизинговая корпорация Соединённых Штатов», учреждённая в 1952 году предпринимателем Генри Шонфельдом в Сан-Франциско. Его бизнес-концепт заключался в создании компании-посредника, которая обеспечила бы клиента требуемым имуществом, когда последний в силу высокой стоимости не в состоянии приобрести его самостоятельно и одномоментно. Данная компания была совершенно независимой, не находилась под контролем какой-либо финансовой структуры.

Первые лизинговые компании возникают на Западе в конце 1950-х годов – первой половине 1960-х годов. В организационной структуре они чаще всего являлись филиалами или зависимыми фирмами крупных промышленных корпораций, видевших дополнительную возможность сбыта своей продукции путём лизинга.

Вслед за американскими и английскими, возникают лизинговые компании в Германии (1962 год), во Франции (1961 год), Италии (1963 год), Японии (1969 год).

Важнейшие причины ускоренного развития и повсеместного перехода к лизингу заключались в предоставлении государственных льгот участникам сделки. Государство предоставляло налоговые льготы в виде ускоренной амортизации и инвестиционного кредита лизингодателю и отнесения лизинговых платежей на себестоимость лизингополучателю, что позволяло провести обновление основных средств с минимальными затратами для хозяйствующих субъектов.

Литература

1. Киреева Н. С. Лизинг в логистике [Текст] / Н. С. Киреева : монография. – Москва: ФГБОУ ВПО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2012 г. – 212 с. С. 9-30.
2. Ляшенко А.А., Строкова О.Г. Договор финансовой аренды (лизинга): Учеб. Пособие [Текст] / А.А. Ляшенко, О.Г. Строкова; ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия». – Саратов: Изд-во ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», 2014.–76 с. С. 6-9.
3. Шулин Ш., Фейато Ю. Общая характеристика правового режима лизинга :монография [Текст] / Ши Шулин, Ю. Фейато. – Москва: Проспект, 2014. – 376 с. С. 10–17.

Ш,П,Ю ыфицц

-! /! !39! ! ! !

! ;

Ф:, :,т шфицм,

!/ . /-! -! ! ! /! !39

!

Исследование истории становления и развития авиационного финансирования

Последовательность этапов развития авиационного лизинга в современной литературе изучена ещё мало. Для устранения пробела в истории его становления на воздушном транспорте и было предпринято специализированное исследование.

Так, в ранний период зарождения воздушного транспорта и возникновения первых авиакомпаний воздушные перевозки считались высокорискованным предприятием. Привлечение заёмных средств было практически невозможным, и поэтому приобретение воздушных судов осуществлялось за счёт собственных средств. Как правило, единственным инвестором авиакомпаний являлся их владелец, который в то же время был и главным управляющим.

В последующие годы потребности экономик западных стран в воздушных перевозках существенно возросли.

Отрасль стала нуждаться в дополнительных источниках финансирования быстро растущего флота. Однако индивидуальные инвесторы по-прежнему не видели перспектив вложения своих средств в подобные рискованные проекты.

В результате, в лице государства авиационная отрасль нашла свой первый путь к финансированию. В дальнейшем, дополнительный способ привлечения средств стал заключаться в выпуске и продаже акций компании перевозчиков на бирже.

Привлечённые впечатляющим ростом воздушного транспорта, акционеры проявляли интерес в приобретении ценных бумаг авиакомпаний, показывающих высокие операционные результаты, даже если быстрого возврата вложенных средств не ожидалось. Выпуская заёмные ценные бумаги, облигации и преференциальные акции, перевозчики могли также получить необходимые наличные средства для приобретения воздушных судов.

Вскоре после Второй мировой войны и до середины 1960-х годов перевозчики освоили и активно стали применять ещё один высокоэффективный инструмент привлечения инвестиций. Столкнувшись со значительным недостатком наличных денежных средств, вызванным ростом парка воздушных судов и увеличивающимся пассажиропотоком, большинство американских авиакомпаний начали получать долгосрочные займы на срок от 10 до 20 лет путём продажи долговых ценных бумаг таким институциональным инвесторам, как пенсионные фонды и страховые компании.

Помимо этого, существенный рост цен на воздушные суда подтолкнул перевозчиков всё чаще прибегать к использованию больших объёмов среднесрочных банковских кредитов, обычно на срок от 4 до 7 лет. Срок до 7 лет в то время, как правило, был равен полезному сроку службы среднего турбовинтового самолёта. К этому времени ведущие авиакомпании уже зарекомендовали себя в качестве надёжных бизнес-предприятий, обладающих достаточным запасом финансовой прочности и опытом деятельности на интенсивно развивающемся рынке. Таким образом, кредиторы стали быстрее и чаще обеспечивать среднесрочным и долгосрочным финансированием перевозчиков, требуемым для расширения хозяйственной деятельности.

Распространение лизинга во многих странах в 1950–1960 гг. стало следствием особой экономической ситуации и ускоренного научно-технического развития [3]. В период быстрого технического подъёма 1960 годов, гражданская авиация перешла к реактивной технике, которая значительно увеличила масштабы и дальность перевозок. Этот период характеризовался всё большей доступностью капитала, как через банки, так и через институциональные единицы, такие как пенсионные фонды и страховые компании. В этот период рыночная стоимость акций крупнейших западных авиакомпаний стремительно возрастала.

Европейские перевозчики, в отличие от американских, которые освоили методику привлечения средств институциональных инвесторов, продолжали практику приобретения воздушных судов, пользуясь займами у банков, а также получая государственные субсидии.

Сильный рост конкуренции на американском рынке пассажирских воздушных перевозок, а также быстрое физическое изнашивание и моральное устаревание воздушных судов и авиационного оборудования способствовали снижению нормы прибыли авиакомпаний. В этот период лизинг, как эффективный инструмент обновления парка воздушных судов, становится все более распространяющимся средством финансирования сделок.

Посредством лизинга перевозчики смогли приобретать новые самолёты и авиационное оборудование, даже не имея в наличии необходимых для этого денежных средств. Более того, лизинг позволил высвободить значительную часть оборотных средств. Данный способ финансирования стал рассматриваться как альтернатива непосредственным коммерческим кредитам и займам. Однако гораздо более важным является то, что лизинг позволил перевозчикам получить существенные налоговые льготы, поскольку законодательство относило лизинговые платежи на себестоимость услуг.

В том чистом виде, в каком зародился лизинг, предполагалось, что инвестиционный налоговый кредит и амортизационные вычеты принадлежат лизингодателю воздушного судна, а авиакомпания, с другой стороны, получала свои бонусы в форме пониженной лизинговой ставки, и возможность отнесения лизинговых платежей на себестоимость.
При подобном подходе воздушное судно было зарегистрировано на лизингодателе.

Кроме того, лизингодатель получал стабильный доход, обеспеченный правом собственности на переданный актив. Подробные экономико-правовые отношения привлекали всё большее число инвесторов в отрасль воздушного транспорта.

Простой финансовый лизинг позже приобрёл форму леверидж-лизинга, при котором доля инвестиций каждого инвестора составляла от 20 до 40 процентов в сделке, что позволяло разделить повышенные риски такого предприятия, где ожидалась высокая эффективность деятельности.

Тяжёлая финансовая ситуация на рынке западных стран 1970 годов была спровоцирована высокой стоимостью нефти и банковским кризисом.

Следуя за массовым банкротством банковского сектора, в 1973 году стоимость нефти резко подскочила. Для отрасли воздушного транспорта получение банковских кредитов или доступа к долгосрочному финансированию снова оказалось исключительно трудным процессом. Тяжёлую ситуацию в гражданской авиации усугублял сам банковский сектор, который видел для себя более выгодным размещение займов в развивающихся странах, чем ссуда авиакомпаниям. Для многих авиаперевозчиков доступ к кредитным рынкам оказался перекрытым.

Единичные авиакомпании, обладавшие наибольшим рейтингом доверия со стороны кредиторов, могли получить требуемые займы, но по рекордно высоким процентным ставкам, обеспечивая их высоколиквидным подвижным оборудованием, а также воздушными судами.

Экономические потрясения 1970-х годов резко повысили удельные затраты авиакомпаний и сделали данный бизнес непривлекательным для размещения свободных денежных средств. Однако данный кризис заложил фундамент для системных сдвигов в отрасли воздушного транспорта. Вместе с его преодолением формировалась новая среда, которая качественно отличалась от ранее известной авиакомпаниям. Можно выделить два ключевых момента:

Во-первых, производители воздушных судов стали более заинтересованы в сбыте авиационной техники, предоставляя авиакомпаниям краткосрочные кредиты, обеспеченные самой стоимостью произведённого воздушного судна. Расширяя заграничные поставки, производителям оказывалась масштабная поддержка национальными кредитными агентствами.

Во-вторых, возрастающая стоимость авиационной техники вынудила западные авиакомпании всё чаще прибегать к лизингу, отказываясь от традиционного кредитования. Эта эра также характеризовалась укрупнением банковского сектора, возникновением консорциумов, которые стали приобретать воздушные суда у производителей для того, чтобы передавать их авиакомпаниям в лизинг. Банковские консорциумы вскоре превратились в особые лизинговые компании, две из которых – Guinness Peat Aviation (GPA) и International Lease Finance Corporation (ILFC), в 1980-х годах получили наибольшую известность в секторе авиационного финансирования. В настоящее время парк компании IFLC насчитывает около 850 самолётов стоимостью 30 млрд. долл. США [1].

После преодоления кризиса 1970 годов, некоторая часть европейских перевозчиков по-прежнему продолжила практику использования собственных средств, заработанных на операционной деятельности, а также привлечения займов и правительственных субсидий для приобретения самолётов. Однако окружающая среда изменилась, всё большее число авиакомпаний стали прибегать к услугам лизингодателей.

Начавшийся в следующие годы процесс дерегулирования воздушного транспорта привёл к росту числа конкурентов в авиатранспорте и укрупнению авиакомпаний.

Концентрация доли рынка генеральных перевозчиков стала приближаться к 60% в основных аэропортовых узлах [2].

В середине 1997 года в Западной Азии разразился сильный финансовый кризис. Прежде данный рынок считался одним из самых перспективных среди развивающихся стран, и до того, как кризис разразился, темпы роста экономики исчислялись от 5 до 8 процентов ежегодно, оставаясь на неизменном уровне на протяжении последних трёх десятилетий.

Так, до начала 1997 года воздушный транспорт западно-азиатского региона находился в процветающем состоянии. Уверенный рост экономики сопровождался либерализацией воздушного транспорта, а также значительный, открывающийся туристический потенциал региона, в особенности таких стран, как Китай и Таиланд, определял Азию как один из самых привлекательных рынков для инвестиций в воздушный транспорт, где наблюдался самый быстрый в мире рост пассажиропотока и грузопотока.

Когда финансовый кризис разразился в регионе, сопровождавшийся остановкой экономики и значительной девальвацией национальной валюты, стоимость воздушных перевозок местных авиакомпаний резко подорожала. Выраженная в местной валюте и привязанная к доллару, стоимость воздушной перевозки оказалась выше уровня платёжеспособности. Спрос в результате кризиса сократился, оставив перевозчиков с незаполненными провозными ёмкостями.

Как следствие, воздушный транспорт региона столкнулся с непредвиденными трудностями. В результате кризиса ряд авиакомпаний обанкротилось, таких как Sempati Air, The Indonesian airlines, другие, на подобии, Philippine Airlines (PAL), Thai Airways были вынуждены продать ряд самолётов, расторгнуть лизинговые договоры, уволить тысячи сотрудников, чтобы избежать банкротства.

Эффект от данного процесса затронул всю гражданскую авиацию мира. Убытки воздушного транспорта региона в 1997–1998 годах оцениваются в 843,8 млн. долл. США.

Кризис западно-азиатского региона болезненно отразился на деятельности таких гигантов, как компании Боинг и Аэробус. Десятки их самолётов оказались невостребованными.

Кризис привёл к более широкому применению операционного лизинга в воздушном транспорте. Производители стали передавать воздушные суда авиакомпаниям, приобретающим их на более короткий срок. В регионах, подверженных кризисным колебаниям пассажиропотока, операционный лизинг позволил переложить часть рисков, связанных с невостребованными проводными ёмкостями, на лизингодателя. Отказавшись от продления сделки операционного лизинга в период сокращения рынка, перевозчики получали возможность снятия части финансовых рисков.

Литература

1. Афанасьев В. Г. Лизинг как инструмент авиационного финансирования. Гражданская авиация. №1, 2014. С. 42–45.
2. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. 2-е изд. / Пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2006. – 640 с.
3. Костин А. А. Учебник по публичному и частному праву: в 2 т. Т. II. Частное право / МГИМО (У) МИД России; Под общ. ред. Проф. А. А. Костина. – 2-е изд., стер. – М.: Статут, 2011. – 606 с.

Роль ленинградской Академии гражданской авиации и Рыльского авиационного технического училища гражданской авиации в развитии российского воздухоплавания

В словаре В. И. Даля термин «воздухоплавание» означает искусство подниматься в воздух и плавать в нём на воздушном шаре, то есть в конце XIX века слова «авиация» не существовало; «самолётом», как производной от слова самокат, обозначали разного рода устройства, которым приписывалось быстрое движение от себя, например, паром, движимый течением воды. С середины XVIII века и до 16 февраля 1885 года, даты создания кадровой команды военных воздухоплавателей, освоением воздушного пространства занимались в основном отдельные учёные и энтузиасты из различных обществ, создаваемых в Санкт-Петербурге и Москве. Образовательными центрами воздухоплавания были Академия наук и технические вузы, а также добровольные объединения граждан. Выпуск более двадцати журнальных изданий по воздухоплаванию, чтение лекций первыми гражданскими специалистами и воздухоплавателями Д. И. Менделеевым, Н. Е. Жуковским., Н. Б. Долоне, Н. М. Поморцевым, А. Н. Кованько, А. И. Шабским, Н. А. Рыниным и другими в студенческой и общественной среде способствовали вовлечению широких масс общественности в воздухоплавание, формированию патриотических качеств среди интеллигенции и студенчества, созданию частных образовательных учреждений и факультативных объединений в технических учебных заведениях, в основном петербургских. В различных исторических источниках 1910 год принято считать основным в зарождении воздухоплавательных обществ, праздников, выставок, образования и будущей авиации в целом [6, с. 10].

В последнее десятилетие XX века г. Ленинград, а затем г. Рыльск Курской области стали центрами в СССР и России по организации воздухоплавательных фиест и соревнований. В исследовании, которое проведено на основании официальных источников, личных воспоминаний, периодической печати, делается первая попытка обобщить и систематизировать материалы. Приведем официальные сведения о первых отечественных спортивных соревнованиях воздухоплавателей на тепловых шарах в период с 06.02.1991 по 31. 01. 1993 гг.:

– Отборочные соревнования – 7 команд, 6–12 февраля 1991 г.;

– Открытый чемпионат СССР – 16 команд, 7–15 сентября 1991 г.;

– «Приз российских аэронавтов – рекордсменов Мира», 6 команд, 14–20 сентября 1991 г.;

– Первый чемпионат России, 7 команд, 24–31 января 1993 г.

Второй открытый Чемпионат России состоялся в 1996 г., когда центр спортивного воздухоплавания переместился в г. Великие Луки [4].

После изучения возможностей проведения воздухоплавательных соревнований в различных регионах России местом проведения Первого Чемпионата СССР были определены окрестности г. Рыльска. В начале 1991 г. решался вопрос первой поездки на чемпионат мира, поэтому собрались провести отборочные соревнования. Рыльская полевая экспериментальная база Центральной Аэрологической обсерватории (ПЭБ ЦАО) Госкомгидромета СССР и РАТК ГА оказалась наиболее подготовленными для этих целей [8, с. 6].

В течение 1989–1990 гг. в Рыльске было осуществлено семь пусков аэростатов на высоту до 42 км. Результаты этих исследований вошли в перечень достижений Академии наук СССР. Именно здесь в течение полугода шли встречи с ветеранами Российского воздухоплавания во главе с А. Н. Новодережкиным, специалистами-инструкторами с мировым именем Ромасом Баканаускасом и Сабиной-Марией Врублеускайте, В. А. Дьяченко – главой г. Долгопрудный, в котором размещалось ЦАО, В. А. Хороших – главой г. Рыльска и т.д. В результате изучения мирового опыта и дискуссий в Рыльске рождались первые российские Правила соревнований по воздухоплаванию.

Соревнования были организованы Федерацией СССР по воздухоплаванию и ЦАО в лице Ю. Ф. Новикова – их представителя, Д. М. Шифрина – председателя оргкомитета, А. Н. Новодережкина – директора соревнований.

Цели соревнований:

– определение победителя;

– стимулирование развития воздухоплавания;

– укрепление дружбы между воздухоплавателями.

При регистрации каждый участник соревнований для проверки предъявлял документы. Любой клуб, принимавший участие в соревнованиях, мог выставлять своих участников при условии, что они обязывались соблюдать положения соревнований.

Пилот-командир должен был иметь действующее свидетельство пилота воздушного шара. К последнему установленному дню приёма заявлений каждый пилот-командир должен был иметь 50 часов налёта в качестве пилота-командира воздушных тепловых шаров. В последующих главах положения о соревнованиях сообщалась информация о характеристиках воздушного шара, оргкомитете, жалобах, протестах, обсерверах, брифингах, стартах, правилах полёта, приземлениях, маркерах, штрафах, подсчете очков и т.д.

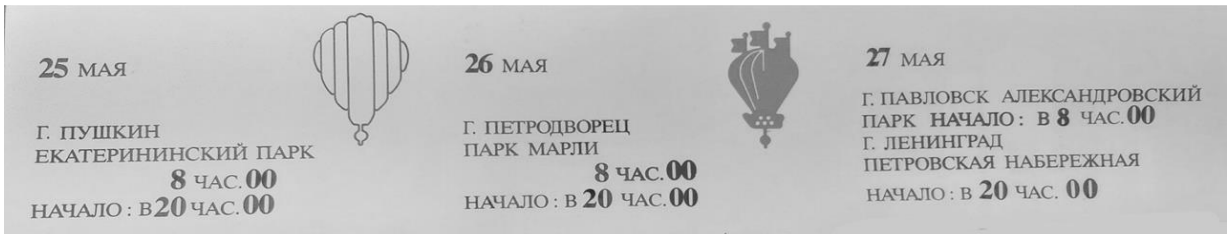
В ходе соревнований планировалось выполнение семи зачётных упражнений, однако удалось выполнить только четыре – помешала плохая погода. Кстати, по мнению участников, насколько удачно было выбрано место стартов – хороший рельеф, свободный эфир и воздушное пространство, – настолько же неудачно было выбрано время.

Первое упражнение – «заяц и лисы». Суть его в том, что первым стартует судейский шар – «заяц». Шар опускается, где судьи сочтут нужным, и на земле выкладывается крест. Через двадцать минут после отлёта «зайца» стартуют спортсмены – «лисы». Они должны найти «зайца» и точно в крест бросить вертикально маркер – грузик с ленточкой. За выполнением всех правил из корзины аэростата следит специальный судья-обсервер.

В парном упражнении «прилёт и локоть» экипажи получали координаты места старта и мишени, характеристики воздушных потоков по высоте. Спортсмены выбирали эшелон и, находя цель, бросали в неё маркер. Затем они должны были круто повернуть на обратный курс.

Выполняя задание «объявленная цель», аэронавты, получив координаты мишени, выбирали место своего старта. Оно должно было находиться от цели на расстоянии 5–8 километров.

Трудно пришлось судьям, когда они определяли победителей. Международные правила, которыми они руководствовались, рассчитаны были на массовые – шаров 50 – 100 – старты. Как оказалось, при семи претендентах эти правила «работали» с погрешностями. Тем не менее, победители были определены. Ими стали экипажи Г. Опарина (Ленинград), А. Заболотного (Москва) и Ю. Косякова (Алма-Ата). Именно они и смогли представлять самый молодой авиационный вид спорта в Канаде [9].



!Fiesta, 24-39! -!2: : 1! /! ! ! ! ! ! !

Геннадий Иванович Опарин стоял у истоков возрождения отечественного воздухоплавания. Преподаватель Академии гражданской авиации стал воздухоплавателем и профессионально заявил о себе в октябре 1990 года, когда был совершён перелёт из Англии в СССР. Его знания, опыт и профессионализм были востребованы при становлении современного российского и международного воздухоплавания.

В Рыльск Г. И. Опарин привёз первый в России тепловой аэростат, который он построил при поддержке коллег из Академии гражданской авиации. Автор статьи – председатель Рыльского горсовета и экс-заместитель начальника РАТК ГА – участвовал в одном из тренировочных полётов с его экипажем при рекогносцировке местности.

Эти сообщения можно дополнить сведениями из публикации рыльских журналистов Н. И. Форостиного и М. Чемодурова в статье «Попутного ветра, аэронавты!»: «…На просьбу о помощи в проведении соревнований откликнулись Курский обком ДОСААФ, местные власти. Но, безусловно, и участники, и болельщики, и все остальные прежде всего должны быть благодарны Рыльскому авиаколледжу. Начальник этого учебного заведения В. Б. Иванов пошёл навстречу воздухоплавателям буквально во всех делах: предоставил жильё, организовал питание, помог некоторыми техническими средствами. Нельзя не видеть и того, что воздухоплавание имеет прикладное значение для курсантов. Зимой в Рыльске уже проводились первые экспериментальные прыжки с парашютом с аэростата. Поэтому воздушные шары очень пригодились бы на том же Крайнем Севере, в условиях дефицита горючего и взлётно-посадочных полос [5].

В ходе соревнований представители городской и районной властей Рыльска, авиаработников и курсантов РАТК ГА выполняли важнейшую работу по обеспечению полётов газом, топливом, автотранспортом, взлётными площадками, обслуживанием воздухоплавателей. Накопленный опыт пригодился при проведении первого чемпионата СССР. Приведем несколько примеров из воспоминаний организаторов и участников.

Давид Шифрин: «Первый полёт, в котором я выполнял функции второго пилота, состоялся на газовом аэростате, на открытии первого Чемпионата страны – мы летели с А. Н. Новодережкиным 08. 09. 1991 г. в Рыльске в день 50-летия ЦАО. Перед стартом в последнюю секунду к нашему экипажу присоединился корреспондент «Экономики и жизни» В. Пишулин. Погода была неважная, как и полагается в юбилейные даты, позже нас догнала гроза, поэтому полёт оказался коротким. Когда мы взлетели, был уже вечер. Минут через 30 мы вынужденно прекратили полёт» [8, с. 7].

Наталья Баженова (Кузнецова), одна из первых девушек – пилотов на тепловых шарах: «На соревнованиях в Рыльске я заняла почётное предпоследнее место. Там было здорово, полёт запоминающийся. Спортивным наблюдателем у меня был А. Н. Новодережкин. Мы летели в жуткий ливень. Все аэростаты напоминали утюги: от них валил пар, все мокрые, через клапан на тебя льёт, горелку заливает. Как «ёжики в тумане» летим, друг друга не видим, куда маркер скидывать – непонятно. В Рыльске протекает изумительная речка Сейм, в которой чистая-пречистая вода. Я Рыльск обожаю до сих пор, хотя он был такой ободранный, нищий, неустроенный (из душа текла ледяная вода). Но если б можно было всё повторить, я бы снова поехала туда. Было трудно, но в то же время приятно вспоминать» [1].

Проведению первого и последнего открытого Чемпионата СССР по воздухоплаванию предшествовала организационная и рекламная деятельность. В одной из статей под названием «В центре России», опубликованной в газете «Экономика и жизнь», сообщалось о деяниях Г. И. Шелехова – Колумба российского, об истории г. Рыльска и РАТК ГА, о подготовке к чемпионатам с участием нескольких сот курсантов авиационного технического колледжа – будущих техников радиоэлектронных наземных систем управления воздушным движением. Такую возможность полусотне курсантов предоставила ЦАО, которая владела уцелевшим с войны аэростатом заграждения (объектом съёмки в ряде фильмов).

Место спортивной премьеры было избрано не только по природным и историческим соображениям, хотя и это важно. Главное же – наличие над Рыльском огромного неба. Есть здесь и должные технические условия – полевая база ЦАО, с которой регулярно раз в несколько дней с приборами, зондирующими атмосферу, взлетали небольшие газовые шары, от одиночных до сотни «в упряжке».

Так что население здесь не застывало в изумлении при виде расписного «пузыря», движущегося вдоль реки над водой или по верхушкам деревьев. На шарах была размещена реклама концернов, ассоциаций, фирм, бирж, банков, иных предприятий и предпринимателей. Все, что не было израсходовано непосредственно на воздухоплавание, организаторы передали на благое дело возрождения Рыльска [3].

Чемпионат в Рыльске имел мировое значение по многим причинам:

1. Соревнования проходили в рамках международной программы «Встреча двух миров», посвящённой 250-летию освоения Аляски.

2. Соревнования были организованы и проводились в период августовского путча ГКЧП 1991 г. и стали одним из последних созидательных экспериментов, прекративших свое существование с распадом СССР.

3. Руководство Чемпионатом осуществляли: В. Б. Гупта – президент Чемпионата, член парламента Индии, секретарь индийского клуба воздухоплавателей; Джеймс Винкер – президент жюри, пилот и сотрудник компании «AerostarInternational» («Аэростар Интернейшнл») из США, конструктор первого современного аэростата.

Соревнования широко освещались в специальных средствах массовой информации. В одной из статей под названием «Воздухоплавание в СССР», опубликованной в индийском журнале «Воздушный шар», Витва Банду Гупта сообщал, что СССР провёл свой первый открытый Чемпионат по воздухоплаванию. Две журнальные страницы под №№ 18 и 19 включали текст и семь фотографий. На первой из них подпись: «Воздушные шары готовы к полёту на полях в Рыльске». На второй фотографии изображение восьми человек рядом с матерчатым крестом, размещённом в поле и обозначающим конечную точку и цель полёта, с подписью «Последнее совещание команды».

Далее Витва Банду Гупта писал: «С момента моего прибытия в СССР и до отправления домой я испытывал огромное удовольствие находиться в России и участвовать в организации первого открытого Чемпионата СССР по воздухоплаванию в сентябре прошлого года.

Так как Чемпионат проходил в период политической нестабильности и неопределённости в СССР, я немного опасался за проводимое мероприятие. Однако, мистер Джеймс Винкер, который согласился быть председателем жюри на чемпионате, заверил, что проводимое мероприятие соответствует установленному графику. По образцу чемпионатов мира было организовано проведение шести видов соревнований с подобными правилами, брифингами, завтраком, сложными заданиями и т.д. Таким образом, первые соревнования по воздухоплаванию в СССР произвели на меня впечатление прекрасно организованных и успешно проведённых соревнований возможно потому, что я был Президентом чемпионата» [2].



! !

- !

В. Б. Гупта уехал до завершения полётов. Советский Союз уже разваливался, но это был чемпионат все ещё существовавшей на тот момент единой страны. Чемпионат просто стал «открытым». Абсолютно лучший результат был у Гинтараса Шуркуса, который и стал победителем. А первым чемпионом Советского Союза по воздухоплаванию стал Виктор Загайнов из Казахстана. Серебряным и бронзовым призёрами стали пилоты Казахстана: вторая ступенька – Александр Ютман, третья – Юрий Косяков. Кроме призёров, в Рыльском чемпионате СССР участвовали: Александр Александров, Александр Заболотный, Алексей Козлов, Александр Князев, Константин Пономарев (Москва), Геннадий Опарин (Ленинград), Сабина Врубляускайте, Леонид Симнишка (Литва), Леонид Качев (Иркутск), представители Московской области Михаил Найдорф (Долгопрудный)
и Юрий Таран (Красногорск). В числе участников по несправедливой случайности нет фамилии В. А. Мусохранова. Он вместе с Г. А. Опариным одним из первых в России прошел обучение в Англии и получил там пилотское свидетельство. Но при проведении мандатной комиссии оргкомитет чемпионата не допустил экипаж Мусохранова к соревнованиям из-за отсутствия лицензии на полёты на территории собственной страны.

В проведении чемпионата была задействована база Рыльского авиационного технического колледжа, десятки авиаработников и курсантов работали в составе технических групп обеспечения полётов, в составе судейских представителей. С их участием была организована и проведена культурно-развлекательная программа, экскурсии по городу, в Свято-Николаевский монастырь, в санаторий «Марьино». После соревнований в 1991 году воздухоплавательная жизнь не утихала, на базе РАТК ГА была организована школа воздухоплавания. Шли теоретические занятия, в воздух взмывали учебные тепловые шары. Летом 1992 г. были проведены соревнования. Рыльск привыкал к зрелищу висения разноцветных шаров над городом. В период с 24 по 31 января 1993 года здесь же проходил первый открытый чемпионат России по воздухоплаванию на тепловых шарах. Чемпионом стала команда, составленная из аэронавтов Санкт-Петербурга и города Долгопрудного Московской области. Командиру экипажа В. А. Мусохранову были вручены изготовленный специально к первенству кубок и дипломы. Второе место заняла команда из Санкт-Петербурга (капитан Г. И. Опарин), третье – экипаж из Москвы (капитан А. И. Заболотный). Ни один из приехавших в Рыльск коллективов не остался без наград. Даже занявшей последнее место команде был вручён утешительный приз, учреждённый администрацией города.

Судя по отзывам участников, у них остались самые добрые воспоминания об этих соревнованиях, впрочем, как и о предыдущих, проведённых на берегах Сейма. А сам чемпионат выдался нелёгким. Почти всю неделю ветер был настолько сильным,

что соревнования оказались под угрозой срыва. Наконец стало тише.
Быстро провели брифинг (так называется у аэронавтов предполётный инструктаж, уточнение заданий, метеоусловий и т.д.) и отправились за город. В поле машины остановились. Директор и главный судья соревнований И. Н. Тарасов поставил командирам экипажей задачу, определил время, сообщил метеоусловия.

За один полёт предполагалось выполнить два упражнения – «прилёт» и «выбор цели». Учитывая направление и скорость ветра, данные координаты, команды должны были самостоятельно в радиусе не менее пяти километров от цели выбрать место старта, прилететь затем к выложенному в поле «кресту» и сбросить на него маркер – специальный пронумерованный груз. А ещё на подлёте спортсмены обязаны были выбрать на карте очередную цель и попасть в неё уже после «креста». На всё это отводилось полтора часа. Кто без ошибок и ближе бросит маркер, тот и победил. Это – только два задания. Их же в арсенале воздухоплавателей гораздо больше – «охота за зайцем», «обозначенная цель» и т.д.

Из воспоминаний журналиста М. В. Чемодурова мы узнаем о выполнении одного из полётов: «Выволокли из кузова снаряжение, баллоны с газом, извлекли из кожуха оболочку, выполнили закрепление. Каждый быстро, но без суеты делал своё дело.

Командир настраивал горелки, второй пилот В. Лебедев вместе с О. Паевским держал передний фал. Д. Шифрин хлопотал у корзины, обсервер (наблюдатель, официальный представитель директората соревнований, который отправлялся в полёт, чтобы фиксировать результаты и возможные нарушения) В. Вахрамеев поднимал края оболочки. Мне скомандовали держать вентилятор, нагнетающий в шар воздух. Зажглись, загудели горелки. Оболочка на глазах стала превращаться в огромный шар. Наконец три Володи – Мусохранов, Лебедев и Вахрамеев – заняли места в корзине, и шар быстро уходит в небо».

Аэронавты, вообще, люди с каким-то особым энтузиазмом. Они говорят: стоит один раз подняться в небо, потом уже никто не удержит. Наверное, поэтому неизменно участвуют в соревнованиях: ветеран воздухоплавания А. Н. Новодережкин, которому почти 70 лет; кандидат технических наук В. А. Мусохранов, начальник лётно-методического отдела Академии гражданской авиации, официальный представитель России в Международной федерации авиаспорта; Г. И. Опарин – неоднократный победитель различных соревнований, участник международных фиест; Д. М. Шифрин, чьими усилиями Рыльск стал Меккой воздухоплавания [7].

После чемпионата Г. И. Опарин оспорил решения жюри о первом месте экипажа В. А. Мусохранова из-за несовершенства правил. Дело в том, что обсервер (судья), находящийся в гондоле аэростата, в одном из упражнений видел сброс маркера и отсёк место сброса. Но маркер в последующем не был найден. Споры в Рыльске удалось разрешить мирно, но в дальнейшем они предположительно и привели к уходу В. А. Мусохранова из воздухоплавания. Спортивная жизнь Г. И. Опарина сложилась значительно успешнее. Он становился чемпионом в 1996–1997 гг. и обладателем многих титулов.

У Рыльского авиаколледжа в дальнейшем были ещё попытки участвовать в Российском воздухоплавательном движении в составе Федерации воздухоплавания России. Под руководством Д. М. Шифрина с участием представителей Рыльского АТК ГА В. Б. Иванова, В. З. Денефнера был разработан проект Устава Рыльской школы воздухоплавания, включающий следующие направления деятельности:

– содействие в организации обучения пилотов-воздухоплавателей и специалистов по эксплуатации летательных аппаратов легче воздуха;

– организация подготовки судей Федерации по воздухоплаванию;

– подготовка команд России и отдельных пилотов-воздухоплавателей в Чемпионатах Мира, Европы, международных соревнованиях;

– издание периодических журналов, сборников, справочников, информационных и учебно-методических материалов по воздухоплаванию в соответствии с законодательством о средствах массовой информации;

– помощь в создании региональных федераций воздухоплавания: организация взаимодействия между региональными федерациями, воздухоплавательными организациями, государственными структурами с целью развития воздухоплавания во всех регионах России;

– помощь, представительство и защита интересов членов Федерации в России и за рубежом по вопросам, связанным с осуществлением их воздухоплавательной деятельности;

– содействие установлению спортивного и научно-технического сотрудничества воздухоплавателей России с предприятиями, организациями и пилотами других стран и другие направления.

В этот же период предпринималась попытка восстановления на базе РАТК ГА деятельности школы воздухоплавателей. Об этом сообщается в письме Д. М. Шифрина, президента Федерации воздухоплавания России, от 19.09.1995 года № 89 в адрес руководства учебного заведения с предложением о совместной подготовке на базе РАТК ГА пилотов тепловых аэростатов в соответствии с требованиями Департамента воздушного транспорта. В этот период в России только в школе «Росаэро» готовили воздухоплавателей. Организация обучения в Рыльске позволила бы расширить возможности подготовки пилотов-воздухоплавателей. На начальном этапе члены Федерации предлагали содействие в обеспечении необходимой материальной части, полётным оборудованием, учебно-методическими материалами и лётными кадрами.

Но и этой идее не суждено было осуществиться. Тем не менее, 29 августа 2000 года Д. М. Шифрин доставил в Рыльск два воздушных шара и совершил взлёт с площадки городского Дома культуры. Это был подарок к 40-летнему юбилею Рыльского авиационного технического колледжа. В 2015 г. он отметил 55-летие своего рождения.

На основании анализа изложенных материалов можно сделать следующие выводы:

- спортивное воздухоплавание, созданное в Императорской России в первое десятилетие XX века, было возрождено в последнее десятилетие того же столетия;

– Рыльский авиационный технический колледж гражданской авиации стал основной материально-технической, методической и кадровой базой для проведения первых чемпионатов СССР и России по воздухоплаванию на тепловых шарах;

– авиаторы Д. М. Шифрин, В. Б. Иванов, А. Н. Новодережкин, Г. И. Опарин, В. А. Мусохранов, И. Н. Тарасов вместе с автором статьи стояли у истоков воздухоплавания гражданской авиации в постсоветской России;

– завершение воздухоплавательного периода в истории древнерусского города Рыльска в 1995 г. связано с появлением новых авиационных центров в городах Великие Луки, Дмитров, Кунгур, Тула, Рязань.

Литература:

1. Баженова Н. Ты помнишь, как все начиналось // Воздухоплаватель. – 1999. – № 4. – С. 8-9.
2. Гупта В. Б. В гостях у друзей. // BALLOONMELA. – 1991. – С. 18-19.
3. Калинин В. В центре России. // Экономика и жизнь. – 1991. – № 32. – С. 15.
4. Отечественные соревнования воздухоплавателей. // Воздухоплаватель. – 1996. – № 3. – С. 4.
5. Форостиной Н., Чемодуров М. Попутного ветра, аэронавты! // Районные будни – 1991. – 29 марта.
6. Хороших В. А. Школа гражданского воздушного флота. Рыльск: Изд-во РАТК МГТУ ГА. 2010. – 380 с.
7. Чемодуров М. В. И снова в небе над Рыльском // Курская правда – 1993. – 06 февраля.
8. Шифрин Д. М. Ты помнишь, как все начиналось // Воздухоплаватель. – 2000. – № 1. – С. 6-7.
9. Юрьев П. Аэростаты над Рыльском // Патриот. – 1991. – № 14. – С. 4.

: :б ь ф

! ! !_____/_____-

! !

Особенности Бугурусланского лётного училища гражданской авиации СССР в системе подготовки пилотов для Воздушного транспорта во второй половине XX века

Проблема потребности лётных кадров в гражданской авиации России с каждым годом возрастает. Впервые на государственном уровне принимаются решения о допуске зарубежных пилотов в состав экипажей и внесении соответствующих изменений в Воздушный кодекс РФ. В то же время на воздушных линиях страны, особенно в сложных условиях Сибири и Дальнего Востока трудятся тысячи пилотов самолётов транспортной авиации, которые закончили Сасовское, Краснокутское, или Бугурусланское средне-специальные лётные училища гражданской авиации, системно обеспечивающие более шести десятилетий все потребности Аэрофлота в лётных экипажах. Основными причинами размещения лётных учебных заведений гражданского воздушного флота (ГВФ) в конце Великой Отечественной войны в европейской части СССР были преимущества в:

– развитой сети воздушных трасс и учебных аэродромов;

– оптимальном количестве дней в году пригодных для полётов;

– наличии авиационной инфраструктуры, созданной военным ведомством;

– ротации лётных кадров из учебных авиационных эскадрилий и школ ГВФ.

В статье мы ставим задачу исследования истории формирования средне-специальных учебных заведений ГВФ на примере Бугурусланского лётного училища (БЛУ) и его значимости в подготовке командно-лётных кадров для Сибири и Дальнего Востока.

В 1951 г. Криворожская авиационная школа ГВФ была переведена в город Бугуруслан на авиационную базу, которую создавали для осуществления своей деятельности другие учебные заведения [2, с. 934–936], а именно:

– Краснокутское лётное училище размещалось в Бугуруслане с октября 1945 г. до ноября 1947 г. Причиной стало появление в мире новых признаков международной напряжённости и «холодной войны». В целях повышения уровня руководства гражданской авиацией как резерва Военно-Воздушных Сил, 14 декабря 1947 года постановлением Совета Министров СССР Главное управление гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) было вновь подчинено Министерству вооружённых сил СССР. Аэрофлот возглавил в это время фронтовик, бывший командир авиакорпуса авиации дальнего действия, Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации Г. Ф. Байдуков. В соответствии с постановлением правительства и приказом начальника ГУ ГВФ Бугурусланская авиашкола пилотов была реорганизована в Бугурусланское лётное училище и перебазирована из города Бугуруслан в посёлок Красный Кут Саратовской области [2, с. 963];

– Ульяновская школа высшей лётной подготовки, которая находилась в г. Бугуруслане с осени 1947 до весны 1950 г.

В послевоенный восстановительный период возросла роль гражданской авиации, особенно в районах Урала, Сибири, Дальнего Востока. Получив на эксплуатацию тяжёлые транспортные самолёты типа Ли-2 и трофейные Ю-52, многие территориальные управления на Востоке страны заметно увеличили перевозки. Решение стоящих задач было сопряжено с рядом новых трудностей, вызванных прежде всего нехваткой авиаспециалистов и дефицитом самолётомоторного парка, запчастей, радиотехнического, наземного и другого оборудования [2, с. 1008].

Учитывая эти обстоятельства, начальник ГУГВФ маршал авиации Ф. А. Астахов издал 27 сентября 1947 г. приказ о создании Школы высшей лётной подготовки (ШВЛП) за счёт слияния и перебазирования Минераловодских курсов высшей лётной подготовки (КВЛП) и Бакинского лётного центра в город Бугуруслан – районный центр Оренбургской области. Начальником школы был назначен В. С. Титов [4, с. 274–276].

В состав авиационного узла входили: основной аэродром с километровой бетонированной взлётно-посадочной полосой (располагался в четырёх километрах от центра города газовиков и нефтяников) и грунтовые полевые аэродромы в населённых пунктах Осикеево и Баймаково, а также здания штаба, общежития, жилые дома и т.д., которые оставили предыдущие хозяева – Краснокутское лётное училище.

В короткие сроки была организована мастерская по ремонту самолётов. Осваивали скромную учебную и лётную базу, преодолевали многочисленные трудности и неувязки. Уже к весне 1948 г. В. С. Титов окончательно убедился в том, что Бугуруслан не может быть постоянной базой для ШВЛП, поэтому 24 апреля 1948 г. им была направлена служебная записка начальнику ГУ ГВФ Г. Ф. Байдукову, в которой сообщалось, что материально-техническая база обеспечивала нужды школы на 30-40%. По этой причине план комплектования был выполнен на 74.3%, подготовка пилотов осуществлялась на 72.7% [7. Д. 2244. Л. 5–18**].** Было признано, что Бугуруслан как постоянная база для ШВЛП не пригоден, для развития школы требовалось осуществить строительство лётной, учебной и культурно-бытовой базы. Опыт эксплуатации материальной части и ее хранения показывал более интенсивную подверженность техники, особенно радиоаппаратуры, коррозии. В Бугуруслане нельзя было подобрать высококвалифицированные кадры, а имеющиеся намеревались уйти из школы. Обращение возымело действие, и в 1950 году ШВЛП была переведена в город Ульяновск [10, с. 34–36].

После этого Главное управление ГВФ приказом от 18 апреля 1951 г. № 0120 постановило перебазировать лётное училище из Кривого Рога в город Бугуруслан Оренбургской области.

Во многих источниках датой создания лётного училища указывается 16 декабря 1940 года. Фундаментом будущего лётного училища стали Актюбинская 41-я и Минская 121-я учебные авиаэскадрильи, которые в 1943 году были объединены в Актюбинскую школу пилотов ГВФ. В 1942 году Актюбинскую учебную эскадрилью закончил будущий министр гражданской авиации Борис Павлович Бугаев. Более года являясь пилотом–инструктором, он в родной школе готовил лётные кадры для фронта. А 12 августа 1974 года было образовано Актюбинское высшее лётное училище ГВФ [9, с.19–21].

С 1945 по 1951 гг. школа, доукомплектованная другими учебными авиационными эскадрильями, размещалась в городе Кривой Рог. 18 августа 1947 года она была переименована в лётное училище. Приказом начальника ГУ ГВФ № 022 от 1 февраля 1950 года начальником училища был назначен полковник В. С. Лазуко [2, с. 934–941]. Под его руководством предстояло перегнать в город Бугуруслан к окончательному месту дислокации более 40 самолётов По-2. Для их перебазирования решено было создать четыре группы по 10–11 самолётов, а для перевозки личного состава и имущества запланировали два железнодорожных эшелона. На новом месте училище продолжало учебно-лётную работу на самолётах По-2 в составе двух эскадрилий [8, с. 3].

В течение 1952–1953 гг. шло активное обустройство быта курсантов и оборудование служебных помещений. Были подготовлены три землянки для нужд инженерно-технического состава эскадрилий и одна под штаб 1-го отряда на центральном аэродроме. Для этого использовались помещения школ и бывшего монастыря, а также бараки, землянки и палатки. Воспоминания выпускников 1953–1955 годов объединены в сборнике под названием «Колыбель быстрокрылых орлов».

В числе первых выпускников БЛУ ГВФ наиболее значимым стало имя Василия Яковлевича Рузова, который осенью 1951 года прибыл поступать в лётное училище, располагавшееся на Ленинградской улице, дом 9 города Бугуруслана.



В отделе кадров его встретили двое: капитан со звёздочками в один ряд на погонах и старший лейтенант тоже со звёздочками в один ряд на серебристых погонах. Таким образом знаки отличия служащих ГВФ отличались от военных. Весной после теоретических занятий начались учебные полёты на самолёте По-2, затем военные сборы в полевом лагере под Оренбургом и летние лагеря на аэродромах «Завьяловка» и «Наумовка». В январе 1953 года были проведены зимние полёты на лыжном шасси, а 8 сентября старшина В. Я. Дарымов сдавал государственные экзамены по лётной подготовке старшему пилоту-инспектору Управления учебных заведений ГВФ майору Виталию Александровичу Евдокимову. Прибывший на распределение Н. Н. Ассовский – генерал-лейтенант, начальник УУЗ, оставил многих выпускников работать инструкторами, в том числе и Рузова, который в последующее десятилетие освоил самолёты Ил-12, Ан-2, Ан-18А и стал командиром звена [5, с. 48–50].

Ведущая роль Бугурусланского лётного училища в 70–80-е годы была связана с назначением Рузова в 1973 году заместителем начальника училища по лётной работе, а с 1975 года начальником родного учебного заведения, а также с именами Б. Д. Грубия, с 1974 по 1980 годы заместителя Министра гражданской авиации – начальника Управления лётной службы, и Ю. П. Дарымова, с 1977 по 1987 годы начальника Управления учебных заведений Министерства гражданской авиации (МГА). В их воспоминаниях об учёбе в первые годы существования училища отмечается, что до переподчинения ГУ ГВФ от Министерства обороны к Совету Министров в 1954 году личный состав учебных заведений был обязан ходить в форме с погонами и шевронами с эмблемой «Аэрофлота» на рукавах кителя. Несмотря на то, что страна ещё жила напряжённо и бедно, в училищах неплохо кормили, регулярными были помывки в бане, смена постельного белья и контроль чистоты белых подворотничков на хлопчатобумажных повседневных и суконных парадных кителях. В комплект одежды входили шинель чёрного цвета, шапка-ушанка и фуражка с эмблемами Аэрофлота, комплект нижнего белья и ботинки. В лётную экипировку входили: комбинезоны, шлемофоны, планшеты, зимние меховые куртки. Под руководством старшин и старшекурсников был обеспечен жёсткий распорядок дня, включая подъём, зарядка, завтрак, учёба, обед, самоподготовка, ужин, вечерняя прогулка в строю, отбой ко сну. Отличительной особенностью были регулярные построения, наряды и сельскохозяйственные работы, несение внутренней и караульной службы. В 1955 году новый начальник УУЗ ГУ ГВФ, морской лётчик, генерал Васильев приветствовал 300 выпускников, тридцать из которых были направлены на переучивание на современный по тому времени самолёт Ли–2 [5, с. 134–136].

В связи с увеличением потребности в лётном составе в управлениях гражданской авиации, УУЗ ГУГВФ принял решение расширить лётные училища, увеличить набор курсантов и выпуск пилотов. Поэтому в 1953 г. в БЛУ были созданы 3-й авиаотряд и диспетчерская служба училища, которая руководила полётами. Первым начальником нового подразделения был назначен старший лейтенант гражданской авиации Ф. С. Юшечкин.

В 1954 г. УУЗ ГУГВФ было принято решение о введении в учебный процесс самолётов Як-12, первые из которых поступили в училище в 1955 г., а в 1956 г. поступили самолёты Як-12М и Як-12Р. Самолёты были радиофицированы, кабина остеклена, поэтому экипажи чувствовали себя в этих самолётах комфортно [2, с. 937].

В 1956 г. из училища было выпущено 369 молодых пилотов. Среди них будущие Герои Социалистического труда В. А. Щекаев, К. С. Никитенко, Б. П. Бугаев, Л. Н. Ахметвалеев, В. В. Музыка, Н. П. Рябинин, А. А. Яковенцев, заслуженный пилот СССР В. Н. Хусаинов. На инструкторскую работу в училище оставлены 24 выпускника.

Комиссией училища 25 августа 1957 г. был принят в эксплуатацию новый учебный корпус по ул. Ленинградской, 9. В том же году был создан 4-й авиаотряд, командиром которого стал Н. А. Стеценко. Для отряда началось строительство лагеря. Первые самолёты Ил-12 прилетели в училище 23 сентября 1958 г. из ШВЛП ГВФ.

За их размещение и консервацию на главном аэродроме ответственным был назначен старший инженер 3-го авиаотряда А. А. Киреев.

Приказом начальника ГУ ГВФ от 3 июня 1961 г. № 413/л начальником Бугурусланского лётного училища ГВФ был назначен Сергей Владимирович Флоринский.

В 1962 г. из училища было выпущено 299 молодых пилотов, в том числе:
Г. П. Ласкин – будущий начальник Тюменского УГА, Заслуженный пилот СССР;В. Ф. Сокольников – начальник Восточно-Сибирского УГА, Заслуженный пилот СССР;Н. Ф. Шипилов – командир АЭ БЛУГА; Е. Я. Шепеленко – командир Ил-62 на международных авиалиниях; А. А. Яровой – начальник Управления ГА центральных районов России, Заслуженный пилот СССР и другие [2, с. 938].

К 1 сентября 1961 г. в числе других абитуриентов поездом в Бугуруслан из Иркутска добрался Валерий Хайрюзов, который впоследствии в книге «Нам курсантские снятся погоны» вспоминает: «Кругом горели факелы. Второе Баку. В три ночи сошли на маленькой грязноватой станции. В темноте светила всего лишь одна лампочка. Дежурная сказала, что надо идти в монастырь, где находится училище. Пошли по грязной, в ухабах, дороге». По его сообщениям, в училище за прошедшее десятилетие мало что изменилось. В нескольких сотнях метров, по той же Профсоюзной улице на пересечении с современной Ленинградской улицей, находилось Духовное училище, построенное во второй половине XIX века, которое также занимали гражданские авиаторы. Примечательной особенностью территориального размещения лётного училища стало соседство по той же Профсоюзной улице с церковью Успения Пресвятой Богородицы, которая с момента освещения в 1834 году сохранилась и действовала весь период существования училища [6, с. 20–23].

В 1963 г. из числа выпускников были оставлены на лётной работе в училище 20 человек. Основными факторами в их подготовке были: высокие профессиональные качества пилотов-инструкторов; строгая военная дисциплина; состязательность в постижении лётного мастерства; возрастающая по мере теоретической и практической готовности преданность лётной профессии; трудотерапия, здоровый образ жизни и спорт; братство курсантов, прибывших из различных регионов страны.

В 1964 г. училище подготовило 295 пилотов. Среди выпускников были:

В. Ф. Ермохин, посвятивший себя подготовке лётных кадров в родном учебном заведении;

А. Г. Кальченко – первый заместитель начальника Академии ГА;

Ю. И. Кореневский – начальник Таджикского УГА, а позднее начальник Инспекции по безопасности полётов Федеральной авиационной службы (ФАС);

В. Е. Образцов – командир авиационной эскадрильи самолётов Як-40 [7. Д. 49. Л. 48–63].

В 1964 г. в связи с ограниченным ресурсом самолётов Як-18А в училище было принято решение переходить к первоначальному обучению на самолётах Ан-2. В четвёртом авиаотряде была создана экспериментальная авиаэскадрилья, а также завершены строительство курсантской столовой на 750 посадочных мест и четырёхэтажного учебного корпуса на центральном аэродроме [7. Д. 149. Л. 41].

В соответствии с решением Совета Министров СССР от 1 февраля 1965 г. № ПП-731, а также приказом Министра гражданской авиации СССР Е. Ф. Логинова от 16 февраля 1965 г. № 135 БЛУ ГА было присвоено имя лётчика Героя Советского Союза П. Ф. Еромасова. В церемонии открытия мемориальной доски на здании учебного корпуса 27 апреля 1965 г. принимал участие Главный маршал авиации А. А. Новиков. На митинге, торжественном собрании и концерте художественной самодеятельности присутствовали: Герой Советского Союза Д. С. Езерский, главные пилоты-инспекторы В. А. Евдокимов, Н. Н. Пичугин, жена П. Ф. Еромасова и две дочери.

В 1965 г. из училища было выпущено 509 человек. Среди них:

В. В. Андреев, в 1997 г. назначенный на должность директора Бугурусланского лётного училища ГА;

В. К. Жученко – командир АЭ Бугурусланского ЛУ;

В. Т. Квартин – заместитель начальника Западно-Сибирского УГА по организации лётной работы;

Б. А. Портников – генеральный директор Государственного унитарного авиапредприятия «Оренбургские авиалинии», кандидат технических наук;

Е. Г. Перетятькин – командир АЭ Бугурусланского лётного училища ГА и командир корабля Як-40 – инструктор;

В. А. Панков – шеф-пилот президента Республики Заир;

В. В. Сырвачев – 1-й заместитель начальника Актюбинского высшего авиационного училища ГА;

М. М. Шибанов – командир авиаотряда Бугурусланского лётного училища ГА, Почётный работник транспорта России, и другие.

В декабре 1966 г. были сданы в эксплуатацию здание авиаремонтных мастерских и водогрейная котельная. В 1968 г. продолжалась учебно-лётная работа с курсантами ипо вводу в строй молодых пилотов. Продолжалась также перегонка самолётов Як-18А в ремонт в город Таллин и самолётов Ан-2 в город Актюбинск на завод № 406 .

В 1965 г. поступили курсантами и в 1968 г. окончили лётное училище 464 человека. Среди них А. Г. Рузметов, впоследствии командир объединённого авиаотряда в аэропорту Карши, затем в аэропорту Ташкент, а в настоящее время – генеральный директор Узбекской национальной авиакомпании «Узбекские авиалинии».

В 1970 г. была выпущена очередная группа молодых пилотов набора 1967 г., в том числе:

В. И. Нагорнюк – 1-й заместитель начальника Ульяновского высшего авиационного училища ГА;

В. П. Комаров – руководитель авиакомпании в городе Санкт-Петербурге;

А. С. Червоненко – лётчик-испытатель;

В. А. Сайбель – генеральный директор авиакомпании «Дальавиа» в Хабаровске, и другие.

Семидесятые годы для училища были характерны дальнейшим развитием материально-технической базы, ростом профессионального мастерства лётного и инженерно-технического состава, освоением новой техники, повышением уровня квалификации преподавателей и специалистов тренажёрного центра.

В 1971 г. был создан новый 6-й авиаотряд, командиром которого назначили П. Е. Образцова. Выпуск курсантов из училища увеличился до 650 человек. Был оборудован 11-й аэродром. Списано большинство самолётов Як-18А как выработавших ресурс, на полутора десятках, оставшихся курсантам 1-го курса, давали сокращённую программу первоначального обучения. Основной учебный налёт приходился на Ан-2, причём за освоение Ан-2 ещё два года назад были награждены орденами и медалями несколько пилотов, в том числе будущий директор В. В. Андреев. Полёты осуществлялись днём и ночью в две смены. Планы налёта на месяц в лётной группе (на пилота-инструктора)



достигали более 80 часов. Росли личные налёты лётных командиров и инструкторов, их профессиональное мастерство. Число пилотов 1-го класса перевалило за 50 человек. В декабре 1983 года был совершён технический рейс самолёта Ту-134 [7. Д. 1204. Л. 9–12].

Одновременно авиапромышленность готовила самолёт первоначального обучения Як-18Т, поручив эксплуатационные испытания Сасовскому лётному училищу. В 1973 г. в этом училище была переучена на Як-18Т группа командно-лётного состава училищ гражданской авиации. От Бугурусланского училища программу переподготовки прошли В. Я. Рузов и А. Н. Борисов.

В 1975 г. первая группа лётного и инженерно-технического состава училища была направлена в Кировоградскую ШВЛП для переучивания на самолёт Як-40. В январе 1976 г. приказом министра ГА Б. П. Бугаева начальником училища был назначен В. Я. Рузов, который возглавил работу по подготовке базового аэродрома Асекеево с тремя сопряжёнными друг с другом ГВПП, оборудование его системой ОСП с двух направлений. Была подготовлена ГВПП для полётов Як-40 на аэродроме Бугуруслан.

В июне этого же года в БЛУ ГА прибыли из разных аэропортов семь самолётов Як-40, а 26 июля 1976 г. были выполнены первые учебные полёты с курсантами на аэродроме Асекеево. Торжественное открытие нового этапа в истории училища – обучение на комфортабельных многодвигательных реактивных ВС – совершил ведущий пилот-инспектор управления учебных заведений МГА М. Г. Виноградов [7. Д. 2556. Л. 11–15].

Десятилетие 1970–1980 гг. вошло в историю училища годами наивысшего расцвета, укрепления авторитета лётного учебного заведения как одного из лучших в УУЗ МГА. В системе МГА руководителями лётных и производственных структур работали десятки выпускников училища: начальник лётной службы ГА Ж. К. Шишкин, лётчик-испытатель ГосНИИ М. С. Кузнецов, начальники УГА, заместители начальников УГА, командиры крупных авиапредприятий, начальники и заместители ШВЛП и ВАУ.

Особо следует уделить внимание деятельности выпускников, лётная деятельность которых была наиболее значимой для Сибири.

Борис Дмитриевич Грубий – после окончания родного училища с 1954 по 1974 гг. находился на лётной и руководящей работе в Уральском и Узбекском управлениях гражданской авиации. В течении шести лет находясь на посту заместителя министра гражданской авиации, возглавлял комиссии по эксплуатационным испытаниям сверхзвукового самолёта Ту-144 и самолёта Ил-86 по подготовке и регулярному выполнению полётов в Антарктиду. Лично в составе экипажей возглавил и выполнил технический рейс на самолёте Ил-18Д в Антарктиду и обратно. В 1987 г. осуществлял проводку атомного ледокола «Сибирь» к месту аварийного снятия и эвакуацию 27-й арктической экспедиции [3, с. 108].

Жорж Константинович Шишкин родился в 1937 г. на Дальнем Востоке. В 1955 г. окончил Бугурусланское лётное училище, в 1976 г. – Ленинградскую Академию ГА. Работал на Чукотке и Крайнем Севере, освоил полёты на самолётах всех отечественных типов. В период руководства Управлением лётной службы МГА участвовал в освоении Антарктиды, в полётах на станцию «Молодёжная». В качестве лётчика-испытателя провёл комплекс испытаний по расширению применения самолёта Ил-76 в условиях Северного полюса [3, с. 475].



Геннадий Павлович Ласкин – начальник Тюменского УГА в 1977–1989 годы – окончил с отличием БЛУ ГА в 1962 году, в Западной Сибири прошёл все ступени лётного и командного роста, начиная с должности второго пилота Ан-2. Под его руководством были реконструированы все действующие и построены восемь аэропортовых комплексов для приёма самолётов Ту-134, Ту-154, Ил-76, создавались новые авиапредприятия [3, с. 233].

Борис Семёнович Осипов – начальник Красноярского управления ГА, окончил Бугурусланское лётное училище в 1972 году, Академию ГА в 1987 году, внёс заметный вклад в развитие авиатранспорта и повышение профессиональной подготовки авиационных кадров в Красноярском крае, Республиках Хакассия и Тыва, лично курировал деятельность Красноярского авиационного технического училища и учебно–тренировочного центра, способствовал сотням молодых пилотов в освоении современных летательных аппаратов и новых видов авиационных работ [3. С. 307].

Юрий Петрович Дарымов окончил школу в заполярном городе Дудинка Красноярского края в 1953 г., Бугурусланское лётное училище ГВФ в 1955 г., Высшее авиационное училище ГА в 1966 г. и аспирантуру Академии ГА в 1973 г. Трудовую деятельность он начал в Красноярском управлении ГВФ, где летал пилотом, командиром воздушного судна, работал авиадиспетчером, начальником службы движения аэропорта Красноярск. С 1968 по 1977 гг. преподавал и руководил учебным процессом в Академии ГА, являясь начальником кафедры, деканом командного факультета, проректором по учебной работе. С 1977 по 1987 гг. возглавлял Управление учебных заведений МГА СССР. Внёс значительный личный вклад в совершенствование подготовки кадров для гражданской авиации. Инициатор и организатор поиска и воссоздания первых отечественных самолётов, создания Музея авиационной техники ГА [3, с. 348].

Во второй половине восьмидесятых годов наметилось снижение потребности в лётных специалистах гражданской авиации, а созданные новые лётные учебные заведения – Актюбинское и Кировоградское высшие лётные училища – начинали выпуск пилотов для гражданской авиации. Это приводило к уменьшению набора курсантов в Бугурусланское лётное училище. Структура этого учебного заведения была уменьшена до трёх лётных отрядов. Практически выпуск курсантов на Як-40 снизился до нескольких десятков человек. Для прохождения лётной практики из Актюбинского ВЛУ направлялись группы курсантов в Бугуруслан, так как оно не укладывалось в планы-графики учебно-лётного процесса.

В конце восьмидесятых годов с эксплуатации в лётных училищах ГА были сняты самолёты Як-18Т. Основная нагрузка в учебно-лётной работе легла на самолёт Ан-2. Он становится самолётом первоначального обучения и выпускным.

Девяностые годы, особенно со времени развала Советского Союза, в истории всех лётных училищ явились самыми сложными. Разрушение налаженных экономических и финансовых связей с центром, отказ от централизованного материального обеспечения, дикие рыночные отношения, дискредитация и безумная реорганизация руководящего органа важнейшей отрасли хозяйства страны – Министерства гражданской авиации – все это вместе с распадом Аэрофлота поставило лётные учебные заведения гражданской авиации на грань выживания. Неоднократные «оптимизации» по инициативе Москвы сократили численность работающего в училищах лётного и инженерно-технического состава на 75 процентов,

наборы курсантов по сравнению с 1989 г. уменьшились в шесть раз и составляли по 50 человек.

Одна из лучших кузниц кадров лётного состава ГА к 1998 г. влачила жалкое существование. Образовались огромные долги по налёту перед начинающими пилотами. Задачу по оказанию помощи Бугурусланскому ЛУ поставили перед собой выпускники разных лет, объединённые Попечительским советом.

Первым его президентом был избран Б. Д. Грубий, который всю жизнь заботился о курсантах и профессиональном росте лётного состава. Под его руководством было осуществлено становление Совета, оказано содействие решению многих проблем, реализована идея написания книги об училище и его выпускниках. Очерк о судьбе Бориса Дмитриевича, скончавшегося в 2004 г. в результате радиационного облучения, полученного им в полётах при ликвидации Чернобыльской АЭС, и его предисловие открывает книгу «Колыбель быстрокрылых орлов» [6, с. 6].

Карл Карлович Руппель в попечительском совете Рузовбыл одним из молодых выпускников. Он прибыл на учебу в БЛУ ГА в 1972 году из села Юргинское Тюменской области. После окончания летал на самолётах Ан-2, Ан-24, Ту-154 в Тобольском и Тюменском авиаотрядах. В 1990 г., являясь командиром самолёта Ту-154, был избран депутатом и заместителем председателя Комитета по транспорту, связи, информатике и космосу Верховного Совета РСФСР. С 1993 занимал должности заместителя первых руковод

Александр Давыдович Гроссман – также выпускник БЛУ ГА и Иркутского политехнического института, его стаж работы в Иркутском авиапредприятии составил 37 лет, из которых 20 – на реактивных самолётах;

Анатолий Иванович Скосырский – за 43–летний период лётной деятельности, начиная с 1957 г., освоил самолёты Як-12, Ан-12, Ил-14, Ан-10, Ан-12, Ту-154 и другие [1].

В настоящее время Бугурусланское лётное училище – филиал Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, совместно с Сасовским и Краснокутским лётными, а также Омским лётно-техническим училищами – филиалами Ульяновского высшего авиационного училища (Института) – продолжает готовить лётные кадры для воздушного транспорта России, включая авиакомпании Сибири и Дальнего Востока, преодолевая новые проблемы, активно интегрируется с зарубежным авиационным сообществом и его образовательным пространством.

Исходя из всего вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

Лётные училища гражданской авиации были созданы в Европейской части СССР с учётом климатических условий, наличия естественных и радиотехнических средств самолётовождения, трудоустройства выпускников на воздушных линиях и других факторов.

Комплектование и оснащение Бугурусланского ЛУ осуществлялось за счёт авиационных учебных эскадрилий ГВФ послевоенного времени, временной дислокации ШВЛП, ведущей своё основание от Батайской школы пилотов и техников, Актюбинской, а в последующем Криворожской авиационных школ пилотов.

Для размещения учебного заведения ГВФ на первоначальном этапе его становления были использованы национализированные земельные участки, здания и сооружения Русской православной церкви, то есть территории монастыря и духовной семинарии,

Бугурусланское ЛУ стало базовым центром при создании Краснокутского ЛУ, Ульяновской и Кировоградской ШВЛП.

Учебное заведение длительное время занимало ведущее место среди родственных учебных заведений МГА по подготовке командно-лётного состава для гражданской авиации СССР, распределению молодых пилотов в Сибирские и Восточные регионы страны.

Выпускники, ставшие руководителями авиационных предприятий и структурных учреждений Аэрофлота, способствовали укреплению авторитета БЛУ ГА, обеспечивали продвижение его выпускников по лётной службе, включая аэропорты отдалённых регионов, способствовали их духовным и профессиональным связям с родным училищем.

Литература

1. Воздушная гавань Восточной Сибири. – Иркутск: Оттиск, 2005. – 512 с.
2. Гражданская авиация России. 80 лет. – М.: Воздушный транспорт, 2003. – 1048 с.
3. Двадцатый век. Гражданская авиация в лицах. – М.: Воздушный транспорт, 2000. – 560 с.
4. ! ! ! /! /;! ! -!1996. 695! /
5. Колыбель быстрокрылых орлов / Лит. ред. В. Н. Хайрюзов. – М.: Наш современник, 2002. – 224 с.
6. Нам курсантские снятся погоны / Лит. ред. Н. В. Хайрюзов. – М.: Наш современник, 2006. – 272 с.
7. Российский государственный архив Экономики (РГАЭ). Ф. 55 (МГА) Оп. 1.
8. ! ! ! ! ! /! -!3121/! 23! /
9. ! /! /! ! ;! ! ! /! -! -! /! /;! ! -!3114/! 383! /
10. ! ! ! ! ! /! !81- ! ! ! /2: 46 2005. ;! ! ! -!3116/! 253! /

: :б ь ф

! ! ! ! !

! ! ! ! !

! -! ! ! !

Воспитанники ГВФ были первыми на пути противостояния терроризму

Российские авиаторы более 30 лет назад продемонстрировали всему миру способность противопоставить человеконенавистническому международному терроризму высоконравственный профессионализм. Одна из трагедий произошла в небе над Грузией.

…Тот роковой день, который надолго запомнился всему советскому народу, выдался нелётным из-за плохой погоды. Но из Тбилиси все-таки отправили пассажирский самолёт в Батуми. На борту было 7 членов экипажа: командир ВС, второй пилот, бортинженер, проверяющий – пилот-инспектор из Грузинского управления ГА и 3 бортпроводницы. В салоне находилось более 60 пассажиров, включая 3 детей. Так случилось, что по погодным условиям в аэропорту Батуми отказали экипажу в посадке, и тогда было принято решение возвращаться на запасной аэродром, т.е. обратно в Тбилиси.

Во время разворота самолёта на обратный курс Владимир Гасоян, штурман экипажа, услышал в кабине пилотов необычные хлопки и приглушённые крики боли. Всё это насторожило штурмана и он, осторожно отодвинув шторку в своей части кабины, увидел лежащего на полу дверного проёма, соединяющего пилотскую кабину с салоном, тяжёло раненного проверяющего, и двоих заросших щетиной верзил, срывающих наушники с пилотов и приказывающих лететь в Турцию. На требование бортмеханика выйти из кабины один из них выстрелил ему в грудь. Другой террорист, подтверждая серьёзность заявлений, приставил ствол пистолета к затылку командира.

Счёт времени пошёл на секунды, и терять их было нельзя. В. Б. Гасоян, выхватив табельное оружие, начал стрелять по бандитам. Одного из них убил сразу, а второй, раненый, вырвался в салон, где находились его сообщники. Их попытка захватить кабину пилотов провалилась, так как к штурману уже присоединился командир экипажа, они в два ствола сдерживали нападавших. Но никак не удавалось закрыть дверь – мешали тела убитого бандита и раненого проверяющего. Оттащила их в сторону худенькая стюардесса Валя Крутикова, направленная бандитами в кабину для сообщения новых требований. Владимир Бадоевич заблокировал дверь, не дав бандитам завладеть кабиной. Это был единственный выход, ведь патроны у пилотов уже закончились.

А террористы тем временем на глазах у пассажиров безжалостно расстреляли Валю Крутикову, совсем ещё молодую девушку, посмевшую не выполнить их задание. Командир доложил о случившемся в Тбилисский аэропорт, где сразу же была организована встреча самолёта пограничниками... Приземлившийся самолёт был встречен выстрелами, в результате чего уцелевший в схватке второй пилот был ранен в ногу. Не обошла шальная пуля и штурмана. Лишь спустя несколько часов прилетевшая из Москвы группа отряда «Альфа», после попытки мирных переговоров с одновременным сливом топлива и отключением электричества, сумела обезвредить захватчиков пассажирского самолёта.

Во время допроса экипажа о случившемся в авиационном диспетчерском пункте раздался телефонный звонок. В. Б. Гасояна попросили доложить Б. П. Бугаеву, министру гражданской авиации, о случившемся на борту инциденте. После ответов на дополнительные вопросы и участия в необходимых по данным происшествиям мероприятиях экипаж был направлен на лечение в медицинское учреждение. Находясь в госпитале, командир экипажа и штурман узнали о высоких наградах – присвоении каждому звания Героя Советского Союза [7].

Сделаем попытку представить читателю биографические сведения одного из главных участников противостояния террористам. Гасоян Владимир Бадоевич родился

05.10.1951 г. в Тбилиси. Их род происходил из изидов – одной из ветвей курдов, которые во всех военных конфликтах на Востоке были на стороне России. В 1965 г. Владимир вступил в ВЛКСМ, в 1968 г. окончил среднюю школу. Трудился рядовым рабочим вместе с мамой в конторе «Спецхозяйства», где заместителем директора был его отец Бадо Султанович. Жили недалеко от работы в Кировском районе [4].

С детства мечтал о самолётах и высоте, но никогда не думал, что придётся рисковать жизнью, чтобы спасти десятки других. Первая попытка поступить в лётное училище не увенчалась успехом – не прошёл по конкурсу. Когда пришёл в приёмную комиссию за документами, по результатам набранных баллов ему предложили учиться в Рыльском авиационном училище специальных служб (РАУСС ГА). В комиссии был представитель учебного заведения, который рассказал о специальностях, о красивом древнерусском городе со средневековой архитектурой, опытных преподавателях и условиях жизни курсантов.

Владимир, не раздумывая, согласился и в числе 23 представителей Грузинского УГА сдал вступительные экзамены. В конце августа в г. Рыльск из всех управлений гражданской авиации прибывали абитуриенты. Согласно приказу Анатолия Андреевича Зигуна, начальника РАУСС ГА, от 30.08.1969 г. № 119 В. Б. Гасоян был зачислен и поставлен на все виды довольствия с 26.08.1969 г. [2, л. 198–199].

Обучаясь в 92-й группе по специальности «Радионавигационное оборудование аэропортов», приобрёл много друзей [2, Л. 221]. В училище его научили работать паяльником, замерять силу тока, участвовать в спортивных состязаниях, вместе с ансамблем в составе художественной самодеятельности он объездил все районы Курской области, особенно запомнились поездки на мемориал «Курская дуга», выступления и общение с ветеранами ВОВ. После сдачи первого этапа государственных экзаменов и производственной практики в аэропорту Тбилиси Владимир сдал второй этап государственных экзаменов и в июне 1972 г. окончил РАУСС ГА с присвоением квалификации радиотехника 3 класса (4 разряда) по специальности «Техническая эксплуатация наземных радиосредств самолётовождения и посадки» [3].

После завершения учёбы в г. Рыльске он был направлен в Тбилисский аэропорт, где трудился три года по избранной специальности, повышал квалификацию до 1 разряда и исполнял обязанности инженера КДП. Но мечтать о небе не переставал, продолжая летать в местном аэроклубе на самолёте Як-12 и, как только появилась возможность, поступил в 1975 г. в Ленинградскую Ордена Ленина Академию гражданской авиации (ОЛАГА). В приказе начальника академии № 118 от 20.08.1975 г. сообщалось, что по решениям центральной и зональных приёмных комиссий на 1 курс штурманского факультета по специальности «Воздушная навигация» было зачислено 108 человек, в том числе под № 102 В. Б. Гасоян [5].

Штурманский факультет осуществлял подготовку по двум специализациям: воздушная навигация с присвоением квалификации «инженер-штурман» и выдачей свидетельства штурмана гражданской авиации 4 класса; управление воздушным движением с присвоением квалификации «инженер по управлению движением» с выдачей свидетельства диспетчера гражданской авиации 3 класса. На факультете обучались лица, не имеющие профессиональной подготовки, годные по состоянию здоровья к работе в качестве штурмана и диспетчера и с ограничением по возрасту [1, с. 166].

По его личным воспоминаниям, учиться здесь было легко, так как в Рыльске он получил все необходимые навыки жизни в коллективе и воинское звание младший лейтенант, а опыт работы помогал осваивать новую профессию. В соответствии с приказом по академии № 113 от 26.06.1979 г. В. Б. Гасояну были присвоены квалификации «инженер–пилот» и «штурман 3 класса ГА», выданы диплом, свидетельство установленного образца и нагрудный знак [6, Л. 363].

Студентам, обучавшимся в Академии в этот период, повезло в том, что начальник ОЛАГА – Иван Федотович Васин, выпускник Краснокутского лётного училища

и командного факультета Ленинградского высшего авиационного училища, – имел опыт полётов на самолёте Ту-104 – первенце реактивной техники в гражданской авиации СССР. Затем, работая на различных командно-лётных должностях в Дальневосточном, Красноярском, Полярном управлениях, лётной службе МГА, занимался проблемами обеспечения безопасности полётов.

Следствием усложнения процесса управления воздушным судном, с одной стороны, и повышения надёжности авиационной техники – с другой, стало увеличение числа лётных происшествий, обусловленных неадекватностью действий членов экипажа либо их ошибками. Множество причин лётных происшествий подобного характера стали обозначаться термином «человеческий фактор». Изучение «человеческого фактора» и методов предотвращения лётных происшествий, обусловленных ошибками и неадекватными действиями пилотов, стало одной из важных задач курса «Безопасность полётов». По инициативе И. Ф. Васина впервые в стране в Академии была создана кафедра безопасности полётов. Вслед за этим распоряжением министра ГА такие кафедры были организованы во всех высших учебных заведениях отрасли [1, с. 218–219].

По распределению В. Б. Гасоян был направлен в аэропорт Ашхабад Туркменского УГА и начал летать на пассажирском самолёте Ил-18, а через год вернулся в Тбилиси и после переучивания в Ульяновской школе высшей лётной подготовки (ШВЛП) начал полёты на самолёте Ту-134. Он никогда не думал, что качества, которые привили ему в древнерусском городе Рыльске и героическом Ленинграде, пригодятся в опасной ситуации [7].

Через год, после произошедшего в небе над Грузией инцидента, Владимир Бадоевич Гасоян побывал в училище и академии, где высказал мысль о том, что именно в стенах учебных заведений гражданской авиации ему привили такие качества, как любовь к Родине, смелость и отвагу, научили не теряться в самые трудные минуты жизни, принимать верные решения в экстремальной обстановке. Получив высшую награду в 1983 году, В. Б. Гасоян ровно через десять лет стал Героем Грузии за участие в миротворческой операции в Абхазии (1993 год).

29.08.2000 г., в день празднования 40-летия Рыльского авиационного технического училища (РАТК ГА), В. Б. Гасоян присутствовал на торжественных мероприятиях и выступал при открытии памятной доски в его честь, установленной на здании учебного корпуса. Открыл митинг директор колледжа словами: «У курсантов должно защемить сердце, потому что в присутствии Героя Советского Союза – нашего выпускника будет открыта памятная доска. Об этом просили в первую очередь рыляне».

Биографическое представление сделал А. Г. Цыбин – заместитель по воспитательной работе. Далее было предоставлено слово В. Б. Гасояну, который к этому времени ушёл с лётной работы и работал с учётом полученной в РАУССе специальности начальником смены службы оперативного управления производством аэропорта Шереметьево – международных воздушных линий Аэрофлота. Владимир Бадоевич всех поздравил, дал высокую оценку современному состоянию учебного заведения и профессионализму преподавателей. Далее он сказал, что всегда с теплотой вспоминал годы учёбы и становления характера, активной жизненной позиции. Пожелал курсантам – юношам и девушкам – как губка впитывать всё, что говорят учителя, и использовать учебную базу. Пожелал молодёжи искать интересный жизненный путь и свою дорогу в Авиации, как в своё время это сделал он. Далее директором авиаколледжа было предоставлено право В. В. Ткачеву – курсанту 312 группы, отличнику учёбы, открыть мраморную памятную доску следующего содержания: «В нашем учебном заведении с 1969 по 1972 гг. проходил обучение Герой Советского Союза, штурман Гасоян Владимир Бадоевич» [8].

В юбилейном издании Санкт-Петербургского университета ГА имеются сведения о Владимире Бадоевиче Гасояне: «Герой Советского Союза (1983), Герой Грузии (1993). Старший диспетчер по управлению производством ОАО «Аэрофлот – Российские международные авиалинии. Ранее был штурманом самолётов Ил-18, Ан-24, Ту-134, Ту-154

Туркменского и Грузинского УГА. Имеет безаварийный налёт около 4 тыс. часов. Проявил мужество и героизм при пред

: : Ц мы фщ
!
! ! ! -
! ! ! ! ! !
- !
! ! ! !



Авиационный некрополь Нового Донского монастыря в Москве

В Москве и Московской области есть несколько кладбищ, на которых сложились авиационные некрополи. К ним относится Быковское кладбище, расположенное на территории нынешнего города Жуковский (вблизи платформы Ильинское Рязанского направления), где похоронены лётчики-испытатели, несшие службу в ЛИИ имени М. М. Громова. Недалеко от аэропорта Шереметьево находится Перепеченское кладбище, где находятся могилы многих лётчиков и инженеров ЦУМВС (ныне ОАО «Аэрофлот»). Вблизи аэропорта Внуково, рядом с Боровским шоссе, находится Пыхтинское кладбище. На нём в последние годы хоронили авиаторов-внуковцев. Там же были похоронены члены экипажа самолёта Ту-154М (RA-85621), который разбился при заходе на посадку в аэропорту Лонгиер, что на острове Шпицберген.

Один из первых некрополей гражданской авиации сложился на Новом Донском кладбище. Ещё в 1917 году на его территории открыли первый московский крематорий. Церемониальный зал был устроен в здании храма Преподобного Серафима Саровского, на котором отсутствовали купола. В настоящее время храм восстановлен и в нём проводятся службы.

Могилы авиаторов на Новом Донском кладбище начали появляться в начале 50-х годов XX века. Именно там были похоронены экипажи, ставшие жертвами первых катастроф газотурбинных воздушных судов.

Новое Донское кладбище стало, в частности, местом упокоения экипажей самолёта Ту-114 (СССР-76491), потерпевшего катастрофу 17 февраля 1966 года в аэропорту Шереметьево. Самолёт, который должен был выполнить технический рейс по маршруту Москва – Браззавиль (республика Конго), разбился и сгорел при взлёте с заснеженной ВПП.

После запрета властями Судана пролёта самолётов «Аэрофлота» над территорией их страны с 14 апреля 1965 г., было принято решение продлить рейс СУ-065 (Москва – Конакри – Аккра) до Браззавиля. Первый полёт по данному маршруту был назначен на 17 февраля 1966 г. с вылетом по расписанию пассажирского рейса СУ-065 (в 00:50). На первом этапе выполнения задания (Москва – Аккра) планировалось совмещение технического рейса с рейсом СУ-065. В связи с длительностью полёта на борту находилось два экипажа 210-го лётного отряда. Кроме того, для обслуживания самолёта в иностранных аэропортах были взяты два инженера. Руководителем и ответственным за организацию, обеспечение и выполнение технического рейса был назначен начальник ТУ МВЛ ГА В. Ф. Башкиров. Предварительная подготовка экипажа и комиссии технического рейса к полёту в части изучения маршрута и подготовки самолёта была проведена в соответствии с установленными правилами. В день вылета погода над московским регионом определялась влиянием тёплого сектора циклона, наблюдался слабый снегопад, туман с горизонтальной видимостью 500–700 м и относительной влажностью 100%.

ВПП аэропорта Шереметьево была покрыта снегом и для её расчистки была направлена снегоуборочная техника.

Установленный минимум видимости на ВПП для взлёта самолётов Ту-114 был равен 1000 м. Приводим сведения об этой катастрофе, содержащиеся в официальных документах по материалам расследования.

В 23:35 16 февраля экипаж командира корабля Филонова получил первую консультацию о погоде: видимость – 700 м, туман, слабый снег. На метеостанцию прибыл и руководитель полётов Платонов, который выезжал на ВПП, чтобы лично проконтролировать ее состояние и видимость. Он предупредил экипаж, что ВПП по обочинам не расчищена, высота снега 50–70 см, а также о том, что горизонтальная видимость на полосе, по его наблюдению, в пределах 1200–1300 м, т.е. лучше, чем по данным метеостанции и выше установленного для взлёта самолётов Ту-114 минимума. Данное заявление руководителя полётов дежурный синоптик метеостанции не подтвердил. Однако Платонов сказал, что руководитель технического рейса Башкиров принял решение выруливать на исполнительный старт с докладом о видимости от экипажа по огням ВПП и окончательным принятием решения на вылет. Хотя фактическая погода была явно несоответствующей для выруливания и безопасного взлёта самолёта Ту-114, руководитель технического рейса, начальник ТУ МВЛ Г. А. Башкиров, руководитель полётов Платонов и экипаж пренебрегли фактическими данными метеостанции, которые согласно § 186 ОМУ-65 являются единственно официальными для определения решения на выруливание и вылет самолёта. Этим неправильным решением было оказано определённое давление на подчинённых со стороны начальника ТУ МВЛ Башкирова, который как руководитель управления и технического рейса в этом случае обязан был принять решение об отмене рейса. Кроме того, рейс не мог выполняться в это время и потому, что значительная часть пассажиров (24 пассажира) ещё не прибыла в аэропорт, что, в свою очередь, также определяло необходимость перенести данный рейс.

Состояние ВПП также не в полной мере обеспечивало нормальную видимость огней на ВПП. Огни находились в снежных воронках, боковые полосы безопасности не были обработаны в соответствии с установленными нормами. В 23:45 экипаж получил вторую консультацию, и командир корабля Филонов принял решение на вылет. Подтвердил его своей подписью на метеобланках АВ-5а и АВ-11, хотя погода к этому времени ухудшилась, видимость на ВПП стала 500 м, в то время как минимум погоды № 1 для взлёта самолёта Ту -114 по горизонтальной видимости установлен 1000 м. Командир корабля Филонов и проверяющий, начальник лётного отдела транспортной авиации управления лётной службы МГА Ю. К. Валериус после доклада Башкирову провели предполётный осмотр самолёта, заняли рабочие места в кабине пилотов (Филонов на левом, а Валериус на правом пилотских сиденьях), запустили двигатели, и в 01:15 получили разрешение службы движения аэропорта на руление на предварительный старт, а в 01:27 – на исполнительный старт. В 01:37 на исполнительном старте командир корабля Филонов запросил по УКВ радиостанции разрешение на взлёт. Диспетчер СКП Иванов потребовал от экипажа сообщения о фактической видимости на полосе. По требованию диспетчера Филонов начал вслух отсчитывать видимые огни ВПП, досчитав до 11.

Диспетчер, ошибочно полагая (по его показаниям), что расстояние между огнями 100 м, дал экипажу разрешение на взлёт. В действительности расстояние между огнями было 50 м и, таким образом, видимость на ВПП составляла 550 м и была ниже минимума, разрешённого для взлёта. В 01:38 экипаж в тумане, при ограниченной видимости, начал взлёт с магнитным курсом = 68°. Обочины на ВПП не были обработаны согласно действующим требованиям - из-за больших снежных заносов и недостатка времени, предоставленного для снегоуборочных работ. Самолёт с включёнными фарами начал разбег с уклонением 1° вправо от оси ВПП. Через 30 секунд, на расстоянии 1050 м от начала ВПП, он приблизился к правому краю (тележка шасси – в 7 м от края).

Из-за недостаточной видимости огней ВПП (были видны только их вертикальные лучи) экипаж не смог своевременно исправить уклонение.

Заметив правый край, экипаж, вместо прекращения взлёта из-за невозможности выдерживания направления разбега при ещё большем ухудшении видимости и при нарастании скорости движения, принял меры к отвороту самолёта влево.

Дальнейший разбег проходил под углом примерно 4° к оси ВПП влево. На расстоянии 1400 м от исполнительного старта на скорости 255-260 км/ч была поднята передняя стойка шасси. При приближении к левому краю ВПП на расстоянии 1850 м от начала ВПП на скорости около 275 км/ч сначала левой, а затем правой тележкой шасси самолёт врезался в снежный сугроб высотой 60 см, находящийся на ВПП в 10 м от левого края. Это вызвало тенденцию к левому развороту и гашению скорости разбега. Вместо прекращения взлёта, экипаж, взяв штурвал на себя, произвел отрыв. Левая тележка разбила огонь ВПП. Скорость отрыва была недостаточной. В течение 3–4 секунд самолёт еще продолжал движение в воздухе с периодическим касанием правой тележки о снежный бруствер с одновременным разворотом вправо.

Вследствие недостаточной для набора высоты скорости самолёт, продолжая разворачиваться вправо с увеличением правого крена и опусканием носа, коснулся правой плоскостью, а затем винтами двигателя № 4 поверхности ВПП. После разрушения отъёмной части крыла и винтов самолёт перевернулся и упал в снег правее ВПП. Задняя часть фюзеляжа осталась лежать перевернутой на 180° вне зоны возникшего пожара. Передняя часть фюзеляжа и центроплан были разрушены полностью. Погибли 13 членов экипажей и 8 пассажиров, в т.ч. 2 служебных. 12 пассажиров и 6 членов экипажей получили ранения, а 27 пассажиров – ушибы. Состав экипажей был следующий: экипаж № 1 – КВС Виктор Артурович Филонов, проверяющий – начальник лётного отдела транспортной авиации управления лётной службы МГА Юрий Константинович Валериус, второй пилот Николай Алексеевич Гуреев (выжил), бортинженер Станислав Юлианович Доброчинский, штурман Николай Дмитриевич Солянов, бортрадист Владимир Арсентьевич Голеницкий, бортпроводник Марта Михайловна Кедрина, бортпроводник Татьяна Сергеевна Виноградова (выжила), бортпроводник Алла Александровна Голубева (выжила); экипаж № 2 – КВС Александр Николаевич Житов, второй пилот Владимир Петрович Громадин (выжил), бортинженер Николай Семенович Анищенко, штурман Александр Григорьевич Андреев, бортрадист Борис Николаевич Макаров, бортпроводник Павлович Молоканов, бортпроводник Людмила Павловна Маркова (выжила), ст. инженер Владимир Васильевич Беляев, инженер В. К. Бабаскин (выжил).

Приводим также выводы комиссии, расследовавшей причины этой катастрофы.

«Непосредственной причиной катастрофы явилось невыдерживание направления разбега по причине нарушения минимума погоды – ограниченной видимости менее 1000 м из-за тумана, при наличии снежных сугробов на ВПП, которые затеняли огни ВПП, что определило первоначальное уклонение самолёта при разбеге вправо, а затем влево. Главными причинами катастрофы явились:

грубое нарушение документов, регламентирующих лётную работу в гражданской авиации, руководителем технического рейса, начальником ТУ МВЛ Башкировым, не предотвратившим вылет самолёта при погоде ниже установленного минимума;

нарушение установленного минимума для взлёта самолёта командиром корабля Филоновым и проверяющим Валериусом;

серьёзные недостатки в руководстве полётами со стороны службы движения а/п Шереметьево. Руководитель полётов Платонов и диспетчер СКП Иванов разрешили вылет самолёту при погоде ниже установленного минимума, проявив при этом пренебрежение к метеоданным метеостанции, которые являются по установленным регламентам основными для принятия решения на вылет.

Сопутствующей причиной катастрофы явилось нарушение требований по подготовке

и содержанию ВПП со стороны аэродромной службы аэропорта Шереметьево.

При ширине ВПП 80 м было расчищено 60–65 м, по краям были сугробы, огни ВПП находились в снежных лунках. Основными виновниками катастрофы являются:

– начальник ТУ МВЛ Башкиров, который, будучи руководителем и ответственным за организацию и выполнение технического рейса, допустил безответственность – от начала подготовки рейса и до вылета грубо нарушал требования документов, регламентирующих лётную работу в гражданской авиации. Башкиров самовольно включил в состав лётного экипажа в качестве проверяющего начальника лётного отдела транспортной авиации УЛС МГА Валериуса, который не имел на это задания от Министерства и был назначен только членом комиссии по выполнению технического рейса. Башкиров лично не изучил метеообстановку перед вылетом, пренебрёг данными метеостанции о фактической погоде и, зная о наличии чрезвычайно сложной метеообстановки на аэродроме, допустил вылет самолёта при погоде ниже установленного минимума, проявив при этом необоснованную поспешность с вылетом в рейс самолёта при явно несоответствующих метеоусловиях, не дождавшись прибытия 24 пассажиров-иностранцев, которые должны были следовать этим рейсом, чем нарушил данные ему указания на выполнение рейса в Аккру и Браззавиль (указание МГА от 14.02.66 г.);

– командир корабля Филонов В. А. и проверяющий Валериус Ю. К., которые приняли решение на вылет и пытались взлететь при погоде ниже установленного минимума;

– руководитель полётов а/п Шереметьево Платонов С. М. и диспетчер СКП Иванов И. Ф., разрешившие вылет самолёта Ту-114 при погоде ниже установленного минимума для взлёта;

– косвенным виновником катастрофы является начальник аэропорта Шереметьево Козин Б. Н., не обеспечивший подготовку ВПП к вылету в соответствии с требованиями действующих в гражданской авиации документов.

Со стороны ряда управлений МГА (УЛС, УДС, УНС) не было проявлено должного внимания к организации полёта самолёта Ту-114 в Браззавиль и не полностью обеспечен необходимый контроль за подготовкой его вылета в соответствии с указаниями Министра гражданской авиации».

Следует обратить внимание на то, что комиссией по расследованию было признано сопутствующей причиной, а именно: неудовлетворительное выполнение чистки ВПП. К слову, эта проблема в отечественной авиатранспортной отрасли сохранилась и до нового века. В 2011 году на конференции «Наземное обслуживание в аэропортах», организованной и проведённой информационным агентством ATO Events, прозвучал доклад, подготовленный специалистом по безопасности полётов группы компаний «Волга-Днепр». В докладе говорилось, в частности, о ненадлежащей организации чистки ВПП аэропорта Домодедово, откуда, в частности, осуществляются вылеты воздушных судов этой группы компаний. Проблема состояла в том, что на боковых полосах безопасности оставались снежные брустверы. Для узкофюзеляжных самолётов, таких как Боинг-737, А-320, Ту-154, Як-42, а также Боинг-767 и ряда других типов, это опасности не представляло. Но для четырёх двигательных воздушных судов, у которых первый и четвёртый двигатели находятся не над поверхностью ВПП, эти брустверы могут составлять опасность попадания в ту же ситуацию, в которую попал в 1966 году Ту-114 (который был базовым самолётом также и для аэропорта Домодедово).

Уже в январе 2012 года аэропорт Домодедово закупил снегоуборочную технику, которая позволяет чистить ВПП, не оставляя брустверов. Но во многих региональных аэропортах состояние как ВПП, так и РД и перронов продолжает создавать проблему. Она стала предметом обсуждения на специальной конференции, проведённой в рамках форума NAIS-2015. В истории самолёта Ту-114 эта катастрофа является единственной, и это воздушное судно признано самым безопасным в отечественной гражданской авиации.

На Новом Донском кладбище также похоронены члены первых экипажей самолётов Ту-104 200-го лётного отряда (первоначально он носил название АОРС – авиаотряд

реактивных самолётов).

На начальном этапе эксплуатации этого исторического воздушного судна выявилась проблема, связанная с явлением, получившем в авиации название «подхват». Что это такое?

В Толковом словаре даётся следующее определение: Аэродинамический подхват – самопроизвольный (не связанный с действиями _____) рост _____ и ___!_____ _____!_____. Эффект подхвата связан с динамической разбалансировкой ЛА по отношению к среде, в которой он перемещается (воздух). Для сохранения неизменной ориентации в пространстве необходимо, чтобы _____ четырёх основных сил, действующих на ЛА в полёте (___!_____, _____!____, тяга двигателей и лобовое сопротивление), сходились в одной точке – центре тяжести ЛА. Если геометрическая сумма этих векторов смещается от центра тяжести, ЛА начинает менять ориентацию в пространстве. Соответственно, изменение любой из этих четырёх сил может стать причиной подхвата.

Лётчики военной авиации с проблемой столкнулись раньше. О ней говорится, в частности, в книге воспоминаний Героя Советского Союза, Заслуженного лётчика–испытателя СССР Степана Микояна «Мы – дети войны». Степан Анастасович вспоминает, что с этой проблемой столкнулся его учитель, начальник испытателей самолётов-истребителей Василий Иванов, он пережил явление подхвата при испытаниях самолёта МиГ-19. В книге эти события описаны следующим образом: «По заданию он в горизонтальном полёте на высоте 10000 м взял на себя ручку, чтобы создать перегрузку 2,7. Нос самолёта стал подниматься, однако Иванов сразу ощутил, что это происходит слишком энергично. Он отдал ручку от себя, но перегрузка продолжала увеличиваться. В. Г. Иванов отдал ручку до упора, однако самолёт ещё больше поднял нос и, превысив критический угол атаки, свалился в штопор. Лётчик дважды давал рули на вывод – руль поворота против вращения и ручку полностью от себя, но вращение не прекращалось. В. Г. передал по радио, что будет катапультироваться, но не прекращал попыток спасти машину. Высота была уже меньше 5000 м, плотность воздуха возросла, и самолёт наконец вышел из штопора. Причиной выхода на критический угол атаки и срыва в штопор явилась неустойчивость по перегрузке, или, что то же самое, по углу атаки (а лётчики называют это «подхватом»). Испытания прекратили. В этом, как я считаю, историческом полёте проявилась важная особенность стреловидного крыла. Попытаюсь объяснить это явление популярно.

Стреловидные крылья применяются ради полёта на околозвуковой и сверхзвуковой скоростях, а на малых скоростях они ведут себя хуже, чем прямые. При полёте на малой скорости для создания достаточной подъёмной силы необходим больший угол атаки крыла, при этом нос машины более поднят по отношению к направлению полёта, чем на самолёте с прямым крылом. Поток воздуха, проходя по верхней поверхности стреловидного крыла, отклоняется от фюзеляжа в сторону консолей. Вблизи законцовок он обтекает уже не выпуклый профиль крыла, а идет почти вдоль него, и подъёмная сила на этих участках уменьшается. Точка приложения результирующей подъёмной силы крыла смещается вперед, оказываясь впереди центра тяжести – возникает кабрирующий момент [30], стремящийся поднять нос самолёта на ещё больший угол атаки. Другая причина неустойчивости – потеря эффективности стабилизатора из-за попадания в поток, сходящий с крыла (называемый «скос потока»).

Устойчивый самолёт при создании перегрузки «сопротивляется» – возникает момент на уменьшение угла атаки. А при «подхвате» неустойчивого самолёта кабрирование может быть настолько большим, что действия руля в обратную сторону не хватает. Это и произошло у Иванова. При заводских испытаниях на такие режимы не выходили и неустойчивость не выявили. Не выявили ее и при продувках модели в аэродинамической трубе или решили, что в полёте таких углов атаки не будет.

Старший лётчик-испытатель ОКБ Г. А. Седов перегнал самолёт на заводскую лётно-испытательную станцию и там выполнил такой же полёт – всё повторилось так же, как у Иванова.



В течение четырёх месяцев специалисты ОКБ с участием ЦАГИ проводили доработки самолёта, изменяя положение и высоту гребней на крыле, предназначенных для предотвращения перетекания потока воздуха вдоль консолей. После каждого изменения Седов выполнял контрольный полёт, и каждый раз самолёт срывался в штопор.

Наконец внесли ещё одно изменение – горизонтальный стабилизатор, располагавшийся раньше на верхней части киля, переставили вниз, на фюзеляж, чтобы он не попадал в зону скоса потока за крылом (оставили также и по одному высокому крыльевому гребню на консолях крыла). После этого «подхваты» и срывы в штопор прекратились. Порок самолёта СМ-2 был излечен». По словам Микояна, Ту-104 имеет такую же аэродинамическую компоновку, что и МиГ-19. Но в среде авиационных специалистов бытовало мнение, что Ту-104 не будет выходить на такие углы атаки, на какие выходит МиГ - 19.

Лётные происшествия с самолётами Ту-104, связанные с этим явлением, не были редкостью. 15 августа 1958 года произошла катастрофа, ставшая первой для этого типа воздушного судна. Самолёт Ту-104 (СССР-Л5442) совершал рейс по маршруту Хабаровск – Москва. По материалам расследования было составлено описание событий: «Экипаж 200 авиаотряда реактивных самолётов произвел взлёт в а/п Хабаровск в 14:45 московского

11000 м с последующим выходом на Архару без захода в облачность и снижением до 9000 м после ее пролёта. Экипаж набрал высоту 11000 м, но из облаков не вышел и запросил дальнейших указаний. РП после получения согласия от ВВС дал указание занять эшелон 12000 м. В 15:12 экипаж доложил: «11600, в облаках, звезды просматриваются». В 15:14 экипаж доложил занятие 12000 м выше облаков, и что впереди видит мощно-кучевые облака. КВС доложил, что попытается их обойти, а если не удастся – вернётся в Хабаровск. В 15:18 на запрос РДС экипаж ответил: «Минутку, минутку». На повторный запрос в 15:19 экипаж ответил так же. Оба этих ответа переданы возбуждённым голосом. Видимо, самолёт находился в особо сложных условиях. На этом связь прервалась и на повторные вызовы экипаж не отвечал. Позднее обломки самолёта были обнаружены в густом лесу в 215 км северо-западнее а/п Хабаровск (координаты – 49° 48' СШ, 132° 57’ ВД). Столкновение с землёй произошло под углом 60° с незначительным правым креном между 15:20 и 15:25.

После удара самолёт взорвался и полностью разрушился. Разброс обломков составил 450 м по направлению полёта. Разрушения в воздухе не было. Согласно докладам экипажей Ту-16, следовавших севернее трассы на удалении 150–200 км, на высотах 11000–12100 м имела место болтанка и сильные вертикальные потоки в верхних слоях облачности. С учётом полётного веса 66 тонн самолёт на номинальном режиме работы двигателей мог набрать высоту не более 11700 м. Высоту 12000 м, которая превышает практический потолок самолёта для данного полётного веса при номинальном режиме, самолёт мог набрать только за счёт использования повышенного режима работы двигателей. Фактическая погода в районе Биробиджан–Архара–Магдагачи была сложной и характеризовалась сильными восходящими потоками и мощно-кучево-дождевыми облаками на высоте свыше 12000 м, что прогнозом погоды не было предусмотрено.

Оказавшись на высоте выше практического потолка номинального режима при данном полётном весе, самолёт под воздействием относительно небольших вертикальных потоков мог быть переведён на критические углы атаки, потерять скорость и свалиться. При столкновении с землёй шасси были выпущены. Возможно, выпадение шасси имело место в момент перевода самолёта восходящими потоками на большие углы атаки и ускорило потерю скорости перед сваливанием. Двигатели при столкновении с землёй не работали. Вероятно, их остановка произошла в момент срыва самолёта. Это затруднило возможность вывода самолёта в нормальный режим полёта. Тяжёлое положение, в котором экипаж оказался после сваливания, усугубилось тем, что в ночных условиях экипаж не имел средств для пространственной ориентировки ввиду вполне вероятного зашкаливания авиагоризонтов».

Состав экипажа был следующим: Павел Федорович Барабанов – КВС, Александр Вениаминович Бдоян – второй пилот, Макар Макарович Лазорко – штурман, Виктор Георгиевич Дриго – штурман-стажёр, Глеб Александрович Масленников – бортмеханик, Василий Ефимович Мартынов – бортмеханик-стажёр, Александр Григорьевич Аникин – бортрадист, Владимир Иванович Ефимов – бортпроводник, Евгения Федоровна Карначева – бортпроводник, Тамара Фёдоровна Щепинова – бортпроводник.

Приведём также выводы комиссии по расследованию катастрофы.

«Основной причиной катастрофы является потеря управляемости самолётом в результате воздействия сильной болтанки при выходе на высоту 12000 м с полётным весом, превышающим практический потолок, что привело к потере скорости и срыву самолёта. Остановка двигателей и выпадение основных стоек шасси создало экипажу дополнительные трудности к восстановлению нормального режима полёта.

После сваливания, потеряв пространственную ориентировку при зашкаливании авиагоризонтов, экипаж в ночных условиях и в облачности не имел возможности восстановить нормальный режим полёта, и самолёт продолжил падение до столкновения с землей. Лётные происшествия с самолётами Ту-104 № 42359, Л5443 и самолётом а/к ЧСА в 1958 г. показали, что при полётах на крейсерских высотах в определённых условиях воздействия на самолёт возмущённой атмосферы как вблизи зон грозовой деятельности,

так и в ясном небе, на Ту-104 возникают явления, указывающие на возможную потерю продольной управляемости, т.к., несмотря на принимаемые экипажами меры для сохранения нормального режима полёта, самолёт переводится воздушными потоками на срывные режимы. При этом возможно выпадение шасси (Л5443), прекращение работы двигателей (с-т ЧСА), временный выход из строя авиагоризонтов (Л5443 и с-т ЧСА). Эти опасные явления до настоящего времени продолжают оставаться неизученными.

Сопутствующие причины:

1. Нарушение РП Арженковым, Матюшанским и КВС Барабановым РЛЭ Ту-104 и инструкции по руководству движением самолетов, выразившееся в отсутствии тщательного анализа метеообстановки перед вылетом и в необоснованном решении продолжать полёт после того, как в самом начале пути в зоне АДС экипаж встретил сложную метеообстановку;

2. Самолёт вылетел с задержкой на 3 часа 35 минут от расписания вместо дневного времени ночью из-за того, что экипаж оттягивал время выезда из профилактория, ссылаясь на якобы имеющуюся договорённость с РП Матюшанским о вылете в 14:00. При этом экипаж имел нормальный отдых в профилактории в Иркутске перед рейсом на Хабаровск и по продолжительности рабочего времени вообще не должен был направляться в профилакторий. В результате самолёт вылетел при значительно худших метеоусловиях;

3. Недостаточная штурманская подготовка к вылету, проведённая формально;

4. Неудовлетворительный прогноз погоды – отсутствие информации о высоте верхней кромки облаков;

5. Нечёткие указания о предельной высоте полёта Ту-104 без учёта полётного веса самолёта в приказе ГУ ГВФ №269-58;

6. Отсутствие рекомендаций по действиям лётчика при непроизвольном сваливании.

Катастрофа могла быть предотвращена, если бы подготовка экипажа к вылету и контроль за ней были бы проведены должным образом, а руководство полётом соответствовало требованиями действующих инструкций, руководств и приказов ГУ ГВФ.

Виновники: РП Арженков – не оценил серьёзность создавшегося положения, продолжая пассивно руководить полётом; РП Матюшанский – также не оценив серьёзность создавшегося положения, не принял решительных мер по возврату самолёта и ограничился принятием докладов от экипажа без активного вмешательства в их неправильные действия; КВС Барабанов – оттягивал время вылета, серьёзного анализа метеообстановки не провёл, после вылета необоснованно стремился в условиях сложной и опасной метеообстановки во что бы то ни стало пробиться через опасную зону».

Следует обратить внимание на то, что виновными в катастрофе были признаны лётный и диспетчерский состав. О недостатках конструкции воздушного судна не было сказано ни слова, хотя несколько лётных происшествий, связанных с подхватом, уже имели место.

Состав экипажа: Гарольд Дмитриевич Кузнецов – КВС-инструктор, Антон Филимонович Артемов – КВС-стажёр, Игорь Александрович Рогозин – второй пилот, Евгений Андреевич Мумриенко – штурман, Иван Владимирович Веселов – бортмеханик, Александр Сергеевич Федоров – бортрадист, Майя Филипповна Смоленская – бортпроводник-переводчик, Татьяна Борисовна Горюшина – бортпроводник, Альбина Ефимовна Маклакова – бортпроводник.

Факт недостатков конструкции был признан после катастрофы самолёта Ту-104, произошедшей 17 октября того же 1958 года вблизи остановочного пункта Апнерка (27 километров, не доезжая станции Канаш). Обстоятельства катастрофы описаны по материалам расследования следующим образом: «Экипаж 200-го авиаотряда выполнял рейс Пекин – Москва. Взлёт в Омске произведён в 19:20 московского времени. На борту находился 71 пассажир – граждане разных стран: КНР – 16 (торговая делегация, делегация на международное совещание по экономическим вопросам, два сотрудников посольства и два дипкурьеров), Судан – 3 (рабочая делегация), Камбоджа – 1 (посол в КНР), ЧССР – 8 (в т.ч. ребёнок), Румыния – 3, ПНР – 1, ГДР – 5, ВНР – 5, Марокко – 3, Великобритания – 2,



! -104 !_____;_____
! ! ! ! !

Франция – 5, Ирак – 1, Лаос – 1 (все – студенческая делегация), а также 17 граждан СССР (в т.ч. один ребёнок), часть из которых была посажена на борт во время посадок в Иркутске и Омске. Прогноз погоды на трассе Омск – Москва предусматривал: облачность 5–10 баллов, верхняя, средняя, видимость 4–10 км. На участке Казань–Внуково – облачность 7–10 баллов, слоисто-дождевая, 300–600 м, осадки, видимость 4–10 км, верхняя кромка 5–6 км. По а/п Внуково (с 21:00 до 24:00): облачность 4–7 баллов слоисто-дождевая 600–1000 м, без осадков, дымка, видимость 2–4 км, верхняя граница облаков – 2000–2500 м.

В 21:25 экипаж доложил пролёт Канаша на эшелоне 11000 м сверх облачности, верхняя граница которой не превышала 2000 м.

К этому времени экипажем было получено указание РДС Внуково возвращаться и следовать в Свердловск на высоте 10000 м в связи с закрытием а/п Внуково из-за погодных условий. Через 2 минуты, в 21:27, экипаж вновь связался с РДС Казани и доложил, что возвращается и занимает эшелон 10000 м. Вслед за этим с борта стали поступать тревожные сообщения: «Спасайте, бросило машину, бросило машину, погибаем…» После слов прощания связь с самолётом пропала, и на дальнейшие вызовы экипаж не отвечал. В 21:30 КВС Ил-14 № Л1504 Бонапарт передал, что видит на земле к западу от Канаша горящий самолёт. Осмотром установлено, что он ударился о землю с углом падения около 80° сперва передней кромкой левого крыла и носовой частью фюзеляжа. При столкновении с землёй самолёт взорвался и полностью разрушился. В результате взрыва возник пожар. Катастрофа произошла в берёзовой роще в нескольких десятках метров от железнодорожной линии недалеко от станции Апнерка в точке с координатами 55°28’ СШ, 47°03’ ВД. Часть обломков перелетела через железную дорогу».

Гарольд Кузнецов совершил подвиг – пока самолёт падал (что продолжалось не более трёх минут), он через бортрадиста Александра Фёдорова передал на землю сведения о том, что происходило с воздушным судном.

Наземным службам удалось зафиксировать переданную информацию, благодаря чему расследование было объективным. Показателем этого стали выводы, сделанные комиссией

по расследованию. «Причина катастрофы – потеря управляемости при попадании самолёта в зону возмущённой атмосферы во время разворота со снижением. Это подтверждается сообщениями экипажа в момент бедственного положения и имевшимися ранее аналогичными случаями бросков и потери управляемости самолётов Ту-104, происходивших на высоте от 8000 м и выше. Мощным восходящим турбулентным потоком самолёт был подхвачен до высоты около 12000 м, вышел на критические углы атаки и перешёл в неуправляемое снижение». Слов о вине экипажа в выводах комиссии уже нет.

Возможно, этому способствовало совещание, проведённое в рамках расследования этой катастрофы.

В нём принял участие также А. Н. Туполев, который впервые признал недостатки конструкции Ту-104.

Известно, что Гарольд Кузнецов не единожды сталкивался с проблемой «подхвата» и обращал внимание на то, что диапазон углов отклонения плоскостей руля высоты не был достаточен, чтобы вывести самолёт в горизонтальный полёт. Гарольд Дмитриевич неоднократно ходил на приём к Туполеву с целью убедить его, что в конструкцию Ту-104 необходимо внести изменения. Туполев не желал его слушать, и дело кончилось тем, что Гарольд Кузнецов был отстранён от полётов. Но в ставший роковым рейс он был включён как опытный пилот.

Это было необходимо, учитывая важность полётного задания, – на борту самолёта находилась иностранная делегация. Произошедшая катастрофа создала угрозу снятия с эксплуатации самолёта Ту-104. Благодаря подвигу Гарольда Кузнецова этого не случилось. Результатом совещания стало то, что недочёты конструкции Туполев признал и вечером того же дня он начал перерабатывать конструкцию.

В результате было принято решение ограничить эшелоны полётов самолётов Ту-104 до 9000 м, уменьшить допустимую предельно заднюю центровку, расширить диапазон углов отклонения руля высоты и уменьшить угол установки стабилизатора.



! !!
! ! ! !
!

Катастрофы с самолётом Ту-104 случались и позже, но по другим причинам – связанных с «подхватом» не было ни одной. Рядом с могилой членов экипажа рокового рейса был поставлен памятник Гарольду Кузнецову.

Новое Донское кладбище стало местом проведения Дня Поминовения авиаторов. Традиция проводить эту церемонию берёт начало с 1990 года. В роли организаторов выступили ветераны гражданской авиации. День Поминовения проводится каждый год в последнюю субботу сентября. Он начинается с митинга, который организуется перед входом в храм Преподобного Серафима Саровского. После митинга проводится поминальное шествие с возложением цветов на могилы авиаторов. Как в митинге, так и в шествии принимают участие представители духовенства.

Сегодня в организации Дня Поминовения принимают участие активисты профсоюза лётного состава гражданской авиации и Ассоциации лётного состава России. В течение нескольких лет роль организатора берёт на себя ветеран гражданской авиации, старший инженер 200-го лётного отряда Валерий Щёголев, выпускник Егорьевского технического училища гражданской авиации. С 1961 года Валерий Михайлович выполнял полёты

на самолёте Ту-104 в качестве бортмеханика. Именно он стал одним из первых бортинженеров самолёта Ту-154.

Это воздушное судно он изучал непосредственно в конструкторском бюро А. Н. Туполева.

Валерию Михайловичу оказывает помощь Заслуженный пилот России, ветеран Аэрофлота, командир экипажа самолёта Ту-154 Владимир Сорвин. В гражданской авиации он начинал деятельность в Таджикском управлении, где был изначально командиром экипажа самолёта Як-40. Именно он открывал одни из сложнейших трасс в горные районы, такие как Душанбе – Гарм и Душанбе – Хорог. Последний считался самым высокогорным аэропортом на территории СССР. Владимир Николаевич переучился на самолёт Ил-18, который также эксплуатировался в Таджикском управлении гражданской авиации. Будучи командиром экипажа этого воздушного судна, он перевёлся в Москву, в ЦУМВС, где в числе первых освоил самолёт Ту-154. Этот самолёт почти одновременно осваивался как Внуковским, так и Шереметьевским авиапредприятиями. Владимир Николаевич был первооткрывателем многих маршрутов из аэропорта Шереметьево в страны Европы, Азии и Африки. Он освоил все модификации Ту-154 и оставил лётную работу в 2000 году в возрасте 65 лет. И Владимир Сорвин, и Валерий Щёголев являются членами организации ветеранов лётного состава гражданской авиации – клуба «Экипаж». Шереметьевским отделением этого клуба руководит Людмила Звягина – ветеран службы бортпроводников. Людмила Викторовна много лет как бортпроводник участвовала в межконтинентальных рейсах на самолётах Ил-62. Она принимала участие также в испытательном полёте к Северному полюсу на этом воздушном судне, а также в других полётах, связанных с испытанием данного самолёта. В течение многих лет она оказывала активную помощь музею истории Аэрофлота, где проводила экскурсии и куда передала архивные материалы по истории гражданской авиации.

День Поминовения организаторы называют торжественно-траурным мероприятием. Оно является траурным, так как присутствующие склоняют головы перед теми, кто погиб во имя гражданской авиации. В ходе церемонии дань памяти отдаётся не только жертвам катастроф, но и тем, кто умер, уже находясь на пенсии. Торжественным мероприятие является благодаря тому, что на нём встречаются товарищи по небу, которые вместе учились или некогда летали в одном авиапредприятии. Постоянными участниками церемоний являются исторические деятели гражданской авиации. В их число входил, в частности, Харитон Николаевич Цховребов (1920–2014). Он являлся ветераном Великой Отечественной войны. В военные годы он выполнял полёты на самолёте У-2, вывозя раненых и доставляя для их лечения медикаменты. Харитон Николаевич по праву считается одним из пионеров дальнемагистральной авиации и классиком искусства дальнемагистрального перелёта. Он является открывателем многих сложнейших трасс, в частности, Москва – Гавана, Москва – Токио и ряда других.

День Поминовения стал одним из важнейших мероприятий по сохранению истории отечественной гражданской авиации. Традиция проведения такой церемонии была поддержана в ряде других городов России. Неоднократно рассматривается вопрос о том, чтобы мероприятие стало официальным.

Литература

1. *! /! /! ! ! /*

2. *! /! /! ! /! /-!3118/*

Для написания статьи также были использованы материалы авиационных музеев – Музея боевой и трудовой славы аэропорта Внуково, а также Мемориального музея Г. Д. Кузнецова, созданного при школе 1008 в микрорайоне Изварино рядом с посёлком Внуково.

Ш Ф: Уоч оыя м
!22! !
! -! /!
! ;
/! /! !

«Награждённый медалью Ю. А. Гагарина…»

В «Книге рекордов Санкт-Петербурга» есть такие строчки: «Самую космическую песню в мире написал выпускник Ленинградской консерватории композитор Исаак Шварц. «Ваше благородие, госпожа Разлука» на стихи Булата Окуджавы обрела этот статус практически сразу же после появления фильма «Белое солнце пустыни», когда у советских космонавтов появилась традиция перед полётом в космос обязательно смотреть любимую кинокартину. Традиция жива и сейчас» [1].

Исаак Иосифович Шварц более 40 лет прожил в нашем посёлке, в очень простом небольшом уютном доме, тепло в котором создавала и поддерживала многие годы его жена Антонина Владимировна. Исаак Иосифович не любил громких и помпезных мероприятий, редко их посещал, но всегда откликался на просьбы о встречах с земляками – жителями посёлка, которые обычно проводились в местной библиотеке им. А. Майкова или в поселковом киноконцертном зале «Юбилейный». В доме Шварца часто бывали очень известные люди: В. Высоцкий, А. Миронов, А. Куросава, З. Гердт, И. Смоктуновский, С. Соловьёв, И. Бродский, Б. Окуджава, В. Мотыль, Р. Щедрин, А. Эшпай, А. Петров, М. Таривердиев, Г. Гладков… Прекрасные актёры и композиторы, которых сам Шварц называл «блистательными» и которых высоко ценил.

Исаак Иосифович Шварц писал музыку к театральным спектаклям, к балетам, многие другие музыкальные произведения. Но всё же наибольшую известность ему принесла музыка к кинофильмам: их более чем 125, среди которых есть шедевры отечественного и мирового кино. И большинство работ к фильмам сделано именно в этом доме в Сиверском. Наибольший успех сопутствовал композитору в фильмах В. Мотыля и С. Соловьёва.

Исаак Иосифович Шварц имел многочисленные награды: он заслуженный деятель искусств РСФСР, народный артист Российской Федерации, лауреат Царскосельской художественной премии – «За уникальное собрание романсов на стихи русских поэтов XIX–XX веков». В 2003 году за большой вклад в развитие отечественного искусства ему вручили орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени, в том же году он стал Почётным гражданином Ленинградской области, лауреатом Премии Президента Российской Федерации в области литературы и искусства. И. И. Шварц – обладатель трёх премий «Ника»»: в 1992, 2001 и 2002 годах.

Как одному из создателей фильма «Белое солнце пустыни», Исааку Иосифовичу была присуждена Государственная премия. С момента выхода фильма на экраны страны до получения премии прошло 28 лет, на премию картина выдвигалась многократно, но присуждена она была только в 1997 году, хотя все эти годы картина была любима и ценима зрителями.

Особое место среди его наград занимает медаль имени Ю. А. Гагарина. Вручение медали проходило 6 октября 2007 года в Сиверском киноконцертном зале в рамках празднования пятидесятилетия прорыва человека в космос. По инициативе Санкт-Петербургского культурно-патриотического благотворительного общественного фонда «Моя малая Родина» и Северо-Западной организации Федерации космонавтики России (вице-президент ФКР Олег Петрович Мухин) в Сиверской состоялась областная научно-практическая конференция «Космос и люди». Конференция посвящалась также памяти лётчика-космонавта № 2, Героя Советского Союза Германа Титова, служившего в Сиверском гарнизоне с 1957 по 1960 годы.

Как записано в «Положении о медалях ФКР», медаль имени Ю. А. Гагарина вручается «специалистам ракетно-космической отрасли, смежных с ней отраслей промышленности», «учёным, конструкторам, лётчикам-космонавтам, инженерам, рабочим и служащим, внёсшим большой вклад в развитие ракетной и космической техники», «принимавшим непосредственное участие в подготовке лётчиков-космонавтов к космическим полётам, запуске различных космических летательных аппаратов и управления ими» [3]. В удостоверении к медали, вручённой И. И. Шварцу, написано: «За заслуги перед отечественной космонавтикой» [2]. Вручал награду дважды Герой Советского Союза лётчик– космонавт СССР Георгий Михайлович Гречко. Было очень трогательно видеть вместе этих двух людей, каждый из которых давно уже стал живой легендой.

Г. М. Гречко подарил Шварцу книгу, в которой написал: «Исааку Иосифовичу Шварцу за музыку, которая вдохновляет космонавтов на полёт», и в другом месте: «Исааку Иосифовичу за музыку, без которой невозможно ни на Земле, ни тем более в космосе» [2]. Они отнеслись друг к другу с большой теплотой. И во время разговора вдруг неожиданно выяснилось, что некоторое время они учились в одной и той же школе (нынче это школа № 321 Центрального района Санкт-Петербурга). Правда встретиться там они никак не могли, поскольку учились в разное время.

Скорее всего, случайностей не бывает, и на своём жизненном пути человек часто получает ориентиры, которые, возможно, указывают на будущие события в его жизни. Так и Шварц в свои молодые годы несколько раз проезжал мимо станции Тюра-Там (летом 1937 года, когда семью Шварца выслали из Ленинграда в Киргизию, затем при отправке на фронт, а потом, в 1942 году, при лечении после контузии в Алма-Ате и, наконец, в 1945 году при возвращении в Ленинград), где впоследствии, в 1955–1957 годах, был построен космодром «Байконур». Но тогда он не мог знать, что музыка, которую он впоследствии напишет, будет часто звучать здесь, а сам он получит награды за ее создание.

Как же появилась традиция смотреть «Белое солнце пустыни»? По свидетельству космонавтов Валерия Кубасова, Павла Поповича и Алексея Губарева, начало ей положил экипаж корабля «Союз-12». Это была психологически нелёгкая миссия после трагедии 1971 года, когда погиб экипаж корабля «Союз-11» (Георгий Добровольский, Виктор Пацаев, Владислав Волков). После этого был почти двухлетний перерыв в полётах. И 27 сентября 1973 года космонавты В. Лазарев, О. Макаров (после упомянутой трагедии экипаж был сокращён до двух человек) и их дублёры Губарев и Гречко смотрели этот фильм. Полёт прошёл нормально. И после удачного приземления космонавты говорили, что с ними был третий член экипажа – товарищ Сухов, который подбадривал в трудные минуты. Так удачная шутка сделала фильм и музыку к нему талисманом. Если бы полёт закончился неудачей, наша страна была бы отброшена назад в развитии космонавтики. Именно с тех пор смотреть этот фильм стало доброй традицией [6].

По словам В. Н. Кубасова, с момента появления красноармейца Сухова на Байконуре ни один наш космонавт не погиб.

В нашем посёлке до сих пор живёт вдова Шварца Антонина Владимировна Нагорная-Шварц. Она дала мне почитать воспоминания Исаака Иосифовича о тех временах, когда он участвовал в съёмках фильма. В воспоминаниях рассказывается, какие свойства русской души он учитывал при создании музыки. «Это очень русские, крестьянские характеры, характеры, проявившиеся в страшную эпоху революции, гражданской войны. Это те добрые, хорошие русские люди, которые не пришли никого завоёвывать, наоборот, они старались всем помочь и жить со всеми в дружбе. Люди хорошие сойдутся всегда, независимо от национальной принадлежности. И в этом смысле картина очень добрая и очень гуманная. Главный герой картины – простой крестьянин, добрый, прекрасный человек, вечный странник, цельная, крупная, героическая натура, способная на подвиг, на самопожертвование. Идея духовного и душевного братства, единения была ему особенно дорога», – писал композитор [2].

4 октября 2014 года мы побывали на замечательном празднике в ТРЦ «Радуга» (Санкт-Петербург) – «С орбиты земли к планетам». Праздник был посвящён 57-й годовщине запуска первого искусственного спутника Земли и 55-й годовщине первой съёмки обратной стороны Луны. Среди тех, кто выступил на празднике, был лётчик-космонавт Герой России Андрей Иванович Борисенко. После его интересного выступления, кто хотел, задавал ему вопросы. Нас, жителей посёлка Сиверский, особенно интересует традиция смотреть фильм «Белое солнце пустыни» перед полётом. Мне удалось задать несколько вопросов космонавту. Вот некоторые вопросы и ответы на них:

Первый вопрос: «Не могли бы вы нам рассказать о космических традициях, связанных с этим фильмом?»

Ответ: «С 1973 года перед каждым полётом все космонавты обязательно смотрят «Белое солнце пустыни» и верят в то, что полёт пройдёт нормально, в штатном режиме. Хочу добавить, что фильм очень хороший. И смотрим мы его не только перед полётом, но и в любое другое время».

Второй вопрос: «Почему вы считаете важным смотреть его? Бывали ли исключения?»

Ответ: «Один раз экипаж корабля (по всей видимости, это случилось 26 сентября 1983 года на «Союзе Т-10-1» с командиром Владимиром Титовым и бортинженером Александром Серебровым – Авт.) не стал смотреть этот фильм, говоря, что много раз уже его видели и не видят смысла в этом. И этот полёт сорвался из-за аварии ракетоносителя, экипаж остался жив, был эвакуирован и с тех пор признал некие основания этой традиции. Больше никто из космонавтов ей не изменяет в наше время и, скорее всего, в будущем тоже не будет изменять. Эта традиция прижилась и среди иностранных космонавтов. Фильм дублирован на несколько иностранных языков».

Третий вопрос: «А сколько раз Вы смотрели этот фильм?»

Ответ: «Я один раз смотрел его как дублёр, второй раз как космонавт. А вообще я люблю этот фильм и множество раз пересматривал его в детстве. И сейчас иногда. Считаю, что этот великолепный фильм не может надоесть».

В ноябре 2014-го, благодаря помощи Северо-Западного отделения Федерации космонавтики России и лично И. А. Исаевой, в том же ТЦ «Радуга» мне посчастливилось побывать на сеансе связи с МКС и пообщаться с Еленой Олеговной Серовой.

Воспользовавшись возможностью задать вопрос, я спросила: «Мы знаем, что уже более 30 лет все космонавты и их дублёры (в том числе и иностранные) перед полётом обязательно смотрят фильм "Белое солнце пустыни", в котором звучит музыка И. И. Шварца. В связи с этим у нас возникают вопросы:

1) Просмотр фильма – это просто традиция или нечто большее?

2) Какие ритуалы сложились за прошедшие годы при просмотре? Ведь вы его должны практически знать наизусть.

3) Если вы смотрели фильм много раз, то не надоедает ли этот просмотр?

4) А как относятся к просмотру ваши иностранные коллеги?»

Замечу, что вопросы хотели задать два десятка студентов и школьников, а время сеанса из-за особенностей трассы полёта было ограничено всего 10-ю минутами. И все же я получила от Елены Олеговны Серовой такой ответ:

«Это не просто традиция, это, как Вы сказали, нечто большее. Это история, это история нашей страны, это история нашей космонавтики, и, безусловно, мы продолжаем смотреть и каждый раз открываем для себя всё новые и новые моменты данного фильма. Конечно же, "Белое солнце пустыни" можно просматривать бесконечно, потому что это классика, классика не только нашего, но и мирового кино, и я уверена, что этот фильм будет также оставаться для нашей страны частью нашей истории».

18 декабря 2014 года, мы побывали на встрече с космонавтом Олегом Валерьевичем Котовым. Вот что рассказывал он об этой традиции: «Фильм "Белое солнце пустыни" служил в качестве пособия для обучения космонавтов киносъёмкам. Они учились строить план, работать с камерой, выставлять сцены, что является неотъемлемой частью нашей работы.

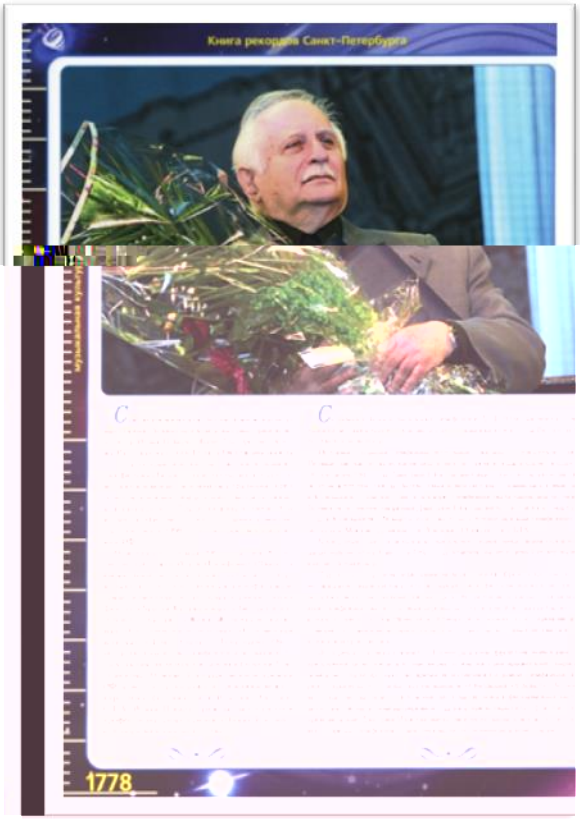
"Белое солнце пустыни" – эталон операторской работы. Космонавты знают этот фильм более чем наизусть».

По моим подсчётам, некоторые космонавты (Сергей Крикалёв, Владимир Джанибеков и другие) должны были посмотреть этот фильм более 10 раз только на космодроме. А ведь многие из них, как говорил А. И. Борисенко, смотрели его не для традиции, а для души.

Мне кажется, что сам И. И. Шварц дал исчерпывающее объяснение этому феномену: «Да, что интересно и даже символично, он стал любимым фильмом наших космонавтов. Я думаю, что это где-то и их судьба: неважно, насколько ты смел и бесстрашен, а мысль о том, вернёшься ли домой, всегда невольно присутствует. Помню встречу с космонавтом Леоновым, очень умным, интеллигентным человеком. Он рассказывал о том, что у них даже есть такая игра: угадывать, кто из героев какую реплику и когда сказал в этом фильме. Что действительно интересно, фильм нравится всем» [2].

В отряде космонавтов до сих пор чтут память Исаака Шварца. Сейчас его дом стал домом-музеем, и космонавты инт зю. Сергей икола вич яза с


КНИГА РЕКОРДОВ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
russian-english
version
1703–2005
При поддержке управляющей компании «Созвездие»


Книга рекордов Санкт-Петербурга
1778

! ! - ! 2

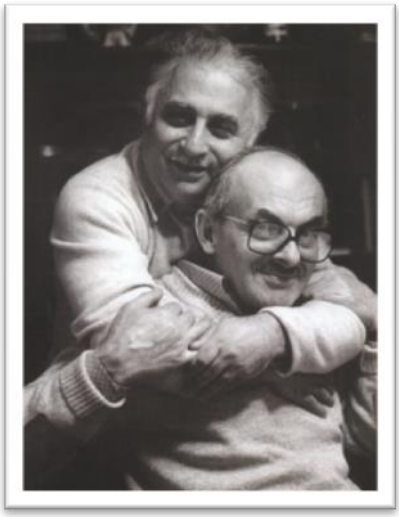


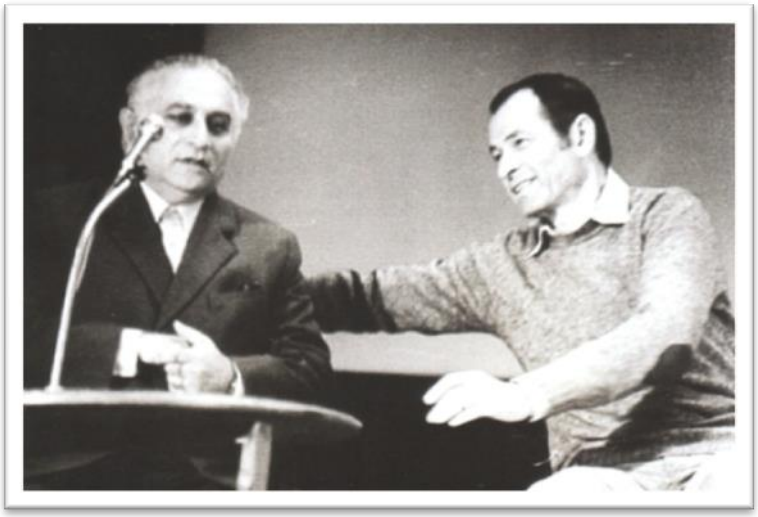
! ! _____




«ЮБИЛЕЙНЫЙ»

! ! ! !





! ! ;! /! /! ! ! /! /! /! ! ! ;! /! /! ! ! /! /! !
[2]


Ю.ГАГАРИН
1934-
1968

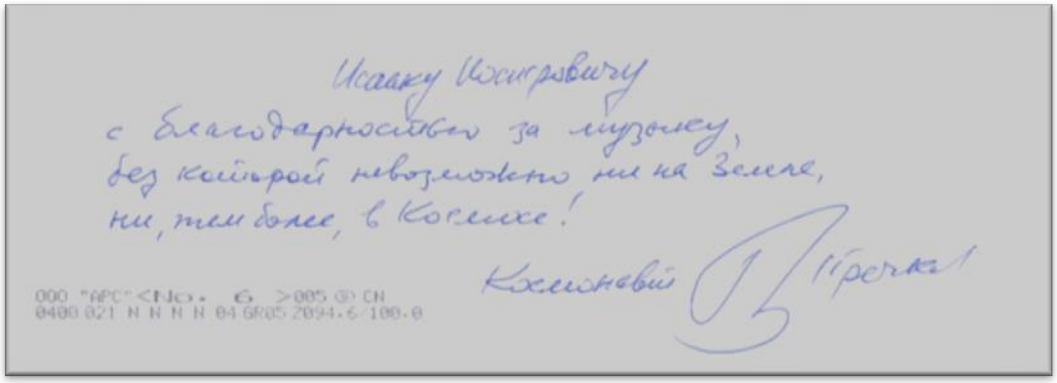

ФЕДЕРАЦИЯ
КОСМОНАВТИКИ РОССИИ
Шварц
Исаак
Иосифович
за заслуги перед
отечественной космонавтикой
награжден(а) медалью
имени Ю.А.Гагарина
ПРЕЗИДЕНТ
ФК РОССИИ
Decision of Cosmonautics Federation

! /! /! ! ! ! ! !) ! ! ! / / ! 3

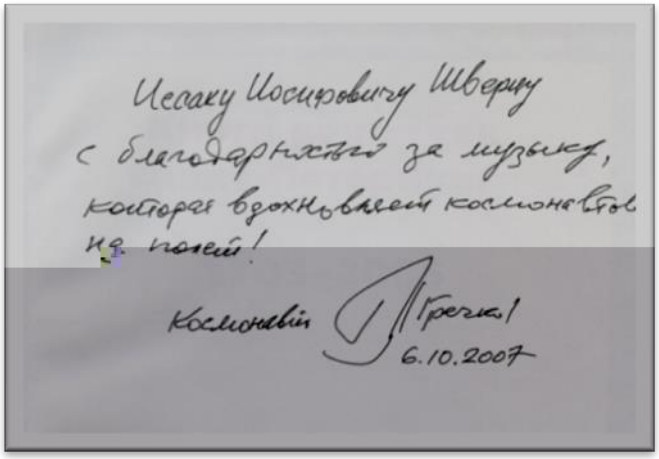




! ! ! ! - ! ! ! ! !) ! ! ! ! !) ! !


Исааку Иосифовичу
с благодарностью за музыку,
без которой невозможно ни на Земле,
ни, тем более, в Космосе!
Космонавт Гречко
000 "APC"<No. 6 >005 @ CN
0400 021 N N N N 04 GR05 2094.6/100.0

! ! ! ! ! ! !) ! ! ! ! ! ! 3


Исааку Иосифовичу Шверну
с благодарностью за музыку,
которая вдохновляет космонавтов
на полёт!
Космонавт Гречко
6.10.2007

! ! ! ! ! !) ! ! ! ! ! ! 3



-! ! ! !! / / ! ! ! !



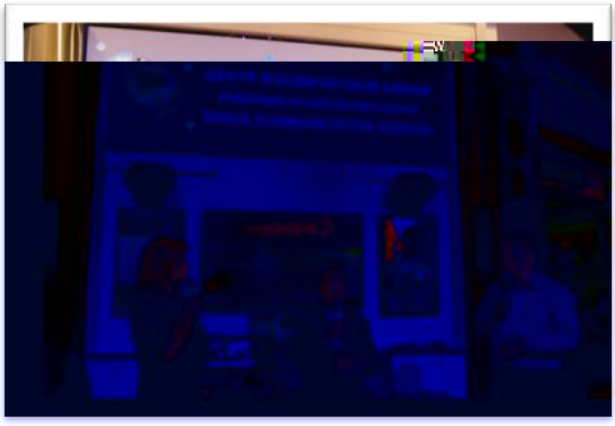


! ! ! ! / / / ! ! /!!
! ! ! !



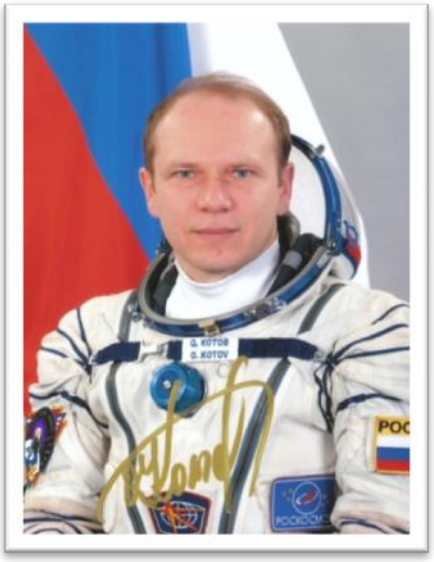


! ! ! ! ! ! ! ! -10-2 ! 5



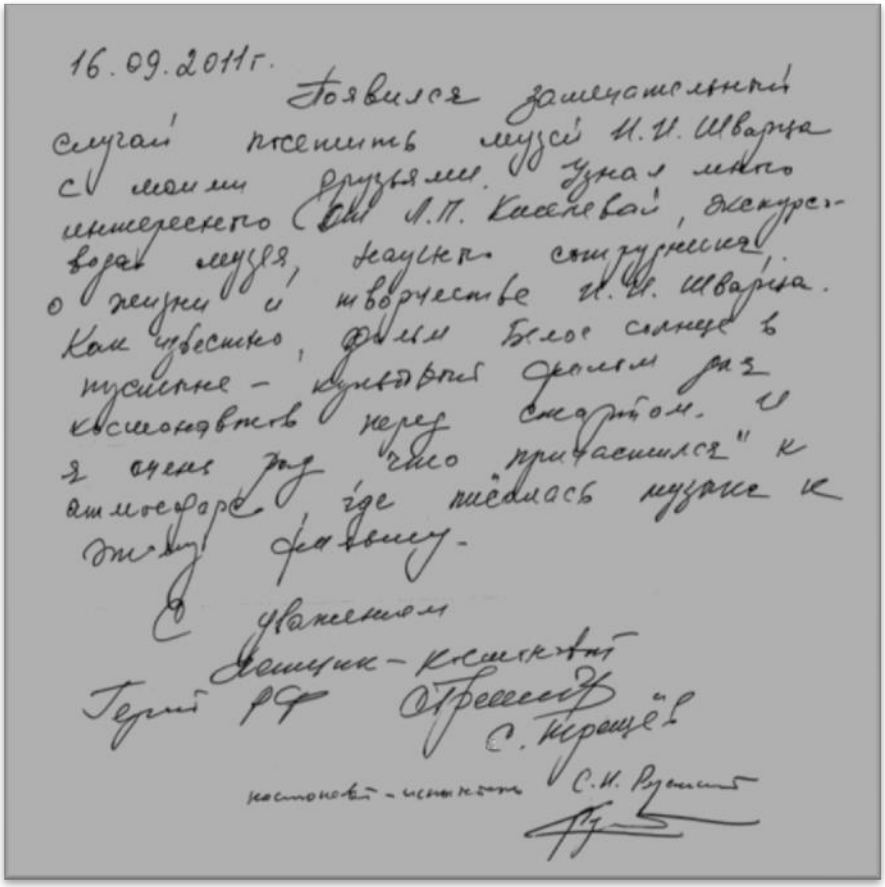


! ! ! ! ! !



! ! !_____-1_ ! ! !
! -3! -41/42



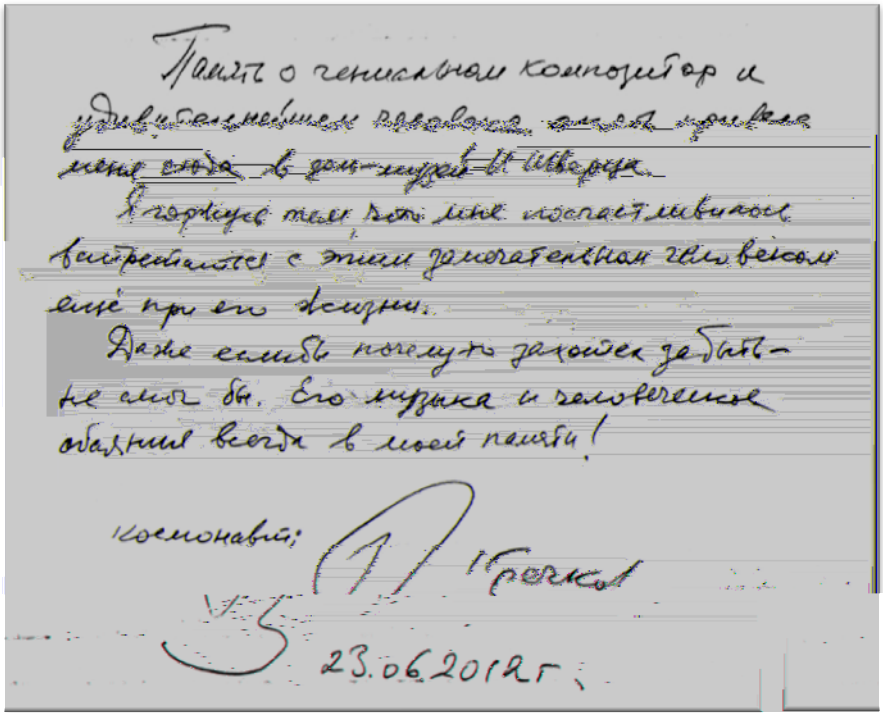


16.09.2011г.

Появился замечательный случай посетить музей И.И. Шварца с моими друзьями. Узнал много интересного от И.П. Киселевой, экскурсовода музея, научного сотрудника о жизни и творчестве И.И. Шварца. Как чудесно, фильм Белое солнце в пустыне – культовый фильм для космонавтов перед стартом. И я очень рад "что причастился" к атмосфере, где писалась музыка к этому фильму.

С уважением
Лётчик-космонат
Герой РФ С. Крикалёв

космонавт-испытатель С.Н. Рудинский



Память о гениальном композиторе и удивительном человеке всегда будет жить в моем сердце и в душе музыке И. Шварца.

В горящем мире так мне настоятельно необходимо встретиться с этим замечательным человеком еще при его жизни.

Даже если почему-то такой встречи не состоялось бы. Его музыка и человеческое обаяние всегда в моей памяти!

Космонавт: Г. Гречко

23.06.2012г.



: . ч щ ц,
! ! -! -
! ! ! ! !
! -

Воздушный транспорт: мифы и реальность

Авиация и воздушный транспорт (ВТ) относятся к числу самых впечатляющих и грандиозных свершений XX века. К концу столетия воздушный транспорт стал одним из основных компонентов транспортной инфраструктуры современной цивилизации, важнейшим элементом единой транспортной системы мира.

Бурный рост ВТ начиная с 50-х гг. XX века явился одной из главных причин того, почему в общественном сознании сформировались и утвердились представления о нём, сложившиеся в начальный период становления этого вида транспорта. Эти представления оказались ошибочными и обрели облик мифов и парадоксов.

К числу мифов, которые широко распространены в обществе, можно отнести следующие суждения об особенностях воздушного транспорта.

1. Миф о низком уровне безопасности воздушного транспорта. В действительности несмотря на то, что воздушные перевозки связаны с действием большего числа факторов опасности, чем перевозки на других видах транспорта, представление о низком уровне его безопасности оказывается ошибочным. В настоящее время воздушный транспорт стал одним из наиболее безопасных видов транспорта. Об этом красноречиво свидетельствуют следующие данные. В течение последних трёх десятков лет среднегодовая численность жертв при регулярных перевозках на воздушном транспорте мира близка к одной тысяче человек при объёмах перевозок порядка двух миллиардов. Это значит, что доля погибших среди перевезённых составляет $0{,}7\cdot10^{-6}$, а доля погибших среди всего населения земного шара – $0{,}18\cdot10^{-6}$. Для сравнения можно указать, что по данным Всемирной организации здравоохранения среднегодовая численность жертв на автомобильных дорогах мира равна 1,1 млн. чел., что составляет $0{,}18\cdot10^{-3}$ долю населения мира. Из этих данных следует, что по приведённым показателям безопасности автомобильный транспорт уступает воздушному на три порядка, т.е. в тысячу раз! Как это ни может показаться странным на первый взгляд, заметно уступает воздушному и железнодорожный транспорт.



!: 7-300

В течение последних трёх десятков лет среднегодовая численность жертв при регулярных перевозках на воздушном транспорте мира близка к одной тысяче человек при объёмах перевозок порядка двух миллиардов. Это значит, что доля погибших среди перевезённых составляет $0{,}7\cdot10^{-6}$, а доля погибших

среди всего населения земного шара – $0{,}18 \cdot 10^{-6}$. Для сравнения можно указать, что по данным Всемирной организации здравоохранения среднегодовая численность жертв на автомобильных дорогах мира равна 1,1 млн. чел., что составляет $0{,}18 \cdot 10^{-3}$ долю населения мира. Из этих данных следует, что по приведённым показателям безопасности автомобильный транспорт уступает воздушному на три порядка, т.е. в тысячу раз! Как это ни может показаться странным на первый взгляд, заметно уступает воздушному и железнодорожный транспорт. 2. Миф о низкой топливной эффективности воздушного транспорта. Принято считать, что топливная эффективность воздушных судов – транспортных средств СВТ – весьма низка. Основания для возникновения этого мифа имеются. Масса полной заправки одного воздушного судна (ВС) может достигать сотни тонн и больше. Например, масса топлива дальнемагистрального ВС Ил-96-300 достигает 122 т. при максимальной взлётной массе 230 т, масса топлива грузового самолёта Ан-124 – 230 т. (!) при взлётной массе около 400 т. Ёмкость топливных баков ВС Boeing-747-400 XQLR составляет 248710 л при максимальной взлётной массе 417760 кг. Не может не впечатлять тот факт, что транспортные самолёты авиакомпаний России ежедневно сжигают в небе европейской части России 40 эшелонов топлива [4].

Расходование самолётами больших масс топлива кажется естественным, потому что в ходе транспортных операций воздушному судну приходится сообщать колоссальную скорость, за счёт которой оно приобретает очень большую кинетическую энергию. Помимо этого, ВС поднимается на высоту порядка 10 км, и, следовательно, накапливает громадную потенциальную энергию. Источником обоих видов энергии служит углеводородное топливо, сжигаемое в турбореактивных либо в турбовинтовых двигателях, и это требует расходования больших масс топлива.

В действительности приводимые факты не могут рассматриваться в качестве основы для оценки топливной эффективности ВС. Корректное представление о топливной эффективности ВС дают данные об удельном расходе топлива в ходе транспортных операций, т. е. о массе топлива, расходуемого на один пассажиро-километр (пкм) либо на один тонно-километр (ткм). Удельный расход топлива современных ВС (14–20 г/пкм) оказывается практически таким же, как и удельный расход топлива наиболее распространённых моделей автомобилей. Уместно заметить, что по данным специалистов Государственной морской Академии им. адмирала С. О. Макарова удельный расход топлива на морском транспорте на порядок меньше расхода топлива на воздушном.

Из равенства удельных расходов топлива на воздушном и автомобильном транспорте следует несколько поразительных следствий. Первое из них – это констатация того факта, что большие в абсолютном исчислении массы топлива, расходуемого воздушными судами, – это объективная необходимость. В отличие от автомобиля либо от автобуса самолёт принимает на борт и транспортирует не десяток и не сотню, а несколько сотен пассажиров. Значит, и топлива самолёт должен расходовать в соответствующее число раз больше.

В свою очередь, громадная геометрическая длина пути, проходимого самолётом в одном рейсе, обусловливает необходимость расходования массы топлива, пропорциональной этой длине пути.



3. Миф о нецелесообразности использования воздушного транспорта для грузовых перевозок. Однако статистические отчёты ИКАО показывают, что удельный вес грузовых перевозок на воздушном транспорте весьма значителен: по общему объёму транспортной продукции на ВТ он составляет 30%, т.е. почти одну треть, что, конечно, представляет очень большую величину.

К числу суждений парадоксального характера, получивших распространение в средствах массовой информации и в сознании людей, относятся следующие.

1. Устремляя взор в небеса, земной наблюдатель восхищается необъятными просторами, открывающимися его взору, и у него создаётся впечатление о безграничных масштабах воздушного пространства планеты и неограниченной свободе передвижения в нём, а следовательно, и о существенных преимуществах воздушного транспорта в смысле пропускной способности, которыми отличаются транспортные коммуникации воздушного транспорта от коммуникаций автомобильного или железнодорожного, где транспортные объекты ютятся в пределах узких двумерных шоссейных либо железнодорожных магистралей.

В действительности картина оказывается несколько иной. Стремление к экономии топлива вынуждает выбирать траектории движения ВС такими, чтобы они были кратчайшими и располагались на наиболее благоприятных высотах. Кроме того оказывается, что особенно большие массы ВС сосредоточиваются на воздушных трассах, соединяющих крупные административные центры, поэтому плотность потоков ВС или, как принято говорить, интенсивность воздушного движения на соответствующих воздушных трассах оказывается очень большой. Очень большой оказывается также интенсивность воздушного движения в районах крупных аэропортов. Это значительно ограничивает свободу передвижения в воздушном пространстве, усложняет процесс управления воздушным движением и обусловливает значительные экономические потери из-за задержек воздушных судов. *! ! ! !* в настоящее время стала для мирового сообщества одной из важных и трудноразрешаемых проблем.

3. Воздушные перевозки отличаются высокой себестоимостью, что в определенной степени ограничивает спрос на этот вид услуг. Однако в последние годы в США и в Европе появились так называемые *!* , сумевшие добиться существенного снижения себестоимости перевозок, а следовательно, и тарифов. Впервые концепция «дешёвых» перевозок была апробирована американской АК Southwest Airlines ещё в 70-х гг. Наиболее смело и успешно осуществляют концепцию «дешёвых» перевозок в Европе ирландская АК Ryanair, английская EasyJet, бельгийская Virgin Express, а также принадлежащая АК KLM АК Buzz.

Разительным примером дешевизны тарифов на пассажирские перевозки может служить тариф АК Ryanair на перелёт из Италии в Германию стоимостью в 25 евро, в то время как соответствующие тарифы флаг-перевозчиков на этих линиях достигают 500 евро! Очень впечатляют и цены этой АК на билеты (далее приводятся цены в $) из АП Стенстед близ Лондона в города: Глазго – 10,9; Брюссель – 14,9; Гамбург – 14,9; Париж – 15; Рим – 25,4; Милан, Стокгольм и Осло – 29,9. Во многих случаях «дешёвые» АК выступают в каче-стве конкурентов не только АК обычного типа, но и автомобильному и железнодорожному транспорту. В частности, билет на международный автобусный рейс из Лондона в Париж стоит гораздо дороже, чем билет на самолёт АК Ryanair.

Столь значительное снижение себестоимости перевозок в «дешёвых» АК достигается путём реализации множества мероприятий. Прежде всего на самолётах упрощается и удешевляется сервис. Система упрощённого сервиса получила названия «спартанского» или «арахисового». Слово «арахисовый» появилось в обиходе не случайно: меню бортпитания включает пакетик подсоленных орешков и стакан воды. Подобная экономия оправдана тем, что сеть эксплуатируемых маршрутов таких АК включает маршруты небольшой протяжённости. Значительная экономия достигается также за счёт использования АП, расположенных на большем удалении от мегаполисов, чем основные аэропорты. Стоимость аэропортового обслуживания в них заметно меньше, чем в основных АП. «Дешёвые» АК перехватили у традиционных перевозчиков значительную долю рынка.

: : ч щ ц
! ! -! -
! ! ! !
! -

Повесть о жизни Галины Григорьевны Олянюк (Драченко). Герой из семьи героев



! ! !
)

Историю своей жизни я описал в книге «Воспоминания и размышления о днях войны и мира», изданной в 2016 году. Теперь настало время описать историю жизни и трудов моей жены Галины Григорьевны, которая того безусловно заслуживает, и это будет видно из этих записок.

Записки я решил начать с краткого экскурса на свою Родину – Житомирщину – в захолустный посёлок (местечко) Иванополь, или Янушполь, как его именовали в средневековье, когда он был польской колонией. Жил я в нём до начала Великой Отечественной войны, то есть до июня 1941 года.

Я задумал совершить виртуальное перемещение из Иванополя на родину Галины – в Великую Севастьяновку Христиновского района, которая ранее относилась к Киевской области, теперь она входит в Черкасскую область Украины.

Итак, начинаем. Выходим на Киевское шоссе и движемся к Киеву. Минуем Винницу, от неё путь ведёт прямо к Христиновке и к Великой Севастьяновке, родине семьи Драченко.

Когда-то, в трудные для страны, голодные 30-е годы, Галин старший брат Иван по этой дороге тянул на верёвке голову мёртвого коня в надежде накормить ею семью... Пройдёмся по этой дороге, так как она ведёт прямо к цели.

Великая Севастьяновка – большое село, в нём несколько колхозов. В одном из них трудились отец и мать Галины Григорьевны. Точнее, в колхозе трудилась только мать, поскольку отец уезжал на заработки в поисках хлеба насущного для детей.

Галин отец Григорий Антонович Драченко родился в 1896 г. в селе Великая Севастьяновка Христиновского района на Украине, где семья владела большими землями. Его подростковые годы пришлись на революцию, коллективизацию и гражданскую войну, а в начале Первой Мировой войны он был призван в армию. Успел заслужить три Георгиевских Креста до того, как на поле боя был тяжёло ранен в ногу. Слабея, он закопал ногу в землю, чтобы остановить кровотечение, таким его, уже в бессознательном состоянии, нашли немецкие собаки. Он был взят в плен, и справедливости ради отметим, что ногу ему немецкие врачи спасли, хотя о ранении напоминали боль и хромота. В плену Григорий провёл пять лет, овладел там строительным мастерством и в 1919-м году вернулся домой. Женился на Прасковье Кузьминичне (д.р. 15.11.1900), и в 22-м году у них родился сын Иван, который унаследовал мужество и смелость отца. В 1927 г. родилась Галина, это были уже годы коллективизации и голода. Родители трудились в колхозе, а маленькая Галочка оставалась дома, играя с георгиевскими крестами отца и монистами своей мамы. Когда дом отняли под детский сад, энергичный отец забрал семью и уехал в Саратов, где родился

младший сын Сергей. Но там они попали на эпидемию малярии, и одно из первых воспоминаний Гали – как её трясло от лихорадки. Переболев, они вернулись домой, но и здесь голод свирепствовал, и жизнь становилась всё тяжелее. Однажды, доведённая до отчаяния, Прасковья во время работы на посадке сахарной свеклы спрятала в одежде жменьку (пригоршню) семян. Дома она поставила их варить в горшочке на плите, но доварить не успела – пришли проверяющие, проводящие в жизнь сталинское "изъятие хлеба у крестьян". Обнаружив горшочек, они швырнули его на пол, и потом Галя с младшим братом ползали по полу и слизывали недоваренную жижу.

Работали все тяжело, даже Галя в возрасте четырех лет ходила собирать жуков-долгоносиков, пожирающих всходы сахарной свеклы. Она их ловила очень ловко, только никак не могла научиться ходить вдоль ровных рядов посадок. Зато научилась находить вкусную лебеду и другие съедобные травки.

Отец снова уехал, теперь уже на строительство Военно-Грузинской дороги. Он вернулся во времена разбоев на Украине и в первую же ночь пришли бандиты. Тишайшая Прасковья стояла в сенях с вилами наперевес, защищая детей, но до крови дело не дошло. Перерыв дом, бандиты забрали деньги, но мешочек с Галиными сокровищами – Георгиевскими крестами и монистами под грудой тряпочных кукол не нашли. Оставаться было невозможно и, получив за взятку справку, что всё отдал колхозу и едет на заработки, отец ночью отвёл семью на полустанок, и они навсегда уехали в Россию. Денег хватило доехать до Луги, где отец, мастер на все руки, нашёл работу в войсковой части.

Сохранённые Галей Георгиевские Кресты были отнесены в торгсин – за них дали растительного масла, муки и сахара. Жили в палатках, но, когда осенью приехали лагеря Военно-Медицинской академии, отца перетянули туда, и семье дали деревянный дом. Где-то через год ВМА переехала в Красное Село, и жизнь, похоже, стала налаживаться. Родители оба работали в Академии, был дом, стали обзаводиться хозяйством.

ВОЙНА

Но нагрянула война, фашисты очень быстро захватили Гатчину и Красное Село. Родители оказались на территории, оккупированной немцами, а Галя, поехав накануне в Ленинград, оказалась в городе одна-одинёшенька, в одежде, что была на ней. И началась блокадная эпопея. Ей было 14 лет.



! ! -!
! !
! !

Первая военная зима была очень суровой, и люди, которые на первых порах приютили Галю, умирали один за другим. В Военно-Медицинской академии знали её родителей, и она пошла устраиваться на работу в госпиталь, который был создан на базе Академии. Поработала санитаркой и медсестрой, и спустя некоторое время её послали на курсы киномехаников – надо было «крутить» фильмы в госпиталях и в воинских частях.

Жизнь не облегчилась – ей пришлось «тягать» ящики с плёночными бобинами, помощи не предложили, а она и не посмела её спросить. Таким образом она превратилась в грузчика по совместительству.

Затем Галя работала в глазном отделении госпиталя, где раненые с тяжёлыми травмами головы поступали всё время, и она ухаживала за ними день и ночь. Кормила незрячих и разговаривала с ними, пытаясь отвлечь их от боли и переживаний.

В одной из палат был раненый офицер, по возрасту годившийся ей в отцы. Он перенёс тяжёлую операцию на глазах и, не веря, что сможет

опять видеть, отказывался от еды. Никакие уговоры не помогали, он медленно умирал. Наконец Гале удалось выпытать у него, что единственное, что он смог бы есть, это земляника, которую он так любил в мирное время. На дворе стоял июль 1942 года, но где найти землянику в городе, жители которого ещё не пришли в себя после ужасной первой блокадной зимы?

И тут кто-то сказал, что во дворе Мечниковской больницы сторож завёл огород, где вроде бы растёт и земляника. Галя отпросилась с работы и с утра пораньше отправилась в путь: транспорт не ходил, а путь неблизкий. На ногах валенки с разрезанными голенищами: ноги, по-прежнему отёкшие от голода, и сил хватает только на медленный шаг. На дорогу ушла половина дня, но сторожем оказался добрый парень, который наполнил Галину баночку полностью и ещё дал немного ягод, заставив её съесть их перед обратной дорогой.

Она вошла в палату и села на кровать к раненому, открыла банку. Он заговорил:

– Ребята, я, наверное, умираю, мне грезится запах земляники.

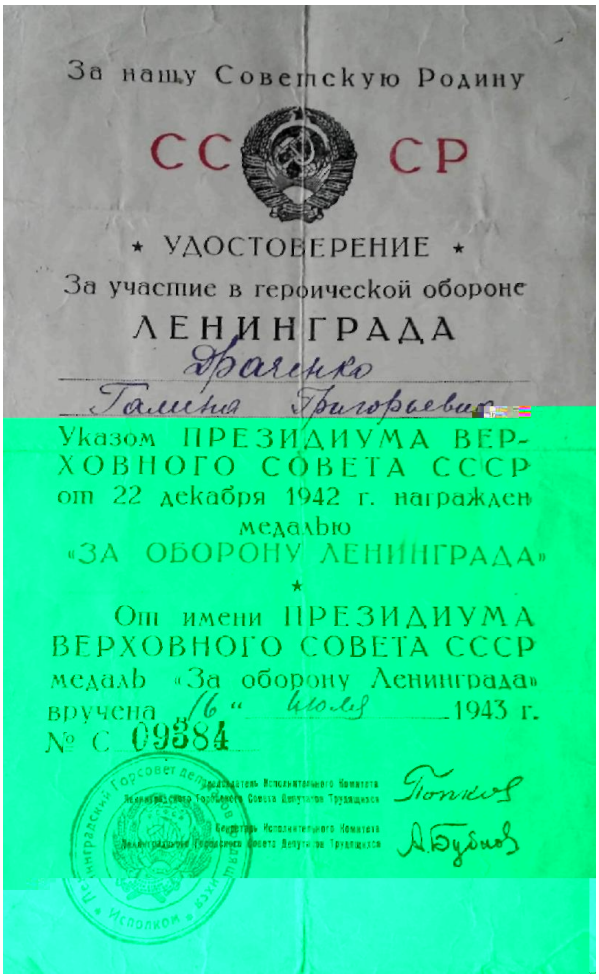
– Нет, не грезится, – сказала она и стала давать ему ягоды.

Он поправился и скоро выписался. Раненых было много, и Галя скоро забыла о нём. И вот после войны ей вдруг вручили денежный перевод на огромную по её представлениям сумму. На почте она старалась объяснить, что она одна, и денег ей ждать не от кого, но там чётко было написано её имя и название госпиталя. С деньгами была записка:

«Никакими деньгами нельзя расплатиться за ту землянику, которая вернула меня к жизни. Сейчас тяжёлые времена, и я надеюсь, эта сумма хоть немного поможет Вам».

Опять о землянике, но теперь уже в 1944 году. Наши войска наступали, и госпиталь ВМА двигался вслед за фронтом. В какой-то период он временно расположился в Рауте, которая совсем недавно была финской, а позже стала называться Сосново. За домиками, где расположился госпиталь, было поле. Улучив свободную минуту, Галя взяла котелок и вышла пособирать землянику. Ягод было много, и она, не разгибаясь, шла всё дальше по полю, наелась сама и наполнила котелок для раненых. В какой-то момент подняла голову и вдруг увидела перед собой высоко-высоко на сосне двух финских снайперов с ружьями, направленными на неё Они смотрели на неё и смеялись... Охнув, девушка бросила котелок и помчалась назад через поле, всё ещё слыша их смех.

Пришла на обед без котелка, и пришлось сознаться заведующему клубом, где потеряла его. Тот долго кричал на неё: «Ты сумасшедшая, там же всё заминировано!»


За нашу Советскую Родину

СССР

★ УДОСТОВЕРЕНИЕ ★

За участие в героической обороне

ЛЕНИНГРАДА

Драенко

Галина Григорьевна

Указом ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР от 22 декабря 1942 г. награжден медалью «ЗА ОБОРОНУ ЛЕНИНГРАДА»

★

От имени ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР медаль «За оборону Ленинграда» вручена 16 июля 1943 г.

№ С 09384

МОЖАЙСКИЙ

Скоро сказка сказывается, но не скоро дело делается... Блокада прорвана, госпиталь перебазировался в Выборг. Здесь её и разыскал брат Иван, прилетевший в Ленинград из далёкой Австрии. Нашел он и мать, которая вернулась из германского плена с младшим сыном Сергеем.



Оказалось, что 2 мая 1942 года мать, Прасковью Кузьминичну, и 12-летнего брата арестовала эстонская полиция. Под предлогом, что ведут по приказу немцев в гестапо, их отвели на вокзал и погрузили в товарные вагоны для отправки в Германию. В Бреслау (ныне Вроцлав, Польша) их поместили в лагерь для граждан СССР, пригнанных на принуди-тельные работы. Через месяц пленников перевезли в г. Фрайштадт и оттуда в деревню Оберхер-цосвальдау, где их разлучили и отдали разным хозяевам. Прасковью поместили со скотом в хлеву у гросбауэра Вилли Шульца, а Сергеяк Августу Мельхоузе, и там они провели всю войну, работая день и ночь в нечеловеческих условиях.

Уже в конце войны, когда русские войска освобождали Германию, Прасковья узнала, что где-то рядом расположился авиационный корпус. Надеясь разузнать о сыне Иване, которого в последний раз видела до войны, когда тот уезжал в лётное училище, она пошла туда пешком. Первым же встречным лётчикам показала фотографию сына, которую вместе с другими фотографиями детей всю войну вплетала в косу, укладывая ее на украинский манер вокруг головы.

– Нет ли у вас в полку моего сына Ивана Драченко? – спросила она.

– Драченко есть, но совсем другой, не такой, как на фотографии, – ответили ей, и она побрела обратно.

Когда Иван вернулся, ему сказали, что приходила женщина, искала сына, мол, тоже Иван Драченко, но на фотографии совсем другой.

– Была ли у неё родинка на переносице, такая бросающаяся в глаза? – спросил Иван.

– Да, родинка была.

– Так это была моя мать! – воскликнул он, взял машину и поехал искать её по окрестным дорогам. Да куда там... Фотография была довоенная, а ранение и потеря глаза сильно изменили его облик.

Так и разошлись сын и мать в войну, а ведь были совсем рядом.

Надо сказать, что позже, когда Иван узнал, в каких условиях содержали его мать, он разыскал того самого Вилли Шульца и поехал к нему с твёрдым намерением отомстить за мать. Гроссбауэр валялся у него в ногах, умоляя о прощении. Ивана же остановили только малолетние дети, в страхе цепляющиеся за отца.

По возвращении из Германии Прасковья и Сергей были размещены в бараках для бывших пленных в Красном Селе. Сергей целыми днями бродил по округе, пытаясь узнать что-нибудь о родных. Однажды на вокзале он встретил военных лётчиков и сказал им, что ищет брата Ивана.

– Братишка, ты меня не узнаёшь?

Это и был Иван, разыскивающий своих. Они пошли к матери, которая в этот момент обедала в барачной столовой. Иван остался снаружи, а Сергей сказал маме, что её вызывает какой-то военный.

– Пришли арестовывать, – подумала Прасковья и продолжила медленно доедать похлёбку. Только затем вышла наружу.

– Мама, не узнаёшь? – спросил Сергей, указывая на брата.

– Я вас не знаю, – сказала она и упала без чувств.



! -! ! ;! -! ! ! ! ! -!
! ! /! ! ;! -! ! -! ! !



! ! ! ! !



Первое время они жили у своих близких довоенных друзей – Левиных, – пока Иван, одетый в лётную форму со всеми регалиями, добивался (и добился) получения приюта маме и себе (своё жильё он оставил Гале).

Ивану удалось выхлопотать маме бесхозный домик в Дудергофе.

Домик служил гитлеровцам конюшней. Чтобы привести его в порядок, Иван раздобыл пленных немцев, которые должны были придать дому жилой вид. В печке, правда, в результате их ремонта не хватило кирпича, и при первой же топке чуть не вспыхнул пожар, но его вовремя затушили.

Дудергоф вскоре переименовали в поселок Можайский, и поводом для этого послужило то, что в свое время недалеко отсюда Александр Фёдорович Можайский испытывал созданный им первый в мире самолёт.

Домик и огород в послевоенное время были не просто находкой, они были бесценным кладом.

Сарай служил обителью коровы и хранилищем сена. Корова давала молоко, которое Прасковья Кузьминична регулярно привозила в город для Гали и детей. Огород позволял выращивать овощи и фрукты. Кое-какие деревья высадили прежние довоенные владельцы, так и не появившиеся после войны. Особенно вкусными и полезными были яблоки сорта «антоновка». Но основной сад был посажен Прасковьей Кузьминичной, которая ездила на крышах переполненных электричек в Эстонию, а также в бывшие финские деревни, не так давно присоединённые к СССР. Там можно было купить редкие сорта фруктовых деревьев. В Тайцах удалось приобрести кусты чёрной и красной смородины, дом обсадили благоухающей сиренью. Так бывшая конюшня превратилась в усадьбу.

По соседству с Можайским располагался посёлок Скачки, описанный Л. Н. Толстым в «Анне Карениной». Около него до революции проводили конные соревнования лихие наездники. Рядом с посёлком находился довольно старый сухой лесок, изобиловавший грибами – белыми и подосиновиками, и мы осенью собирали их корзинами или вёдрами. Так что усадьба в Можайском была истинным райским уголком, где мы с внуками проводили летнее время до наступления холодов.

Усадьба располагалась в живописном месте между двух гор на тёплом южном склоне одной из них. До войны горы были покрыты чудесными соснами, но в военное время немцы их вырубили, и остался лишь орешник, плотно их покрывавший. От усадьбы было пять минут хода до железнодорожной платформы электрофицированной линии, проложенной от Балтийского вокзала в Санкт-Петербурге до Балтийского вокзала в Гатчине.



О таких условиях можно было только мечтать, и их создал любивший её с детства брат – Герой Советского Союза, полный кавалер орденов Славы Иван Григорьевич Драченко.

Об Иване я бы сказал – Герой из героев. Лётчик-штурмовик, сбитый в одном из боёв фашистскими истребителями и потерявший один глаз, и в таком состоянии бежавший из плена – правдами и неправдами добился возвращения в свой полк и продолжил свои боевые вылеты

конца войны, то есть до Победы. Герой, это подлинный герой, Илья Муромец, Добрыня Никитич, второй Кожедуб и Покрышкин. С его историей и боевыми подвигами можно познакомиться, почитав его воспоминания и многочисленные публикации в газетах и журналах.



! ! ! !31! ! !) !

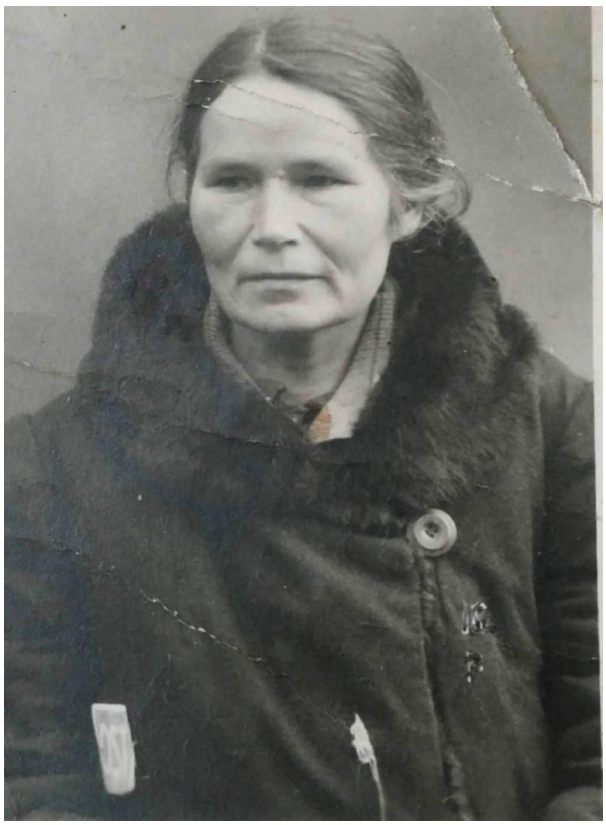
СЕМЬЯ ГЕРОЕВ

Не могу не отметить, что родители Галины Григорьевны и Ивана Григорьевича тоже были подлинными героями своего времени. Судьба отца особенно трагична. Григорий Антонович участвовал в Первой Мировой войне рядовым солдатом и заслужил три Георгиевских Креста. Пройдя через немецкий плен, раскулачивание, коллективизацию и голодомор, он продолжал активно работать в ВМА. Во время фашистской оккупации Ленинградской области создал партизанский отряд в Красном Селе, но был выдан предателями-соотечественниками и расстрелян немцами на болоте.

Подлинной героиней была также мать Галины Григорьевны – Прасковья Кузьминична. На её долю пришлись трудные испытания, здесь и немецкая оккупация, и депортация в Германию, и рабский труд, и голод в Германии.

Она всё выдержала и выстояла. Более того, после этих испытаний чувствовала себя счастливой, помогая детям и внукам.

В жилах Галины Григорьевны текла



! ! ! ! ! -! /! !) ! ! !OST)



кровь героев, она на генетическом уровне её наследовала, и сама действовала в любых жизненных ситуациях, как подлинный герой и патриот.

Она воспитала своих детей активными и деятельными, и этим нормам следуют её внуки и правнуки. Её брат Иван Григорьевич, отмечая блокадную эпопею, всегда подчёркивал героический характер её блокадной деятельности и говорил, что она заслуживает не только медали «За оборону Ленинграда» и ордена Отечественной войны, но и более высоких правительственных наград. Наградой ей служила признательность её сослуживцев и руководителей, которые её боготворили и говорили: «Наша Галочка – молодец!»

ОСВОБОЖДЕНИЕ ИВАНА

Очень важным эпизодом в нашей жизни был случай, когда в начале пятидесятых годов Галя спасла Ивана от заключения, в котором он оказался, когда жил в Киеве и учился в университете на юридическом факультете. История этого дела такова.

К нам в Ленинград приехали два Галиных родственника из Севастьяновки и сообщили, что Иван в тюрьме и с ним нет никакой связи. Галочка немедленно поехала в Киев и с ходу включилась в спасение Ивана. Дело нешуточное, как его решать – неведомо. Иван в заключении, и к нему не пробиться. Ситуация совершенно безнадёжная... Кто может помочь, совершенно непонятно. Только Галя и никто другой в принципе не смог бы её разрешить.

Галя начала свои попытки спасения Ивана с поиска военных лётчиков, проживавших в Киеве. Она наблюдала на остановках за лётчиками, садившимися в троллейбусы, и следила, куда они едут. Нашла это место и упросила провести её к генералу В. Г. Рязанову, который командовал 1-м штурмовым авиационным корпусом, где служил Иван. Дважды Герой Советского Союза Василий Георгиевич Рязанов активно включился в операцию, обратившись за помощью к Председателю Президиума Верховного Совета Украины дважды Герою Советского Союза Сидору Артемьевичу Ковпаку. Ковпак без разговоров включился в поиск путей спасения Ивана. Вышел на Генерального прокурора Р. А. Руденко, известного тем, что он выступал в качестве прокурора на Нюрнбергском процессе, где решалась судьба главных нацистских преступников, виновных в чудовищных преступлениях Второй Мировой войны. Таким образом, когда к спасению Ивана подключился генеральный прокурор Украины, судьба Ивана была предрешена. Иван был оправдан, и его отпустили домой. Конечно, спасти Ивана не мог бы никто, кроме его младшей сестрёнки, так об этом и сказал Руденко, возвращая ордена Ивану в присутствии Гали.

Несколько лет спустя Галя отдыхала в санатории в Трускавце. И однажды около источника ее окликнул мужчина. Это оказался Р. А. Руденко, на которого Галя много лет назад произвела такое впечатление, что он запомнил ее и теперь хотел пригласить на обед.

МОЁ ЗНАКОМСТВО С ГАЛЕЙ

Я познакомился с Галей после войны, когда учился на первом курсе Ленинградской Военно-Воздушной инженерной академии (теперь она именуется Военно-Космическая академия имени А. Ф. Можайского). Академия, учёба и работа в ней составила большую и значимую эпоху в моей, а значит и в Галиной жизни.

Галя была красивой девочкой с элегантной изящной фигуркой. Изысканные наряды она шила сама, раздобывая где-то на чёрном рынке несуществующие в магазинах ткани

и отделывая их с редким мастерством. Позже она заказывала их в ателье на Невском проспекте, которое в народе называлось «Смерть мужьям, война любовникам».



! !

После ранения у неё на голове остались шрамы, и она прятала их под своей длинной чёрной косой, которую позже стала укладывать наверх. Когда появились деньги, она обзавелась красивыми украшениями, которые тоже в то время мало у кого были.

Она всегда отличалась коммуникабельностью, энергией и умением находить разумные и нестандартные решения в, казалось бы, безвыходных положениях. Наголодавшись в голодомор и блокаду, она старалась всегда вкусно и сытно кормить меня, детей и частых гостей. Во времена особенно обострившегося в послевоенное время всеобщего дефицита она умела на уровне высокого искусства находить полезные знакомства среди мясников и продавцов дефицитных продуктов.

Она пользовалась любовью и авторитетом среди друзей и знакомых и всегда оказывалась в центре внимания в обществе своих и моих соратников.

С детских лет, нигде не обучаясь, она великолепно пела и не менее прекрасно танцевала, причём в её репертуаре были и русские и, как это ни странно, украинские песни, хотя с Украиной она рассталась в раннем детстве. Она любила петь и часто исполняла по просьбам друзей песни «Ой казала мени маты, та й наказувала», «Рушничок» и другие.

Подводя итоги повествования о жизни Гали, необходимо отметить её поистине колоссальный духовно-героический стержень-основание.

Она прошла путь голода и холода под градом осколков от разрывов, продемонстрировав бесстрашие и мужество, заимствованные на генетическом уровне от предков, укрепив их сформированными и закалёнными собственными качествами. Этими свойствами характера она явно отличалась от людей своего окружения. Для неё не было преград и препятствий. Об этом свидетельствуют примеры освобождения Ивана от заключения, спасение своей дочери Оксаны в условиях действия резус-фактора в период, когда это заболевание считалось однозначно летальным, и так далее.



! ! !

После окончания Академии я был принят в адъюнктуру, защитил кандидатскую и докторскую диссертации и руководил кафедрой радионавигации, которая была преобразована в кафедру Космических радиотехнических комплексов и послужила стартовой площадкой для преобразования Академии в Военно-космическую. В ней я выполнил знаковые работы по радиоастрономии и по созданию радио-астрономических теодолитов. Теодолиты прошли государственные испытания и были приняты в эксплуатацию.



;! -! -! ! ! ! !

СЕМЬЯ

Главным делом жизни Гали было воспитание детей. Для них она шила, пекла вкусные пироги, готовила необыкновенные блюда и находила редкие кружки и лучшие школы.



!





! ! ;! ! ! ! ! ! ! !—!——!!



! !



! ! ! ! !
-! ! ! ! !
!





! ! !



! ! ! ! ! !23/17/3126



! ! ! !

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»
Музей гражданской авиации в Санкт-Петербурге

ОАО «Авиакомпания «Россия»

ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»

Архитектурно-ландшафтный комплекс «Ораниенбаум»

Краеведческий музей города Ломоносова

Секция истории авиации и космонавтики СПбФ ИИЕТ РАН

Некоммерческая организация «Фонд истории авиации»

100-летие полёта первого русского истребителя С-16 конструкции И. И. Сикорского

70-летие Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

60-летие ВАУ ГВФ – ОЛАГА – СПбГУ ГА

40-летие Музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге

XVII Международные научные чтения имени Игоря Ивановича Сикорского

20–24 апреля 2015 года

ПРОГРАММА

Санкт-Петербург
2015

Оргкомитет:

Председатель – ректор СПбГУ ГА М. Ю. Смуров,
И. И. Гончаров) !
Н. Н. Сухих, А. В. Губенко, Я. М. Далингер, М. Н. Майор, В.Н. Иванченко,
Н. М. Сафронова) !
А. М. Нестеров (! ! !),
Е. В. Перепелица, Е. А. Цыбова, В. В. Реутова, С. А. Толмачёва,
Д. А. Юнгмейстер,
Г. В. Галли (! ! - !)

Рабочая группа

В. И. Авдонин, Д. Я. Захарцев, И. Э. Кращук, А. Л. Сороковский,
Э. Р. Асадуллина, Е. А. Кужим, Д. Ю. Шашков, Н. М. Соловьёва,
Ю. М. Лозыченко, Е. Г. Широкий

Адрес музея: 196210, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д. 38
Телефон/факс: (812) 704-15-20
e-mail: museum@spbguga.ru
www.spbguga.ru, www.spbguga.info

Транспорт:
от метро «Московская»:
автобус № 13, маршрутное такси № 13, 213, 27 до остановки «Академия»;
от метро «Сенная Площадь»:
маршрутное такси № 213 до остановки «Академия»;
от метро «Ломоносовская»:
маршрутное такси № 27 до конечной остановки

В оформлении обложки Программы использована эмблема) ! ! фирмы «Сикорский эркрафт», подаренная Музею истории Академии гражданской авиации детьми И. И. Сикорского Ольгой и Игорем Сикорскими 2 июня 1989 года во время состоявшейся в Академии конференции, посвящённой 100-летию со дня рождения великого авиаконструктора

РАСПОРЯДОК
работы XVII Международных научных чтений имени И. И. Сикорского Санкт-Петербург, Университет гражданской авиации

20– 24 апреля 2015 года

20 апреля, понедельник

12.15-12.55 – Регистрация участников Чтений. Фойе актового зала.
13.00-14.30 – Пленарное заседание. Актовый зал. Концерт.
15.00-19.00 Заседание Секции истории авиации и космонавтики Санкт-Петербургского филиала Института истории естествознания и техники Российской Академии наук, ауд. 365.

21 апреля, вторник

11.00-12.00 – Экскурсия по экспозиции Музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге. Ауд. 335.
12.00-12.30 – молебен обо всех авиаторах в музейной часовне святого пророка Илии.
13.00-17.00 – Заседание Секции молодых учёных, аспирантов, студентов и школьников совместно с историками, музейными работниками и Клубом потомков российских авиаторов. Подведение итогов первого дня работы Чтений, ауд. 334.

22 апреля, среда

11.00-13.00 – Заседание Секции молодых учёных, аспирантов, студентов и школьников совместно с историками, музейными работниками и Клубом потомков российских авиаторов, ауд. 334.
13.00-14.00 – Перерыв.
14.00-17.00 – Совместное мероприятие с ОАО «Авиакомпания «Россия». Посещение захоронений авиаторов – Героев Советского Союза и О. М. Лисиковой. Кладбище жертв 9-го января.

23 апреля, четверг

9.30-10.00 – Сбор иногородних участников (по списку) у центрального входа в Университет.
10.00 – Отъезд от Университета.
12.00-17.00 – Посещение Архитектурно-ландшафтного комплекса «Ораниенбаум». Выездное заседание в Краеведческом музее города Ломоносова (Ораниенбаума).
19.00 – Возвращение в Санкт-Петербург. Главный вход Университета гражданской авиации.

24 апреля, пятница

9.30-10.00 – Сбор иногородних участников (по списку) у центрального входа в Университет.
10.00 – Отъезд от Университета.
10.00-15.00 – Автобусная экскурсия по памятным авиационным местам Санкт-Петербурга.
17.00 – Возвращение к главному входу Университета гражданской авиации.

20 апреля 2015 года, понедельник

12.00-12.30. Музейная часовня святого пророка Илии. Молебен обо всех авиаторах совершают

13.00– 14.30. Актовый зал.

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Председатель –

Председательствующий –

1. Кадры кинохроники: Игорь Иванович Сикорский (3 мин.).

2. Вступительное слово. О традиции проведения Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского в Университете гражданской авиации в Санкт-Петербурге

3. Демонстрация фильма «Забытые Герои Великой войны» (30 мин.).

4. По местам эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» на фронтах Первой мировой войны.

5. О поисковой работе и пропаганде истории деятельности Эскадры и Дивизиона Воздушных Кораблей «Илья Муромец». Передача в дар Музею гражданской авиации в Санкт-Петербурге статей и книг по указанной теме».

6. Гатчинские авиаторы и «Муромцы» Сикорского.

7. Юбилейные даты 2015 года.

! ! ! ! ! ! ! ! !
! !)

8. И. И. Сикорский и русское зарубежье.
Шф оо , м фш, эюфэчм ф , -! ! ! -! !
! ! ! ! ! ! /

9. Приветственное слово от ветеранов гражданской авиации.
Фщцм, щь оо щм, Ц ыо -! ! 2! -! ! ! ! !
! ! ! -! ! ! ! 22 111! ! !
15 ! ! ! ! ! -1, -9-! -37 ! ! !
! - /! ! ! !_____!_____ ! !
! !_____!___

Концертная программа:

1. Видеоклип, посвящённый Игорю Ивановичу Сикорскому «От Петербурга до Киева». ! ! Ч н ,О ь м, ! ! ! !
/! ! ! ! ! ;! ! ! ! Шъ фцм, Ц, ю м,
!Юно щм, о м

2. «Светлячок», грузинская народная песня. Юно щм, о м, ф, Шъ фцм, Ц, ю м

3. Блюз о войне. ! Юно щм, о м, Ч шфи м,Шрюь фцм, -! -!
-! ! ! ! - / ! Юно щм, о м

4. Песня «Вертолётчица») ! ! ! -! ! !
! ! -! ! ! ! ! ! /
! Юно щм, о м! ! Ч н ,О ь м! !Юно щм, о м

5. Моя любимая. ! /_____-!_____! /_____/ ! оэчм ,_____
Тячм, -! ! ! ! -! ! ! /! ! _____
йчфцм, нэь ю щм, эм ячч фцм! ! ! ! ! ! ! -
/

14.30.-15.00. Перерыв

15.00-19.00, Лекционно-выставочный зал музея, ауд. 362

Секция Истории авиации и космонавтики

(руководитель **В. В. Лебедев**)

СОВЕТСКАЯ НАУКА И ТЕХНИКА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (к 70-летию Великой Победы)

Доклады на XXXVI годичной международной научной конференции Санкт-Петербургского отделения Российского национального комитета по истории и философии науки и техники и XVII Международных научных чтений имени И. И. Сикорского

Координатор мероприятия от Оргкомитета Чтений – **Г. В. Галли**, старший научный сотрудник Музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге, доцент кафедры Авиационной техники СПбГУ ГА, к. т. н.

1. Андреенко А. М. (ОСЛВВиВС ВВС-однополчан, С.-Петербург) «2-я ленинградская Спецшкола ВВС»;
2. Вабищевич Г. Э. (ВМА им. Н. Г. Кузнецова, С.-Петербург) «Ейское военно-морское авиационное ордена Ленина училище имени И. В. Сталина в Великой Отечественной войне»;

3. Галли Г. В. (СПбГУ ГА, С.-Петербург) «История методов выбора параметров крыла и оперения для аэропланов и самолётов 1909-1970 гг.»;

4. Ганин С. М. (ЦНИИ им. Крылова, С.-Петербург) «Радиолокационные средства в обороне Ленинграда»;

5. Глушко А. В. (ФСК РФ, Москва) «Знаки различия и форма одежды членов Совета главных конструкторов в период их командировки в Германию в 1945– 1946 гг.»;

6. Гуров С.В. (НПО “Сплав”, г. Тула) «Самодельные средства реактивной артиллерии в мировых войнах и локальных вооружённых конфликтах»;

7. Иванов В. П. «Авиационная промышленность СССР в первые годы Великой Отечественной войны»

8. Крапошин П. В. (Газета “Воздушный транспорт”, Москва) «Участие автожиров К-7 в Великой Отечественной войне»;

9. Куприянов В. Н. (СЗМОО ФК РФ, С.-Петербург) «Боевой путь А.Л. Кемурджиана – главного конструктора самоходных шасси планетоходов»;

10. Лебедев В. В. (“ЭУР-МЕД Нева”, С.-Петербург) «Комендантский аэродром Ленинграда в годы Великой Отечественной войны»;

11. Климентов В. Л. (Мемориальный музей космонавтики, Москва) «Цена победы конструктора Королёва»;

12. Кротова М.К. (БФ “Воинский Собор”, С.-Петербург), Лозыченко Ю. М. (в/ч 55443, С.-Петербург) «Воздухоплавательный парк Ленинграда. Великая Отечественная война»;

13. Мельников В. М. (МЛГИБМ, С.-Петербург) «Места гибели и захоронения Л. М. Мациевича»;

14. Охочинский М. Н. (БГТУ “Военмех” им. Д. Ф. Устинова, С.-Петербург) «Фронтовики – сотрудники Ленинградского военно-механического института и их вклад в подготовку кадров для ракетно-космической промышленности СССР»;

15. Павлов А. М. (СПбГУАП, С.-Петербург) «Ретроспектива развития советских реактивных двигателей в предвоенные и военные годы»;

16. Первушин А. И. (СП, С.-Петербург) «Популяризация идей космической экспансии в годы Великой Отечественной войны»;

17. Санников А. В. (Центральный музей ВВС, г. Монино, Московская обл.) «Самолёты Великой Отечественной войны в экспозиции Центрального музея ВВС»;

18. Семёнов С. В. (РКЦ “Прогресс”, г. Самара) «Освоение серийного производства штурмовиков Ил-2 на Государственном авиационном заводе № 1 в октябре-декабре 1941 года»

19. Хаханов Ю. А. (ВНИИ Трансмаш, С.-Петербург) «Автоматические поворотные платформы для проведения технологических экспериментов в условиях микрогравитации»;

20. Шувалова А. Н. (СПбГУ, С.-Петербург) «Андре

21 апреля 2015 года, вторник

11.00-12.00. Экскурсия по экспозиции музея. Ознакомление с выставками, посвящёнными 70-летию Великой Отечественной войны и 40-летию музея. Натэла Михайловна Сафронова, директор Музея гражданской авиации. Дмитрий Юрьевич Шашков, методист музея.

13.00-17.00. Зал Совета (конференц-зал), ауд. 334.

Председатель – *Шф мфн,Шф м ч ф , ылъ фиц - -! ! ! ! -! ! ! ! ! !)2: : 8 3113! / /*

Председательствующий – *мо ч м,Шф м ч иц,Эм ь щ м, ! ! ! ! ! - /*

1. Место гибели Льва Макаровича Мациевича. Перенос памятного знака (между Аэродромной улицей и Богатырским проспектом), перенос места захоронения на Никольском кладбище Александро-Невской Лавры.

эо ч ,Шф м ч ф ,Шч ицфиц ! ! ! ! ! ! !) -! ! ! ! -! -! !) ! ! -! ! /

2. Вклад Севастопольской (Качинской) авиационной школы в победу в Великой Отечественной войне.

о о м, д м ф фиц иц, Цмимш м, ! ! ! ! -! ! ! /

3. Стихи о войне. «На братских могилах», автор В. С. Высоцкий.

ч м фифь , ч м фифь ф ,Пмя цфиц, ! ! /

4. Музеи города Ульяновска как фактор формирования патриотической и нравственно-эстетической культуры курсантов.

Пмифиц, оифмифиц иц, в лъ м, !) ! !) -! -! ! /

5. Роль Л. Д. Троцкого в формировании советского военно-воздушного флота.

Фь фиц, оюь иц, шфюфиц м, ! ! ! ! ! ! ! ! -! ! ! /

6. Михаил Шидловский. Окаянные дни (по материалам дела о контрреволюционном заговоре в Ораниенбаумском дивизионе, 1919 г.)

Пмифиц,й ялъ иц, мнф о ф , ! ! 23! !) ! ! ! ! ! ! - ! ! /! / / / /

7. Последние дни «отца русской авиации». Заговор в Ораниенбаумском авиадивизионе и гибель М. В. Шидловского (по материалам Архива УФСБ по СПБ и ЛО).

шфюь ф , мэфн о ф ,Шфю ь фиц, ! ! ! ! ! 20 /

8. Авиационный некрополь на Новом Донском кладбище в Москве.

юь , ми оицофиц ф , Цы мы фиц! ! ! ! ! ! !)

9. Значение Бугурусланского лётного училища для воздушного транспорта России.

ч м фифь , чоцэоо ф , б ь ф , ! ! ! ! -! ! ! /

10. Григорий Векшин – прерванный полёт.

Шь мо, Юфиль ф , мифо , ! ! ! ! ! ! ! -! ! ! ! ! /

11. Системы спасения на пассажирских самолётах.

Шмцэфи, чоцэмць ф , мэфи о ! ! ! ! /!
/ / ! ! - ! ! ! ! -!
! ! ! 139.

12. Дельтапланеристы Александр Амбуркин и Александр Саватеев.
чоцэо , шфюь фо ф , мцмэ о ! -! ! ! ! !
/ / ! ! ! ! ! ! /

13. Внедрение системы качества профессиональной подготовки авиационного персонала гражданской авиации.
фц ч м ,тфифыы ф , фцячфц, -! ! ! ! !
/

14. Численное моделирование в среде MAPLE баллистического движения материальной точки в продольной плоскости с сопротивлением произвольного вида.
Пчфцм, чоцэмць цм, Т ящ м, шфюь ф , Шмцэфи ф , Ць ц , Эаь о , Эаь оо ф , Чо юфщ ! ! 347! ! -! ! ! ___/ /_____-____
/ / /-! /

15. Экспериментальное решение некоторых задач динамики движения вертолёта с грузом на внешней подвеске.
Очошм, Эаь оо цм, ь я ощ , мюмы , чоцэоо цм, Ф мщ м, Т ь фэ, чо ф , ч ц ,
! ! 346! ! -! ! – . / -! / / /-!
/

16. Идентификация параметров катастрофического движения ВС типа А320 в Альпийской катастрофе.
Э оючмцм, шмщ цм, фццфц м, к чф , щь оо цм, Пнм о м, к чф , шмщ цм, Пь мц м! ! ! 346! ! -! ! ! ___/ /_____-____
/ / /-! /

17. Влияние отказа двигателя на лётно-технические характеристики самолёта Boeing 737-800.
Ц црюмцофщ цмо ч о ф , Ця ! ! 339! ! -! !
! ___/ /_____-! / / /-! /

22 апреля 2015 года, среда

11.00–13.00. Зал Совета (конференц-зал), ауд. 334.

Заседание Секции молодых учёных, аспирантов, студентов и школьников совместно с историками, музейными работниками и Клубом потомков российских авиаторов

Председатель – *шфюьф , чоцэоофк щшоэюоь , ! ! -! ! - ! ! - ! !) ! -! ! ! ! ! ! ! / /*

Председательствующий – *Эоючмицчоцэмцьщцючшмм ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! - /*

Доклады и сообщения (регламент выступлений – 7 минут)

1. **О создании некоммерческой организации «Фонд истории авиации».**

Фь , чмфифьф ,Юцлво , ! ! ! ! /

2. **Рекорды планеристов-лётчиков Константина Арцеулова и Леонида Юнгмейстера.**

Яьмнмюфицяэюми,кэяф , ! ! -10-3! ! - ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! / / -! ! ! ! ! ! /

3. **Прерванный полёт (о 46-м гвардейском женском авиаполке)**

фицЭоьмцицЦяьом ! ! - ! ! ! ! ! ! - ! ! /

4. **«Кто однажды был крылатым – верен небу навсегда» (о Герое Советского Союза, генерал полковнике авиации В. М. Безбокове).**

фицЭоьмцицЦяьом ! ! - ! ! ! ! ! ! - ! ! /

5. **Офицерская электротехническая школа – первое учреждение ПВО России.**

ююьэщьюяь , наьюф , ! ! -10-2-! ! - ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! / / -! ! ! ! ! ! /

6. **Воспоминания участника битвы под Москвой.**

юь , мэфиофч щц , / / /-! -! ! ! -! ! ! ! ! !)2: 91 2: 95! / /

7. **Стихи о войне. «Баллада о прокуренном вагоне», автор Александр Сергеевич Кочетков (1900–1953).**

Оцмюьфицэцмицм ицьяющщ, ! /

8. **Стихи о войне.**

йчм,Фмцицм,Цуям, ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! /

9. **Об увековечении памяти Ольги Михайловны Лисиковой.**

Фьфицм,Тьфэ ицмлцяюфицм! ! ! 618-! ! ! !

10. **Михаил Сергеевич Смольянинов (из семейного архива П. А. Головнина).**

чфицм,чоцэмцьицмлцяюфицм !2- ! ! ! /

11. **Участие Петра Пилютова в спасении «Челюскинцев».**

Оь,Члвфиц, !9! !618! ! - /

12. **Становление авиации в России в свете отношения народа и государства.**

ицмюлэф,Фмцицм,Юфшм, ! ! /

13. **Системы автоматического управления беспилотных летательных аппаратов.**

шфюьф , чмфифьф , шмрицц , ! ! -! ! ! ! ! ! -! ! ! -! / / /

14. Внутреннее строение Земли.

щцм, чоцэмць ицм, Пфьом ! ! ! -! ! !
! ! ! ! ! ! - /

15. Вертолётостроение. Камов и Миль.

ч цм, чоцэмць ицм, ч ь м, Юю ицм, Ф ь о цм, шфюь фю м! ! !
/

16. Пионер дальней авиации Сикорский Игорь Иванович – русский или американец?

Ирина Николаевна Шевченко, *! ! ! !*
/ / / ! ! - ! ! ! ! -!
! ! ! 141.

17. Биография Евгения Николаевича Андреева.

чмфэчм, чоцэоо ф, Точ ! ! ! ! !) !
! ! ! ! ! ! !
! /! / / !) !

18. Биография Василия Илларионовича Старощука.

мь , чоцэмць ицм, мц ! ! ! ! !) !
! ! ! ! ! ! !
! /! / /) !

19. Я горжусь!

О ошф, ицмю ч о цм, Эфщ ощ - *! ! ! !*
) ! ! ! ! ! ! !
! ! /! / / !) !

20. Юрий Алексеевич Гагарин: путь в космос начинался в Саратове.

Шмцэфи, фц чмо ф, шфщ м,4Эль мо ! ! ! /

21. В огненном небе (лётчики Северного управления ГВФ в Великой Отечественной войне).

чмфшфь, мэфи о ф,Цьч, ! -! -! ! ! ! /

22. Его след в небе (о кавалере ордена Александра Невского, пилоте СУ ГВФ Анатолии Ивановиче Судакове).

чмфшфь, мэфи о ф,Цьч, ! -! -! ! ! ! /

23. Дата в истории города на Неве.

чмфшфь, мэфи о ф,Цьч, ! -! -! ! ! ! /

24. Человек и животные в русской традиции: классика и жизнь.

мо чм,Шф м ч ицм,Эм ь щ м, ! ! ! /

25. История службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС) аэропорта “Пулково”.

Павел Эдуардович Решетников, *! ! ! ! ! -*
! ! ! ! ! - ! !
! ! /

13.00-14.00 аь аь

14.00-17.00. Совместное мероприятие с ОАО «Авиакомпания «Россия». Посещение захоронений авиаторов – Героев Советского Союза и О. М. Лисиковой. Кладбище жертв 9-го января.

! ! ! ! ! ! ! !25/11

23 апреля 2015 года, четверг

Выездное заседание в Краеведческом музее города Ломоносова

9.45-9.55. Сбор иногородних участников у главного входа в Университет гражданской авиации (ул. Пилотов, 38).

10.00. Отправление автобуса.

12.00-14.00. Экскурсия по Архитектурно-ландшафтному комплексу «Ораниенбаум».

14.00-17.00. Выездное заседание в Краеведческом музее города Ломоносова.

Заседание Секции историков авиации, музейных работников и Клуба потомков российских авиаторов

Председатель – *к ч ф , м ь о и ц Ц я щ ,* ! ! ! !

Председательствующий – *и о щ Ш ф м ч ф , о э ю ь ,* ! ! ! ! ! ! - /

Доклады и сообщения

о ч м) ; о , м) ч) ч)

24 апреля 2015 года, пятница

Автобусная экскурсия по памятным авиационным местам Санкт-Петербурга

9.30-10.00 – Сбор иногородних участников (по списку) у центрального входа в Университет.
10.00 – Отъезд от Университета.
10.00-15.00 – Вступительное слово председателя Совета Фонда истории авиации Игоря Владимировича Токарева. Экскурсия по памятным авиационным местам Санкт-Петербурга.
Дмитрий Юрьевич Шашков, методист музея; Любовь Николаевна Патрушева, историк.
17.00 – Возвращение в Университет.

Фотохроника XVII Международных научных чтений имени И. И. Сикорского 20–24 апреля 2015 года





! ! !XVII ! ! ! ! / / !
! ! /31/15/3126 /



! ! ! ! ! ;! ! ! ! ! !
! ! ! ! !Ц ицюмцофщЮцолъфщ о ; ! -! /! /! /-!
! : :Ф мщ ; / /! ! ! Ф:Ф:П щ лъ ; ! ! !
!)2: : 8 2002 /-! ! ! ! -! - !ШЕ ШЕ ылъфщ !
! ! ! -! ! ! ! ! ! ! ! !
2: 97! /-! ! : :д шмщ ! ! ! ! ! !Ф: : Юцлъ о ;
! ! ! ! ! ! ! : :Чоно о





! ! ;! ! ! ! ! ;! / / ! –
-! ! / / ! ! ! !


научные чтения
имени
Ивановича Сикорского



! ! ! ! ! / ! !


ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

! ! ! -! ! ! -! ! ! -! / / -! ! ! -! ! ! -! ! ! -! ! ! /;









/ / ! ! ! ! - ! ! ! ! / / ! !



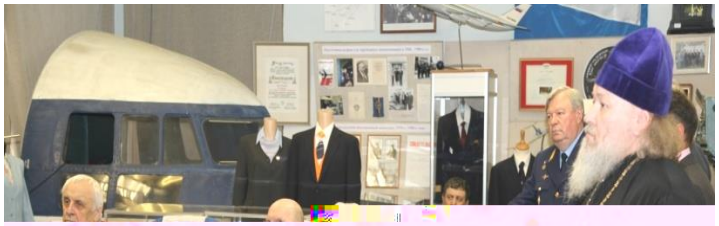
! ! ! ! !
! /! ! ! ;!
! ! !
!



! ! ;! ! !
/ / -! ! / /



! ! ! ! !
! / /



! ! ;! !2! -! ! !
! -! ! ! ! -!
! ! !22 111! -! !
15 ! ! ! ! -2-! -9-! -26
/ / ! ! ! !
! ! ! /! - ! !
/ /


РАСПИСАНИЕ УЧЕБНЫ
ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ



! ;! / / -! / / -! ! / /
! -! ! - ! / /
/ / -! / /





! ;! / / -! / / ! ! / -! / /





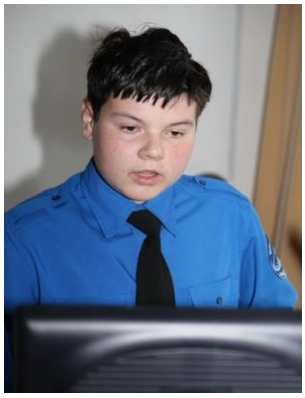
! ! ! ! /!
! ! ;! / / -! / / -!
/ /

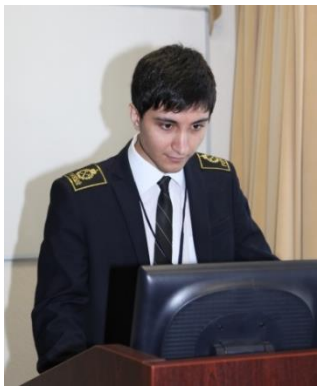








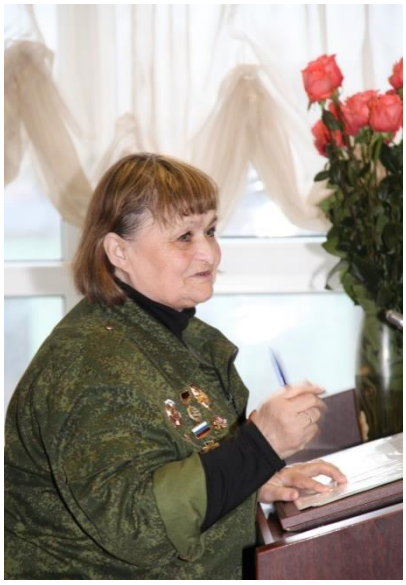








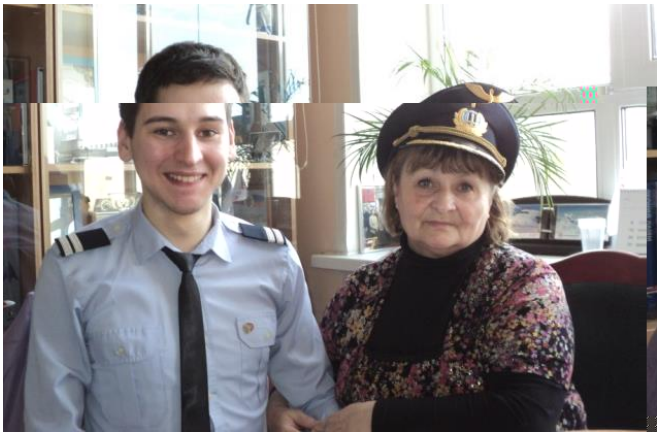
/ ! -! ! !



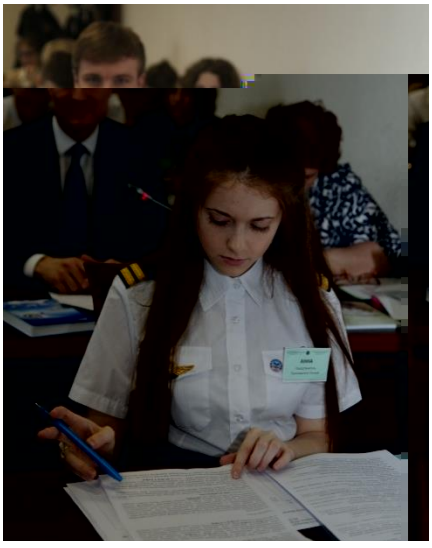
: Э: Цяь о м ! !
! ! ! ! !
! ! -! !
! ! -
! ! ! ! -
/



:,й:, о ююифц , ! ! ! !
! - !! !



! ! -! ! !



!



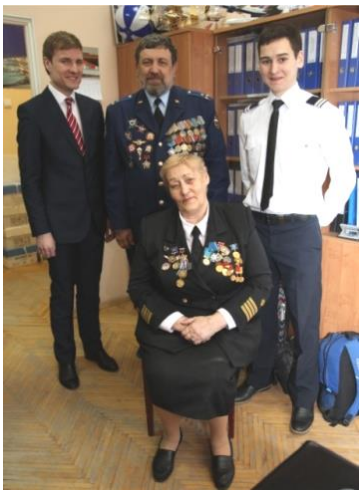


шфюь ф , ч оцэоо ф ,к щшо эюь , !
/! -! ! - !
! ! ! ! ! ;!
! - ! / / -! / / -! - !
! , ! ! / / -! / / !)





/ / - ! -! ! ! ! ! ! !
! ! ! ! / / / /! ! ! ! !
/ / ! ! ! ! 24! ! / / !) !
! ! ! -! ! ! ! ! !
/ / ! ! ! / / !) !),
! ! / / !)



! ; / / -!
/ / -! / / -!
/ /

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
20-24 апреля 2015 года
XVII Международные
научные чтения

Автобусная экскурсия по памятным авиационным местам Санкт-Петербурга



! ! ! -! ! !
! ! ! ! !
! ! ! !



! ! ! ! !
! ! ! ! !
! ! !

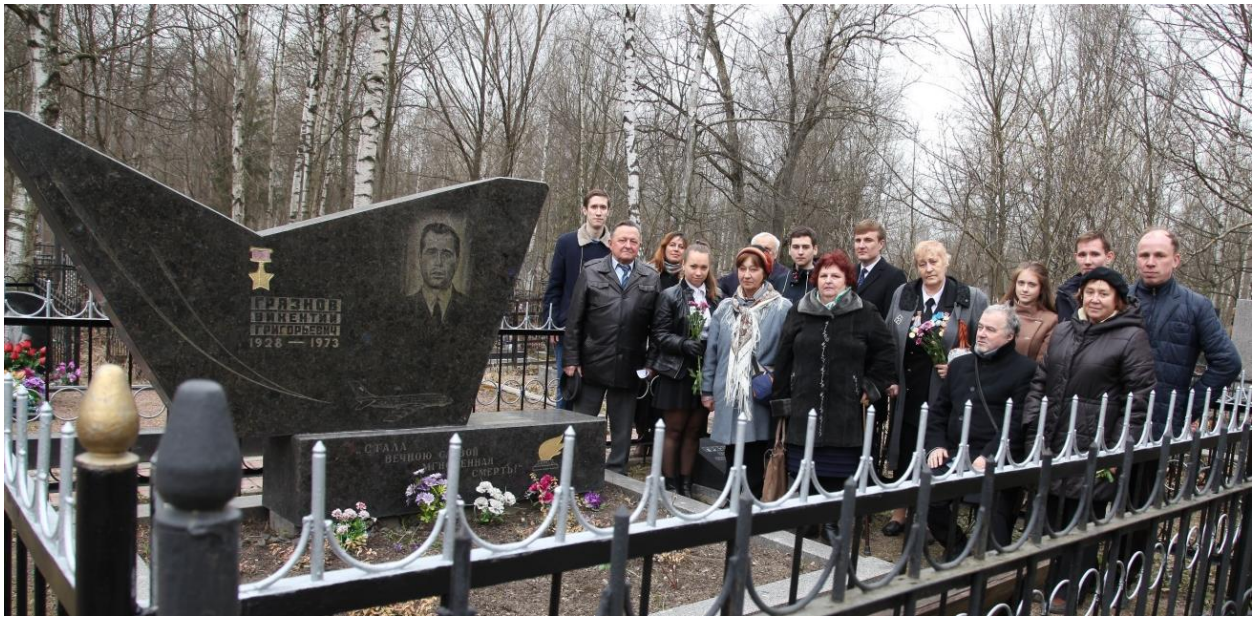


! !2: 41- ! /!
/ / ! -27! ! - !



- ! ! -!
! ! ! !

Совместное мероприятие с ОАО «Авиакомпания «Россия». Посещение захоронений авиаторов – Героев Советского Союза и О. М. Лисиковой. Кладбище жертв 9-го Января.



! /! /! -! /! /! -! /! /! -! / / -! /! /! -!
/ / -! /! /! -! /! - /! /! -! / / -! /! /!



! ;! /! /! -! /! /! -!
-! /! /! - / / -!
/! /! -! /! - /! /!



! ! ! ! /! /!

Выездное заседание Секции историков авиации, музейных работников и Клуба потомков российских авиаторов в Краеведческом музее города Ломоносова





! ! - ! ! ! ! ;!
! /! ! ;! / / !) -! / / -!
/ / -! / / -! / / -! / / -! / / -!
/ / -! / / -! / / -! / / -! / /
/ / !)



! !
! !
/ /
! !2- ! ;!
/ / -!
/ -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / !
2- ! ;!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ / -!
/ /



! ! ! ! -!
! ! ! ! !
! ! ! ! !
!

XVII Международные научные чтения имени И. И. Сикорского

С 20 по 24 апреля 2015 года в стенах нашего Университета проходили XVII Международные научные чтения имени Игоря Ивановича Сикорского. Ежегодные Чтения по праву носят статус международного научного форума поскольку в них принимают участие как российские, так и зарубежные историки авиации, исследователи, специалисты авиационного производства, потомки известных российских авиаторов, а также аспиранты, студенты и школьники. Тематика представляемых докладов и сообщений охватывает широкий спектр различных направлений.

Программа XVII Чтений была выстроена в соответствии с традиционным форматом их проведения: пленарное заседание, работа Секции молодых учёных, аспирантов, студентов и школьников совместно с историками, музейными работниками и Клубом потомков российских авиаторов, выездные мероприятия.

Также в этом году в рамках программы Чтений в стенах Университета состоялось заседание Секции истории авиации и космонавтики Санкт-Петербургского филиала Института истории естествознания и техники Российской Академии наук.

Торжественное открытие Чтений состоялось в начале Пленарного заседания. С приветственным словом к участникам мероприятий обратился исполняющий обязанности проректора по персоналу СПбГУ ГА Иван Ильич Гончаров. Далее присутствующие в зале посмотрели премьеру документального фильма «По местам эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» на фронтах Первой мировой войны». Создание исторической киноленты стало возможным благодаря генерал-лейтенанту Михаилу Михайловичу Опарину - командующему Дальней авиацией ВВС РФ (1997– 2002 гг.), Заслуженному военному лётчику РФ и протоиерею Константину Татаринцеву - заведующему сектором ВВС Синодального отдела Московского Патриархата по взаимодействию с Вооружёнными Силами и правоохранительными органами, настоятелю Храма Вознесения Господня за Серпуховскими воротами города Москвы. Бурными аплодисментами участники Чтений приветствовали выступление почётного гостя – Инны Андреевны Копец, пилота 1 класса, мастера спорта международного класса, единственной в мире женщины, налетавшей на вертолётах 11 000 часов, установившей 15 женских мировых рекордов на вертолётах Ми-1, Ми-8, Ми-26 и являющейся членом Международной ассоциации женщин-вертолётчиц. Инна Андреевна является постоянным участником Чтений.

Выездные мероприятия для участников Чтений начались с посещения Архитектурно-ландшафтного комплекса «Ораниенбаум». Коллектив Музея истории города Ломоносова радушно принимал гостей: была проведена подробная экскурсия по истории города Ломоносова (Ораниенбаума), организованы условия для комфортного проведения выездного заседания и выступлений участников Чтений с докладами.

Завершающий день Чтений ознаменовался премьерой – презентацией автобусной экскурсии по памятным авиационным местам Санкт-Петербурга. Экскурсию провел методист Музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге Дмитрий Юрьевич Шашков.

! -! !

! ! ! ! - -

!

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации
Объединённый музей гражданской авиации в Санкт-Петербурге
ОАО «Авиакомпания «Россия»
ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»
Национальный государственный университет физической культуры, спорта и здоровья имени П. Ф. Лесгафта
Авиационно-транспортный колледж СПбГУ ГА
Музей истории Комендантского аэродрома «Икар»
АО «Климов»
Некоммерческая организация «Фонд истории авиации»



Сикорский 11.

XVIII Научные чтения имени Игоря Ивановича Сикорского

с международным участием

26 – 29 апреля 2016 года

ПРОГРАММА

Санкт-Петербург
2016

Оргкомитет:

Председатель – ректор СПбГУ ГА М. Ю. Смуров,

Н. Н. Сухих, А. В. Губенко, Я. М. Далингер, В. В. Халин, М. Н. Майор,
Г. В. Маргарян, В.Н. Иванченко,

Н. М. Сафронова) ! ,
А. М. Нестеров (!),
Г. В. Галли (! ! - !),

Е. В. Перепелица, Е. А. Цыбова, В. В. Реутова, С. А. Толмачёва, Н. В. Карелин,

Д. А. Юнгмейстер (! - ! !
),
Н. И. Новикова (! / / /),
Ю. А. Краснова (! ! ! !),
Л. Б. Янушанец) ! ! ,
И. В. Токарев (! ! ! !)

Рабочая группа:

В. И. Авдонин, С. Б. Шишкин, И. Э. Кращук, А. Л. Сороковский,
Э. Р. Асадуллина, Е. А. Кужим, Д. Ю. Шашков, Н. М. Соловьёва,
Ю. М. Лозыченко, М. А. Смирнова

Адрес музея: 196210, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д. 38
Телефон/факс: (812) 704-15-20
e-mail: museum@spbguga.ru
www.spbguga.ru, www.spbguga.info

Транспорт:
от метро «Московская»:
автобус № 13, маршрутное такси № 13, 213 до остановки «Академия»;
от метро «Сенная Площадь»:
маршрутное такси № 213 до остановки «Академия»;
от метро «Ломоносовская»:
маршрутное такси № 27 до конечной остановки

! ! ! ! ! ! ! ! -
! ! ! ! - /! ! ! ! !
! ! ! ! ! ! ! -22 /12: 24! /

РАСПОРЯДОК
работы XVIII Научных чтений имени И. И. Сикорского
26–29 апреля 2016 года

26 апреля, вторник

11.00–12.00. Экскурсия по Музею гражданской авиации в Санкт-Петербурге. Ауд. 335.

12.00–12.30. Молебен обо всех авиаторах в музейной часовне святого пророка Илии.

12.15–12.55. Регистрация участников Чтений. Фойе актового зала.

Выставки:

1. Из истории Международных научных чтений имени И. И. Сикорского в Академии–Университете гражданской авиации в 1989–2015 гг.

2. Пионеры отечественной авиации. Посвящается 160-летию со дня рождения генерал-лейтенанта А. М. Кованько (1856–1919); 160-летию со дня рождения генерала М. В. Шидловского (1856–1921); 150-летию Великого князя Александра Михайловича Романова (1866–1933).

Встреча с потомками известного российского лётчика А. В. Панкратьева, соавторами книги «Дивизион Воздушных Кораблей "Илья Муромец" в Сарапуле» Наталией Павловной и Павлом Николаевичем Панкратьевыми.

Презентация коллекции «История русской авиации на фарфоре». Автор Наталья Васильевна Ермолаева, внучка известного русского лётчика Д. Н. Тарасова.

13.00–14.30. Пленарное заседание. Актовый зал.

14.30–15.00. Перерыв.

15.00–17.00. Встреча с потомками лётчика, Героя Советского Союза М. В. Водопьянова – сыном Алексеем Михайловичем и внучкой Марией Юрьевной. Ауд. 334.

27 апреля, среда

10.00–13.00. Заседание Секции молодых учёных, аспирантов, студентов и школьников совместно с историками, музейными работниками и Клубом потомков российских авиаторов. Руководитель секции Д. А. Юнгмейстер, доктор технических наук, профессор Санкт-Петербургского Национального минерально-сырьевого университета «Горный» (Горный университет), потомок рода русских лётчиков Юнгмейстеров. Ауд. 334.

13.00–14.00. Перерыв.

14.00–17.00. Заседание Секции молодых учёных, аспирантов, студентов и школьников совместно с историками, музейными работниками и Клубом потомков российских авиаторов. Ауд. 334.

15.00–17.00. Встреча студентов СПбГУ ГА с потомками лётчика, Героя Советского Союза М. В. Водопьянова – сыном Алексеем Михайловичем и внучкой Марией Юрьевной. **Ауд. 321.**

28 апреля, четверг

9.30. Сбор участников Чтений у главного входа в Университет гражданской авиации.

10.00. Отъезд. Экскурсия по авиационным местам Санкт-Петербурга. Посещение Музея истории Комендантского аэродрома «ИКАР» в гимназии № 66, АО «Климов» и Авиационно-транспортного колледжа СПбГУ ГА на Литейном пр., д. 48 (первое здание КУНС ГВФ–ВАУ ГВФ–ОЛАГА–СПбГУ ГА с 1940-х годов).

18.00. Возвращение к главному входу в Университет гражданской авиации.

29 апреля, пятница

9.30. Сбор участников Чтений у главного входа в Университет гражданской авиации.

10.00. Отъезд от Университета гражданской авиации.

11.00-15.00. Выездное заседание в Национальном государственном университете физической культуры, спорта и здоровья имени П. Ф. Лесгафта.
17.00. Возвращение к главному входу в Университет гражданской авиации.

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
13.00–14.30. Актовый зал.

1. Кадры кинохроники: Игорь Иванович Сикорский (3 мин.).

2. Вступительное слово. О традиции проведения Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского в Университете гражданской авиации в Санкт-Петербурге.
Шф мфи,к ь о ф ,Эиязь -! ! - ! ! !
! -! ! ! ! -! ! !
! ! ! -! ! ! ! -!
! -! ! ! -! - ! !
! ! -! /! /! /-! /

3. 160 лет со дня рождения Михаила Владимировича Шидловского (1856–1921), выдающегося государственного, военного и политического деятеля, создателя и первого командующего Дальней авиации.
Шф мфи,Шф м ч ф , ыль фиц! - -! ! ! ! -
! ! ! /! Ц ицюмицофиц Юцюль фиц о -! -! !
! ! ! ! ! ! ! !
! ! ! ! -! ! ! !
! ! ! ! /! /

4. 100 лет Авиации Военно-морского флота Российской Федерации.
ч м фиць , Пь ф ь о ф , о ицицм - ! -! !
! ! ! /

5. Приветствие участникам Чтений от военных лётчиков – выпускников ОЛАГА.
Поцицм ф , Фэмиц ф , д юсь иц! ! -! ! ! ! !
! ! ! ! ! /!

6. Поиск аэродрома отряда эскадры Воздушных кораблей в Зегевольде.
ищь о , чоцэмиць ф , мичм фиц, ! !) ! Шль мю, б м ь яч фиц! !
!) /

7. Сохранение памяти о служащих Эскадры и Дивизиона Воздушных Кораблей "Илья Муромец". Взгляд через столетие – презентация книги «Дивизион Воздушных Кораблей "Илья Муромец" в Сарапуле».
м оч, фиц чмо ф , миць мю о - ! ! ! -!
! ! ! -! ! ! ! ! -! !
! ! /
мюмиф , м ч ицм миць мю о м, ! ! ! ! ! !
! ! /

8. И. И. Сикорский и русское зарубежье.
Шф оо , м фиц, эюфэчм ф , ! ! ! ! ! !
! -! -! ! ! ! !
/ / /

Концертная программа:

1. Видеоклип «Вертолётчица» *) ! ! ! -! ! ! ! ! -! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! / !Юю щц о м*

2. *Шм ф , Умфцм ! ! ! ! - ! ! -! ! 354-! ! ! ! ! 3127! /! ! ! /*

3. Видеоклип, посвящённый Игорю Ивановичу Сикорскому «От Петербурга до Киева». *! ! Ч н , О ь м, ! ! ! ! /! ! ! ! ! ;! ! ! ! Шм фцм Ць ю м !Юю щц о м*

14.30–15.00. Перерыв

15.00–17.00. Зал Совета (конференц-зал), ауд. 334

Встреча с потомками лётчика, Героя Советского Союза Михаила Васильевича Водопьянова: сыном Алексеем Михайловичем и внучкой Марией Юрьевной.

27 апреля 2016 года, среда

10.00–13.00. Зал Совета (конференц-зал), ауд. 334.

Заседание Секции молодых учёных, аспирантов, студентов и школьников совместно с историками, музейными работниками и Клубом потомков российских авиаторов

Председатель – *шфюь ф , чоцэоо ф , к щшо эюь , ! ! -! ! - ! ! - ! !) ! -! ! ! ! ! ! ! ! /*

Председательствующий – *Э оюч мщ чоцэмць щ Ючшм м ! ! ! ! ! ! ! - /*

Доклады и сообщения (регламент выступлений – 7 минут)

1. Деятельность «Военмеха» в годы Великой Отечественной войны».
Пь шмц чоцэмць ф , цфи -! ! ! ! ! 6! ! ! ! / / -! / / /

2. Воздухоплавательный полигон в Сализи (1908–1914).
ч м фифь ,Ф мц ф , фц ч мо , ! -! -! /

3. О вкладе рода Дыбовских в дело авиации и космонавтики.
чоцэмць , оэч м ф , н эцф , (1980 2: : 5 /! ! ! ! ! ! !) -! ! ! ! !) -! - /

4. Украинский период деятельности И. И. Сикорского и А. М. Кованько. Малоизвестные характеристики самолёта «Илья Муромец».
Пощцм ф , Фэмц ф , д юоь щ! ! - ! ! ! ! ! ! ! ! ! /

5. «Илья Муромец» серии Е с четырьмя двигателями Renault 12 Fe.
Чмфэм,Тьфэ щцлцямир -! ! ! ! ! ! /

6. Константин Арцеулов и лётчики Юнгмейстеры.
щцм,Ццрюмцофцщцм, яээцф , ! ! -24! ! -
! ! /! ! ! _____-! _/ / /!
/ / /

7. Действия авиации воинских подразделений под руководством М. В. Фрунзе.
чмфицфь , щцмо ч о ф , Шь -! ! ! -23! ! -
! ! /! ! ! _____-! _/ / /!
/ / /

8. Авиация в Германии и СССР в 1920-е годы XX века.
м оч, щьоо ф , шмщ эцф , ! ! -22! ! -
! ! /! ! ! _____-! _/ / /-!
/ / /

9. О подготовке 2-го переработанного и дополненного издания книги «Братство военлётов. Лётчики Юнгмейстеры».
шфюьф , чоцэоо ф , к щшо эюоь -! ! ! -! !
! ! ! - ! ! /

10. С чего начинается «Пулково».
Пощцмф , фцюь ф , Ючоэ -! ! ! ! ! ! !
! /

11. В преддверии Великой Отечественной войны: неизвестные страницы истории Всесоюзного парашютного центра Осоавиахима СССР.
ч м, чоцэмцьщцм, Юф эцм -! ! ! ! - !
) _____-!_____! ! ! /

12. Война на Енисейском севере. Участие авиации ВМФ и полярной авиации в боевых действиях в Карском море в 1941–1944 гг.
оэчм , фцюь ф , тфнфыы , ! - !
! ! ! ! ! ! ! !
/

13. Творчество защитников Ораниенбаумского плацдарма.
мощофцм, щьоощцм,Умь шрм! ! ! ! ! ! !
/ /

14. История жизни и смерти лётчика Георгия Галицына.
Пощцмф ,Цфэч -! !:! !618- ! ! ! ! - /

15. Морские конвои. Сибирские страницы подвига.
чфицм, фц щь щцм,Эяьцфцм! ! ! ! ! !
/

16. Особенности полётов «майских жуков». О судьбах авиаторов – выпускников Петербургской школы Карла Мая.
Шьмо,Юфияь ф , мифо -! ! ! ! ! ! !
/

17. Использование беспилотных летательных аппаратов для обследования территорий, попадающих под затопление водохранилищами перспективных ГЭС.
чоцэо ,Шф м ч ф ,г м цм! ! ! ! /

18. Об истории испытаний колеса Лунохода-1 в «Летающей лаборатории» (проекту – 45 лет).
к ь ф , чоцэмць ф , б м мц -! - ! - ! !
-! / / /

19. История сооружения иконы-памятника синодика Русского императорского флота.
чм фшфь , мэфи о ф ,Ц ь ч -! ! -! -! ! ! ! /

20. Возмещение вреда при авиакатастрофах на международных воздушных линиях.
Цфэюфицц Ф ь о ицц тфьэ м, - ! ! !
! -! ! ! /

21. Мой путь в вертолётной авиации.
Пчифицц мчаь о ицц Э ы м ! ! -5! ! -9! ! !
-! ! /

Перерыв – 13.00-14.00

14.00–17.00. Зал Совета (конференц-зал), ауд. 334.

Заседание Секции молодых учёных, аспирантов, студентов и школьников совместно с историками, музейными работниками и Клубом потомков российских авиаторов

Председатель – *шфюьф , чоцэоо ф , к щшо эюаь , ! ! -!*
! - ! ! - ! !
) ! -! ! ! ! ! !
! ! /

Председательствующий – *Э оючмицц чоцэмць ицц Ючшм м ! !*
! ! ! ! ! - /

Доклады и сообщения (регламент выступлений – 7 минут)

22. Предмет в музее: от дарителя до посетителя. Реставрация и сохранение предметов блокадной комнаты семьи Агте.
ч м оюь ицц Оцфиощц м! ! ! ! ! ! !
! /

23. Воздушный мост блокадного Ленинграда.
яэюми, мэфи о ф , О ь ош -! ! - ! !
! ! /

24. Освещение вопросов истории Великой Отечественной войны при создании единого учебника истории для России.
Эаь о , фц чмо ф , м ч , ! /

25. Патриотическая направленность краеведческой работы со школьниками (на примере сотрудничества с Музеем гражданской авиации в Санкт-Петербурге).
Фь фицц Т ь фэ ицц л цяюфицц, ! ! ! 618! - -! !
! /

26. «Не даёт нам покоя Память фронтовая…». Фронтовые дневники Н. Кузакова – участника Великой Отечественной войны, радиста авиатрассы «Алсиб».

фицщ Эо ь мц ицщ Цяь о м! ! ! ! ! ! !
! ! ! -! ! ! !
- ! ! ! /! - /

27. Страницы истории аэродрома Метростроя, располагавшегося в Малых Вязёмах.
юь , мшоцофиц ф , Цымы фиц, ! ! ! !
! !) /

28. От парашютной вышки до телевизионной башни: парадоксы общей истории военно-морской авиации и телевидения.
эо ч , Шф м ч ф , Шнч ицфиц , ! ! ! ! !
-! ! ! ! !– -! !
) ! -! ! /

29. Дирижаблестроение в России и в СССР.
фцю ь , Т ь фэ ф , Эюяымц-! ! - ! ! -
! ! ! ! /

30. Системы предупреждения о сдвиге ветра.
Эюмцфэчм , чоцэмць ф , фцячи , ! ! ! ! -
! ! ! ! -! !
! ! ! ! ! ! !
- /

31. *Фэю ь ф ,э мцф , и :*
ч ицщ чоцэмць ицщ ч ь м, ицвюмэф ,Ф мц ицщ Ю фи м, - !
! ! ! -! ! !
- ! ! /

32. Исследование методик выполнения неточных заходов на посадку на самолётах типа Boeing 737 Next Generation.
Ц ицрюмцофиц ицмю ч о ф , Ця -! ! ! ! ! ! !
- ! ! ! ! /

33. Обледенение воздушного судна
чм фэчм , фцю ь ф , л ця о -! ! ! ! ! -
! ! ! ! /

34. И. И. Сикорский. История авиации.
Цфь фнч, фцю ь ф , Эюмь -! ! - ! ! ! !
! /!

35. 140 лет со дня рождения пионера русской авиации Сергея Исаевича Уточкина (1876–1916).
Очощщ фцю ь ицщ Тмь мц м, ! - ! ! ! !
! /! ! !_____! ! / / /

36. 100 лет Авиации Военно-морского флота РФ.
Фицщ чм фиф ицщ Чмыф цм -! ! - ! ! ! !
! /! ! !_____! ! / / /

37. Александр Петрович Иванов – выпускник курсов воздухоплавания при Политехническом институте и его вклад в лётное дело России.
Фь фицщ чоцэмць ицщ Ф мц м, ! ! ! !)29: 5 1973),
! ! ! ! ! ! -
! ! ! /! : :Ф мц _____!
! -! ! ! ! ! !) ! -
-! /! ! ! ! ! ! .

38. Арктическая трагедия экипажа самолёта Н-209. 1937 год.

фщ ч м , Ч о щф ф , г яыфь -! ! ! ! ! /! -! ! ! ! /

39. Внедрение систем совместного принятия решений по управлению пропускной способностью аэропортов.

Ць фэюфицм, Эаь оо щм, ф щ м, ! - ! ! ! ! ! -! -!5! /

40. я щ ,юь мцы ь ю:,Шф ,фыль м цэ :

юь , мэфи о ф , ч щ ц ! ! ! ! ! ! - -! ! ! -! -! ! ! - ! ! ! ! -! ! ! ! !)2: 91 1984), ! ! ! -! ! ! ! ! -!

41. Жизнь: стратегия, успехи и неудачи.

юь , мэфи о ф , ч щ ц , ! ! ! ! ! ! - - ! ! -! -! ! ! - ! ! ! ! -! ! ! ! !)2: 91 2: 95 -! ! ! ! -! ! ! ! ! /

28 апреля 2016 года, четверг

Автобусная экскурсия по памятным авиационным местам Санкт-Петербурга

9.30. Сбор участников Чтений у главного входа в Университет гражданской авиации.
10.00. Отъезд. Экскурсия по авиационным местам Санкт-Петербурга. Посещение Музея истории Комендантского аэродрома «ИКАР» в гимназии № 66, АО «Климов» и Авиационно-транспортного колледжа СПбГУ ГА на Литейном пр., д. 48 (первое здание КУНС ГВФ–ВАУ ГВФ–ОЛАГА–СПбГУ ГА с 1940-х годов).
18.00. Возвращение к главному входу в Университет гражданской авиации.

Выездное заседание XVIII Научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского в Авиационно-транспортном колледже Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. 14.30-16.00, Актовый зал АТК

Председатель – *фцю ь , ч м фиф ф ,б м фиц! ! - ! /*

Председательствующий – *ицо ц, Шф м ч ф оэюсь , ! -! ! ! ! ! ! - /*

1. Приветственное слово.
фцю ь , ч м фиф ф ,б м фиц! ! - ! /

2. Клип «Вертолётчица», посвящённый ветерану вертолётной авиации Инне Андреевне Копец. Пилот 1-го класса, мастер спорта международного класса; единственная в мире женщина, налетавшая на вертолётах 11 000 часов; установила 15 женских мировых рекордов на вертолётах Ми-1, Ми-8, Ми-26. Член международной ассоциации женщин-вертолётчиц.
! ! ! ! ! -! - ! ! /! ! ! -! ! ! /

3. Приветственное слово от ветеранов вертолётной авиации России.
Фцицм, щь оо ицм,Ц ью ! ! -! !2- ! -! ! ! ! /

4. Презентация нового фильма о ликвидаторах Чернобыльской катастрофы 1986 года.
мсь ф , ч о ф , д шмц ! ! -! ! - -! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! /

5. Вспоминая Чернобыль. 30 лет спустя, 1986–2016 гг.
м оч, Пь ф ь о ф , шоч ощц -! ! -! ! ! 2- ! -! ! ! ! ! !2: 97! -! ! ! ! -7 -! ! ! ! ! ! ! !2: : : 3111! /

6. «Прерванный полёт…». О Герое Советского Союза штурмане Жене Рудневой и лётчице Пане Прокопьевой, 46-го Гвардейского Таманского женского авиаполка. «Если с ним Вы служили, солдаты, о моём расскажите отце…». О Герое Советского Союза Николае Дмитриевиче Пахотищеве – штурмане 22-го ГБАП.
фицм, Эо ь мц ицм, Цяь о м! ! ! ! ! ! ! ! ! -! ! ! ! - ! ! ! /! - /

7. Презентация коллекции «История русской авиации на фарфоре».
! ! мом , мофи о ицм, Оь ш ч мо м! ! ! ! ! / / /

8. Экскурсия по главному зданию Авиационно-транспортного колледжа, посещение кафедр и лабораторий. *! ! ! ! -! !*
! фц ч м , ч м фиф ф ,Цлв оч фц

29 апреля, пятница

9.30. Сбор участников Чтений у главного входа в Университет гражданской авиации.
10.00. Отъезд от Университета гражданской авиации.
11.00–15.00. Выездное заседание в Национальном государственном университете физической культуры, спорта и здоровья имени П. Ф. Лесгафта.
17.00. Возвращение к главному входу в Университет гражданской авиации.

Выездное заседание
XVIII Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского
в Национальном государственном университете физической культуры, спорта и здоровья имени П. Ф. Лесгафта

11.00–14.00. Актовый зал

о ч миощо, эюяьнощф , Сифицю

1. Приветственное слово от администрации НГУ им. П. Ф. Лесгафта
! ! -! ! ! ! -! ! !
! /! / / /

2. Приветственное слово участникам Чтений.
Очф м ою м,О ощ о ицм,Эаь оо м, ! ! ! ! !
-! ! ! ! ! !
! ! - ! ! ! !)2967
1919).

3. Спорт и авиация.
к ь ф , м ч ф , Чяц э ц, ! ! -! ! -!
! ! ! ! / / / /

4. Роль Великого князя А. М. Романова в создании русской авиации. История русской авиации и деятельность А. М. Романова в экспозиции Объединённого музея гражданской авиации.
шфюь ф , к ь о ф , д м ц -! ! ! ! ! !
- /

5. «О вкладе Великого князя Александра Михайловича Романова в создание русской авиации». *юь ц,ф , фи шм, Ш ,ць чмом , ээф :*

6. Отдел Воздушного Флота и его значение в становлении Военно-воздушного флота и Морской Авиации России (1910–1917 гг.).
Пмифицм, й ялв ицм, мнф о ф -! ! ! - !
!23! !) ! /

7. Развитие теории применения морской авиации в военно-морских играх перед Первой мировой войной.
Эаь о , миаь о ф , Цячфц -! ! ! 23! !) ! ! !
- ! ! /! / / /

8. Религиозно-философские работы И. И. Сикорского и современность.
лв , чм фшфь ищ, Эмцячфицм! ! ! ! ! ! ! / /

9. Русская авиация в Брусиловском прорыве и формирование первых истребительных соединений.
шфюь ф , мэфи о ф ,ШИю ь фиц! ! ! ! ! / /

10. Патриот воздушного флота. К 160-летию генерал-лейтенанта А. М. Кованько.
к ь ф , ШИр м ч ф , Ч ощ -! ! ! ! ! ! ! /

11. Дом генерала А. М. Кованько (С.-Петербург, ул. Бронницкая, 33).
ицвюмэф , чоцэмць ищ, шфюь фощ -! ! ! ! ! ! /

12. Видеоклип «Воздухоплавательный Парк». *ю ь , Шлв фицм, Ц ицвюмцюфщ ищ, Ць ю м,Юлю ищ, чоцэмць ищ, о м*

13. Презентация коллекции «История русской авиации на фарфоре».
ю ь ,ц ччоц фф, моми , мэфи о ищ,Оьш чмо м, ! ! ! ! / / /

14. Экскурсия по дворцу на наб. р. Мойки, 106 (Национальный государственный университет физической культуры, спорта и здоровья имени П. Ф. Лесгафта).

Фотохроника XVIII Международных научных чтений имени И. И. Сикорского 26–29 апреля 2016 года.



! ;! / / !) -! / / -! / / !) -! / / !)



! ! ! ! ! ! /! !



! ! ! ! ! /! / / ; / / -! / / -! - ! / / -! ! ! -! / / -! / / -! / / -! / /



! ! ! ! ! / ! ;! . /) — , / / !) -! / /) ! ! ! ! / /



! ! / / ! ! ! ! ! /! ! ;! ! -! ! -! ! / /!





/ / -! / / -!
/ /

/! /! -! / / -! / /







:, :, ь ющ фщ
-! !
!
! -
! !
! ! ! ! !
/

:, :, мщь мо о м
) -
! ! ! !
!
! !
! ! !
!

! ! !
! !
: : Пяющ
! !
! !
!

Встреча с Водопьяновыми



! ! ! -! ! ! ! / / _____ / _____ / _____ !
! ! ! !



! ! -!
! / / ! ! !
! !
! !



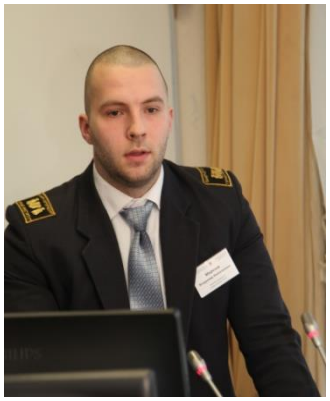
! ! ! -! !
/! /! ! ! ! !
! !



/ / -! ! !
! / /



/ -! ! ! -10-1
! !



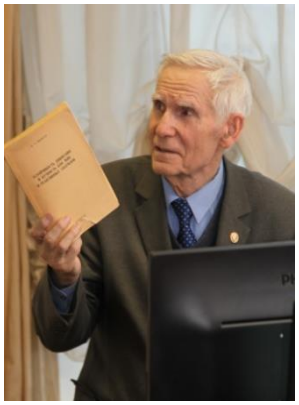
: Шь -! ! !
- 23! ! ! !
! ! !
! ! !
! / /



: Ф: фц чмо ,
! -!
! ! !
! !
! !



: : Умь ицм
! !
! !
/



П : цфи -! / /
! !
!
! 6! !
! !
/ /



Ч:,Т:,л ц мцр
! !
! !
!



:, , мцчо о /
-! ! !
! !
/ / ! !
! !
! !



П, : Юч оэ
! !
! !
! !
!

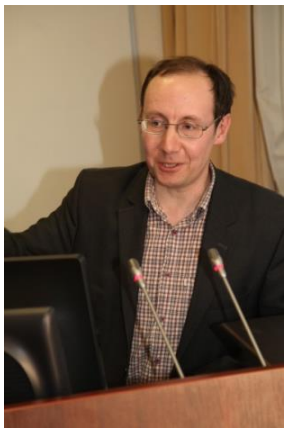


:, :,т фы фыы ,
! -
!
!
!
!
! !
!
!
! !
!
!



















! VIII ! ! ! ! / / ! ! ! ! !77



! VIII ! ! ! ! / / ! ! ! ! ;! / / ! ;! / /



! VIII ! ! ! ! / / /НГУ им. П. Ф. Лесгафта



;! / / -! / / -! / / -! / / /

! ! ;! / / -! / / -! / / -! / / -! / / -!
/ / -! / / -! / / -! / / -! / / -! / /! -!
/ / -! / / -! / / -! / / -! / / -! / / -!
/ / -! / / -! / / -! / / - //- / / -!
/ / -/ / /! ! ! !- ! ! /! /! /!













! ! ;!
/ / -!
/! /! -!
/! /!
! ! ;!
/ / -!
/ /



! ! ;! / / -!
/ / -!/! / /



! ;! / / ! ! ! -! ! ! !_____/_____
/ / -! / / -! ! -! ! !2- ! -! ! !
! ! ! !2: 97! -! ! ! ! -7 -! ! !
! ! ! !2: : 3111! ! / / /

Из истории Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского

Первые Международные чтения им. Игоря Ивановича Сикорского 28 – 30 мая 1999г.



! / /! ! ! ! ! ! ! ! !
! ! ! ! /! ! ь ю фъ о ,Ф ь ,Шм ять -! !
! /! -! !



! ! ! ! ! ! ! / / ! ! ;! -
! ! / / -! / / -! / / -! / / -! / / -!
/ / /3: /16/2: : : ! /



1999 /! ! /! /! /! -! ! ! ! ! ! ! ! ! / /



! ! ! ! ! ! /! /! ! ! ! ! ! /!39/15/2: : : ! /



к :,Э:, мфи о -! ! - ! ! ! ! ! -! - !



Эаь о ,Ф ь о ф ,Эфц ь эцф , !



! ! ! ! ! /! /! ! ! ! ! ! !
! ! ;! / / -! / / -! / / -!
/ / -! / / -! / / -! / / -! / / /3: /16/2: : : !
/




Ничто не может заменить свободный
труд свободного человека именно с этого
начинается действительный прогресс
И.И. Сикорский

- ! ! !
/! ! ! !
! ! ! / / ! ! !
! -3 /!
! ;! / / -! / / -!
/ / -! / / -! / / /!
3: /16/2: : : ! /

! -!
! ! -!
/ /

Программа Первых Международных чтений им. И. И. Сикорского 28-30 мая 1999 г.



Закрытие собрания.
Руководитель Петербургской программы
А.А.Саркисов, д.т.н., профессор

16.00. Фойе актового зала.
Открытие выставки **«Авиационный Петербург»**

Марш **«Авіаторъ»** (1913 г.), посвященный **И.И.Сикорскому**. *Исполняет оркестр Военно-морской академии им. Н.Г.Кузнецова. Военный дирижер подполковник* **А.И.Негоруца**

16.30. Обед

Вертолетная прогулка

Председатель Оргкомитета:
Фролов Константин Васильевич,
академик РАН, д.т.н., профессор

Почетный председатель:
Сикорский Сергей Игоревич,
доктор менеджмента

Заместители председателя:
Григорян Гурген Григорьевич,
академик Инженерной академии РФ, д.т.н., профессор
Орел Владимир Михайлович,
академик Международной академии наук

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

НАУЧНЫЕ ЧТЕНИЯ,

28 мая, пятница, 10.00 - 18.00
Академия гражданской авиации, ул. Пилотов, 38
ауд.446

Заседание секции
«ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННЫХ КАДРОВ»
Руководитель секции Г.А.Крыжановский
Заместитель Б.И.Иванов

Вступительное слово.
Г.А.Крыжановский, *ректор Академии гражданской авиации, президент Международной Академии транспорта, д.т.н., профессор*

История технических наук и инженерной деятельности - одно из главных направлений исследований С.-Петербургского филиала ИИЕТ РАН.
Б.И.Иванов, *зав. сектором СПбФ ИИЕТ РАН, доктор философских наук*

Представление участников Чтений, объявление регламента и порядка Чтений.
Е.А.Куклев, *проректор по научной работе д.т.н., профессор*

Доклады и сообщения:

А.Л.Казин. *Русский космизм и «живая вселенная» Игоря Сикорского*

В.А.Грибовская. *Авиационная тема в истории Морского технического университета: участие лабораторий кораблестроительного отделения в создании самолета И.И.Сикорского*

В.В.Балясников. *Обучение авиационного персонала и обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации*

Ю.П.Голубев, А.Г.Костылев. *Сертификационные требования к эксплуатантам по проблемам CFIT*

В.Д.Суслов. Б.И.Суров, Э.Н.Темнов, Р.А.Шек-Иовселяни, Ю.И.Сабо, Б.В.Видин, Ю.Ф.Есин. (ГУП СПб ОКБ «Электроавтоматика»)
Интеграция авионики – основное направление комплексирования бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО) перспективных самолетов и вертолетов

А.Г.Костылев. *Метод количественной оценки свидетельства (сертификата) эксплуатанта.*

12.45 - 13.15. Перерыв

Г.В.Коваленко. *О методологии оценки квалификации летного персонала*

Е.Н.Лобачев, В.Ю.Черняев. *Разработка пакета тестов для определения уровня сформированности опорных фрагментов деятельности летного персонала*

И.Н.Шестаков. *Проблемы определения уровня квалификации диспетчеров на основе системы рейтингов*

А.А.Саватеева. *О путях повышения уровня подготовки по английскому языку летного и диспетчерского персонала гражданской авиации*

Г.В.Анцев, В.А.Сарычев. *Не растерять накопленный научно-технический задел для авиации в сегодняшнее кризисное время*

В.Н.Бутков (Москва).
Авиаконструктор И.И.Сикорский глазами кинорежиссера.
Фрагмент видеофильма «Две судьбы. Воспоминания, размышления». 1991 г. Режиссер В.Н.Бутков, консультант проф. В.Р.Михеев

Стендовые доклады

А.Г.Костылев. *Методология разработки и внедрения системы качества эксплуатанта*

Е.М.Гришин (Музей пионеров авиации в Красном селе). *И.И.Сикорский в С.-Петербурге и Красном селе*

Г.В.Галли, М.Ф.Кужим, С.А.Лаврентьев (Объединенный музей). *Реконструкция серийных самолетов*

В.И.Бирюлев (Русское географическое общество, СПб отделение). *Современное состояние воздухоплавания*

15.00 - 15.45. Обед

15.45 - 17.45. Объединенный музей Академии гражданской авиации и ГУАП «Пулково»,
ауд.329-341

Н.М.Сафронова. *Страницы биографии И.И.Сикорского в музейных экспонатах*

Встреча с режиссером В.Н.Бутковым.
Видеофильм **«Две судьбы»** (ауд.329)

29 мая, суббота, 11.30 - 16.30
Академия гражданской авиации, ул. Пилотов, 38

11.30. Зал заседаний Совета Академии
Прием московских и зарубежных гостей ректором Академии **Г.А.Крыжановским**.
Приветственное слово руководителя Петербургской программы **А.А.Саркисова**

12.00. Часовня св.пророка Илии.
Молебен о здравии и благополучии потомков Игоря Ивановича Сикорского и всех участников собрания.
Протоиерей Игорь Мазур, настоятель храма свт Петра, митрополита Московского

12.30, ауд.321.
Торжественное собрание научно-технической общественности С.-Петербурга, посвященное 110-летию со дня рождения И.И.Сикорского

Ведущий: **Б.И.Бузинник,** *проректор Академии ГА*

Вступительное слово.
Г.А.Крыжановский, *ректор Академии гражданской авиации*

«Петербург – уникальный центр науки и техники».
В.А.Яковлев, *губернатор Санкт-Петербурга*

«Роль Петербурга в развитии отечественной авиационной промышленности».
А.А.Саркисов, *генеральный конструктор ГУП «Завод им. В.Я.Климова», д.т.н., профессор*

«С.-Петербургский государственный технический университет - колыбель авиационного образования в России».
Ю.С.Васил[illegible] *президент СПбГТУ, член-корреспондент РАН*

Перерыв 20 минут

Ознакомление с экспозицией Объединенного музея Академии ГА и ГУАП «Пулково»

14.30, ауд.321.
Воспоминания об отце.
Вице-президент «Sikorsky Aircraft» в отставке, доктор менеджмента Сергей Игоревич **Сикорский**
Игорь Сикорский и судьба России.
А.Л.Казин, *д.ф.н., профессор Академии ГА*

Сведения об авторах

Пъшимц чоцэмцъ ф, цфи – профессор кафедры «Процессов управления» А5 БГТУ «Военмех» имени Д. Ф. Устинова, д-р техн. наук.

мнф о ф, Пмфицй ялъ ицм – научный сотрудник 12-го научно-исследовательского отдела (исторический) Центра научных исследований проблем развития и функционирования Военно-морского флота «Военно-морская академия имени адмирала флота Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова».

мифо ,Шъмо,Юфиъ ф – иженер-системотехник, руководитель проекта «Общество друзей школы К. Мая .

Фъфицм, оюъ ицм шфюфицм, доцент кафедры истории и культуры Ульяновского государственного технического университета, канд. ист. наук.

: :Пъ о, обучающийся 1 курса по профессии «Электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования отрасли машиностроения».

яц , фицчм, мэфи о ф – выпускник Ордена Ленина Академии гражданской авиации, заместитель редактора журнала «Мир авиации», руководитель авиационных проектов Вильнюсского международного аэропорта (Литва).

Умъ ирм, миощофицм, щъоо ицм–научный сотрудник СПб ГБУ «Краеведческий музей г. Ломоносова».

ШФ:Уочоыям– ученица 11 класса МБОУ «Сиверская гимназия», п. Сиверский.

оомд мф фицицм,Цмимим, – доцент Ульяновского государственного технического университета, кандидат философских наук.

:Ф: Цаъфицм– студентка БГТУ «ВОЕНМЕХ»

чмфифъ, мэфи о ф,Цъч – историк авиации, писатель, член Союза писателей России.

Цымы фицюъ, миощофицф – обозреватель газеты «Воздушный транспорт гражданской авиации», старший научный сотрудник экспозиционно-выставочного отдела ГИЛМЗ А. С. Пушкина (Москва).

Цъумщэцф ,Пъф, чоцэоо ф, заведующий кафедрой организации и управления в транспортных системах СПбГУГА, доктор технических наук, профессор.

юъ мэфи о ф чщц доктор технических наук, профессор, научный сотрудник Музея гражданской авиации в Санкт-Петербурге.

Шрмфи,Шрмч ф ымфиц генерал-лейтенант, заслуженный военный лётчик РФ, командующий Дальней авиацией ВВС РФ (1997–2002 гг.), председатель Совета ветеранов Дальней авиации России.

мочйялъ ф, оюощфиц – начальник технического отдела службы ЭРТОС Санкт-Петербургского Центра ОВД Филиала «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

чм, фюмиоицм, ущм – главный хранитель СПб ГБУ «Краеведческий музей города Ломоносова».

мъ , чмфифъ ицм Эмцячфицм– научный сотрудник СПб ГБУ «Краеведческий музей города Ломоносова».

:Ф:,Эифъщ м–

: :Эюоымщ , студент IV курса БГТУ «ВОЕНМЕХ» им. Д. Ф. Устинова.

: :Эюъоч – член Совета ветеранов Дальней авиации.

Ф:к :Юяэ – студент IV курса БГТУ «ВОЕНМЕХ» им. Д. Ф. Устинова.

Фъфицм, чоцэмцъ ицмт шфицм,– к.э.н., доцент, заместитель заведующего каф. № 28 «Коммерческая деятельность».

Шъмо нячмфъ фбмъячфиц историк авиации.

Пощцмф Фщцощоофъб оэцф,– канд.техн.наук, научный сотрудник музея истории города Иркутска им. А. М. Сибирякова.

б ь ф , ч м фиф , ч оцэоо ф – кандидат ист. наук, преподаватель Рыльского авиационного технического колледжа – филиала Московского государственного университета гражданской авиации.

Юю ицм Эюоымц ицм г фэю м – руководитель поисково-краеведческого отряда «Исайкина заимка»МКОУ «Половино-Черемховская СОШ».

фц ч м Чо ицф ф г яыф ,– корреспондент газеты «Тюменская правда», главный инженер завода авиатехники, г. Тюмень.

!

/ / /Вступительное слово. Памяти великого соотечественника…..…...3

/ / . Религиозно-философские работы И. И. Сикорского и современность……..5

/ / -! / / . Они были первыми…….……8

/ / . Григорий Векшин: прерванный полет……..……..17

/ / /В виленском небе Сергей Уточкин……..……...…...……..24

/ / . Сергей Михайлович Кочедыков. Морской лётчик и один из организаторов первых лётных школ…….……..…….……28

/ / . Военлёты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне……...32

/ / /Ветвь Никона Павловича Медведева…….35

/ / . Роль Л. Д. Троцкого в формировании советского военно-воздушного флота…….…….40

/ / /Арктическая трагедия экипажа Н209……....43

/ / . Севастопольская (Качинская) авиационная школа. Вклад в победу Великой Отечественной войны……..52

/ / . Действия морской авиации КБФ в годы Великой Отечественной войны в материалах военного корреспондента Михаила Львовича Львова……...…....……55

/ / /Записные книжки Игоря Александровича Каберова…….59

/ / /В огненном небе……63

/ / /Его след в небе…….……..……67

/ / . «Без громких слов, служа Отчизне … Три судьбы – одна Родина»……..71

/ / /Уходили на флот девчонки с авиационного……..76

/ / /Деятельность Якова Израилевича Раппопорта……...……81

/ / -! / / / Деятельность учёных «Военмеха» в годы Великой Отечественной войны……..……..…89

/ / /Научно-педагогическая школа профессора И. П. Гинзбурга……...…..……..91

/ / -! / / -! / / . Первые исследования сверхзвуковых струйных течений……..……..……..93

/ / /Сверхзвуковые струйные течения…….……...……..97

/ / -! / / . Сварочное производство в военное время…….....104

/ / -! / / /Электричество в бою……..……107

/ / /!История службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС) аэропорта «Пулково»…….……110

/ / -! / / / Историческое понимание роли лизинга в реализации финансовых операций……..……..113

/ / -! / / /Исследование истории становления и развитии авиационного финансирования……..……115
/ / / Роль ленинградской Академии гражданской авиации и Рыльского авиационного технического училища гражданской авиации в развитие российского государства……...……...……119
/ / /Особенности Бугурусланского лётного училища гражданской авиации СССР в системе подготовки пилотов для Воздушного транспорта во второй половине XX века……...…….....126
/ / /Воспитанники ГВФ были первыми на пути противостояния терроризму…135
/ / . Авиационный некрополь Нового Донского монастыря в Москве….....139
/ / . «Награжденный медалью Ю. А. Гагарина…»……..150
/ / /Воздушный транспорт: мифы и реальность……...…….160
/ / / Повесть о жизни Галины Григорьевны Олянюк (Драченко). Герой из семьи героев…….……...……...…..…163
Программа XVII Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского……...……...175
Фотохроника XVII Международных научных чтений имени И. И. Сикорского. 20–24 апреля 2015 года……...……187
Программа XVIII Международных научных чтения имени Игоря Ивановича Сикорского…….……...……...……199
Фотохроника XVIII Международных научных чтения имени И. И. Сикорского. 26–29 апреля 2016 года……...……211
Из истории Международных научных чтений имени Игоря Ивановича Сикорского……220
Программа Первых Международных чтений им. И. И. Сикорского 28-30 мая 1999 г……...223
Сведения об авторах……...……224
Содержание……...……..226

На 1-й странице обложки:

;! Конструктор И. И. Сикорский за штурвалом своего гиганта, самолёта «Гранд». 1913 г. (Фотография с сайта http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/aviamuseum/aviatory/aviakonstruktory/5-rossijskaya-imperiya/sikorskij-igor-ivanovich/)

*;!*Игорь Сикорский на носовом балконе самолёта «Гранд». 1913 г. (Фотография с сайта http://airwar.ru/enc/bww1/grand.html).

На титульном листе:

Эмблема авиационного отдела Русско-Балтийского вагонного завода в Санкт-Петербурге. Эту эмблему И. И. Сикорский разместил на руле направления своего самолёта С-11А. 1913 г.

Игорь Сикорский взлетает на самолёте БиС-1 на Куренёвском поле под Киевом. 1910 г. (http://flyingmachines.ru/Site2/Crafts/Craft26807.htm)

На 2-й странице обложки:

Н. М. Соловьёва. Главный корпус Офицерской школы авиации в окрестностях Севастополя у реки Качи, 1913 г. (рисунок по фотографиям). Пастель, 2013 г.

Н. М. Соловьёва. Берег Черного моря в районе Кастрополя. Пастель.

На 3-й странице обложки:

Н. М. Соловьёва. Берег Чёрного моря. Пастель.

Н. М. Соловьёва. Черное море. Пастель.

На 4-й странице обложки:

! !

Музейная часовня во имя святого пророка Илии – музейная интерпретация церкви св. пророка Илии, первого в России храма воздухоплавателей и авиаторов в Учебном воздухоплавательном парке (1890), реорганизованном в Офицерскую воздухоплавательную школу (1910)

Фрагмент экспозиции, посвящённый Петру Николаевичу Нестерову (1887–1914)

!

Тематический раздел экспозиции «Жизнь и деятельность И. И. Сикорского»

Передача в дар Объединённому музею гражданской авиации в Санкт-Петербурге копии портрета Игоря Ивановича Сикорского (художник Б. Ф. Шаляпин, 1964 г.).

*! ;!*настоятель храма Воскресения Христова у Варшавского вокзала,архимандрит Сергий (Стуров); руководители Кисловодского театра-музея «Благодать» Валентина Петровна Интосими и Александр Дмитриевич Портнягин; директор Музея гражданской авиации Натэла Михайловна Сафронова. 4 августа 2009 г.

! !

Бюст В. И. Мацкевича (1896-1938), основателя Авиагорода и Ленинградского аэропорта. Скульптор О. А. Ивашинцова, 2012 г. Справа двигатель М-11Д

Большой зал музея. Вклад выпускников ВАУ – Академии – СПбГУ ГА в развитие отрасли и международного сотрудничества в области гражданской авиации.

! ! ! ! ! ! ! /
! ! -! ! ! -! ! ! ! /
-! ! ! ! -! ! ! ! ! ! !
-! ! ! ! ! ! /

Подписано к печати 08.04.2019. Формат бумаги 60х90 1/16.
Тираж 100. Усл.печ.л. 13,75. с 35. Заказ 372.
Тип. СПбГУ ГА. 196210, С.-Петербург, ул. Пилотов, д.38.
















PULHOVO
AVIATION ENTERPRISE