

СЫЗРАНСКОЕ ВЕРТОЛЁТНОЕ

ВЕТЕРНАМ
СЫЗРАНСКОГО ВВАУЛ
ПОСВЯЩАЕТСЯ

**Ваш
Взгляд**
ПРОСПЕКТ

Сызрань
2010

УДК 358
ББК 68.53
С95

Редакционный совет:

- Ярцев Н. Н.* – председатель совета, начальник Сызранского ВВАУЛ, полковник, Герой Российской Федерации, Заслуженный военный лётчик России, канд. пед. наук, доцент
- Куницын В. П.* – заведующий музеем СВВАУЛ, подполковник
- Мочалова Е. Г.* – начальник отдела общественных связей и информации Думы городского округа Сызрань, канд. полит. наук
- Романов Н. Н.* – заместитель начальника СВВАУЛ по воспитательной работе, полковник, лётчик-снайпер, канд. истор. наук, доцент
- Рудиков В. С.* – Заслуженный военный лётчик России, полковник, председатель совета ветеранов СВВАУЛ

Главный редактор – *Е. Г. Мочалова*

Авторы: *А. И. Борисов, В. И. Ваулин, В. И. Гатовский, И. Б. Демидов, А. П. Дурнов, Х. Х. Ерзин, Г. А. Иванов, О. А. Карпушова, М. Е. Комаров, О. А. Косьмин, В. П. Куницын, В. С. Лешенко, В. И. Макашин, В. И. Орлов, Н. Н. Романов, В. С. Рудиков, Т. И. Рябухина, Ю. Б. Самойлов, М. Е. Харитонов, Г. М. Чаплыгин, В. К. Якимов.*

В книге использованы материалы исторических очерков и воспоминаний: *В. А. Доброхотова, А. В. Еремеева, В. Б. Казакова, В. А. Мельникова, Ю. П. Митина, М. С. Одинцова, Г. К. Пономарёва, В. Б. Сегал, П. Р. Семигина, С. И. Хромова, Ю. М. Цыплакова, Ф. Г. Чубарова.*

За активное участие в сборе материалов о событиях минувших лет авторский коллектив благодарит: *В. А. Артюхина, Н. И. Власова, Л. М. Гирёва, В. Н. Дорохова, Р. В. Забирова, Г. В. Зотова, Е. С. Карамушка, С. И. Копейкина, А. А. Корнетова, Ю. В. Косца, А. М. Панцева, А. Н. Пишенина, Ю. И. Рыдкого, Н. И. Сергиенко, Н. Г. Фокина, С. А. Хурсюка, А. Н. Ярополова.*

В книге использованы фотографии из архива музея Сызранского ВВАУЛ, а также из личных архивов *А. В. Горлова, А. Д. Жданова, В. Т. Зими́на, А. А. Майшева, Ю. Н. Зуйкова, В. М. Толкачёва.*

Компьютерный набор – прапорщик *Е. Трошина*

За подготовку и издание книги выражаем особую благодарность курсантам набора 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 годов, «Меркурий клубу» г. Сызрани и лично *О. Н. Жадаеву*

ISBN 982-5-904048-14-3

© СВВАУЛ, 2010
© «Ваш Взгляд», 2010

ОТ АВТОРСКОГО КОЛЛЕКТИВА

Сызранское высшее военное авиационное училище лётчиков ведёт свою историю с марта 1940 года, когда на базе 58-й отдельной разведывательной эскадрильи было начато формирование Саратовской военной авиационной школы пилотов. Пройденный путь отмечен многими яркими, интересными, а порой драматическими событиями, участниками которых, без преувеличения, являются тысячи и тысячи людей беспредельно преданных училищу, авиации и стране в целом.

Несколько поколений авиаторов последовательно осваивали различные типы летательных аппаратов – самолёты, планёры и вертолёты. Личный состав и служащие училища по крупицам создавали учебно-материальную базу, накапливали научный потенциал и совершенствовали методическое мастерство лётно-инструкторского состава. Всё это было направлено на подготовку высококвалифицированных воздушных бойцов – защитников Отечества.

За время своего существования училище базировалось в Саратове, Пугачёве, а с 1960 года располагается в Сызрани – одном из старейших городов Поволжья. Он был заложен в 1683 г. как крепость для контроля над Волжским торговым путём и защиты русских земель от набегов кочевников. История города богата трудовыми и ратными традициями. Его жители были верными сынами Отечества. Они входили в Симбирское ополчение в годы Отечественной войны 1812 года, совершали подвиги в Первую мировую и Великую Отечественную войны. Принимали эвакуированные предприятия и государственные учреждения в 1941-м, в послевоенное время самоотверженно трудились над восстановлением экономики страны.

Сегодня Сызрань – важнейший промышленный, транспортный, образовательный, научный, культурный центр Правобережья Волги. Это город тружеников, созидателей и военных людей. Гордостью сызранцев является

военное училище – единственное в стране готовящее военных вертолётчиков для всех силовых структур государства. Здесь служат и трудятся преданные своему делу люди. Их патриотизм и высокий профессионализм есть бесценное богатство, направленное на качественное обучение и воспитание лётчиков. В небе над Волгой пишут свои первые строки лётной биографии выпускники Сызранского вертолётного!

Всех, кто учился и служил здесь в прошлом, кто продолжает его традиции в настоящее время и кому это предстоит в будущем, мы призываем бережно хранить и конкретными делами преумножать добрую славу Сызранского высшего военного авиационного училища лётчиков.

Время неумолимо движется вперёд, и в повседневной жизни происходят события, которые требуют оценки и анализа. Рамки исторического формуляра, который ведётся в СВВАУЛе, не позволяют в полном объёме показать многогранную деятельность всего многотысячного коллектива военного учебного заведения. Первой книгой по истории становления и развития нашего училища был исторический очерк «Кузница лётных кадров», подготовленный преподавателем кафедры марксизма-ленинизма Юрием Михайловичем Цыплаковым в 1987 г. К полувековому юбилею СВВАУЛ, в 1990 году, была издана брошюра «Сызранское лётное». В драматические 90-е годы стало не до книг. А время шло. Училище последовательно отметило своё 55, 60 и 65-летие с момента образования. И только в период подготовки к 70-й годовщине Сызранского ВВАУЛ авторский коллектив вплотную занялся подготовкой к изданию книги. К этому времени были разысканы новые материалы, «отработаны» подшивки архивных газет и фотоальбомы, проведены встречи и беседы с ветеранами.

Сегодня по-новому осмысливаются исторические события, но неизменными остаются факты, верность которым авторский коллектив пытается сохранить для будущих поколений. Именно этот принцип положен в основу изложения материала об уникальной кузнице лётных кадров.

О романтике, опасностях и рисках не только для командирской карьеры, но и самой жизни офицера начала эпохи освоения вертолётной техники ходят легенды.

Одна из подлинных историй, многими нынче воспринимаемая как авиационная байка, происходила в начале 60-х годов XX века на одном из аэродромов училища.

Известно, что первыми вертолётчиками стали офицеры, прежде летавшие на самолётах и направленные командованием на освоение принципиально новой техники. Трудности вертикального взлёта – «несамолётного», сложного «характера» вертолёта очевидны для человека, получившего навыки полётов на самолёте. А тут новая задача – освоение полётов с внешней подвеской, т. е. перевоз по воздуху груза не внутри кабины вертолёта, а на 8–15-метровом тросе!

Дошло до того, что весь лётный состав отказался выполнять данный вид полётов. Ситуация разрешилась по-военному просто и оригинально. Генерал Фёдор Герасимович Кисель построил на аэродроме полк, запустил один из вертолётов и лично выполнил 8-минутный стандартный полёт «по кругу» с внешней подвеской. Личным примером доказав его безопасность и возможность выполнения.

Вы спросите, что здесь необычного и тем более рискованного?

При этом Фёдор Герасимович предварительно договорился с полковником Анатолием Сергеевичем Булановым, что вертолёт будет снаряжён не обычным грузом – металлической болванкой или ящиком с песком. Роль груза выполнил сам командир полка – А. С. Буланов!

Только любовь к лётной профессии, вера в надёжность и боевые возможности советских вертолётов и, наконец, личное мужество – вот слабые стороны этого, ставшего училищной легендой, полёта.

...Сегодня полёты с грузом на внешней подвеске, хотя и считаются достаточно сложными, но прочно вошли в курсы боевой подготовки, их освоили тысячи вертолётчиков...

Богата славными эпизодами история родного училища! О событиях прошлого и настоящего рассказывают авторы этого издания.

Книга состоит из трёх частей. В первой охватывается период с момента зарождения училища до 1991 года. В ней повествуется о первых шагах Саратовской военной авиационной школы пилотов, которая является прародительницей нашего училища, и её деятельности в годы Великой Отечественной войны, о послевоенном времени и начале обучения курсантов на вертолётах. В подготовке этих материалов участвовали Заслуженные военные лётчики России генерал-майор А. Ф. Базаров и полковник В. Ф. Разенков, полковники в отставке А. Э. Аугуль, А. С. Буланов, В. И. Гатовский, Е. В. Попов, А. П. Дурнов, подполковники в отставке М. Е. Харитонов, Г. А. Иванов.

Во второй части представлены история воинских коллективов училища, их вклад в дело подготовки воздушных бойцов.

Третья часть охватывает период с 1991 по 2010 гг. События начала 90-х годов, связанные со сменой политической системы, непосредственным образом отразились и на жизни СВВАУЛ. Переходный период всегда сопровождается кризисными явлениями, что в полной мере ощутил на себе воинский коллектив вертолётчиков. Но командование, личный состав училища с честью преодолели трудности, сохранили сызранскую школу по подготовке авиаторов винтокрылых машин и материально-техническую базу, что позволяет сегодня поставлять высококвалифицированные кадры вертолётчиков в Вооружённые силы и другие силовые ведомства государства.

При написании книги были использованы материалы из личных архивов и воспоминания начальника Саратовской ВАПШ (1942–1945 гг.) полковника М. С. Одинцова, заместителя начальника училища по ИАС гвардии полковника П. Р. Семигина, начальника штаба авиационного полка 160-го ВАУЛ подполковника Ф. Г. Чубарова, выпускников школы: В. Б. Казакова, В. А. Мельникова, С. И. Хромова, Почётного ветерана училища А. В. Еремеева, выпускника 160-го ВАУЛ полковника Ю. П. Митина. Также авторы опирались на публикации в газетах и журналах советского периода. Ценность воспоминаний ветеранов заключается, кроме всего прочего, в том, что они излагаются в контексте исторического периода, когда происходили те или иные интересные нас события. В написании книги принимали участие ветераны СВВАУЛ – Заслуженный военный лётчик России, председатель Совета ветеранов училища полковник запаса В. С. Рудиков, В. П. Куницын, Н. Н. Романов.

В приложении размещены краткие справочные данные о деятельности СВВАУЛ и достижениях коллектива за 70-летнюю историю.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Первоначально авиационная школа пилотов вела подготовку лётчиков на самолётах Р-5, затем боевых планеристов для Воздушно-десантных войск. Выпускники-планеристы в годы Великой Отечественной войны выполняли задачи по доставке различных грузов для обеспечения действия войск на своей территории и за линией фронта партизанских отрядов. В послевоенные годы в училище готовили лётчиков-офицеров командиров тяжёлых планёров и правых лётчиков на самолётах Ли-2.

В вертолётном деле мы были одними из первых, кто начал готовить пилотов винтокрылых машин. Это произошло в начале 50-х годов XX века.

Сегодня никто не удивляется и не выражает особого любопытства, увидев на земле или в небе летательный аппарат, похожий на стрекозу, именуемый вертолётom (этот термин ввёл Генеральный конструктор Н. И. Камов в 1951 году). Где бы то ни было – в центре России или на крайнем севере, на Дальнем Востоке или в пустынных песках – люди считают вертолёт обычным видом вооружения, как самолёт или другая боевая техника. Он получил применение не только в военном деле, но и в народном хозяйстве. А ведь всего шестьдесят лет назад даже лётчики-профессионалы не видели эту машину и не имели представления о ней.

Вертолёт в семье летательных аппаратов – планёров, самолётов, аэростатов – самое младшее творение. Оно пережило интересную, непростую, но славную историю. И с ней тесно переплетается судьба нашего училища.

О том, как возникло училище и начинало подготовку лётных кадров, как осваивало новые образцы авиационной техники, какие успехи достигал личный состав, выполняя сложнейшие государственные задачи, рассказывается в этой книге.

У ИСТОКОВ

Новая – Советская – власть с первых шагов серьёзно занялась военным строительством, в том числе воздушного флота.

Только за 1917–1918 гг. руководством государства было подписано свыше 200 распоряжений, непосредственно касающихся авиации. 10 ноября 1917 года создаётся Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания, а также Военно-революционный комитет по авиации при Военном комиссариате Московского военного округа. Учрежденная Всероссийская авиационная коллегия начинает формирование авиационных отрядов. Уже в конце 1917 г. было создано шесть первых социалистических авиационных отрядов по 12 самолётов в каждом. Эти структуры сыграли важную роль в обороне Петрограда и в других событиях Гражданской войны.

В мае 1918 года образуется Главное управление рабоче-крестьянского Красного Воздушного флота. Это были первые руководящие органы советских Военно-Воздушных Сил.

Усовершенствуются и строятся новые авиационные заводы.

В конце 1918 года создаются авиационные лётные школы, которые вскоре получают широкую известность. В конце двадцатых годов появляется несколько новых авиационных формирований. Целенаправленная политика на ускоренную индустриализацию страны позволяет советской авиационной промышленности уже к тридцатым годам вооружить Военно-воздушные силы самолётами отечественного производства.

В период с 25 ноября 1927 года по 3 апреля 1928 года по приказу Революционного военного совета СССР № 391/68 в г. Серпухове был сформирован и действовал 22-й отдельный авиационный отряд, который входил в состав 12-й авиационной бригады Московского военного округа. Командиром отряда был назначен опытный военный летчик тов. Рухин.

Комплектование отряда происходило рядовым и младшим начальствующим составом за счет расформированного автотополка, а лётным составом – преимущественно за счет выпускников лётных школ. Молодые лётчики в короткое время были введены в строй, освоили групповую слётанность и боевое применение.

В октябре 1928 года 22-й авиаотряд во взаимодействии с наземными войсками в полном составе принимал участие в Воронежских маневрах, а затем в звёздном слёте частей ВВС страны. В дальнейшем такие учения проходили ежегодно.

В декабре 1931 года отряд перебазирован к новому месту дислокации, на аэродром Безымянка, вблизи г. Самары, и вливается в состав 33-й авиационной бригады Приволжского военного округа.

В сентябре 1934 года вновь передислокация – в г. Саратов, где отряд входит в состав 12-го стрелкового корпуса и до 1938 года с его частями участвует во всех учениях и маневрах.

В апреле 1938 года на базе отряда была сформирована 58-я отдельная авиационная разведывательная эскадрилья (оарэ), которая впоследствии стала основой для формирования Саратовской военной авиационной школы пилотов. Командиром эскадрильи назначается опытный лётчик майор Пётр Николаевич Кузнецов. Под его руководством эскадрилья вплоть до весны 1940 года работала в интересах 12-го и 63-го стрелковых корпусов, получая хорошие и отличные оценки вышестоящего командования.

ОТ ШКОЛЫ ПИЛОТОВ ДО ВЕРТОЛЁТНОГО УЧИЛИЩА



НАЧАЛО ПУТИ

В марте 1940 года на базе 58-й отдельной авиационной разведывательной эскадрильи было начато формирование Саратовской военной авиационной школы пилотов (ВАШП). Её создание было продиктовано началом Второй мировой войны, которую гитлеровская Германия с союзниками развязала в Европе и Азии.

Военная угроза нарастала, и наша страна готовилась к тому, чтобы в случае нападения на неё, дать врагу достойный отпор. В связи с этим в 1939 году ЦК ВКП(б) и Советское правительство наряду с другими мерами, направленными на укрепление обороноспособности государства, приняли решение о расширении сети военных учебных заведений, в том числе занимающихся подготовкой авиационных кадров. Было сформировано 30 авиационных школ для обучения пилотов и младших технических специалистов, одна из них – Саратовская ВАШП.

Первоначально для постоянной дислокации авиашколы предназначался Багай-Барановский гарнизон Саратовской области. Директива начальника Главного управления ВВС Красной Армии № 176737 от 16 марта 1940 года содержала следующие предписания.

«Народный комиссар обороны СССР приказал:

1. В период с 25 марта 1940 года по 15 апреля 1940 года сформировать:

а) Багайскую военную авиационную школу по штату № 20/907 «Г» в составе одной эскадрильи для подготовки пилотов на самолётах Р-5. Дислокация – Багай-Барановский аэродром. На формирование школы обратиться 58-ю отдельную войсковую разведывательную эскадрилью» [1]. Ответственность за своевременное развертывание авиашколы и начало учебы возлагалась на командующего ВВС ПриВО комбрига Скоблина и военкома ВВС округа полкового комиссара Чекурина.

Другой документ – директива штаба Приволжского военного округа № 41/305 от 1 апреля 1940 года – требовал:

«Во исполнение приказа НКО СССР сформировать к 15 апреля 1940 года:

а) Багайскую военную авиационную школу пилотов с постоянным расквартированием на Багай-Барановском аэродроме Саратовской области (ст. Причернавская).

Развертывание школы до выхода в лагерь провести в г. Саратове. На формирование школы обратить 58-ю войсковую разведывательную эскадрилью» [2]. Ориентировочная численность школы намечалась в составе 110 человек начальствующего состава, 170 человек красноармейцев и младших командиров, с обучением 240 курсантов [3].

20 марта 1940 г. было начато формирование Саратовской ВАШП. Самолётный парк авиашколы пилотов в тот момент насчитывал 30 самолётов Р-5 и У-2. Эту работу было поручено возглавлять командиру 58-й оарэ майору Якову Васильевичу Уткину и комиссару эскадрильи – батальонному комиссару Николаю Петровичу Мамкину.

Первый начальник Саратовской военной авиашколы пилотов майор Я. В. Уткин родился в 1903 году. Он из семьи рабочих, русский, член ВКП(б) с 1924 года. До призыва в Красную Армию в 1925 году имел три класса образования. Яков Васильевич много работал над повышением своего общеобразовательного уровня и уже в армии в течение года освоил самостоятельно учебную программу за семь классов. В 1927 г. он успешно окончил Военно-теоретическую школу ВВС, в конце 1928 г. – Севастопольскую военную школу лётчиков, в 1936-м – Липецкую высшую лётно-тактическую школу.

Это был волевой командир и отличный лётчик, умелый организатор и воспитатель подчинённых. Под его непосредственным руководством происходило формирование Саратовской ВАШП, обучение первых выпускников на самолётах Р-5 и переход на подготовку военных пилотов-планеристов для Воздушно-десантных войск Красной Армии. В 1942 году подполковник Я. В. Уткин был направлен на фронт, командовал бомбардировочным полком. В 1943 году погиб в одном из воздушных боёв на Курской дуге.

Душой школы, «инженером» человеческих душ, настоящим коммунистом был ее комиссар Николай Петрович Мамкин. С большой теплотой об этом человеке пишет в своей книге «Бесшумный десант» писатель В. Б. Казаков – выпускник Саратовской планерной школы: «Память о Николае Петровиче – это память о лучших коммунистах тех дней. Именно они воспитывали в нас высокое чувство долга перед Родиной и людьми. И фамилия-то у

Николая Петровича под стать – Мамкин. Между собой мы иногда говорили: «Вон к нам Мама идет» [4].

Скупые, лаконичные строки донесения от 29 марта 1941 года о личном составе Саратовской авиашколы пилотов за подписью её начальника Я. В. Уткина гласят: «Батальонный комиссар Николай Петрович Мамкин – заместитель начальника школы по политчасти, 1902 года рождения, русский, член ВКП(б) с 1924 года, из рабочих, в Красной Армии с 1922 года, общее образование 7 классов. В 1938 году окончил Курсы усовершенствования политсостава имени В. И. Ленина» [5].

Костяком управления формируемой школы стали офицеры-руководители 58-й отдельной авиаэскадрильи. Начальником штаба Саратовской ВАШП был назначен начальник штаба эскадрильи майор Иван Ферапонтович Богаченков, начальником строевого отдела – интендант 3-го ранга Н. М. Дентовский, метеослужбу школы возглавил Павел Григорьевич Ярославцев, прослуживший в училище до сентября 1960 года.

Организационно школа состояла из следующих подразделений [6].

1. Управление (командование, партийно-политический аппарат, помощник начальника школы по технической эксплуатации).

2. Штаб (начальники служб, учебно-лётный отдел, строевое и секретное отделения, отделение телефонной связи, метеостанции комендатура гарнизона и аэродромного узла).

3. Одна учебная эскадрилья, в которой предусматривалось обучение 240 курсантов. В составе эскадрильи два авиационных отряда – по четыре звена в каждом. В звене – три лётчика-инструктора.

4. Авиационная мастерская.

5. Отделение МТО.

6. Санитарная служба.

7. Финансовое отделение.

Учебно-лётная подготовка включала пять классов дисциплин: социально-экономическая; общая тактика и тактика ВВС; материальная часть самолётов, моторов и теория полётов; воздушная навигация; воздушная стрельба.

В штате состояло всего 12 преподавателей, из них – 5 старших. Ими же являлись и начальники служб: парашютно-десантной, химической, вооружения. Воздушную навигацию вёл штурман школы.

Командиром авиаэскадрильи был назначен капитан Мокшанов, а авиаотрядами командовали капитаны Фролов и Кочетов.

Из аэроклубов и авиационных частей в апреле 1940 года в СВАШП на должности лётчиков-инструкторов прибыли: лейтенанты Василий Киселёв, Ларин, братья Иван и Александр Краснопёровы, Петр Павлов, Николай Титов, участники боев с белофиннами – старший лейтенант А. В. Васильев (он был назначен командиром роты курсантов) и младший лейтенант Ф. Д. Еремеев.

Продолжительность обучения в авиационной школе была определена в один год. Несмотря на жесткие сроки, отведённые для её формирования, задача, поставленная Народным комиссаром обороны СССР, была выполнена в срок. 21 апреля 1940 года майор Я. В. Уткин докладывал командующему войсками округа: «Доношу, что сего числа вверенная мне Саратовская военная школа пилотов ВВС Красной Армии по штату № 20/907 «Г», сформирована» [7].

«Размещалась школа, – свидетельствуют в своих воспоминаниях выпускники Владимир Борисович Казаков и Сергей Иванович Хромов, – на северной окраине города, на вершине Соколовой горы, где сейчас находится аэровокзал Саратовского аэропорта. Штаб школы находился в 50 метрах от ворот, ведущих на лётное поле. Примерно в 100 метрах от штаба стоял двухэтажный учебный корпус. В нём были размещены: столовая, санитарная часть, клуб, учебные классы и комнаты, в которых жили курсанты. Рядом – жилые дома, складские и подсобные помещения. В трёхстах метрах далее начиналось лётное поле, рядом с которым находились ангары и авиаремонтные мастерские. Для проведения полётов, кроме основного аэродрома, с конца 1941 года активно использовался лагерный аэродром Дубки, что в 15 километрах севернее, и с 1942 года – третий аэродром – Рудино – в 25 километрах от основного».

Система подготовки лётных кадров складывалась и совершенствовалась в соответствии с общим характером развития военно-учебных заведений Красной Армии. Кандидаты для обучения в школе отбирались в аэроклубах, с образованием не менее 7 классов. Перед Саратовской ВАШП была поставлена задача – в течение года подготовить беззаветно преданных Коммунистической партии и советскому народу стойких и дисциплинированных лётчиков на самолётах Р-5 [8].

Предусматривалось присвоение выпускникам сержантских званий и их последующее направление в части ВВС для дальнейшего прохождения службы или в специализированные авиационные школы для продолжения обучения на истребителях или бомбардировщиках.

Курсанты первого набора обучались в восьми учебных группах. Занятия в шести из них начались с 19 апреля, в двух других с 1 июля 1940 года. В материалах Центрального архива Министерства обороны сохранились списки курсантов первого авиаотряда.

Второй авиаотряд включал в свой состав 1, 4, 5 и 6-ю учебные группы, в нём обучалось 100 курсантов.

При организации учебного процесса личный состав вновь сформированной школы встретился с большими трудностями. Необходимо было в короткие сроки оборудовать учебные классы и лаборатории, привести в порядок имеющийся казарменный фонд, начать теоретическое обучение курсантов и наладить лётную работу в авиаотрядах. Положение усугублялось ещё и тем, что не хватало учебных самолётов и горючего для них, лётного обмундирования и специального оборудования для тренажёр, транспорта и средств наземного обеспечения полётов. Прибывающие на комплектование автотранспорт и специальную технику приходилось размещать под открытым небом.

Вносились необходимые коррективы в организацию обучения и воспитания авиаторов с учетом опыта боевых действий с японскими самураями и белофиннами.

Большую помощь начальнику школы и его заместителю по политической части в решении стоящих задач по укреплению воинской дисциплины и организованности оказывал начальник штаба школы майор И. Ф. Богаченков. В 1919 году Иван Феропонтович 18-летним крестьянским паренком вступил в Красную Армию. Это был строевой командир, прошедший большую школу армейской закалки в пехотных частях. Как один из наиболее подготовленных офицеров был рекомендован в школу лётчиков-наблюдателей, по окончании которой в 1938 году был назначен на должность начальника штаба 58-й отдельной авиационной разведывательной эскадрильи, а в 1940 году – начальником штаба Саратовской ВАШП.

Период становления школы пилотов характеризовался осложнением военно-политической обстановки, которая диктовала необходимость ускорения и улучшения учебного процесса с курсантами. Рабочий день авиаторов составлял не менее десяти, а в предвыходные дни восьми часов. Самостоятельная работа курсантов проходила под руководством командиров и преподавателей. «Всякий срыв занятий считать как чрезвычайное происшествие и докладывать мне», – требовал в директиве Ж/2/140 помощник командующего ПриВО по вузам комдив Мясников [9].

Особое внимание уделялось работе курсантов на авиационной технике. Для них был выработан обязательный регламент. С самого начала своего обучения курсанты – будущие лётчики обслуживали и готовили технику к полётам вместе с техническим составом. В курсе наземной подготовки были введены ночные выходы для работы на самолётах У-2 и Р-5. Часть занятий из классов была перенесена в ангары, непосредственно к самолётам, там же сосредотачивались все необходимые наглядные пособия: макеты, схемы, разрезы агрегатов, чертежи.

В кратчайшие сроки курсанты проходили курс необходимой теоретической подготовки и приступали к полётам. Вывозные и самостоятельные полёты выполнялись на самолётах У-2 с отработкой таких элементов, как взлёт, набор высоты, полёт на высоте 400 м по прямоугольнику, планирование и посадка. Весь полёт совершался в среднем в течение пяти минут, и за две смены каждый самолёт делал 80–90 взлётов и посадок.

Уже в январе 1941 года в школе на самолётах У-2 и Р-5 было выполнено 364 полёта с общим налётом 79 часов 33 минуты. [10].

Одной из проблем, с которой столкнулся личный состав Саратовской авиашколы, была частая смена профиля обучения курсантов. Только в первый год существования школа трижды переводилась на новые штаты и менялась её структура. По директиве начальника Генерального штаба Красной Армии от 15 ноября 1940 года авиашкола переводилась на подготовку пилотов для бомбардировочной авиации, в феврале 1941-го – на самолёте СБ. Штатная численность преподавательского состава увеличилась в два раза, возросло количество лётно-технического состава и персонала из числа вольнонаёмных. К освоению самолёта СБ приступили 96 курсантов первого авиаотряда, среди них курсант Т. Я. Бегельдинов, который в последующем за ратные подвиги в небе войны был дважды удостоен звания Героя Советского Союза.

Памятной датой в историю Саратовской ВАШП вошел день 21 февраля 1941 года: курсанты и красноармейцы школы впервые принимали военную присягу. В общем строю клятву Родине давали курсанты Владимир Безбоков, Алексей Васильев, Борис Зайцев, Иван Голчин, Юрий Балабин, Алексей Плохов. Все они впоследствии получили высокое звание Героя Советского Союза.

Накануне принятия военной присяги личным составом приказом Наркома обороны СССР № 048 от 5 февраля 1941 года для Саратовской ВАШП

был установлен Годовой праздник школы – 1 Мая. Боевого Знамени до 1942 года школа не имела.

Большая и кропотливая работа командиров и политработников, партийных и комсомольских органов обеспечила хорошую организацию и четкий ритм учебного процесса в авиашколе. Это позволило 1 марта 1941 года отдельным курсантам первого набора закончить программу лётной подготовки на самолёте Р-5, а к 15 марта на данном типе самолёта была полностью завершена программа обучения с 35-ю курсантами [11].

25 марта 1941 года Саратовская авиашкола произвела первый выпуск пилотов на самолёте Р-5 в количестве 35 человек. Всем были присвоены сержантские звания. Пятеро из них – Н. Воронков, В. Коротеев, Кравец, В. Селивёрстов, А. Уланов – были оставлены в школе лётчиками-инструкторами. 30 выпускников получили назначение в 7-й тяжёлый бомбардировочный авиаполк Ленинградского военного округа. В их числе – Владимир Михайлович Безбоков – в будущем генерал-полковник авиации, заслуженный военный лётчик СССР, Алексей Александрович Плохов дослужится до звания генерал-лейтенанта авиации, станет заслуженным военным лётчиком СССР, Алексей Александрович Васильев, спустя годы, будет командовать авиационным полком. После выпуска 35-ти курсантов из состава первого набора продолжили дальнейшее обучение остальные 196 человек. К моменту переформирования Саратовской авиашколы пилотов в военно-планерную школу теоретическая подготовка курсантов этого набора была практически закончена.

В связи с необходимостью освоения нового самолёта СБ силами преподавательского и лётно-инструкторского состава проводилась большая работа по переоборудованию и созданию новых классов и лабораторий, макетов и наглядных пособий.

Кадры командного и преподавательского состава пополнялись людьми с высшим и специальным образованием, накапливался ценный опыт обучения и воспитания военных пилотов. Среди лётного и технического состава были и те, кто участвовал в боях на реке Халхин-Гол и с белофиннами. Лётчики старший лейтенант А. В. Васильев и младший лейтенант Ф. Д. Еремеев за героизм и отвагу, проявленные в боях с белофиннами, были награждены медалью «За боевые заслуги», авиатехник М. С. Красильников – орденом «Знак Почета» [12]. О них знал весь личный состав школы. Стенды с их портретами были оформлены в учебных классах и на аэродроме.

В организации учебно-воспитательного процесса широко использовался полезный опыт других авиашкол и училищ округа. Представители СВАШП бывали в Краснокутской, Балашовской и Тоцкой авиашколах, соревновались с ними в подготовке лётных кадров. В практику отдела учебно-лётной подготовки вошло регулярное проведение показательных уроков с последующим их разбором, методических совещаний, сборов и семинаров с преподавательским и лётно-инструкторским составом. В целях повышения качества и дисциплины на занятиях в ходе лекций и практических уроков организовывалась проверка правильности записей курсантами учебного материала и усвоения ими пройденных дисциплин. Это было важно в связи с тем, что в школе испытывалась острая нехватка учебников и другой литературы, не доставало обычных тетрадей и письменных принадлежностей. Писать подчас приходилось в самодельных блокнотах, на бумаге, вырезанной из использованных стрелковых мишеней.

Теоретическая подготовка курсантов осуществлялась по 23 предметам: история ВКП(б) (100 часов), строевая подготовка (145), физподготовка (160), география (50), самолёты (105), моторы (105), теория полётов (100), авронавигация (100), воздушная стрельба (67), тактика (120), топография (50), стрелковая подготовка (40), уставы и наставления (50), парашютное дело (24), метеорология (40), авиагигиена (30), математика (100), военное химическое дело (24), военная администрация (50), военная маскировка (40), бомбометание (80), изучение новейшей техники (50), иностранные самолёты (20) [13].

Весь личный состав школы был охвачен социалистическим соревнованием. Оно было организовано между учебными группами, классами и лабораториями. Каждый курсант, красноармеец, командир и преподаватель имел договор об участии в социалистическом соревновании.

Усилия командиров в борьбе за качество учебного процесса давали положительные результаты. Уже в марте 1941 года по сравнению с январём курсантский налёт вырос более чем в 6 раз и составил 515 часов 27 минут. Учёба проходила в чётком ритме, при высокой дисциплине и организованности всего личного состава. Как правило, полёты выполнялись в две смены. Большая нагрузка ложилась на инженерно-технический состав школы по обслуживанию материальной части, особенно в летние месяцы.

Подъём лётного и курсантского состава первой смены производился в три часа утра. Пока курсанты и лётчики шли на завтрак, технический состав уже готовил матчасть к полётам.

В процессе лётной подготовки курсантов случались иногда и вынужденные посадки, поломки материальной части и даже аварии – неизбежный спутник слабой лётно-теоретической подготовки, безответственности и личной недисциплинированности отдельных курсантов. В целях недопущения и предотвращения подобных отрицательных явлений, чреватых серьёзными последствиями, командование, отдел политической пропаганды, партийные и комсомольские организации проводили большую профилактическую работу по предупреждению лётных происшествий и предпосылок к ним.

Если же в школе случались вынужденные посадки или поломки самолётов по вине личного состава, то по этим фактам проводилось тщательное расследование, выяснялись причины их побудившие, принимались конкретные практические меры по предотвращению впредь лётных происшествий, а виновные привлекались к строгой административной, партийной и комсомольской ответственности. С курсантами, кому очень трудно давалось лётное дело, приходилось расставаться. За летний период 1941 года по лётной неупеваемости было отчислено 6 курсантов [14].

Результатом большой и кропотливой работы стало то, что школа числилась в ВВС в разряде благополучных.

Интенсивность учебного процесса, нагрузка на лётно-технический и преподавательский состав значительно возросли с осуществлением второго набора курсантов. Первые 52 кандидата прибыли в СВАШП 23 мая 1941 года, и к началу июля набор был завершён. Как и в первом наборе, кандидаты в авиашколу направлялись только из числа окончивших аэроклубы страны, с образованием не ниже 7 классов, политически проверенные, преданные делу социализма, партии и народу молодые люди.

Наряду с проведением напряженной учебной и политической подготовки коллектив СВАШП принимал самое активное участие в общественной жизни города. Его пропагандисты и докладчики систематически выступали на предприятиях и в учреждениях Саратова.

Командование школы оказывало значительную методическую и другую помощь коллективу местного аэроклуба. Совместно в День Воздушного Флота СССР в 1940 году был организован показ населению г. Саратова авиационной техники и полётов лучших лётчиков, а также показательных воздушных боёв между ними.

Многие специалисты авиашколы руководили авиатехническими и военными кружками в гражданских учебных заведениях, были закреплены за

предприятиями и военно-учебными пунктами Осоавиахима* для проведения занятий по военной подготовке с допризывной молодёжью и воинами запаса.

В культурной жизни Саратовской авиашколы заметную роль играли кружки художественной самодеятельности: драматический, хоровой и другие. Активное участие в них наряду с курсантами принимали комиссар, начальник штаба, многие преподаватели и командиры подразделений, члены их семей. Концерты, как правило, приурочивались к праздникам и другим знаменательным событиям, всегда проходили при переполненном зале и неизменно пользовались большим успехом. Коллектив художественной самодеятельности школы постоянно занимал призовые места в смотре конкурсах среди воинских частей и учебных заведений Саратовского гарнизона. Осенью 1940 года драматический коллектив школы в смотре народного творчества занял первое место [15].

Этот успех стал закономерным следствием давней и доброй дружбы воинов-авиаторов с коллективом Саратовского драматического театра имени Карла Маркса.

Серьёзное внимание в школе уделялось физической подготовке курсантов. В течение учебы они успешно сдавали нормы на значок ГТО**. Весь личный состав участвовал в заочных спортивных соревнованиях Военно-Воздушных Сил Красной Армии. В ходе соревнований курсанты и офицеры в феврале 1941 года совершили два лыжных перехода на 10 и 20 км, а весной были проведены соревнования по бегу на 3000 м, метанию гранаты, рукопашному бою и гимнастике [16].

По ряду видов спорта команды СВАШП занимали ведущие места в городских соревнованиях. Так, в осеннем (1940 г.) розыгрыше первенства г. Саратова по футболу 1, 2 и 3-я команды авиашколы заняли все призовые места [17].

В зимнее время еженедельно, как того требовал Нарком обороны, в школе проходили лыжные кроссы, участие в которых принимали не только курсанты, но и весь личный состав.

Значительная организаторская и идейно-политическая работа в ходе формирования и развития Саратовской ВАШП была проделана партийной

* Осоавиахим – Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству. Массовая добровольная общественная военно-патриотическая организация, существовавшая в СССР в 1927–1948 гг. Основные задачи: содействие развитию авиационной промышленности, распространение военных знаний среди населения и развёртывание оборонно-массовой работы среди трудящихся в целях укрепления обороноспособности страны.

** ГТО – Готов к труду и обороне.

и комсомольской организациями, прежде всего, по сплочению коллектива и боевому сколачиванию подразделений, размещению прибывающих воинов-авиаторов и членов их семей, по организации учебного процесса и лётной подготовки постоянного и переменного состава.

Партийная организация школы была создана в апреле 1940 г. На учёте в ней состояло 50 членов ВКП(б) и 39 кандидатов в члены партии [18]. Ответственным секретарем парторганизации был избран старший лейтенант Андрей Кириллович Мурза [19].

Это был чуткий, отзывчивый товарищ, умел работать с людьми. Отличался доброжелательностью и общительностью характера. Именно эти качества стали определяющими при выдвижении его на партийную работу, на которую он пришёл с должности старшего лётчика. В 1933 году А. К. Мурза окончил Севастопольскую школу пилотов, имел хорошую общеобразовательную подготовку (10 классов). Его личные качества в немалой степени определяли высокие результаты идейно-политического воспитания коммунистов и коллектива школы в целом, что выражалось в успешном выполнении стоящих задач. Комсомольская организация в этот период насчитывала 294 человека.

Перестроенная на основе боевого опыта, приобретённого нашими войсками в боях с японскими самураями и белофиннами, воспитательная работа обогащалась новым содержанием. В учебных группах и подразделениях проводились встречи личного состава с участниками боёв, беседы об отваге и героизме советских командиров и красноармейцев, проявленных при защите Родины.

В условиях нараставшей угрозы нападения фашистской Германии на нашу страну вся система политического и воинского воспитания в школе целеустремлённо направлялась на борьбу с беспечностью и благодушием, на повышение политической бдительности и готовности выступить на защиту первого в мире социалистического государства.

Большое внимание уделялось пропаганде требований военной присяги и уставов, воспитанию курсантов и красноармейцев в духе железной воинской дисциплины.

Преданные народу и партии, преисполненные чувством гордости за свою социалистическую Родину, курсанты и красноармейцы, лётчики и техники, преподаватели, специалисты тыла и связи Саратовской авиашколы, как и все воины-приволжцы, готовились к грядущим военным испытаниям.

В ГОДЫ ОГНЕННЫХ ИСПЫТАНИЙ

Воскресное утро 22 июня 1941 года выдалось в Саратове тихим и солнечным. День обещал быть по-летнему жарким. В авиашколе планировались спортивные соревнования и игры, семьи готовились выехать на Волгу. Всё было как в обычный воскресный день. Ничто не предвещало беды. Репродуктор, установленный в военном городке, передавал музыкальную программу из Москвы. И вдруг... тревожная пауза, а минутой позже суровый голос диктора: «Война!».

В 14 часов в авиашколе состоялся митинг личного состава. Гневом и возмущением были наполнены выступления преподавателей, лётчиков и техников, курсантов и красноармейцев. Как набат прозвучали слова комиссара школы Николая Петровича Мамкина: «Нас не сломить! Мы все, как один, ещё теснее сплотимся вокруг Коммунистической партии. А если потребует-ся, отдадим свои жизни за любимую Родину»...

Десятки рапортов были поданы на имя начальника школы с просьбой о направлении на фронт. Свои патриотические чувства курсанты, красноармейцы авиашколы выражали в стремлении связать свою судьбу с партией и комсомолом, с началом войны приём в эти политические организации увеличился более чем в два раза.

На 1 сентября 1941 года в школе обучались в составе двух наборов 306 курсантов. Из них на самолёте СБ – 98, на Р-5 – 208 человек. Их подготовка проходила теперь в суровых условиях войны...

В программе военного времени курс для теоретического обучения курсантов второго набора был сокращён в три раза: с 1616 учебных часов до 567-ми. Срок обучения уменьшился до 6 месяцев.

Переход на новую программу потребовал быстрой перестройки учебной и воспитательной работы применительно к требованиям начавшейся войны. Возникли дополнительные трудности: не хватало автоспецтехники, более острой стала проблема с горючим, значительно возросла нагрузка на

учебные самолёты. Значительная часть лётного, технического состава и боевой техники были отправлены на фронт.

Теоретические и практические занятия с курсантами проводились по 10–12 часов в сутки. Интенсивность полётов с курсантами первого набора возросла в три раза. Полёты с ними шли круглосуточно. Летали на самолётах Р-5 и СБ. Порой в лётную смену из-за недостатка авиатоплива полёты могли производиться только на двух–пяти самолётах. Исходили из того, что все курсанты уже имели определённый налёт в аэроклубах.

При этом задача по обучению курсантов первого набора в количестве 190 человек была в основном выполнена, и они при выпуске из школы в сентябре 1941 года получили квалификацию пилотов, летающих на самолётах Р-5 и СБ. Обучение курсантов второго набора в количестве 116 человек в СВАШП к тому моменту не было завершено.

Условия боевых действий на широком фронте и в тылу противника остро потребовали использования таких средств, с помощью которых было возможно при минимальных затратах сил и времени доставлять личный состав, оружие и боеприпасы, другие необходимые грузы в районы, где активно сражались с захватчиками наши войска и партизаны.

Наиболее удачным решением этой проблемы было признано использование планёров для оперативной доставки по воздуху необходимых грузов сражающимся в окружении советским военным группировкам и партизанам. Этот безмоторный летательный аппарат, буксируемый самолётом, в зависимости от конструкции позволял перевозить по воздуху грузы по весу и габаритам в 3–6 раз больше, чем мог поднять самолёт. Как правило, отцеплялся планёр от буксировщика за 30–50 км от заданной цели и продолжал свой бесшумный полёт к ней самостоятельно. Эти качества и его способность производить посадку на ограниченной, необорудованной площадке, в условиях пересечённой, в том числе и лесистой местности, сложность обнаружения противником в воздухе, особенно в ночное время, в наибольшей степени соответствовали характеру решаемых задач.

На вооружении Воздушно-десантных войск Красной Армии в начальный период войны состояли три типа десантных планёров: семиместный А-7 – конструкции О. К. Антонова, одиннадцатиместный Г-11 – конструкции В. К. Грибовского – двадцатиместный КЦ-20 – конструкции Д. Н. Колесникова и П. В. Цыбина. Грузоподъёмность, к примеру, планёра А-7 составляла одну тонну. Пилоты-планеристы в нашей стране, главным образом

спортсмены, до войны проходили подготовку в аэроклубах и авиашколах Осоавиахима. Специальных военно-учебных заведений для их обучения в Советском Союзе, да и за рубежом, не было. Возникшая необходимость массового применения боевых планёров остро поставила задачу организации ширококомасштабной подготовки лётных кадров – планеристов.

В связи с этим Наркомом обороны СССР было принято решение о создании военной авиационно-планерной школы ВДВ Красной Армии на базе Саратовской ВАШП.

Формирование новой структуры было возложено на начальника школы подполковника Якова Васильевича Уткина.

Лаконичный текст приказа начальника СВАШП № 246 от 11 сентября 1941 года свидетельствует: «Сего числа Саратовскую военную авиационную школу пилотов ВВС Красной Армии на основании приказа Наркома обороны СССР от 4 сентября 1941 года № 0083 полагать переформированной в Саратовскую военную авиационно-планерную школу по подготовке планеристов Воздушно-десантных войск Красной Армии. В отдельном приложении объявляю штатно-должностной список личного состава школы...» [20].

Организационно Саратовская ВАШП ВДВ состояла из управления школы (командование, отдел политической пропаганды, штаб, отделение учебно-лётной подготовки, тыл и службы); двух учебных авиационных эскадрилий. В каждую эскадрилью входили два авиаотряда: планерный (состоял из двух звеньев, в каждом – 3–4 лётных группы) и отряд самолётов-буксировщиков (также два звена, в каждом – 3–4 лётных экипажа).

Штатная численность курсантов Саратовской ВАШП ВДВ была определена в 400 человек.

Непосредственно за обучение и воспитание курсантов отвечали инструкторы-планеристы.

Костяк командно-начальствующего состава Саратовской ВАШП ВДВ был представлен должностными лицами Саратовской ВАШП ВВС. Партийно-политический аппарат в этот период возглавлял батальонный комиссар Николай Петрович Мамкин. Майор Иван Ферапонтович Богаченков продолжал руководить штабом. Начальником отделения учебно-лётной подготовки был назначен капитан И. Михайлов, инженером школы – воентехник 1-го ранга Кобылянский, помощником начальника школы по МТО был интендант 3-го ранга Катков, санитарную службу возглавлял военврач 3-го ранга Рыбаков, комендантом школы назначили капитана Сифани [21].

На должность штурмана-преподавателя навигации школы был назначен капитан В. П. Омеляненко. В последующем Василий Петрович показал себя хорошо подготовленным специалистом, внёс значительный вклад в совершенствование учебной базы, в разработку методических пособий, оставил неизгладимый след в истории Саратовской ВАПШ.

Командиром первой учебной авиационной эскадрильи стал капитан Фролов, командиром второй уаз – капитан М. Я. Мокшанов.

Курсантам первого и частично второго набора в связи с окончанием курса обучения были присвоены звания младших сержантов. Многие из них как летающие самостоятельно на самолётах Р-5 и СБ были направлены в другие авиаучилища для дальнейшего обучения на самолётах, в том числе и на штурмовиках Ил-2, так как в этот период резко возросла потребность в пилотах таких машин.

В соответствии с разрядкой Генштаба Красной Армии другая часть курсантов СВАПШ второго набора продолжала обучение в планерной школе ВДВ, теперь уже в качестве пилотов-планеристов.

Кроме того, был проведен первый набор во вновь созданную школу планеристов из числа тех, кто окончил аэроклубы и имел первоначальную лётную подготовку. С 1 октября 1941 года к освоению программы Саратовской ВАПШ ВДВ приступили 309 курсантов.

В дальнейшем планерная школа комплектовалась курсантами не только из числа окончивших аэроклубы, но также красноармейцами и молодёжью, отбираемой военкоматами, не имеющими лётной подготовки.

Следует отметить, что в этот период была проделана огромная работа руководящим и преподавательским составом по созданию учебных пособий и оборудованию классов. Обучение боевому планеризму в интересах фронта было делом новым и в таких условиях организовывалось впервые. Но, несмотря на трудности, всё необходимое для обучения курсантов было своевременно подготовлено.

Учебное отделение возглавил майор И. Михайлов. Теорию полёта преподавал капитан Н. Семёнов, тактику – майор Ю. Бушин, теорию полёта и конструкцию материальной части вели капитан Н. И. Власов и старший лейтенант Н. Юдин. Штурман школы капитан В. Омеляненко преподавал аэронавигацию, лейтенант А. Миронов – парашютную подготовку, старший лейтенант П. Ярославцев – метеорологию. Преподавателем физподготовки был капитан Комаров.

Содержание курса теоретической подготовки и программы лётного обучения курсантов СВАПШ ВДВ определялось характером задач, которые ставила жизнь и боевая действительность перед пилотами-планеристами. Планерист обязан был в любых условиях днём и ночью умело приземлится свой планёр, как правило, на крохотную площадку, затерявшуюся среди лесов и болот в глубоком тылу врага, быстро его разгрузить, замаскировать, а при необходимости и уничтожить. В зависимости от обстановки он должен быть готов совершить прыжок с парашютом, стать красноармейцем, командиром, разведчиком, умелым партизаном, хорошо владеющим всеми образцами отечественного и иностранного оружия, приёмами рукопашного боя, уметь устанавливать мины и водить различные виды боевой техники. В связи с этим предъявлялись особые требования к физической подготовке и выработке выносливости у курсантов.

Как вспоминал один из выпускников СВАПШ ВДВ, майор в отставке Сергей Иванович Хромов, в распорядке дня предусматривалось 10 часов теоретических и практических занятий, ежедневные политинформации, 6 часов ночного отдыха (отбой в 23.00, подъем в 5.00) и 2 часа дневного.

Изучали аэродинамику, аэронавигацию, конструкцию и правила эксплуатации планёров, метеорологию, парашютную подготовку (десантирование), уставы Красной Армии. Осваивали различные виды стрелкового оружия и вождение машин, сапёрное дело (взрывчатые вещества, расчёт заряда и особенности его закладки в зависимости от решаемой задачи). После теоретического изучения практически выполняли подрыв деревянных и металлических конструкций (железнодорожных рельсов). По курсу тактики изучали организацию и ведение боя в лесу и на открытой местности, ориентирование на местности в любое время суток по компасу и звёздам, отрабатывали приёмы ведения разведки. Важное внимание уделялось политическому образованию.

В программе физической подготовки предусматривались гимнастика, бег на 3–5 км (зимой на лыжах – 10–20 км), плавание в обмундировании и с оружием. Также отрабатывались элементы штыкового боя, снятие часовых, преодоление 150-метровой штурмовой полосы. В выходные и праздничные дни систематически проводились спортивные соревнования.

Такое разнообразие в изучении военных дисциплин вызывалось условиями и спецификой боевой деятельности выпускников Саратовской ВАПШ. Редко кому из них удавалось произвести 3–4 боевых вылета на планёре.

После десантирования в глубокий тыл противника оружия или людей пилот-планерист, как правило, уничтожал свою боевую машину, а сам становился в партизанский строй и воевал до тех пор, пока не появлялась возможность вернуться на свой аэродром. После небольшой подготовки – снова полёт и, подчас, без возвращения на основную базу.

Наряду с напряжённой учёбой и несением внутренней службы курсантам приходилось через двое суток на третьи заступать в караул для охраны стоянок самолётов и планёров, ангаров, авиамастерских и складов. Караульную службу нередко приходилось нести в условиях отражения налётов вражеской авиации на Саратов нашими зенитными средствами, размещёнными рядом с аэродромом. Немало сил приходилось затрачивать на заготовку строительных материалов и дров, отлавливая брёвна, сплавляемые по Волге. Еда была очень скудной и однообразной. Как правило, меню трёхразового суточного питания составляли галушки из ржаной муки. Хронически не хватало предметов военного обмундирования, особенно зимней обуви.

Однако, несмотря на большое напряжение физических и моральных сил, курсанты планомерно готовились к полётам.

Приходилось преодолевать и самую острую проблему того периода – отсутствие планёров и достаточного количества инструкторов-планеристов, которых, по выражению бывшего курсанта, писателя В. Б. Казакова, пришлось собирать «с бору по сосенке».

Первыми профессиональными планеристами были пилоты-инструкторы Л. Байбус, В. Ильченко, Л. Ляпин, И. Осинский, С. Сараев, И. Сысоев, занимавшиеся этим делом до войны. Поэтому на их плечи легла основная нагрузка по подготовке инструкторов-планеристов, которые прибывали в большинстве своём из запаса в званиях младших командиров на укомплектование инструкторских должностей СВАПШ и не имели опыта обучения курсантов.

Положение осложнялось ещё и тем, что заводы, выпускающие планёры, в это время были эвакуированы в глубокий тыл и по известным причинам не могли быстро наладить выпуск боевой техники. В сложившейся ситуации начинать решение этой острой проблемы пришлось с приобретения учебных и спортивных планёров, находившихся в аэроклубах Осоавиахима. Их собирали и перегоняли из Москвы, Казани, Горького и других городов. Пилоты-планеристы школы, разлетевшись во все концы страны, проявили немало инициативы, находчивости и мужества в процессе обеспечения СВАПШ

планёрами, которые остались в большинстве своем в прифронтовых районах, нередко в зонах действий вражеской авиации и зенитного обстрела.

Как-то стало известно, что в городе Россошь Воронежской области на аэродроме находится планёр Г-9, а к городу уже подходит враг. Лётчик Григорий Усов и планерист Леонид Ляпин вызвались доставить аппарат в школу и вылетели за ним на самолёте У-2. С этой задачей они справились блестяще, несмотря на то, что подверглись обстрелу входящими в город фашистами.

Лётчики Петр Круглов и Иван Краснопёров с планеристами Петровским и Котельниковым на двух У-2 слетали даже в Липецк и Краснодар. Но из поиска вернулись лишь с одним планёром Ш-10.

В неимоверно сложных условиях, одновременно решая задачи по доставке в школу планёров и по подготовке инструкторского состава, руководству и личному составу СВАПШ удалось к январю 1942 года обеспечить готовность к полётам с курсантами.

Парк авиационной техники в это время состоял из 47 самолётов-буксировщиков (Р-5 с двигателем М-17 – 5 единиц; Р-6 – 2; По-2 (У-2) с двигателем М-11 – 28 и СБ с двигателем М-103 – 12) и 36 планёров (А-2 (УС-6) – 3 единицы; Г-9 – 7; Ш-10 – 12; А-7 (РФ-8) – 14) [22].

В дальнейшем в школу поступило 19 десантных планёров Г-11. Двухместные планёры А-2, Г-9, Ш-10 использовались для первоначального обучения, а после их освоения отрабатывались десантно-транспортные задачи на многоместных десантных планёрах А-7 и Г-11.

Процесс лётного обучения курсантов осложнялся нехваткой достаточно-го количества исправной авиационной техники. «Планёров было ограниченное количество, самолёты и моторы эксплуатировались до полного износа. От технического состава требовалось много труда, изобретательности и находчивости, чтобы материальная часть работала безотказно», – вспоминает В. Б. Казаков.

Курсантам приходилось летать в списанном, латанном-перелатанном обмундировании. Не хватало зимней обуви. Тонкая обшивка планёров тоже не спасала от холода. Существовала хроническая нехватка горюче-смазочных материалов.

В период полётов на лагерных аэродромах отдыхать курсантам приходилось на двухъярусных деревянных нарах. Из-за отсутствия бани личный состав первой учебной эскадрильи приходилось водить для помывки в г. Саратов, совершая 25 километровый марш-бросок, на что уходил день. Правда

в последующем силами энтузиастов преодолели и эту трудность, построив добротную «сауну» из тальника и глины.

Несмотря ни на что, учебно-тренировочные полёты с курсантами проводились почти ежедневно на центральном аэродроме в Саратове и на полевых площадках около деревень Дубки и Рудино. Прекращались полёты только из-за метеоусловий.

В то трудное для всей страны время девиз «Всё для фронта – всё для победы!» был определяющим в жизни каждого авиатора школы. Подтверждением тому является необыкновенная самоотдача и находчивость личного состава, которые позволяли оперативно и главное с достижением требуемого результата решать все проблемы, которых было немало. Благодаря самоотверженности технического состава и таких умельцев, каким был В. Н. Янусов, самолётный парк, отработавший все установленные ресурсы, продолжал исправно нести нелёгкую службу [23].

Убедительно об этом свидетельствуют и другие незабываемые факты. Когда в Саратовскую ВАПШ ВДВ поступили десантные планёры А-7, на которых имелся лишь один комплект управления, возник вопрос: «А как же на нём обучать курсантов?» На первых порах после рассказа инструктора на земле следовал полёт. Вначале инструктор сидел в пилотской кабине, а курсант, находясь в грузовой кабине, наблюдал за его действиями. Затем инструктор и курсант менялись местами, но инструктор теперь уже не мог вмешаться в действия курсанта, надеясь только на благополучный исход рискованного «экспериментального полёта». Обратились за помощью к рационализаторам. Решить эту проблему взялся Вадим Николаевич Янусов. Он предложил как всегда простое, но удачное решение. В грузовой кабине установили второй комплект управления. Получилась, хотя и с ограниченным обзором для пилота-инструктора, но обыкновенная спарка. Теперь уже полёт курсанта проходил под полным контролем инструктора.

Стараниями В. Янусова и таких энтузиастов, как он, удалось повысить качество и безопасность обучения на планёре А-2, а в последующем и используемого для решения десантно-транспортных задач планёра КЦ-20.

Яркий след в истории школы оставил и такой пример находчивости авиаторов, когда при отсутствии достаточного количества самолётов-буксировщиков для решения учебных задач была применена новинка в практике планеризма – одним самолётом стали буксировать по два и даже по три планёра одновременно.

Проявили рационализацию и в других вопросах. Так, например, много неприятностей приносили буксировочные замки на самолётах и планёрах. Они часто вызывали самопроизвольную отцепку троса на взлёте и в воздухе, что приводило к серьёзным последствиям, особенно в ночных полётах. Школьные умельцы разработали новую схему замка, заменили заводские устройства, и случаи самопроизвольной отцепки больше не повторялись.

В этот же период была в корне изменена и схема маркировки буксировочного старта, так как обычный старт, удобный для полётов на самолётах, не гарантировал безопасности полётов на планёрах.

Следует отметить и другие поучительные примеры инициативных действий авиаторов СВАПШ, которые позволяли находить выход из крайне затруднительных ситуаций при решении сложных дополнительных задач. Так, в конце 1941 года была проведена незапланированная десантная операция на самолётах и планёрах в связи с тем, что между Куйбышевым и Сызранью вмёрзла в лед Волги баржа, доставлявшая лётное обмундирование личному составу школ ПриВО. После разведки прочности льда, произведённой командиром эскадрильи М. Я. Мокшановым, первый аэропоезд у баржи посадили лётчик буксировщика И. Комаров и пилот планёра А-7 Л. Ляпин.

В течение нескольких дней груз с баржи был перевезён в Саратов. В этой операции отличились планеристы Петряков, Булатов, Байбус, Мочёнов. Ценный груз был доставлен не только в СВАПШ, но и в другие части ВВС ПриВО. Лётчики и планеристы школы приобрели опыт посадок и взлётов с незнакомой ограниченной площадки, который в последующем был использован ими при выполнении специальных боевых задач.

Несмотря на трудности и лишения, которыми сопровождался процесс обучения в СВАПШ в начальный период войны, 28 февраля 1942 г. состоялся первый выпуск 40 пилотов-планеристов, подготовленных для выполнения боевых задач в дневных условиях. Общий налёт каждого выпускника на планёрах не превышал 10 часов. Этого объёма было достаточно для усвоения техники пилотирования как лёгкого, так и тяжёлого планёра. Учитывалось, что основная масса курсантов первого набора прибывала в СВАПШ после окончания аэроклубов, имея квалификацию пилотов на самолётах У-2. По мере поступления в школу курсантов, ранее не летавших, учебный налёт увеличивался.

Курсанты в СВАПШ не только занимались теоретической подготовкой и летали, но и несли караульную службу, рыли окопы, разгружали баржи

и вагоны, патрулировали в городе, делали многое другое, чего требовала тревожная обстановка 1941–1942 годов.

Летом 1942-го фашистские лётчики начали бомбить Саратов, стараясь разрушить важные объекты и, в первую очередь, железнодорожный мост через Волгу. В эти же ночи немцы сбрасывали на парашютах своих наводчиков и небольшие диверсионные группы. Офицеры и курсанты СВАПШ участвовали в облавах на «сигнальщиков», подающих сигналы с земли немецким лётчикам, на диверсантов, фашистских прихвостней, старающихся посеять панику среди населения при бомбардировке города.

Но главным была учёба, овладение техникой пилотирования десантных планёров днём и ночью. Надо отдать должное командирам отрядов Байбусу, Мочёнову, Петрянову, Найдышу, Шевцову, Киселёву и инструкторам-планеристам. Они сумели в короткие сроки подготовить пилотов, которые не только хорошо летали, но и не терялись в возникающих иногда трудных ситуациях полёта.

После окончания школы выпускники направлялись в учебные части, где продолжали совершенствовать свое лётное мастерство или проходили доподготовку непосредственно в боевых планерных полках ВДВ Красной Армии, после чего допускались к боевым вылетам.

В феврале 1942 года командованием ВДВ перед школой была поставлена задача – готовить планеристов-ночников. В этой связи стало проводиться лётное обучение части курсантов в ночных условиях. Одновременно готовились лётные кадры и по дневной программе.

В начале 1942 года в командование Саратовской авиашколой вступил подполковник Михаил Семенович Одинцов, биография которого вместила многое из того, что пришлось пережить его поколению.

Родился Михаил Семенович 14 октября 1902 г. в деревне Толстиковская Шенкурского района Архангельской области в бедной крестьянской семье. В августе 1920 года записался добровольцем в Красную Армию. В этом же году стал членом РКП(б). В 1921-ом в связи с сокращением Красной Армии был уволен из её рядов, а затем в 1924 г. его вновь призвали на военную службу. В декабре 1927 года поступил в Военно-теоретическую школу ВВС Красной Армии в г. Ленинграде и в 1928 году окончил её. Был направлен в 3-ю Военную школу лётчиков в Оренбурге, после окончания которой в 1930 году проходил службу в частях ВВС на лётных должностях. В 1934–1936 гг. обучался в Липецкой военно-тактической школе ВВС, затем продолжал

службу в частях Военно-воздушных сил на различных должностях. В августе 1938 года в связи с арестом и осуждением по клеветническому доносу был уволен из рядов Красной Армии. В 1939-ом по личной просьбе и ходатайству хорошо знавших его по службе начальников был восстановлен в должности командира авиационной эскадрильи и направлен в качестве начальника авиации и заместителя председателя Оренбургского областного Совета Осоавиахима. С началом войны был отозван в Москву и получил назначение в первый корпус ВДВ. В феврале 1942 года принимал участие в десантных операциях в районах Вязьмы и Ржева на Северо-Западном фронте. Затем был вновь отозван в Москву и получил назначение на должность начальника Саратовской ВАПШ, которой руководил до августа 1946 года. Затем по личной просьбе был переведён на должность начальника штаба вновь формируемой Астраханской авиационно-планерной школы, которая из-за отсутствия подходящих аэродромов была в 1947-м передислоцирована в г. Славгород Алтайского края. Здесь он продолжал военную службу до 1953 года. В связи с расформированием Славгородской авиашколы был уволен в запас и поселился в г. Ростове. Многие годы принимал самое активное участие в оборонно-массовой и общественной работе. В 1981 году Михаил Семенович Одинцов умер, но его светлый образ и добрые дела остались в памяти тех, кому довелось с ним вместе служить и трудиться.

Первый выпуск планеристов-ночников в количестве 15 человек состоялся уже 22 мая 1942 года. Среди них были Алексей Баранов, Виктор Кузнецов – в последующем Заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, Сергей Снятков и другие.

Памятной датой в историю училища вошёл день 25 мая 1942 года, когда Член Военного Совета ВДВ Красной Армии генерал-майор М. П. Спирин вручил Саратовской авиашколе Боевое Знамя, под сенью которого встали на крыло и прошли настоящую закалку многие поколения авиаторов. Десятки отличников боевой и политической подготовки из числа рядовых, сержантов и курсантов училища были награждены личными фотографиями, на которых они были сняты у этого Боевого Знамени. Это являлось одним из высших поощрений за безупречную военную службу. И по сегодняшний день Боевое Знамя хранится в музее Сызранского ВВАУЛ как величайшая историческая реликвия. В канун 55-летия училища, в 1995 году, по инициативе спортсменов-парашютистов это знамя побывало на Северном полюсе.

О результатах напряжённой деятельности авиаторов СВАПШ ВДВ в трудном 1942 году красноречиво свидетельствуют данные, приведённые в таблице, сохранившиеся в личном архиве М. С. Одинцова.

Порядковый номер выпуска	Дата выпуска	Количество выпускников	Квалификация выпускников
Первый	28 февраля	40	планеристы-дневники
Второй	22 мая	15	планеристы-ночники
Третий	30 мая	41	планеристы-дневники
Четвертый	5 июля	41	планеристы-ночники
Пятый	25 августа	106	планеристы-дневники
Шестой	30 августа	96	планеристы-ночники
Седьмой	18 октября	68	из них: ночников – 61 дневников – 7

Всего в 1942 году в СВАПШ ВДВ подготовлено 407 планеристов, из которых 194 – дневников и 213 ночников. К концу года Саратовская школа полностью обеспечила лётными кадрами потребности авиационных частей Красной Армии.

Наиболее способные выпускники, овладевшие методическими навыками, были оставлены для инструкторской работы. Среди них Н. Благоев, Б. Зайцев, В. Спорыхин, Н. Нифатов, В. Анисимов, В. Прокофьев, И. Малофеев, И. Шипоров, П. Передера, В. Завьялов, Н. Пилясов, П. Карташев, В. Волков, Н. Субботин, В. Аксютин, С. Брызгалов, П. Нечипорчик, В. Золотых, И. Лобода.

Из лётчиков-буксировщиков, обладавших особым лётным мастерством, следует вспомнить Петра Семёновича Круглова, по мнению писателя В. Б. Казакова, – лучшего лётчика СВАПШ, а также И. Комарова, П. Ларина, Н. Ханина, В. Коротеева, Г. Менделя, В. Селивёрстова, Д. Андреева, Н. Шевцова, Н. Япрынцева, С. Чехова, В. Крошненко, В. Люшненко, К. Веснина, А. Уланова, Х. Богоманова, В. Баранова, П. Красноюрченко, Н. Конечного. Они совместно с командованием школы выработали методику лётного обучения курсантов, буксировки и совершенствовали её от выпуска к выпуску.

О привитии выпускникам высоких боевых и морально-психологических качеств постоянно заботились политработники школы, среди которых особенно выделялись комиссары эскадрилий Клюев и Коваленко.

Продолжая подготовку боевых планеристов, в апреле и сентябре 1943 года школа произвела очередные выпуски. Все 70 человек были направлены для доукомплектования авиационных частей ВДВ Красной Армии.

Убывая в строевые части после окончания учёбы, выпускники вместе с путёвкой в небо уносили в своих сердцах замечательные традиции школы: постоянную готовность к взаимовыручке, преданность небу, высочайшую ответственность за судьбу Отечества, дисциплинированность, готовность к преодолению любых тягот военного лихолетья, твёрдую веру в победу над врагами любимой Родины. Эти качества многие из них пронесли через всю жизнь. Подтверждением тому являются необычные биографии выпускников предвоенной и военной поры Т. Бегельдинова, В. Безбокова, Ю. Балабина, А. Васильева, Б. Зайцева, Н. Иванова, В. Кузнецова, В. Казакова, Н. Благова, И. Малофеева и других...

Многие пилоты совершили в тыл противника по несколько десятков боевых вылетов. Примером может служить Герой Советского Союза полковник Виктор Игнатьевич Кузнецов.

Прибыв курсантом в августе 1941 года в Саратовскую авиашколу, он через год успешно её окончил и, получив звание сержанта, убыл на фронт. Воевал пилотом-планеристом в составе Второго авиационного планерного полка.

Вот как описывает фронтовые полёты Виктора Игнатьевича Н. Бондаренко в книге «В воздухе – испытатели».

«Планёр...Бесшумное оружие в войне с врагом. Непросто летать и воевать на нём! Сорок пять раз Виктор Кузнецов приземлял А-7, нагруженный ящиками с автоматами, гранатами, медикаментами и обмундированием в наших партизанских районах!

В каждом из боевых вылетов тяжелогружённый А-7 буксировался самолётом Ил-4 на высоту 5000 метров к расчётной точке, расположенной за линией фронта или до неё. Затем, отцепившись от буксировщика, используя бесшумный планирующий полёт и высокое аэродинамическое качество планёра, когда с каждого километра высоты можно пролететь над землёй двадцать километров, В. Кузнецов планировал к посадочной площадке.

На А-7 не было установлено кислородного оборудования, и кислородное голодание в высотном полёте давало о себе знать. Но это было мелочью по сравнению с тем, как правильно сориентироваться и сесть в назначенном месте у своих, а не у врага. Ведь тот условленный сигнал, образованный на

земле кострами, тонул в море фронтовых огней. Кругом всё горело. Горели города. Горели села. В воздух летели трассы светящихся пуль и снарядов малокалиберных зениток. Зажигались, гасли и вновь зажигались прожекторы. Линия фронта тянулась с севера на юг широким огненным поясом. А за линией фронта было также много пожаров и костров. Они дезориентировали Кузнецова. И ему надо было быть очень внимательным. Ведь если бы он принял неправильное решение и пошел на посадку не туда, куда нужно, то, даже поняв при снижении, что допустил ошибку, он уже не смог бы её исправить. У него не было бы для дальнейшего полёта высоты, которая давалась ему самолётом в каждом вылете только один раз.

Да, опасной работой занимался Кузнецов! Нелегко ему приходилось. И всё же, несмотря ни на что, в каждом вылете он правильно ориентировался и всегда садился в заданном месте» [24].

Летал Кузнецов не только в тыл врага к партизанам. Несколько месяцев возил он днём на планёрах грузы на прифронтовые аэродромы. В этих полётах для аэропоезда «Ил-4 – два А-7» главную опасность представляла встреча с истребителями противника. Но, к счастью, и здесь всё обошлось благополучно... Благополучно для младшего лейтенанта Кузнецова. Для других же – не всегда. Ведь на планёре не было бортового оружия. Беспомощным он был и при попадании под зенитный огонь. Потери лётных кадров были значительными. Фронт требовал постоянного их пополнения, и школа работала с максимальным напряжением сил.

Убедительно дополняют характеристику морального состояния авиаторов, в том числе и курсантов СВАПШ ВДВ, непростого периода военного лихолетья воспоминания и других выпускников, которыми они делятся спустя многие десятилетия.

Александр Евграфов: «Жизнь курсанта была напряжённой. Теоретическая, лётная и общевойсковая подготовка занимала 10–12 часов в сутки... но приказ Родины для нас был свят, никто не хотел оставаться в «обозе», а каждый стремился быть там, где труднее. В то время пилот-планерист должен был уметь не только летать на ничем не защищенных, безмоторных, изготовленных из дерева планёрах, без шума, как птица, пересечь линию фронта и достичь заданной площадки в тылу фашистов, но и хорошо водить автомашину, мотоцикл, танкетку, уметь пользоваться ПППШ, пистолетом, ножом, гранатой, компасом – «путеводителем партизан», знать различные приемы для ориентировки в лесу и определения погоды...»

Борис Бредихин: «10–12 часов составляли только плановые занятия и полёты. Враг наступал. Сводки Информбюро о продвижении фашистов и их бесчинствах на нашей земле жгли, как раскаленные угли. Очень хотелось побыстрее попасть на фронт, и мы очень часто на учёбу вырывали у суток по двадцать часов».

Михаил Данилин: «Те годы, тяжелейшие, холодные и голодные, представляются мне сейчас самыми значительными в моей жизни, самыми светлыми».

Николай Олоновский: «Ребята у нас были отличные, грамотные, здоровые, самоотверженные патриоты – это прекрасный продукт интересного времени 30–40-х годов. Аэроклубовская романтика, душевная свобода, такое чувство, что ты можешь всё!...»

Владимир Долич: «Мы научились ненавидеть врага и драться с ним до последнего дыхания. Но мы научились и другому: ценить мужскую дружбу, верность... любить. Не унывать и держать себя в руках даже тогда, когда по настроению хотелось бы зарыться головой в землю...»

Характерной особенностью учебного процесса в 1943 году явилось то обстоятельство, что постоянному составу школы пришлось заниматься перегонкой и освоением самолётов Хе-111 и Ю-87, оставленных фашистами после поражения под Сталинградом. Так, было освоено 8 самолётов Хе-111 и два Ю-87, которые благодаря усилиям и смекалке лётного и технического состава СВАПШ успешно использовались в качестве буксировщиков как днём, так и ночью.

Совершенствовалось мастерство инструкторского состава. Накапливался практический опыт лётной работы. Большую роль для обобщения и распространения передовых методов обучения сыграл специальный «Методический бюллетень». Он начал выпускаться ежемесячно с 1943 года.

Над ним трудились ответственный редактор подполковник М. С. Одинцов, заместитель редактора майор Н. П. Мамкин, секретарь редколлегии старший техник – лейтенант Н. Юдин, а также капитан В. М. Ильченко, инженер капитан В.С. Болотов, капитан Л. Ляпин, старший лейтенант В. В. Еремеев, старший лейтенант А. Э. Аугуль, старший лейтенант Мочёнов, лейтенант Л. И. Байбус, лейтенант Сысоев, младший лейтенант Л. А. Ильин. В бюллетене освещались актуальнейшие вопросы подготовки и эксплуатации авиационной техники, теории полёта аэропоездов, методики лётного обучения, организации учебных полётов и многое другое. Тематика каждого

номера планировалась соответственно периоду обучения. В плане указывались конкретные исполнители из числа лиц, ведущих обучение курсантов и обслуживающих авиационную технику. Так, в мартовском номере за 1944 год были опубликованы следующие статьи: «Задачи дня» (подполковник М. С. Одинцов), «Лётно-тактическое учение» (майор И. В. Михайлов), «Организация лётного дня» (капитан Л. Ляпин), «Стартовые осмотры ночью» (инженер капитан П. О. Вшивцев), «Разбор полётов» (младший лейтенант Карташов), «Приземление с тросом» (старший лейтенант А. Э. Аугуль), «Полёты с грузом» (капитан В. М. Ильченко), «Парение» (старший техник лейтенант Н. Юдин).

Редколлегия методического бюллетеня обеспечила выпуск 20-ти номеров. Изготавливалось несколько экземпляров, из которых один оставался при штабе школы, а остальные направлялись в эскадрильи.

В связи с передачей школы в конце 1943 года в подчинение Отдельной гвардейской воздушно-десантной армии лётно-инструкторский состав СВАПШ стал чаще привлекаться к участию в десантных операциях как в интересах фронтов, так и в тылу врага.

Одним из средств улучшения качества подготовки пилотов-десантников являлись лётно-тактические учения, которые проводились регулярно. К ним привлекался весь постоянный состав школы и курсанты-выпускники.

Учения организовывались с учётом опыта боевых действий на фронтах Великой Отечественной войны. Основной упор делался на отработку вопросов, по которым выпускники школы обнаруживали недостаточные знания и навыки. Так, например, на учениях, проведённых в августе 1943 года, отрабатывались следующие вопросы:

– совершенствование лётным составом техники пилотирования средних и тяжёлых самолётов при буксировке десантных планёров с посадкой на незнакомые полевые площадки;

– пилотирование тяжёлых планёров курсантами-выпускниками при полётах на большие расстояния с отработкой расчёта и захода для посадки на незнакомую площадку;

– тренировка постоянного и переменного состава в штурманском отношении при полётах на большие расстояния в усложнённых метеоусловиях;

– подготовка материальной части техническим составом в полевых условиях.

В результате проведённого учения постоянный состав школы и выпускники показали свою готовность к участию в любой операции. Все поставленные перед лётно-тактическим учением задачи были выполнены.

В октябре 1944 года постановлением Государственного Комитета Обороны № 6655 Саратовская авиашкола была выведена из состава ВДВ Красной Армии и передана в состав авиации дальнего действия с профилем подготовки пилотов-планеристов. К 7 ноября 1944 года в школе было подготовлено ещё 136 планеристов. Из них 66 отбыли на доукомплектование частей ВДВ, а остальные продолжали совершенствоваться в лётной подготовке, потому что планерные части Воздушно-десантных войск были укомплектованы полностью.

В 1944 году в школе был освоен и успешно применялся для буксировки планёров английский самолёт «Харрикейн». Для полётов зимой на нём были установлены лыжи от отечественного самолёта МиГ-3. Так, благодаря находчивости инженера школы В. С. Болотова и лётного состава, буксировочный парк существенно пополнился.

Лётный состав школы на завершающем этапе войны, со второй половины 1944 года, не привлекался к выполнению боевых задач в интересах фронта и занимался теперь только обучением курсантов. В отдельных случаях, по указанию штаба ПриВО, транспортировали грузы в пределах округа. На базе СВАПШ всё чаще организовывались учебно-методические сборы и семинары частей и вузов ВВС ПриВО.

10 января 1945 года приказом Главного маршала авиации Н. Н. Новикова № 001 школа передаётся в ВВС Красной Армии с профилем подготовки пилотов-планеристов и лётчиков на самолётах УТ-2 и По-2.

В апреле 1945-го школа произвела последний выпуск планеристов военного времени. В званиях сержантов они были направлены в г. Калинин, в 45-й учебно-тренировочный авиапланерный полк. В эту группу вошли 40 выпускников, среди которых были Виктор Белов, Алексей Градусов, А. Корниенко, К. Микулин, М. Дорошин, А. Журбин, Виктор Ильин, М. Растворов, В. Степаненко, С. Хромов и другие.

Таким образом, завершился непростой военный период истории Саратовской авиашколы, в течение которого в труднейших условиях было подготовлено 635 планеристов, из них 435 – ночников.

Характеризуя напряжённый труд авиаторов СВАПШ по подготовке лётных кадров в годы Великой Отечественной войны важно отметить, что

многие экипажи буксировщиков и планеристов неоднократно принимали участие в выполнении боевых задач в интересах Сталинградского, Калининского, Волховского и других фронтов.

Так, уже в 1941 году с 10 октября по 6 ноября воздушные поезда, состоявшие из самолётов СБ и двух планёров А-7 (за каждым самолётом), ведомые подполковником Я. В. Уткиным, капитаном М. Я. Мокшановым, лейтенантами П. Лариным, Н. Шевцовым, Свистельником, производили переброску военных грузов с аэродромов Тушино, Химки, Щёлково на аэродромы Сасово и Дягилево. При этом налёт составил 85 часов.

По заданию Генштаба Красной Армии в период с 12 по 16 ноября 1942 года буксировщики лейтенант Круглов, старший лейтенант Петряков, лейтенант П. Красноюрченко, младшие лейтенанты – Ворошилов, Воронков, Г. Усов, штурманы – Омельяненко, майор Новосельцев, капитан Горбунов, планеристы – Родин, Плашин, Фукс, Николаев, Лоскутов, Ильин, Нефактов, Савцов, Григорьян, Зиновьев перевезли 16 тонн 350 кг военных грузов, в том числе и боеприпасы для танковых частей Сталинградского фронта. Эта операция под названием «Антифриз» ярко описана выпускником школы планеристом-писателем В. Б. Казаковым в рассказе «Планёры в небе войны».

Одиннадцать раз участвовали авиаторы школы в выполнении боевых задач в 1943 году.

Яркой страницей боевого дневника СВАПШ является участие семи экипажей в операции на Калининском фронте по переброске личного состава и военных грузов с 20 апреля по 25 мая 1944 г. В период её проведения из района Старая Торопа партизанам Белоруссии авиаторами Саратовской школы было доставлено 95 тонн боеприпасов, оружия и других грузов. Обратным рейсом аэропоезда вывезли на Большую землю около 500 человек, в том числе более 350 раненых.

Полёты проходили исключительно в ночных условиях. Было произведено 89 боевых вылетов с общим налётом 229 часов 06 минут. История сохранила отдельные фамилии участников этой боевой операции. Это Омельченко, Комаров, Титов, Новосельцев, Михалев.

Участвуя в боевых операциях в период Великой Отечественной войны, авиаторы СВАПШ налетали более 500 часов, перевезли для сражающихся с врагом войск и партизан более семисот человек личного состава, более ста пятидесяти тонн грузов военного назначения. Одновременно с этим, как уже отмечалось, школа подготовила десятки пилотов на самолётах и сотни

пилотов-планеристов, которые внесли свой вклад в достижение победы над фашизмом.

Ратные дела боевых планеристов описаны выпускником школы писателем Владимиром Борисовичем Казаковым в книгах «Планёры уходят в небо», «Бесшумный десант» и других.

Авиаторы, прошедшие классы Саратовской планерной школы ВДВ, участвовали в Сталинградской битве, в «рельсовой войне» советских партизан и форсировании Днепра. Они летали под Орёл, Ленинград, в Крым и всюду, выполняя свой воинский долг, проявляли недюжинный героизм и мужество.

Полёты в составе «воздушного поезда» с буксировкой не только одного, но и двух–трёх тяжёлых планёров позволили на военных самолётах экономично и эффективно транспортировать десятки и сотни тонн грузов на различные участки советско-германского фронта. Немало совершалось таких же вылетов по доставке на планёрах в глубокий тыл противника специальных разведывательных и диверсионных групп.

Пионером полётов на планёрах в тыл врага был Владимир Донков, который в августе 1942 года, ночью, первым пересёк линию фронта и приземлился с грузом у брянских партизан, за что награждён орденом Отечественной войны II степени. Описание этого полёта В. Казаковым в повести «Легенда о конструкторе» даёт конкретное представление об условиях, в которых оказывались боевые планеристы при выполнении заданий, связанных с оказанием помощи советским партизанам на территории, занятой врагом.

Общая оперативная обстановка на фронтах, которая потребовала массового применения планёров для доставки личного состава и необходимых военных грузов в партизанские края, складывалась следующим образом. После взятия нашими войсками Великих Лук на этом участке фронта установилось относительное затишье. Гитлеровцы, используя его в своих интересах, передислоцировали несколько частей боевого резерва, бросили их с жандармерией, власовцами, полицией против белорусских партизан в районах Невеля, Полоцка, Городачи, Витебска. Немцам было жизненно необходимо любыми средствами разобщить боевые соединения партизанского края и уничтожить их, чтобы подготовить эти районы для долговременной обороны против наступающих частей Красной Армии.

Каратели имели превосходящие силы и вооружение. Боевые действия партизан не могли быть высокоэффективными не только из-за острого

недостатка боеприпасов, но ещё их сковывали обозы, в которых находились сотни мирных жителей и раненых бойцов.

В сложившейся обстановке партизанам помогала авиация, доставляющая грузы. Действовали полки ГВФ и планерная группа под общим руководством генерал-майора А. Щербакова и непосредственным – инженера-подполковника П. В. Цыбина.

Как мы уже знаем, базировалась планерная группа на аэродроме подскока Старая Торопа, связь с партизанами осуществлялась по радио, через Центральный и Белорусский штабы партизанского движения, народные мстители подготовили в районах Бегомля и Селявщины посадочные площадки.

Операция, названная «первой планерной операцией в интересах партизан Белоруссии», началась в ночь с 6 на 7 марта 1943 года и продолжалась беспрерывно до 20 марта.

В числе первых, уходивших в ночную мглу выполнять боевое задание, были пилоты-планеристы Б. Комиссаров, В. Фукс, А. Крючков, Ю. Соболев, В. Милованов, А. Сеницын, М. Ильин, Д. Ефремов, Ю. Колесов, Алоначевский, И. Пещёрев и другие.

Было «израсходовано» 65 планёров А-7 и Г-11. Перевезено партизанам боевого груза 60 тонн, 5 типографий и 10 радиостанций, доставлено руководящего состава 106 человек, высажен десант гвардейцев-подрывников 150 человек, в тыл десантировались отдельные диверсионные группы. Из партизанского района вывезено: пилотов-планеристов 65, партизан 19, ценного груза 800 килограммов, денежных средств 2 миллиона рублей, собранных населением и партизанами на постройку самолётов. Лесные бойцы районов Селявщина и Бегомль в результате операции получили оружия и боеприпасов больше, чем за весь предыдущий год.

21 марта руководитель планерной группы, он же инженер и главный распорядитель хозяйства Павел Владимирович Цыбин получил от партизан радиограмму: «Врагу всыпали по заслугам, подбито и подорвано 12 танков, выведено из строя более 400 карателей, наши люди в безопасности, слава советским летчикам-планеристам!»

Гитлеровцы вынужденно дали белорусским партизанам небольшую передышку. Накапливали силы. Понимая, что находятся между двух половинок гигантского прессы – с тыла партизаны, с фронта наступающие части Красной Армии, – они решили покончить с бригадами народных мстителей раз и навсегда. В помощь карателям гитлеровское командование подвело

новые кадровые части, в том числе танковые, и сосредоточили большое количество бомбардировочной авиации. Партизанский край зажали в блокадное кольцо и, ведя непрерывные, изнуряющие бои, сужали его.

Руководители Центрального и Белорусского штабов партизанского движения попросили командование ВДВ активизировать деятельность планеристов-десантников в районе Полоцко-Лепельской зоны.

«Вторая планерная операция» началась в конце апреля 1943 года и проводилась до весны 1944-го.

Вместе с планёрами А-7 и Г-11 использовались тяжёлые двадцатиместные планёры КЦ-20, самолёты-буксировщики СБ и Ил-4.

Из Тейково, Киржача, Москвы скрытно сотни планеристов перелетели на аэродромы подскока в Старую Торопу, Лужки, Адреаполь.

К партизанам вылетали большими группами. Стартовали примерно за полчаса до наступления сумерек, линию фронта пересекали уже в темноте, на цель выходили ночью; самолёты, отцепив планёры, возвращались на базы перед рассветом. Лётчики проводили в воздухе до 6–7 часов. Спали днём, урывками.

В тыл врага были отбуксированы сотни планёров, нагруженных самым необходимым боевым снаряжением. Десятки «воздушных барж» перебрасывали в тыл врага руководящий состав, диверсионные группы, медикаменты, а также продукты питания, в которых партизаны очень нуждались.

Вот выдержка из докладной записки инженер-подполковника П. Цыбина генерал-майору А. Щербакову, в которой указывается груз, полученный народными мстителями за одну ночь: «...Винтовок – 420 шт.; пулеметов ДП – 21, дисков – 84; автоматов – 240; минометов 50-мм – 6; патронов винтовочных, для ТТ, браунингов, наганов – 1433940; гранат Ф-1, РГД, ПГ – 3820; мин 50-мм – 1288; ПМК-40 – 1900; ружей ПТР – 50, патронов к ним – 7760; тола – 450 кг; приборов «Бралит» – 450; соли – 480 кг; мыла – 690 кусков; медикаментов – 15 тюков; табаку – 65 кг; МУВ – 320 шт.; питания к рациям – 5; бикфорд. шнура – 200 м; посылок детям – 700 кг; литературы – 1337 кг...»

Многие планеристы, благополучно возвратившиеся из Бегомльской и Ушачской партизанских зон, стали готовиться к десантированию на правый берег Днепра, которое предусматривалось осуществить в течение двух ночей. Для этой цели выделили 180 самолётов Ли-2 и 35 десантно-транспортных планёров А-7 и Г-11. Исходный район для десантирования включал три аэродрома – Лебедин, Смородино, Богодухов – на удалении от

района выброски 200 километров, что позволяло за одну ночь производить два–три вылета авиации.

Посадка десантных планёров с артиллерией на борту намечалась в промежутках между выброской парашютных эшелонов.

Выброска 3-й и 5-й воздушно-десантных бригад в сентябре 1943 года на Воронежском фронте, в район города Черкассы, находившегося в тылу врага, была оперативным десантом с задачей: оттянуть на себя значительные силы врага и, тем самым, облегчить положение наших войск, форсировавших реку Днепр.

В операции участвовали в основном лётчики-буксировщики и планеристы 1-го Тейковского ОАПП, но были и прикомандированные к ним экипажи из других авиационных подразделений.

Операция подготавливалась спешно, поэтому уже на первом этапе её были неоправданные жертвы. Из планерного полка погибли экипаж буксировщика лейтенанта Рыскина, чуть раньше – пилот-планерист Сергей Барышников.

Тяжело давались эти полёты пилотам-планеристам. Тёмными ночами, ориентируясь только по огонькам моторных выхлопов, они пересекали линию фронта, подчас нарываясь на огонь неприятельских зенитных батарей или на патрульные пары немецких «сов» – истребителей М-110. Их ждали ловушки и на земле: немцы раскладывали костры на ложных площадках, по конфигурации похожие на партизанские. И если не повезло аэропоезду или планеристу, штаб планерной группы принимал от партизан радиосигналы, означавшие, например: «груз не получили», или – «самолёт не прилетел», или – «пилот убит».

Были случаи и самопроизвольных отцепок планёра от самолёта, обрывы тросов, блуждания из-за очень плохой погоды. В большинстве случаев, хотя средний возраст их был 18–20 лет, планеристы с честью выходили из тяжёлых положений.

Однажды планёр комсомольца сержанта Юрия Соболева без вмешательства пилота из-за неисправности буксировочного замка отцепился от самолёта за 60 километров от партизанской площадки на небольшой высоте.

Внизу лес, и в густой темноте ещё просматриваются светлые пятна озёр. Юра не растерялся. Вспомнив, что в прибрежьях озёр крупных деревьев почти не бывает, он направил планёр к воде. Посадочная фара выхватила из ночи пологий берег, поросший невысоким кустарником. Вот и земля...

Треск, глухие удары, и планёр остановился. Он сел на территории, занятой врагом.

Юра разгрузил планёр и спрятал военное снаряжение в глубокую вырытую им за ночь яму. Пока заваливал её землёй и маскировал, силы иссякли. Заполз в лёгкий ельник, положил под голову автомат и мгновенно уснул.

Счастье, что бесшумно планирующий А-7 враги не засекали. Не потревожили они и сон Юры, хотя деревни вокруг были забиты немцами и полициями.

Проснувшись, молодой планерист сориентировался, пошёл искать партизан. Он наткнулся на их дозоры и попал в расположение бригады Героя Советского Союза Владимира Лобанка.

Через ночь группа партизан, используя конную тягу, вывезла в бригаду весь груз, спрятанный пилотом. Комсомольца Юрия Соболева наградили боевым орденом.

Однажды при встрече однополчан к бывшему пилоту-планеристу ВДВ, ныне генерал-майору Борису Алексеевичу Бредихину подошёл молодой журналист и попросил:

– Познакомьте меня с пилотом десантного планёра, сделавшего 50–60 боевых вылетов в тыл врага. Я хочу написать о нём очерк.

Бредихин улыбнулся, а потом посуровел:

– Такого планериста вы не найдете на всём белом свете, молодой человек. Планёр был рассчитан на один полёт, потом, если он оставался цел, его сжигали. Планерист... впрочем, разыщите Михаила Григорьевича Ильина, он, пожалуй, единственный пилот в мире, слетавший на боевом десантном планёре в тыл врага... пять раз.

Михаил Григорьевич Ильин родился в городе Ярославле, где в 1941 году окончил аэроклуб, и был направлен в Балашовскую школу военных лётчиков, затем в СВАПШ. Дарования многогранные: поэт, художник, рационализатор и изобретатель. После войны из армии демобилизовался. Работал в Переславле-Залесском.

Иной удивится: всего пять полётов за всю войну! Ведь лётчики-истребители, штурмовики, бомбардировщики, случалось, делали по 5–7 боевых вылетов в сутки! Несравнимо. Планёр был рассчитан только на один полёт в тыл врага. Психологически для пилота каждый из таких полётов был «без возврата». Боевой расчёт (на то и война!) строился из того, что если один из трёх планеристов дойдет до цели и приземлится благополучно –

отлично. Тогда он вливался в строй партизан и делил с ними все тяготы до тех пор, пока не понадобится на Большой земле.

В качестве примера можно привести боевые дела партизанского отряда «Боевой». Он был создан на базе личного состава ОСБОН, куда входили и планеристы, выполнял разведку. Отряд осуществлял диверсии, вёл агитационную работу и контрразведку. Партизаны спустили под откос множество эшелонов с войсками и техникой врага, уничтожили тысячи гитлеровцев, провели много крупных диверсий другого назначения.

Планеристы принимали активное участие в большинстве мероприятий боевого, политического и разведывательного характера. На счету Сушили-на, Крючкова и Пещёрева по два взорванных железнодорожных эшелона, по 10–15 других диверсий, агитационные выступления и большое количество разведывательных акций. Разведданные оказывались ценными. За доставку таких материалов Юрия Сушили-на наградили золотыми часами.

За поимку или смерть каждого члена спецгруппы немецкое командование обещало вознаграждение, в него входила значительная сумма денег, земельный надел и продукты.

Более подробное представление о ратных подвигах ветеранов боевого планеризма и партизанского движения дают воспоминания одного из лётчиков-инструкторов СВАПШ В. А. Мельникова, а затем боевого лётчика военно-транспортной авиации, которыми он делится с читателями на страницах своей книги «Страницы памяти».

«Как-то в начале пятидесятых был я на Сахалине. Тогда и встретился со стройным, высокого роста старшим лейтенантом. Пройдя немного вперёд, я остановился: лицо, да и весь его вид кого-то мне напоминали. Оглянувшись, я увидел, что и он остановился и вопросительно смотрит на меня... Мельников? – Сушили-н? Саратов?! Ну, вот и разобрались... Все стало на свои места, все прояснилось... Дело в том, что в 1942 году, когда мы, полтавские аэроклубовцы, прибыли в Саратовскую авиапланерную школу воздушно-десантных войск Красной Армии, то застали там ещё предшествующий выпуск и какое-то время жили вместе. Здесь познакомился я с Юрием Сушили-ным, а увлечение спортом укрепило наше знакомство.

Долго в этот вечер, когда неожиданно состоялась наша встреча, рассказывал Юрий о своих делах, об учёбе, о спортивных успехах, обо всём, что произошло интересного в его жизни за последние десять лет, с того момента, когда он покинул СВАПШ.

Вот что он поведал о своей партизанской одиссее...

В одну из весенних ночей 1943 года к белорусским партизанам прилетел до предела нагруженный боеприпасами и изрядно продырявленный осколками снарядов планёр. За его штурвалом сидел Ю. Сушили́н.

Как уже отмечалось, в те времена планеристы, выполнившие полёт в тыл к партизанам, должны были с первой же оказией отправляться на Большую землю. Планёр, как правило, уничтожался. Партизаны берегли планеристов и старались на боевые операции против фашистов не брать. А вот для Сушили́на и небольшой группы его товарищей было сделано исключение.

Начал он в отряде с должности коменданта партизанского аэродрома. Тяжело приходилось аэродромной команде. С началом планомерных карательных акций немцев нужно было подыскивать и оборудовать всё новые и новые посадочные площадки, вести бои с наседавшим врагом. Спустя какое-то время произошла встреча с партизанами бригады Железня́ка. Среди них оказались довоенные товарищи Сушили́на по спорту. Они-то и настояли на переводе Ю́рия в их бригаду. В боевой обстановке авторитет Сушили́на рос. Вскоре его назначили начальником штаба спецгруппы, которой предстояло выйти из партизанского района и взять «под контроль» участки железной дороги Минск–Молодечко, Вильню́с–Глубоко́е–Полоцк. После установления этого «контроля» десятки эшелонов с войсками и техникой врага очутились под откосом. В одной из стычек с фашистами пуля попала в наполненный патронами диск автомата, он взорвался, и сотни осколков врезались в тело Ю́рия. Сначала партизанский госпиталь, затем он был отправлен на Большую землю. После лечения Сушили́н вернулся в строй...

Следующая встреча с Ю́рием Сушили́ным произошла у меня через тридцать с лишним лет в Москве, на традиционном сборе выпускников СВАПШ. Сегодня Ю́рий Фёдорович – доктор военных наук, профессор Военно-воздушной академии им. Ю. А. Гагарина».

История Великой Отечественной войны сохранила такой факт: последний полёт на планёре к партизанам, сражавшимся в Белоруссии, в апреле 1944 года совершил выпускник СВАПШ Александр Сину́цын. В дальнейшем планерные операции советским командованием в прежних масштабах уже не проводились и многие гвардейцы-планеристы «пересели» на самолёты. Тем, кого военная судьба «усадила» в кабины боевых истребителей, очень помогали навыки и качества, приобретённые в полётах на планерах.

Прежде всего, такие, как чувство дистанции, умение безбоязненно подходить к самолётам врага и наверняка их поражать в воздушных боях, в том числе и при плохой погоде.

Подводя итоги боевой деятельности постоянного состава и выпускников Саратовской авиашколы в годы Великой Отечественной войны, исходя из имеющихся данных, с гордостью можно отметить, что более 900 авиаторов за подвиги в небе войны удостоены высших боевых наград Родины и других государств.

Выпускники школы В. М. Безбоков, Ю. М. Балабин, А. А. Васильев, Б. М. Зайцев, А. А. Плохов были удостоены звания Героя Советского Союза, а Т. Я. Бегельдинов награжден Золотой Звездой Героя дважды.

На заключительном этапе войны потребности в десантниках-планеристах значительно сократились. Но, находясь в составе авиации дальнего действия, СВАПШ продолжала вести подготовку пилотов-планеристов. Условия уже были совершенно другими. Курсантов обучали высококвалифицированные преподаватели, опытные лётчики-инструкторы. Окрепла учебно-методическая база. Школа превратилась в хорошо отлаженный комплекс по подготовке военных авиаторов.

Воспитывая курсантов на героических делах фронтовиков, командиры, политработники, преподаватели прививали личному составу высокие морально-психологические качества: мужество, жгучую ненависть к врагам и непоколебимую веру в победу над фашизмом.

В трудных условиях они налаживали быт и учёбу курсантов, создавали тренажёры, учебные установки, наглядные пособия, впервые разрабатывали и внедряли методику обучения боевых планеристов исходя из условий, которые диктовала война.

Например, преподаватель-штурман школы Василий Петрович Омеляненко подал и осуществил свыше 200 рационализаторских предложений, направленных на улучшение учебного процесса.

Александр Иванович Киселёв, призванный из запаса в период формирования планерной школы, прошёл путь от инструктора до командира эскадрильи. Внёс большой вклад в разработку лётно-методических документов, инструкций по обучению курсантов. Написал книгу по теории буксировочного полёта десантных планёров.

Фёдор Еремеев – в школе со дня её основания, участник боёв с белофиннами, командир эскадрильи СВАПШ. В 1943 году за выполнение особо

важного задания командования первым в школе награждён высокой наградой Родины – орденом Красного Знамени.

Капитан Заикин – начальник штаба эскадрильи, с первых дней войны ушёл на фронт. В одном из воздушных боёв был ранен. Лишился одного глаза. Но авиацию не покинул. Добился разрешения летать на У-2. Но по состоянию здоровья был всё же списан с лётной работы и назначен начальником штаба эскадрильи СВАПШ. Человек высокой дисциплины и эрудиции, пользовался непререкаемым авторитетом у сослуживцев.

Навсегда в памяти однополчан остался и образ заместителя начальника школы по лётной подготовке капитана Л. Ляпина. Леонид Ляпин в лётном деле был силён и дерзок. В школе шутили, что он может летать даже на метле, обладал поразительным хладнокровием и реакцией. К сожалению, из-за трагической случайности опытный лётчик погиб в одном из тренировочных полётов.

Гордостью Саратовской военной авиационно-планерной школы стали известные мастера планеризма СССР В. Ильченко и Н. Юдин, которые в тридцатые годы внесли значительный вклад в развитие планеризма в нашей стране как в разработке теории полётов на безмоторных летательных аппаратах, так и в установлении мировых рекордов по ряду важнейших показателей. Они умело передавали свои знания и практический опыт молодым инструкторам и курсантам, уделяли много внимания поиску наиболее эффективных методов лётного обучения на десантных планёрах практически во всех условиях и обеспечению безопасности полётов. В 1953 году В. М. Ильченко стал абсолютным чемпионом мира, установив рекорд дальности на двухместном планёре А-10 конструкции О. К. Антонова, за который комиссией ФАИ был награждён медалью Отто Лилиенталя.

Заметной фигурой в истории нашего училища был Вадим Николаевич Янусов. Ветеран СВВАУЛ Александр Эрнестович Аугуль вспоминал: «...Вадим Янусов – неутомимый труженик и изобретатель, человек честный, общительный и безгранично доброжелательный». Одаренный большим талантом и фантазией Вадим Николаевич обладал не только широкой технической эрудицией, но и обострённым чувством нового, был поистине человеком выдающимся, большой личной отваги. Вот что рассказывает на страницах своей книги «Страницы памяти» один из его сослуживцев военной поры, бывший лётчик-инструктор В. А. Мельников:

«Как-то незаметно появился у нас в казарме незнакомый молодой командир с двумя кубиками в голубых петлицах с серебряной окантовкой, что соответствовало званию воентехника 2-го ранга. В одном из рядов на наших нарах сделали уплотнение, и рядом с моим матрацем втиснулся матрац незнакомца. Он только что прибыл в Саратов, и пока уточнится место его дальнейшей службы, намеревался пожить у нас. Целыми днями воентехник занимался своими делами, а вечером мы имели возможность пообщаться. Узнали, что он был на фронте, имеет ранения, это подтверждалось и свежими рубцами на лице и изуродованной ладонью правой руки. Но уж очень был он скуп на слова. Говорил, главным образом, о планёрах, на которых приходилось ему летать, рассказывал о выдающихся планеристах, о новых самолётах, о войне, а о себе – почти ни слова. Хотя на его груди сиял орден Красной Звезды, а это для начала войны было верным признаком подвига. И ещё нам стало известно, что фамилия его Янусов, зовут Вадим Николаевич, что он волжанин и служил до этого техником на новейших машинах Ил-2. Но вот Янусов засобирался, определили его в первую эскадрилью, которая находилась в посёлке Рудино в двадцати километрах от Саратова. Завтра будет туда самолёт, а сегодня уложены пожитки, и в этот предполётный вечер Вадим Николаевич, наконец, разговорился. Вначале он показал нам фронтую газету с указом о его награждении и краткий репортаж о событии, за что была награда. Ну, а в беседе, мы уже постарались выведать все подробности его ратного подвига.

Октябрь 1941 года. На одном из участков Западного фронта в образовавшейся «ничейной зоне» на пустующем аэродроме остался неисправный наш самолёт-штурмовик Ил-2. Самолёт тот был тогда ещё секретным, и его необходимо было эвакуировать или уничтожить. Отсутствие специального транспорта эвакуацию исключало, оставалось уничтожение. Вот с этим заданием и отправился воентехник Янусов в зону без чётко определённых границ... Какова её действительная ширина, никто не знал. Может 5, может 10 или более километров... Наконец аэродром найден. Тишина. На опустевших и захламленных стоянках гуляет порывистый ветер. На одной из них – осиротевший штурмовик со спущенной стойкой шасси и с поднятым крылом. Под фюзеляжем подвешены четыре крупные фугасные авиабомбы. Огляделся вокруг: недалеко от самолёта растут деревья, под ними окоп – убежище, кругом разбросана решётчатая тара от авиабомб... Внезапно на противоположной стороне аэродрома появились автомашины, из них

вышли люди в сером... Немцы! Медлить нельзя, Янусов ставит на взрывателе одной из бомб, подвешенных на самолёте, максимальное время замедления взрыва, сворачивает предохранительную крыльчатку и сильно бьёт по оголившейся блестящей мембране плоскогубцами. При исправном взрывателе у него было несколько секунд для того, чтобы добежать до окопа. В случае неисправности, такая возможность исключалась...

И вот когда он был уже в прыжке над окопом, дрогнула земля, и его сильно ударило о стенку убежища. Наступила темнота и давящая тишина... В пробуждающемся создании первым вторгся звук работающего авиадвигателя. Кружилась голова, тошнило. Нестерпимо болела правая рука. Окоп, засыпанный землёй, сверху накрыт вывороченным деревом. На ладони правой руки зияла сквозная рваная рана, из неё непрерывно сочилась кровь. Пошевелил ногами, руками – всё действует. Оказавшись под рукой куском проволоки крепко обмотал руку у запястья. Кровь стала идти меньше. Выглянул из окопа. Там, где стоял штурмовик, была громадная воронка, по окраине аэродрома рассредоточено несколько немецких истребителей. Все они были без экипажей, а на противоположной стороне аэродрома наблюдалось интенсивное движение: там сновали люди, подходили машины, уже стояли палатки, дымила кухня... Но откуда же этот звук работающего мотора? Сквозь листву, лежавшего над окопом дерева, Янусов увидел чуть в стороне, совсем рядом истребитель Me-109, двигатель его работал на малых оборотах, на левом крыле, у самого фюзеляжа, на коленках стоял гитлеровец и через открытый лючок двигателя что-то делал. Скорее всего, регулировал малый газ.

Вот он рядом, самолёт с работающим двигателем и пустой кабиной! Это ли не случай?.. А что, если попробовать? Ведь он неплохо пилотировал на планёрах, на легких самолётах... На что ещё рассчитывать? С пятью патронами в нагане пробиваться неведомыми тропами через фронт к своим?

Зажав в левой руке наган и, ещё пошатываясь от контузии, он бросился к самолёту. Гитлеровец увидел Янусова только тогда, когда тот, подбежав вплотную, начал стрелять. На выстрелы, прозвучавшие на фоне работающего мотора, никто не обратил внимания, гитлеровец мешком свалился под колеса самолёта. С трудом забрался в кабину, – правая рука была плохим помощником. Теперь надо разобраться здесь. Где сектор газа, шага винта, жалюзи и все остальное? Коснулся ярко-желтой ручки слева, и двигатель прибавил обороты. Газ? А остальное? Вспомнился общий принцип: при снятии взлётной мощности с двигателя, на самолётах почти всех марок,

рычаги переводятся в переднее положение. Теперь нужно было снять самолёт со стояночного тормоза. Глаза и пальцы левой руки забегали по всем возможным местам. Щёлкнул отпущенный стопор на ручке управления, самолёт качнулся и слегка продвинулся вперед! Взлёт начался прямо со стоянки. Сектор газа плавно пошёл вперёд, мотор работает хорошо, осязательно наращивается мощность – прижимает лопатки к спинке сиденья. Хвост поднят, направление выдерживается, нарастает скорость близкая к отрыву. Началось лёгкое постукивание колесами о землю – самолёт запросился в воздух. Ещё немного придержать, теперь ручку чуть-чуть на себя и... машина летит! Набрал около ста метров высоты, Янусов, оставляя вечернее солнце за спиной, развернулся на восток. Ещё не покинула его тяжесть состояния контузии: кружилась голова, глаза плохо различали показания на приборной доске, болела рука. Под самолётом промелькнуло шоссе, какая-то деревушка, потом опять пошёл лес... Появилась апатия... Грохот и сорванный колпак кабины возвратил Янусова к реальности. Два краснозвёздных истребителя выходили из атаки. В крыле зияет громадное отверстие – тоже их работа... Пока не сбили, нужно садиться. Впереди над землёй взметнулся пыльный шлейф. Неужели аэродром? Да. И с него взлетает самолёт. Небольшой поворот, газ подобран – и на посадку! Тяжёлое состояние, особенность незнакомой конструкции самолёта, снижение без тормозных щитков не позволили произвести нормальную посадку, она была выполнена с большим перелётом. Аэродром уже кончался, а машина неслась ещё в метре над землёй... Лётное поле позади, на самолёт быстро стал надвигаться лес. Треск ломающихся деревьев и разрушающегося самолёта – последнее в памяти Янусова. Сознание опять погрузилось во мрак, второй раз за этот день... Потом длительное лечение в госпитале и... Саратов.

За всю Великую Отечественную войну было несколько случаев, когда с вражеского аэродрома улетал немецкий самолёт, управляемый авиатором Советской Армии, это были люди, использовавшие малейшую возможность для такого побега, предпочитавшие смертельный риск, страданиям унижительного плена. Первым в 1941 году на Me-109 это сделал Вадим Николаевич Янусов. Последним – в феврале 1945 года с острова Узедом на He-111 из плена бежал с группой товарищей Михаил Петрович Девятаев.

Неиссякаемый родник инженерной мысли – Вадим Николаевич Янусов – внёс неоценимый вклад в дело подготовки и воспитания многих поколений советских авиаторов. После увольнения в запас Вадим Николаевич жил в

Вологде. Работал. Возглавлял детский клуб любителей авиации. В 1973 году при облёте планёра не открылся буксировочный замок. Трос натянулся как струна, и с высоты около семидесяти метров, планёр перешёл в отвесное пикирование... Так трагически оборвалась жизнь замечательного авиатора, человека, горячего патриота Отечества».

Интересна и богата событиями судьба ветерана школы, коммуниста с 30-х годов, военного лётчика Александра Эрнестовича Аугуля. Латыш по национальности, он родился 25 августа 1908 года в семье рабочего-железнодорожника. В 1928 году закончил Тюменское ФЗУ железнодорожного транспорта. Учился в Ленинградском политехническом железнодорожном техникуме. В 1931 году вступил в партию, а в 1932-м по путёвке райкома поехал учиться в Качинскую авиационную школу пилотов. После её окончания служил в Забайкалье. В 1938 году был уволен в запас и направлен лётчиком-инструктором в Энгельский аэроклуб Осоавиахима.

С началом войны Александр Эрнестович снова в армии. С октября 1941 года старший лейтенант Аугуль – лётчик-инструктор Саратовской военной авиационной планерной школы, как и другие его сослуживцы, рвался на фронт. Но его талант и мастерство нужны были здесь, в школе. И он самоотверженно служил делу подготовки лётных кадров, давая путёвку в небо вчерашним мальчишкам. И те с благодарностью вспоминали своего наставника, который учил их не только летать, но и мудрости жизни.

Это был один из лучших лётчиков и методистов школы. В 1943 году Александр Эрнестович был назначен командиром первой эскадрильи, которая базировалась на аэродроме в Рудино. Эта должность потребовала от него высокой самоотдачи. Если раньше А. Э. Аугуль летал только на учебных самолётах и истребителях, то теперь интересы дела потребовали от него освоения планёров.

Александр Эрнестович виртуозно владел всеми типами самолётов и планёров, имевшихся в школе, а позже и в училище. А всего за свою службу он освоил 25 типов летательных аппаратов.

Позже ветеран вспоминал: «После поражения фашистов под Сталинградом в качестве трофеев нашей армии достались исправные немецкие самолёты. Командование СВАПШ решило взять несколько таких машин и попробовать их применить для буксировки планёров. Опыт удался».

В руках таких мастеров, как А. Аугуль, В. Ильин, Л. Петраков, Воронков, немецкая техника стала отлично служить делу подготовки лётных кадров.

Позже с таким же успехом были использованы в школе и английские «Харрикейны», не оправдавшие себя в боях. Первым на этом самолёте также вылетел А. Аугуль. Этот человек по праву снискал славу лучшего методиста-наставника Саратовской авиашколы.

После увольнения в запас Александр Эрнестович проживал в городе Сызрани, принимал самое активное участие в военно-патриотическом воспитании курсантов родного училища и молодёжи города. В феврале 2001 года его не стало. Но память о нём, достойном гражданине, горячем патриоте, великом мастере в лётном деле, умелом и добром наставнике многих поколений авиаторов всегда будет в делах его питомцев.

Нельзя не сказать несколько слов о жёнах преподавательского, лётного и технического состава Саратовской ВАПШ и их деятельности в годы войны. Испытывая большие трудности, связанные с нехваткой продуктов питания, топлива, электроэнергии, они также участвовали во всенародной помощи фронту. Активно шефствовали над ранеными в госпиталях, учились на организованных при школе курсах медсестёр, телефонисток и телеграфисток, укладчиков парашютов. Освоив ту или иную специальность, трудились в народном хозяйстве или устраивались на работу в родную планерную школу.

В период великой битвы под Москвой по инициативе Куйбышевского станкостроительного завода в городах Поволжья развернулось патриотическое движение в помощь фронту. Оно стало всенародным. В движение включился и личный состав Саратовской планерной школы. С октября 1941 по февраль 1942-го военными школами и членами их семей в фонд обороны было собрано и перечислено около 350 тысяч рублей и более 20 тысяч рублей облигациями Государственного займа. В 1942 году подписка в школе на первый Государственный военный заём составила более 600 тысяч рублей. За активное участие в сборе средств для нужд фронта Верховным Главнокомандующим И. В. Сталиным всем бойцам, командирам, рабочим и служащим авиационной школы была выражена личная благодарность.

Во второй половине июля 1945 года по приказу командующего ВТА маршала авиации Н. С. Скрипко группа лётно-инструкторского состава СВАПШ была направлена в г. Клин для подготовки к участию в первом послевоенном воздушном параде, посвящённом Дню Воздушного Флота СССР. Возглавить эту группу было поручено капитану А. Э. Аугулю. В неё входили лётчики В. М. Ильин, Л. И. Байбус, И. И. Малофеев, Богомоллов; техники А. И. Булатов, С. С. Анищенко. Участие лётчиков школы в первом послевоенном

воздушном параде являлось своего рода признанием заслуг школы в Великой Отечественной войне и той роли, которую она сыграла в деле подготовки лётных кадров для фронта.

Долгие четыре года люди всей Земли с надеждой обращали свои взоры на Советский Союз и его Красную Армию, способную спасти мир от фашистского рабства. Первое в мире социалистическое государство рабочих и крестьян с честью оправдало надежды и чаяния человечества.

Свой достойный вклад в достижение победы над коварным врагом внесли постоянный личный состав и выпускники Саратовской военной авиационной планерной школы ВДВ. Мужественно сражаясь за честь и независимость своей страны, они вписали немало славных боевых страниц в летопись родного училища и отечественной авиации.

Отгремели победные залпы орудий. Рассеялся пороховой дым войны. Страна начала переходить к мирной жизни и залечивать раны. Одновременно подводился и итог войны. Колоссальнейший труд был затрачен советскими людьми на уничтожение гитлеровского фашизма и японского милитаризма. Не меньший трудовой подвиг проявил советский народ, восстанавливая народное хозяйство. В неимоверно трудных условиях страна переходила на «мирные рельсы», но вопросы обороноспособности государства по-прежнему оставались в центре внимания советского правительства.

ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

Закончилась Великая Отечественная война. Сокращение армии и флота, перевод их на мирное положение осуществлялись так, чтобы не ослабить обороноспособность страны, сохранить боевое ядро Вооруженных Сил, всемерно обеспечить высокую боеспособность и боевую готовность войск, безопасность Советской Родины.

К маю 1945 года Вооружённые Силы СССР насчитывали в своём составе более 11 миллионов человек.

Почти сразу же после окончания Второй мировой войны США отказались от согласованного курса, проводившегося союзниками в годы войны и закреплённого в постановлениях Тегеранской, Ялтинской и Потсдамской конференций. Целым рядом агрессивных действий США обострили международную обстановку, поставив мир перед опасностью новой войны.

Американское руководство достаточно откровенно сформулировало цели своего агрессивного курса. Ещё в 1945 году после того, как Трумэн занял пост Президента Соединенных Штатов, он заявил, что «победа поставила американский народ перед лицом постоянной и жгучей необходимости руководства миром». Эта линия на завоевание мирового господства, на подчинение себе других стран являлась основным мотивом всей политики американской администрации. Советский Союз оказался втянутым в «холодную войну». Антисоветская кампания, развязанная западными державами, поставила СССР перед необходимостью решать крупные народнохозяйственные задачи в кратчайшие сроки, вынудила советский народ отрывать от мирного строительства большие средства на оборону страны.

Одной из задач в области внешней и внутренней политики было неустанное укрепление оборонной мощи Советского государства и повышение готовности к сокрушительному отпору любым агрессорам. Особое внимание было обращено на оснащение армии новыми образцами оружия и боевой техники, подготовку и переподготовку военных кадров, в том числе и в авиации.

В период Великой Отечественной войны лётные кадры готовились по программе военного времени, дополнительно было создано большое количество лётных школ. После победы потребность в них сократилась, значительное число военных училищ, школ и запасных авиационных полков подлежало ликвидации. В штаб Саратовской ВАПШ поступило Постановление Государственного Комитета Обороны СССР № 9162 от 20 июня 1945 г. и приказ НКО СССР № 0139 от 9 июля 1945 г. о расформировании школы.

В соответствии с этими документами курсантский состав переводился в Качинское военное авиационное училище (г. Красный Кут Саратовской обл.), в Вольское военное авиационное техническое училище (Саратовская обл.), в школу пилотов Гражданского воздушного флота СССР (г. Курган).

Однако послевоенное изменение структуры Вооруженных Сил СССР и планируемое применение планёров в военно-транспортной авиации значительно повысили роль воздушных десантов. «Крылатая пехота», внезапно появляясь в тылу противника, дезорганизовывает его резервы, содействует высокому темпу наступления войск с фронта. Десанты предполагается выбрасывать с парашютом и высаживать посадочным способом. Естественно, посадочный способ имеет значительные преимущества перед парашютным: компактность подразделений, постоянная боеготовность, возможность иметь при себе более тяжёлое вооружение и артиллерию. Но для посадки самолётов в тылу необходимы аэродромы. Планёры в этом отношении были менее требовательны. Как говорилось выше, они могли приземляться на неровную поверхность, имели незначительный пробег при гораздо большей грузоподъёмности, чем самолёты. Созданные к тому времени планёры Ц-25 обладали грузоподъёмностью до 2,5 т (25 человек). Кроме того, после отцепки, они могли бесшумно планировать на десятки километров до намеченной цели.

Вот почему Воздушно-десантные войска стали спешно оснащаться тяжёлыми планёрами типа Ц-25, Як-14 (грузоподъёмностью до 7 т) и другими. ВДВ потребовали подготовки квалифицированных кадров пилотов-командиров тяжёлых планёров.

Эта задача была вновь возложена на СВАПШ, расформирование которой было прекращено на основании телеграммы Генерального штаба Красной Армии от 6 сентября 1945 года. В период с 28 декабря 1945 г. по 10 января 1946 г. ВАПШ перебазировался из г. Саратова в г. Пугачёв.

В школе в это время не было курсантов, и на плечи постоянного лётно-технического состава легла трудоёмкая работа по переезду на новое место. В начале личный состав готовил наземный эшелон, грузил вагоны с имуществом школы, оборудованием учебных классов, авиационно-техническим имуществом, специальным автотранспортом, и потом все это разгружали в Пугачёве. Исправная авиатехника была перебазирована лётным эшелоном. На аэродром Пугачёва перелетели 10 самолётов По-2 с планёрами А-2 и 5 самолётов СБ с планёрами Г-11. Самолёты и планёры имели небольшой остаток технического ресурса, который использовался для поддержания навыков в технике пилотирования лётчиков-буксировщиков и инструкторов-планеристов.

В послевоенный период в Вооружённых Силах СССР проходило дальнейшее развитие Воздушно-десантных войск. Наряду с организационными изменениями на вооружение стали поступать новые образцы артиллерии, минометов, противотанковых и зенитных средств. Для перевозки личного состава, оружия, военной техники, десантирования их посадочным способом необходимы были планёры большой грузоподъёмности. Советские конструкторы создали, а авиационная промышленность начала выпускать в послевоенный период новую авиационную технику, в том числе и тяжёлые планёры. Организационно-штатная структура частей авиации предусматривала, что командиром планёра – пилотом должен быть офицер, имеющий соответствующую специальную подготовку как в военном, так и в лётном отношении. Директивой Генерального штаба Красной Армии от 8 июня 1946 года Военная авиационно-планерная школа преобразуется в Военное авиационно-планерное училище ВДВ, которое должно было готовить офицеров-пилотов, командиров тяжёлых планёров со сроком обучения один год. Штатная численность курсантов – 150 человек. Училище сохранило условное наименование – войсковая часть 74368.

В июне 1946 года начальником училища назначается полковник Михаил Александрович Ситкин, участник Великой Отечественной войны, командир бомбардировочной дивизии самолётов Пе-2. В короткий срок полковник М. А. Ситкин освоился с новыми условиями работы училища, особенностями организации и выполнения учебных полётов на планёрах, теоретического и лётного обучения курсантов. Проявляя инициативу и настойчивость, он умело, со знанием дела, руководил подразделениями и службами. Всё это способствовало успешному решению задач, стоявших перед училищем.

Начальником политического отдела был оставлен подполковник Николай Петрович Мамкин, начальником штаба назначили подполковника Александра Константиновича Геймбергера, старшим инженером училища – майора технической службы Павла Рафаиловича Семигина, начальником материально-технического обеспечения – полковника интендантской службы Ивана Фёдоровича Богданенко, старшим штурманом – подполковника Михаила Михайловича Козлова, начальником УЛЮ – полковника Усова.

В составе училища было две учебные авиационные эскадрильи, которыми командовали капитаны В. Заикин, А. Э. Аугуль. Каждая эскадрилья состояла из одного звена самолётов-буксировщиков и двух планерных.

Условия, в которых начинало работать училище на новом месте, были исключительно трудными. Помещений для казарм, учебных классов, лабораторий, штабов не хватало. Нового строительства не велось, и городские власти не могли оказать действенную помощь авиаторам. Основные подразделения ВАПУ размещались в двух военных городках, расположенных недалеко друг от друга на окраине города. В городке, который примыкал к основному аэродрому, были две двухэтажные казармы, солдатская столовая, шесть складов общей ёмкостью до 45 вагонов, помещения и места для размещения автотракторной техники и специального транспорта тыла училища и подразделений связи. Во втором городке находилось старинное двухэтажное кирпичное здание – бывшая бурса. В нём разместились учебно-лётный отдел, классы, а также переменный состав – слушатели. В добротном полуподвале оборудовали столовые. В двухэтажной кирпичной казарме обосновался личный состав обслуживающих подразделений, а часть помещений отдали под учебные классы. В одноэтажный деревянный дом въехали медицинский пункт и лазарет. Два таких же дома заняли семьи военнослужащих. Четыре неотапливаемые комнаты приспособили под вещевую и продовольственную службы. Нашлось место и для пожарного депо.

Штаб училища, службы тыла, клуб разместили в трехэтажном особняке на бойком перекрестке двух центральных магистралей – Революционного проспекта и Топорковской улицы. Это было одно из лучших зданий города.

В различных районах Пугачёва училищу выделили пять домов для военнослужащих с семьями. Переданные ВАПУ служебные и особенно жилые помещения длительное время были заняты расквартированными во время войны воинскими частями и освобождались медленно. Это создавало

дополнительные трудности в становлении училища. Большинство офицеров вынуждены были жить в начале в казармах, затем постепенно, с приездом семей, расселялись по частным квартирам. Отапливались здания печами, в некоторых имелся водопровод, во всех казармах стояли умывальники, но везде отсутствовала канализация, туалеты находились на улице. Освещение было электрическое... но не целые сутки. Организация «Водосвет» (так называлось совмещённое помещение двух дизель-генераторов мощностью около 180 кВт и водонапорной башни) обеспечивала весь город водой (в определенное время жители ведрами покупали воду у водоразборных домиков), а электрической энергией – ряд предприятий, часть жилых домов в городе и все здания военных городков. Свет давали с наступлением темноты, в полночь подача электроэнергии для освещения прекращалась и возобновлялась в 6 часов утра, с рассветом – снова отключалась. Поэтому во всех помещениях, штабах, казармах, жилых домах всегда наготове были керосиновые лампы или свечи. Проблема освещения создавала определённые трудности в проведении занятий с постоянным и переменным составом, затрудняла обслуживание авиационной и автотракторной техники. Для отопления, а зачастую и для приготовления пищи, использовался сланец, который добывался недалеко от города в поселке Горный.

Базовый аэродром на северной окраине Пугачёва больше походил на посадочную площадку. Вокруг лётного поля размещались капониры для укрытия самолётов, оставшиеся после войны, полуразрушенные землянки. Отсутствовали помещения для обогрева личного состава в зимних условиях и технического обслуживания авиатехники. На аэродром Давыдовка, который хотя и находился в 4-х километрах от города, трудно было добираться осенью и зимой, а весной сообщение прерывалось из-за раскисания грунтовой дороги и разлива реки Большой Иргиз. В это время года сюда можно было добраться только по реке на катере, который был выделен училищу штабом Приволжского военного округа.

Командование и политический отдел, партийные и комсомольские организации мобилизовали весь личный состав на решение насущных задач по организации учебно-боевой подготовки, на преодоление трудностей. Во второй половине 1946 года в ВАПУ проходила организационная перестройка, укомплектовались кадрами штаб и тыл училища, эскадрильи, учебно-лётный отдел, сколачивались дружные работоспособные коллективы.

Люди трудились днём и ночью. Расчищали лётное поле, ремонтировали здания, строили новые помещения, прокладывали дороги. Офицерами штаба под руководством начальника подполковника А. К. Геймбергера и его заместителя майора А. А. Адаева налаживалась работа различных отделов и служб, проходило размещение личного состава, устанавливался и поддерживался уставной порядок в подразделениях. Особое внимание уделялось подготовке личного состава учебно-лётного отдела к теоретическому обучению слушателей и курсантов, оборудованию учебных классов, организации командирской подготовки постоянного состава. Главнокомандующий ВДВ требовал немедленную подготовку лётчиков-планеристов, и не сержантов-пилотов, а офицеров-командиров по программе мирного времени. И учёбу организовывали сходу.

Начали с разработки курса учебно-лётной подготовки (КУЛП) на планах по полной программе. В августе 1946 года под председательством начальника училища полковника М. А. Ситкина создаётся комиссия по разработке проекта курса. В неё вошли лучшие методисты: капитаны – А. Э. Аугуль, В. П. Омеляненко, старшие лейтенанты – В. П. Анисимов, Л. И. Байбус, А. И. Булатов, А. И. Киселёв, лейтенанты – В. В. Спарыхин, Б. П. Зайцев. Большую помощь в создании КУЛПа оказал начальник штаба училища подполковник А. К. Геймбергер. Работу выполнили в установленный срок. Командир эскадрильи капитан А. Э. Аугуль на самолёте По-2 доставил курс в Москву для утверждения его Командующим Военно-транспортной авиацией ВДВ.

Учебно-лётный отдел был малочисленным и состоял из семи офицеров – преподавателей различных дисциплин: истории ВКП(б) – подполковник М. М. Лёвочкин, общей тактики и ВВС – подполковник К. П. Сычёв, авиатехники – майор технической службы И. Н. Власов, теории полёта – майор технической службы Н. И. Семёнов, радиосвязи – старший техник-лейтенант М. М. Приборкин, авиационной метеорологии – капитан технической службы А. Я. Лукин, самолётовождения – капитан В. П. Омеляненко.

Первоочередной задачей, стоящей перед вновь созданным коллективом учебно-лётного отдела, была разработка учебных программ, оборудование классов макетами и стендами, изготовление наглядных пособий и схем, подготовка лекций, конспектов, пособий для курсантов и слушателей.

Преподавательскому составу приходилось всё начинать с нуля. Нужно было создать коллектив из людей, прибывших с разных мест. Кто-то имел

опыт преподавания, а некоторые не занимались этим никогда. Сначала были изучены методические указания по организации и проведению учебного процесса в военно-учебных заведениях ВВС. Практиковалось взаимное посещение занятий преподавателями, проводились открытые уроки, учебный процесс контролировался командованием, политическим отделом, офицерами штаба. На зачёты и экзамены по ряду дисциплин, приглашались командиры звеньев, лётчики-инструкторы, руководящий инженерно-технический состав эскадрилий. Это давало возможность лётному составу лучше узнать уровень подготовки слушателей (курсантов), а преподаватели уточняли, чему и в каком объёме учить своих подопечных для успешного овладения ими техникой пилотирования, боевого применения и эксплуатации планёра на земле и в воздухе. Такое тесное общение преподавателей с лётчиками-инструкторами и техниками значительно повышало методическое мастерство офицеров, улучшало качество теоретического (наземного) и лётного обучения курсантов.

Наибольшее затруднение вызывало изучение теории буксировочного полёта, так как не было ни учебника, ни хороших пособий. Преподавателю майору технической службы Н. И. Семёнову поручили создать такой учебник. Настойчивый и упорный труд увенчался заслуженным успехом – «Теория буксировочного полёта» была написана. Неоценимую помощь в работе над книгой ему оказали лучшие лётчики-методисты как планеристы, так и буксировщики.

Много труда в обеспечение учебного процесса вложили делопроизводитель Л. И. Никитина, машинистка Бурашникова, которая с хорошим качеством и в установленный срок печатала лекции и конспекты. Большое трудолюбие и смекалку проявил столяр В. И. Никитин при изготовлении оборудования для учебных классов.

Начальник учебно-лётного отдела подполковник Фёдор Фёдорович Пономарёв, будучи высоко подготовленным, культурным офицером, хорошим организатором, со знанием дела, умело и с любовью направлял работу преподавателей и обслуживающего персонала отдела, всемерно поддерживал их разумную инициативу, направленную на улучшение учебного процесса. Выдержанный и спокойный по характеру, он никогда никого не одёргивал и не унижал, но в то же время был требовательным и справедливым как к офицерам, так и к вольнонаёмным работникам.

К концу 1946 года в УЛО была подготовлена учебная база для теоретического обучения пилотов-планеристов по программе среднего училища: завершено оборудование учебных классов, созданы необходимые макеты конструкций авиатехники, разработаны необходимые схемы и пособия, подобрана литература и учебники.

В первой половине 1947 года, к началу полётов со слушателями, КУЛП-47 в достаточном количестве был получен училищем. Он состоял из трёх разделов: организационно-методических указаний, программы лётной подготовки на самолёте По-2 и планёрах А-2 и Г-11, техники пилотирования и действий в особых случаях полёта.

Переменный состав ВАПУ в этот период комплектовался слушателями, прибывшими из сокращённых частей других родов авиации. Слушатели организационно входили в роту переменного состава. Её командиром был назначен подполковник Цысь, заместителем – капитан Ф. Ф. Нетёса.

В конце 1946 года в УЛО начались теоретические занятия со слушателями, обучение которых проводилось по программе, рассчитанной на один год. Преподавателям с первых дней пришлось учитывать уровень общеобразовательной подготовки слушателей. Большинство из них закончили 7–10 классов ещё до войны, и многое ими было забыто.

В мае 1947 года слушатели сдали зачёты и экзамены и приступили к полётам сразу на лёгких планёрах, так как уже имели достаточный налёт на различных типах самолётов.

Перед началом учебных полётов был проведен лётно-методический сбор с руководящим составом, инструкторами-планеристами и лётчиками-буксировщиками.

Самолёты-буксировщики СБ постепенно вырабатывали оставшийся технический ресурс и списывались. На смену им для буксировки планёра Г-11 должны были прийти самолёты Ли-2. Первая такая машина в Пугачёве появилась летом 1946 года, перегнал её командир звена управления училища старший лейтенант А. В. Чинарёв.

Сразу же лётчики-буксировщики приступили к теоретическому переучиванию, осваивая аэродинамику, конструкцию самолёта и двигателей, его эксплуатацию, авиационное и радиооборудование, лётно-технические данные машины.

В начале 1947 года командир эскадрильи капитан А. Э. Агуль был назначен заместителем начальника училища по лётной подготовке, а

командирами эскадрилий – майор Трифон Михайлович Наумов и капитан Леонид Алексеевич Морсков.

Обучали лётчиков-буксировщиков на самолёте Ли-2 старший лейтенант А. В. Чинарёв и капитан Л. А. Морсков. Последний, кстати, принимал участие в войне с Японией на самолёте Ли-2. В первую очередь переучился капитан А. Э. Аугуль, который в дальнейшем проверял лётчиков и давал им разрешение на выполнение самостоятельных полётов.

К середине 1947 года основная часть лётчиков-буксировщиков освоила самолёт Ли-2 и была подготовлена к буксировке планёров.

В начале 1947 года авиационный завод в г. Чкалове (ныне г. Оренбург) приступил к серийному производству нового тяжёлого транспортно-десантного планёра Ц-25 конструкции Павла Владимировича Цыбина. Это моноплан с верхним расположением крыла, имевшего подкосы, трёхколёсные шасси (с передним носовым колесом), отдельные тормоза основных колёс шасси. Конструкция планёра – деревянная, обшита фанерой и обтянута перкалью. Его заполнение проводилось через передний грузовой люк, который представлял собой переднюю часть фюзеляжа (кок) и открывался в сторону. Кабина пилотов размещалась над грузовой кабиной и была снабжена двойным (штурвальным) управлением. Крыло имело закрылки и интерцепторы. На планёре было установлено необходимое оборудование для полётов ночью (АНО, посадочная фара, освещение приборной доски), пилотажные приборы позволяли работать в усложнённых условиях – при невидимости естественного горизонта. Для ведения радиосвязи с самолётом-буксировщиком и землёй устанавливалась радиостанция. Её питание и приборного оборудования осуществлялось от аккумуляторной батареи 12-А-10. На некоторых планёрах на подкосах крыльев устанавливались генераторы, работающие от набегающего потока воздуха.

В состав экипажа Ц-25 входило два пилота (командир экипажа и правый лётчик) и механик. Планёр мог перевозить до 2500 кг груза или 25 десантников с оружием. Габариты кабины позволяли загружать в него 57-мм пушку, 120-мм миномёт, автомобиль ГАЗ-67Б и другие крупногабаритные тяжёлые предметы. Буксировался планёр самолётами Ли-2 и Ил-12.

Первый планёр Ц-25 приземлился на аэродроме Давыдовка в апреле 1947 года. Пилотировал его старший инспектор-лётчик боевой подготовки Военно-транспортной авиации ВДВ майор В. М. Ильченко (бывший заместителем начальника школы по лётной подготовке в 1941–1943 гг.)

и слушатель старшина И. И. Малофеев. Буксировал планёр на самолёте Ли-2 экипаж во главе со старшим лейтенантом А. В. Чинарёвым.

Наземное переучивание на планёре Ц-25 началось в начале 1947 года. В первую очередь этим занялись преподаватели авиатехники и теории полёта, механики. Инструкторы-планеристы и слушатели изучали конструкцию нового летательного аппарата и его эксплуатацию, аэродинамические характеристики и другие особенности.

Лётное переучивание на планёре проводил майор В. М. Ильченко. Вначале освоили новую машину заместители командиров эскадрилий, командиры планерных звеньев, которые затем обучили пилотированию планёра всех инструкторов.

В числе первых, освоивших полёты на Ц-25, были капитаны А. И. Булатов и А. И. Киселёв, старшие лейтенанты В. П. Анисимов, Б. П. Зайцев, В. Г. Ильин, П. И. Найдыш, Л. В. Петрянов, В. В. Спарыхин, И. Р. Юников.

Во второй половине 1947 года ВАПУ было полностью укомплектовано планёрами Ц-25; однако начать на нём полёты со слушателями не представилось возможным из-за недостаточного количества самолётов-буксировщиков.

Самолёты Ли-2 поступали из частей транспортной авиации и с авиазавода г. Ташкента. Экипажи училища перегоняли их в г. Пугачёв, а затем в г. Таганрог, где на самолёты устанавливали узлы буксировочного замка.

Командующий ВТА для оказания помощи училищу в своевременном выполнении плана лётной подготовки направил сюда две эскадрильи самолётов Ли-2 из военно-транспортного авиационного полка под руководством заместителя командира полка Героя Советского Союза подполковника Алексея Пантелеймоновича Шкулепова. Инструкторы-планеристы училища получили возможность осенью 1947 года начать обучение слушателей на планёрах Ц-25. Учебные полёты на лёгких планёрах были прекращены.

В сентябре 1947 года несколько экипажей буксировщиков были направлены в город Минеральные Воды, в учебный центр Гражданского воздушного флота, для переучивания на самолёте Ил-12. К концу года успешно освоили пилотирование этого самолёта капитан Л. А. Морсков, старшие лейтенанты – П. М. Красноюрченко, П. С. Круглов, Н. П. Конечный, лейтенанты – Н. П. Воронков, К. Весник, А. Уланов, А. Иванов и другие. Остальные экипажи буксировщиков переучивались на месте, в г. Пугачёве.

Наряду с обучением слушателей инструкторы-планеристы привлекались к выполнению других задач. Так, в сентябре–октябре 1947 г. шесть планерных экипажей участвовали в тактических учениях войск Прикарпатского военного округа на Украине, в районе городов Старо-Константинов, Ямполь, Шепетовка, совместно с частями и подразделениями Воздушно-десантных войск под руководством Командующего ВДВ генерал-полковника В. В. Глаголева. Перед десантниками была поставлена задача по захвату ряда аэродромов противника парашютистами, а далее для наращивания темпа наступления обеспечить высадку на захваченных аэродромах посадочного десанта с личным составом, оружием и боевой техникой.

Свидетель тех событий пилот-планерист старшина И. И. Малофеев писал: «20 сентября 1947 года шесть экипажей планеристов выехали из Пугачёва в Рязань, где на заводе получили планёры Г-11М (с двойным штурвальным управлением), перегнали их в Тулу и вошли в состав смешанного военно-транспортного авиационного полка под командованием подполковника В. К. Лизунова (с 1949 г. начальник штаба 1-го учебного авиаполка училища).

5 октября из Тулы мы вылетели в район учений по маршруту Тула–Орёл–Канотоп–Киев–Житомир–Тирановка. На аэродром Тирановка вышли на высоте 2300 м, после отцепки планёры снижались по спирали и приземлились точно у посадочной стрелы (стрела обозначала место приземления планёров, так же как посадочное «Т» обозначает место приземления самолётов) с последующим сруливанием в конце пробега на скорости влево и с остановкой планёров в одну линию на одинаковых интервалах. Мастерство пилотов-планеристов, сумевших обеспечить точную расстановку после посадки, было высоко оценено командованием. Экипажи получили задачу, которую им предстояло выполнить в ходе учения, и приступили к тщательной подготовке: изучали район предстоящих учений; кроки площадок, где должны были произвести посадку, и подходы к ней; сигналы для управления полётом в составе аэропоезда и на площадках и ряд других специфических вопросов. Планеристам предстояло высадить передовые оперативные группы с радиостанциями и аккумуляторами на заранее выбранные и подготовленные площадки. Эти группы должны были обеспечить выброску воздушного десанта для захвата аэродромов «противника» с началом рассвета и в последующем руководить приёмом групп самолётов с посадочным десантом. Полёт

и посадка планёра должны были выполняться ночью. Задание все экипажи выполнили с оценкой «отлично». Участникам учения, в том числе и экипажам планёров училища, Командующий ВДВ объявил благодарность».

После учений планёры были перегнаны снова в Тулу, а затем в Торжок, там их и оставили.

С декабря 1947 года экипажи училища начали перегонку планёров Ц-25 с завода в строевые части военно-транспортной авиации, первые два – в г. Кировоград экипажами в составе Л. В. Петрянова, И. И. Малофеева, П. И. Найдыша, Н. А. Пилясова. Буксировали их на самолётах Ли-2 капитан Н. И. Шевцов и старший лейтенант В. М. Селивёрстов. На участке Харьков–Кировоград полёт проходил в сложных метеоусловиях, экипажи попали в зону сильного обледенения. Личный состав, проявив высокое лётное мастерство, чувство ответственности за выполнение задания, умение действовать в сложной обстановке грамотно и уверенно, успешно закончил полёт.

К концу 1947 г. авиатехника, с которой школа перебазировалась из Саратова в Пугачёв, выработала ресурс и была списана. Училище было полностью обеспечено планёрами Ц-25, а в первой половине 1948 года самолётами Ли-2 и Ил-12.

Зимой 1948 года продолжались интенсивные полёты со слушателями на аэродроме Давыдовка. Напряженная работа всего личного состава ВАПУ и группы подполковника А. П. Шкулепова позволила в марте сделать первый послевоенный выпуск пилотов-планеристов с присвоением звания «лейтенант». Из 35 человек окончили военное учебное заведение по первому разряду – 7, по второму – 14.

В феврале 1948-го в ВАПУ прибыла большая группа слушателей-офицеров, выпускников 1-го Чкаловского и Ворошиловградского ВАУЛ, которые сразу же приступили к теоретическому обучению в учебно-лётном отделе. Они имели достаточную теоретическую подготовку и опыт полётов на самолётах УТ-2 и Ил-10. Теперь им предстояло переучиться на планёры.

После подготовки авиатехники к весенне-летней эксплуатации полёты со слушателями стали производиться с двух аэродромов. В Давыдовке летала 1-я эскадрилья капитана Л. А. Морскова, а в Пугачёве – 2-я майора Т. М. Наумова.

В июне был сделан второй выпуск 96 командиров тяжёлых планёров из числа слушателей, из которых 51 человек прошёл дополнительную

подготовку в выполнении полётов с полной (максимальной) загрузкой планёра. Все выпускники были направлены на укомплектование строевых частей ВТА.

В 1948 году определилась структура эскадрилий. Они теперь состояли из двух звеньев самолётов-буксировщиков и двух планерных (по три лётных группы в каждом). Имевшиеся в эскадрилье 5 самолётов обеспечивали учебные полёты 6–7 планёров.

Кроме обучения слушателей личным составом училища была проведена большая работа по оказанию помощи строевым частям ВТА. В январе–феврале 1948 года в ВАПУ переучивались 14 экипажей из различных частей на самолёте Ил-12. Местные лётчики перегнали в строевые части с заводов 11 самолётов Ил-12, 11 – Ли-2 и 54 планёра Ц-25. Был проведен облет 70 планёров Ц-25 на заводе в г. Чкалове. Всего за 1948–1949 годы было перегнано в строевые части более ста самолётов и планёров.

Весной 1948-го инструкторы-планеристы старший лейтенант В. Г. Ильин и Борис Песков успешно провели заводские испытания нового планёра Як-14, который был создан известным авиаконструктором А. С. Яковлевым. В том же году В. Г. Ильин и П. И. Найдыш приняли участие в подготовке и проведении Дня Воздушного Флота СССР на аэродроме Тушино в Москве, где перед многочисленными зрителями продемонстрировали полёт на планёре Як-14. За качественное проведение испытаний этого летательного аппарата, успехи в боевой подготовке В. Г. Ильин, Б. Песков и П. И. Найдыш были награждены орденами Красной Звезды.

В августе 1948 была создана ещё одна эскадрилья, командиром которой назначили капитана Н. И. Шевцова, заместителем – капитана А. И. Киселёва.

В течение 1948–1949 гг. тыловые подразделения пополнились личным составом и техникой. Но недостаток последней продолжал остро ощущаться. Работа по аэродромно-техническому обеспечению полётов была сопряжена с большими трудностями. Главная из них – недостаточное количество средств заправки. Малообъёмные машины ТЗ-35 и ТЗ-38 с ёмкостью 3200 л и 1500 л (топливная система одного самолёта составляла 2800–6000 литров) могли заправить эскадрилью не менее, чем за 2–3 часа. Это тормозило работу. Но личный состав упорно боролся за выполнение поставленных задач.

Программа лётного обучения на планёре состояла из полётов по кругу, в зону, по маршруту и с полной загрузкой.

Полёт по кругу занимал 10–12 минут и фактически состоял из двух кругов, один – на буксире, т.е. за самолётом-буксировщиком. На кругу набиралась высота 500 м, при пролёте над стартом планерист производил отцепку планёра и выполнял второй круг – свободное снижение (планирование) по небольшому прямоугольному маршруту для выполнения захода и расчёта на посадку. В полёте по кругу отрабатывались такие элементы, как взлёт, полёт в различных режимах на буксире, умение строить маршрут после отцепки планёра и глазомерно производить расчёт на посадку, приземление и сруливание. Наиболее трудным и ответственным элементом полёта по кругу был расчёт на посадку. У планериста должен быть точный глазомер и мгновенный учёт многих факторов, влиявших на точность расчёта. Его мозг должен работать как ЭВМ и принимать единственно верное решение – что, когда и как делать. Надо было учитывать скорость и направление ветра на всех высотах полёта по кругу; плотность воздуха, которая зависела от его температуры; влияние рельефа пролетаемой местности; особенности прогрева почвы; влияние леса, пашни, водной поверхности на образование восходящих и нисходящих потоков воздуха; загрузку планёра. Пилоту нельзя было ошибаться в расчёте, иначе... приземление будет далеко от того места, где лежит «стрела». Расчёт на посадку планерист выполнял преднамеренно с «перелётом», т.е. с небольшим запасом высоты на посадочном курсе после 4-го разворота. Для уточнения расчёта (потери «запасённой» высоты) экипаж использовал выпуск закрылков на определенный угол и открытие (выпуск) интерцепторов. Для уменьшения посадочной скорости закрылки выпускались полностью.

Полёт в зону продолжался 20–25 минут. Самолёт буксировал планёр в зону, которая располагалась в 2–4 км впереди старта (слева или справа от взлётного курса). Отцепка производилась на высоте 1300 метров. В зоне планерист выполнял спирали, входил в свой, планерный, круг полётов и производил посадку, как и при полёте «по кругу». При полёте в зону, кроме спиралей, вырабатывалось умение глазомерно соизмерять высоту полёта и расстояние до места входа в круг полётов. Полёт в зону прививал уверенность в пилотировании как на буксире, так и в свободном полёте, помогал лучше «прочувствовать» устойчивость и управляемость планёра.

Полёты по маршруту продолжительностью 1–1,5 часа выполнялись на высотах 200–1500 м. При этом отрабатывались навыки в ведении визуальной ориентировки, определения навигационных элементов и выполнения

расчётов элементов полёта. Вырабатывалась психофизиологическая устойчивость при длительном полёте на буксире, который требует от пилота максимальной собранности и выдержки, готовности в любой момент исправить допущенную ошибку. Необходимо было внимательно наблюдать за полётом буксировщика и подаваемыми им визуальными сигналами, всегда быть готовым сделать поправку на «сюрпризы погоды» (порыв ветра, восходящие и нисходящие потоки). Наиболее сложен полёт в условиях сильной болтанки.

Полёты с полной загрузкой имели свои особенности. Планёр становился в полёте «как бы тяжелее», более инертен, на снижении вертикальная скорость была значительно больше. Всё это пилот должен был учитывать при построении маршрута, глазомерном расчёте на посадку и при самой посадке (посадочная скорость и длина пробега были больше).

Курс учебно-лётной подготовки предусматривал обучение на планёре днём в простых метеоусловиях.

Организация учебных полётов на планёрах, в отличие от учебных полётов на самолётах, имела ряд специфических особенностей. Первая и основная из них заключалась в разбивке старта, который имел большие размеры в длину и ширину, занимал почти всю рабочую площадь аэродрома и включал три основные полосы. Центральная (взлётная) – предназначалась для линии предварительного старта, на ней устанавливалось 3–5 ворот для планёров. Впереди этой линии располагалась взлётная полоса, а сзади – линия осмотра и заправки самолётов. Справа от взлётной находилась посадочная полоса для самолётов, а в необходимых случаях правее неё – площадка для сброса буксировочных тросов. Слева от взлётной располагалась посадочная полоса для планёров, на которой выкладывалась «стрела» и размечалось несколько посадочных ворот для приземления планёров.

Между взлётной и посадочной полосами для планёра располагалась полоса для буксировки планёров с посадочной полосы на линию предварительного старта и квадрат личного состава (в створе с линией предварительного старта). Впереди квадрата – стартовый командный пункт управления полётами, на котором находился руководитель полётов, размещались средства связи (радио, телефон). В створе с линией осмотра и заправки располагался квадрат технических средств обслуживания полётов.

Замена старта (изменение направления взлёта–посадки) представляла большую трудность и занимала значительное время. Переменной старта, кроме лиц стартового наряда, занимались все свободные слушатели и лётчики.

Полёты при изменении старта, как правило, прекращались, что влияло на выполнение плана налёта в лётный день. При проведении полётов самое пристальное внимание уделялось определению направления ветра на период лётной смены. Метеоспециалисты научились с большой точностью прогнозировать ветер, а помощники руководителей полётов – определять направление старта в зависимости от местных условий каждого аэродрома.

Само выполнение полётов тоже имело свои особенности. Над аэродромом устанавливалось три круга полётов. Для планерных поездов направление круга зависело от направления старта; взаимного расположения населенных пунктов, соседних аэродромов; препятствий на подходах к аэродрому. Круг проходил через середину старта на высоте 500 метров при полёте по кругу и на большей высоте при полёте в зону. Круг полётов для планёра после отцепки для построения маршрута, захода и расчёта на посадку и посадки планёра был левым. После приземления, в конце пробега, для освобождения посадочной полосы, пилот, используя скорость планёра и тормоза, сруливал вправо. Затем планёр при помощи водила (специального устройства, укрепляемого к вилке переднего колеса шасси планёра и тяговому крюку автомобиля-буксировщика) буксировался на линию предварительного старта для последующего взлёта. Круг полётов для самолётов-буксировщиков после отцепки планёра был правым. Самолёты производили посадку на правой половине старта у посадочного знака «Т» с тросом, длина которого была 80–110 метров, диаметр – 12 миллиметров. Перед взлётом самолёты подруливали к планёрам на линии предварительного старта, где производилась подцепка троса к очередному планёру, по команде стартера (при помощи флажков) лётчик выбирал слабинку троса, натягивая его, и с разрешения руководителя полётов производил взлёт.

При наличии наземных препятствий в полосе захода на посадку самолётов приземление с тросом запрещалось. В этом случае самолёт после отцепки выполнял полёт по кругу и над стартом на высоте 80–120 метров сбрасывал трос на полосу, которая обозначалась полотнищами правее самолётной посадочной полосы, затем самолёт выполнял ещё полёт по кругу и производил посадку. Трос к самолёту доставлялся мотоциклом или автомобилем.

При полётах с предварительным сбрасыванием троса перед посадкой самолёта интенсивность полётов уменьшалась за счёт увеличения времени нахождения в воздухе самолёта до посадки после отцепки планёра, а это приводило к невыполнению плана, либо для буксировки планёров должен

был привлекаться дополнительный самолёт. Поэтому для учебных полётов на планёрах по возможности использовались аэродромы и площадки, имевшие открытые подходы, чтобы производить посадку самолётов без сброса троса.

При посадках самолётов с тросом, сбросе их с самолётов, при буксировке тросов на земле самолётом или автомашиной нарушался верхний слой почвы. Особенно это чувствовалось в летнее время, когда выбивалась вся трава, а из-за отсутствия дождей рабочая площадь покрывалась толстым слоем пыли. А это затрудняло не только пилотирование планёра на взлёте, но и взлёты самолётов, особенно когда не было ветра. Тяжело работалось людям в пыли на старте. А повышенная запылённость на взлётном режиме приводила к преждевременному износу цилиндрово-поршневой группы двигателей, что создавало дополнительные проблемы техническому составу. То на одном, то на другом самолёте техники и механики снимали цилиндры и заменяли поршневые кольца, делали все для того, чтобы самолёт вышел на полёты.

Руководство полётами осуществлялось со стартового командного пункта, имевшего радиостанции для связи с самолётами-буксировщиками, телефонную связь с командно-диспетчерским пунктом и метеостанцией. Передача распоряжений, указаний на старте проводилась через посыльных.

Основным способом передачи команд планеристам являлись визуальные сигналы (различные эволюции) самолёта-буксировщика.

На планёре Ц-25 сиденья командира экипажа (слушателя или курсанта) и правого пилота (инструктора) находились рядом, поэтому не было никакой необходимости иметь специальное переговорное устройство.

Совершенствовалась методика проведения наземной предварительной подготовки с переменным составом. В практике работы инструкторов широкое применение нашли миниатюр-старты, в комплект которых входили полотноща, флажки, модели самолётов, планёров, спецавтотранспорта; схемы кроков аэродромов; планшет «капот-горизонт»; немые схемы района полётов и другие пособия.

В 1949 году личный состав училища проделал большую работу по подготовке планеристов и дальнейшему развитию учебной базы. В зимних условиях интенсивно проводилось лётное обучение на планёре Ц-25 большой группы офицеров-слушателей, ранее летавших на самолётах. Летали на аэродромах Давыдовка, где базировались самолёты-буксировщики

и планёры, и Тургеневка, где стояли только планёры, а самолёты перелетали с основного, Пугачёвского, аэродрома.

В мае в училище на должности правых лётчиков прибыла большая группа выпускников Омского военного авиационного училища лётчиков. Среди них были лейтенанты В. В. Алексенцев, М. Н. Басаргин, И. И. Гмирянский, Г. П. Ковальков, В. Н. Лебедь, В. П. Лупенко, И. П. Пелевин, Б. Н. Переверзев, Ф. Шалавин. Молодые офицеры в короткий срок изучили новую для них авиатехнику и успешно освоили самолёт Ли-2. С полной отдачей они включились в полёты по буксировке планёров, приобрели хороший практический опыт и в конце года были назначены на должности командиров экипажей самолётов Ли-2.

Несмотря на затяжную весну, в июне 1949 года был сделан третий выпуск командиров тяжёлых планёров, часть из них оставили в училище инструкторами. Под руководством лучших опытных методистов – командиров звеньев старших лейтенантов В. П. Анисимова, Б. П. Зайцева, П. И. Найдыша, Л. В. Петрянова, И. Р. Юникова – молодые офицеры были подготовлены к инструкторской работе, и им доверяли обучение слушателей четвертого выпуска, который состоялся в сентябре. В ноябре закончили программу лётной подготовки слушатели пятого послевоенного и третьего в 1949 году выпуска. Всего в этом году закончили обучение 142 слушателя, из них по 1-му разряду – 12 человек, по 2-му разряду – 48 и по 3-му разряду – 82.

Высоких результатов в лётном обучении достигли инструкторы-планеристы: лейтенанты И. И. Анофриев, Б. В. Затюрюкин, В. В. Завьялов, Е. П. Игнатов, Н. Н. Мошнин, И. И. Малофеев, Ю. В. Неверов, Н. А. Пилясов, С. Г. Пономарёв, П. В. Передера, А. М. Столушенко; лётчики-буксировщики: офицеры Д. Андреев, В. Г. Баранов, Богомазов, К. Веснин, Н. П. Воронков, И. Г. Кравец, М. П. Красноюрченко, Д. Томичев, А. А. Уланов; бортовые техники: старший техник-лейтенант Михаил Коган, техники-лейтенанты Владимир Иванов, Дмитрий Налогин, В. И. Пустовойтов, Юрий Садовников, В. Т. Тюменев; старшины сверхсрочной службы Илья Балонов, Михаил Чемоданов; механики планёров Ц-25: старшина П. М. Куницын, старшие сержанты В. В. Молчанов, Андриевских.

В 1949 году создается организация Северо-Атлантического договора – НАТО. В этот агрессивный военный блок вошли 15 капиталистических государств. Направлен он был против стран социалистического содружества и, в первую очередь, против Советского Союза. Советское правительство было

вынуждено принять меры, обеспечивающие безопасность СССР и стран социализма. Происходит расширение училища. В августе 1949 года на базе трёх эскадрилий создаются два учебных авиационных полка трёхэскадрильного состава: одна эскадрилья первоначального обучения на самолёте По-2, две эскадрильи самолётов Ли-2 и планёров Ц-25. Полки не имели условного наименования войсковых частей. Командиром первого учебного авиационного полка (уап) был назначен майор Л. А. Морсков – бывший командир 1-й аэ, начальником штаба – подполковник В. К. Лизунов (бывший командир военно-транспортного авиационного полка ВДВ в г. Туле, списанный с лётной работы по состоянию здоровья), заместителем командира по лётной подготовке – опытный лётчик майор П. М. Добров, заместителем командира по ИАС – инженер 1-й аэ майор технической службы С. С. Анищенко. Полк летал на самолётах Ли-2, Ил-12 и планёре Ц-25.

Командиром второго уап назначили майора Т. М. Наумова (бывшего командира 2-й аэ), начальником штаба – подполковника Сенина. Полк летал на самолётах По-2.

Выпускники Военно-политической академии им. В. И. Ленина майоры Ф. Ф. Крамаренко и Соболев были назначены на должности заместителей командиров полков по политической части (в 1 и 2 уап).

Командиры звеньев капитаны Н. Конечный, П. С. Круглов, А. В. Чинарёв получили назначения командирами эскадрилий, инструкторы-планеристы, имевшие опыт обучения – командирами звеньев, правые лётчики самолётов Ли-2 – командирами экипажей.

Ввиду того, что многие офицеры не имели опыта работы в занимаемых должностях, командование училища, политотдел помогли освоить им новые обязанности, создать работоспособные коллективы в экипажах, звеньях, эскадрильях. В осенне-зимнем периоде 1949–1950 гг. были проведены инструктивно-методические сборы в училище с командирами эскадрилий, звеньев, начальниками штабов, полков и эскадрилий, а в полках – сборы с лётно-инструкторским составом, техниками звеньев, в тылу – со специалистами тыла. Всю работу по подготовке инструкторов-планеристов и лётчиков-буксировщиков возглавлял майор А. Э. Аугуль, с техническим составом – майор технической службы П. Р. Семигин, со штурманами – подполковник М. М. Козлов, с работниками штабов – подполковник А. К. Геймбергер. Обучение проводилось не только на сборах, в классах, но и продолжалось в процессе повседневного выполнения служебных

обязанностей. Неукоснительно соблюдались принципы: «Начальник учит подчиненного» и «Делай как я».

Инструкторами на самолётах По-2 и планёрах Ц-25 были назначены выпускники 1949 года лейтенанты И. Г. Бабешкин, И. Богомолов, Е. Беляев, Н. Н. Дорохов, В. Т. Демьяненко, А. И. Зайцев, М. Глазков, И. В. Герасимов, Е. П. Гаськов, А. И. Ивкин, А. В. Корниенко, С. Ф. Лялькин, Ю. П. Мартынов, В. С. Малышев, Н. И. Марченко, Г. К. Пономарёв, К. Н. Пряжин, Н. Подворотный, В. Г. Степаненко, И. С. Шкуратов, Ф. Ф. Шадрин, Х. Г. Хованский, С. И. Хромов. Все они с большим желанием подготовились к инструкторской работе и успешно проводили лётное обучение слушателей и курсантов.

Осенью 1949 года расширяется учебно-лётный отдел, создаются циклы социально-экономических дисциплин, тактики, материальной части, самолётовождения. Увеличивается численность преподавателей и обслуживающего персонала. Вместо роты переменного состава создается батальон теоретического обучения курсантов (300 чел.). Его командиром назначается майор Ф. Ф. Нетёса. УЛО пополняется подготовленными, квалифицированными офицерами. Начальником цикла материальной части назначается инженер-подполковник К. Е. Бодиков, самолётовождения – майор В. П. Омеляненко. Прибывший в 1948 году на должность техника звена после окончания Ленинградской военно-воздушной академии старший инженер-лейтенант В. Б. Сегал становится преподавателем материальной части, техник звена старший инженер-лейтенант В. Б. Альперович, закончивший Военно-воздушную инженерную академию им. Н. Е. Жуковского, – преподавателем теории полёта.

В учебно-лётном отделе повседневное внимание уделялось расширению учебной базы, оборудованию аудиторий, изготовлению стендов и макетов. На специальной площадке перед зданием УЛО для обучения курсантов были установлены самолёт По-2 и планёр Ц-25. В классе материальной части появился ещё один самолёт По-2. Для удобства изучения полотняная обшивка с фюзеляжа, плоскостей и хвостового оперения была снята. Умельцы изготовили и на специальных подставках установили отдельные узлы и элементы конструкции планёра, двигателя М-11Д. На специальных стеллажах разместили отдельные детали, узлы в разрезе. В классе теории полёта были смонтированы действующая учебная аэродинамическая труба, струйный дымовой канал. Всё это позволило повысить наглядность проведения занятий, повысить качество обучения.

Здание УЛО освободили от столовой и помещений, где размещался переменный состав. Несмотря на это, не хватало не только специализированных аудиторий, но и классов для всех курсантов. Порой занятия приходилось проводить в столовой, Ленинских комнатах, казармах. Особенно тяжело приходилось в нелётные дни, когда постоянный состав занимался командирской подготовкой. Тогда использовали и помещения штабов, и служебные кабинеты.

Для повышения наглядности и качества обучения преподаватели с помощью обслуживающего персонала создали мобильные учебные пособия – комплекты схем, которые легко переносились в специальных чемоданах-пеналах, макеты, узлы и детали различных агрегатов. Неоценимый вклад в оборудование учебной базы внесли работники мастерской УЛО, возглавляемой вольнонаёмным В. И. Никитиным, авиационные механики – старшина Чепелев и старший сержант Щербинин. Эти люди, не считаясь со временем, делали все, чтобы обеспечить наглядность учебного процесса. Владимир Щербинин обладал поистине золотыми руками, с полуслова понимал замысел учебного пособия, и, благодаря его острому уму, недюжинной технической смекалке, пособия получались красивыми, качественными как по форме, так и по содержанию.

Значительно увеличился объем работы тыловых подразделений. Готовились аэродромы, стоянки самолётов и планёров, бортовой и специальный автотранспорт. Особое внимание уделялось подготовке водителей автомобилей-буксировщиков планёров. От их умения, мастерства во многом зависела интенсивность и безопасность полётов. В качестве буксировщиков использовались автомобили «Додж ¾», «Студебекер», позднее стали поступать отечественные машины. Провели большую работу по ремонту помещений для личного состава, обслуживания и подготовки авиационной и автотракторной техники, столовых. Оперативно решал вопросы тылового обеспечения начальник МТО училища подполковник Ф. И. Пахомчик. Прибывшие в училище офицеры, сверхсрочники с семьями размещались на частных квартирах.

В 1949 году в ВАПУ приехали слушатели – сержанты и старшины пилоты-планеристы из строевых частей, летавшие на планёрах Ц-25, Як-14, со сроком обучения один год и курсанты, в основном окончившие аэроклубы, с образованием 7–10 классов, с двухгодичным сроком обучения.

В 1950 г. вышел из печати новый КУЛП, предусматривавший обучение слушателей только на планёре Ц-25 и курсантов на самолёте По-2

и планёре Ц-25. В его разработке участвовали полковник М. А. Ситкин, майор А. Э. Аугуль, подполковник М. М. Козлов, майор Л. А. Морсков, старшие лейтенанты В. П. Анисимов, Б. П. Зайцев, П. И. Найдыш, Л. В. Петряков, И. Р. Юников, лейтенант И. И. Малофеев.

Заметно улучшилась работа партийных и комсомольских организаций, политико-воспитательная работа с личным составом после введения осенью 1949 года должностей освобожденных секретарей партийных и комсомольских организаций полков, учебного батальона курсантов, заместителя начальника МТО училища по политчасти, заместителя командира учебного батальона курсантов по политчасти.

Постоянный состав был полностью подготовлен к началу лётного обучения, которое в 1950 году началось в мае. Весной этого же года в училище пришло радостное сообщение – его выпускники Вадим Шмелёв и Алексей Фролов совершили на планёрах Ц-25 первый в мире полёт к Северному полюсу. Вторыми пилотами в экспедиции были Пётр Воробьёв и Василий Шушуйкин. Возглавлял воздушную экспедицию Антон Антонович Гирко. Самолёты-буксировщики пилотировали лётчики Герой Советского Союза А. Н. Харитошкин и В. Д. Родин. Полёт проходил по маршруту Тула – Казань – Свердловск – Омск – Красноярск – Подкаменная Тунгуска – Хатанга – Тикси – Новосибирские острова (остров Котельный) – Северный полюс. Чтобы привыкнуть к сложным условиям работы в высоких широтах, планеристам дали возможность акклиматизироваться и приобрести некоторый опыт полётов над Северным Ледовитым океаном. Больше десяти дней они тренировались и обживали просторы Арктики в Тикси. Во время нахождения на промежуточной стоянке на острове Котельном экспедиция попала в жесточайшую арктическую пургу. Предательский наскок ветра, заряженный снегом, был до того сильным, что, казалось, не выдержат борта фюзеляжей, крылья оторвутся, разрушится хвостовое оперение или планёры, вздыбившись, лягут на спины. Ветер сбивал людей с ног. Но они поднимались, повисали на тросах крепления, тем самым, удваивая прочность «мертвяков», впаянных в лёд. Это была не только физическая борьба с расвирепевшей стихией, но и психологический стресс: поломка техники свела бы на нет все труды участников экспедиции. Трое суток бесновалась пурга, но люди выстояли.

1 апреля 1950 года взяли курс Норд, но после шести часов изнурительного полёта пришлось совершить промежуточную посадку на дрейфующую льдину. И опять коварная Арктика преподнесла сюрприз. Льдина треснула.

Зияющая промоина отрезала третью часть выбранной с воздуха взлётной полосы. В другие стороны аэропоезда мешали разбежаться ропаки и торосы.

Решили делать искусственную взлётку, вырубить новую полосу. В полярный день с незаходящим солнцем работали по 18 часов. Сбивали кирками, лопатами и топорами заструги и ропаки. Мороз склеивал рты, горячее дыхание мгновенно превращалось в холодный пар, и он прядями инея повисал на бровях, опушивал белым мех шапок у лица и воротники, а под куртками меж лопаток змеились горячие струйки. Обстановка заставляла торопиться. И они рубили остервенело, но с тонким расчётом. Люди опять одержали победу над Арктикой – полоса для взлётов была готова.

И вот долгожданный день настал. Необходимо было совершить заключительный рывок и покорить последние 300 километров. Погода оказалась благоприятной. Рейс прошёл на одном дыхании. Было всё: и трудный взлёт, и изнуряющая болтанка, и сверлящая глаза белизна мёртвой пустыни, но на сей раз неприятностей не замечали, ведь летели к Полюсу, первыми в истории человечества могли достигнуть Вершины Мира на планёрах.

Через полтора часа полёта аэропоезда достигли Северного полюса. На высоте 400 метров буксировщики и планёры встали в круг и облетели земную ось. Задание было выполнено.

Работа воздушной экспедиции доказала, что авиация при обслуживании полярников может использовать планёры как дополнительное средство для перевозки крупногабаритных грузов, притом с приземлением на ограниченных площадках, где трудно сесть самолёту.

Беспримерный перелёт был приравнен к подвигу – все участники удостоились высоких правительственных наград. Алексей Владимирович Фролов и Вадим Фёдорович Шмелёв получили ордена Красного Знамени [25].

В 1950 году 1-й уап майора Л. А. Морского в полном составе вылетел в летние лагеря и проводил учебные полёты с аэродромов Безенчука и Звезды. В лагере «Звезда» постоянный состав размещался в землянках, построенных во время войны, курсанты и слушатели, солдаты срочной службы жили в палаточном городке. Столовая располагалась под деревянным навесом, а сам пищеблок (кухня) – в помещении летнего типа. Штабы полка и эскадрилий разместили в единственном деревянном доме. В Безенчуке было только лётное поле, никаких зданий и помещений там не имелось, за исключением сарая на краю поля, где хранилось стартовое имущество. Этот аэродром использовался для полётов на самолётах По-2 с разлёта.

Третья эскадрилья майора Касаева занималась первоначальным обучением курсантов на По-2. На самолётах не было ни радиостанций, ни переговорного устройства. Для связи инструктора с курсантом использовался резиновый или металлический рупор, резиновый шланг и наушная подушка («наушник»), вставлявшаяся в шлем лётчика (курсанта). В большинстве случаев такое устройство было односторонним: инструктор мог говорить, а курсант только слушать. Затрудняло обучение и то, что курсант располагался в задней кабине, а инструктор сидел в передней и, естественно, не мог наблюдать за распределением и переключением внимания подопечного, за ведением им осмотрительности. Имевшееся у инструктора «зеркало заднего вида» было малоэффективным. С учётом всего этого большое внимание уделялось качеству и полноте проведения наземной и предварительной подготовки, а также привитию курсантам чувства ответственности за выполнение каждого полёта, воспитанию у них правдивости, честности и откровенности с инструктором, выработке умения контролировать и анализировать свои действия.

Руководство полётами было затруднено и осуществлялось с использованием зрительных (визуальных) средств связи: полотнищ, флажков, ракет, эволюции самолётов. Безопасность, организованность и соблюдение правил выполнения полётов во многом зависели от подготовки инструкторов и курсантов, их навыков в ведении осмотрительности по этапам полёта, умения оценивать складывающуюся воздушную обстановку, своевременно и грамотно принимать решение при её изменении, от выдержки и умения правильно действовать в особых случаях. «Земля» и руководитель полётов в большинстве случаев подсказать или оказать помощь экипажу в воздухе не могли.

Большая ответственность возлагалась на лиц стартового наряда, особенно на стартёра и финишёра. При учебных полётах на самолёте По-2 фактически первым помощником руководителя полётов был стартёр, велики были его права и обязанности, ответственность за безопасность в воздухе. Стартёрами назначались лучшие, энергичные, дисциплинированные курсанты. Подбору и подготовке лиц стартового наряда уделялось серьёзное внимание всеми командирами, от инструктора до командира эскадрильи. Руководители полётов всегда находили время, чтобы лично проверить готовность стартового наряда к несению службы. На старте руководитель полётов находился вблизи от стартёра, постоянно контролировал его действия и всегда был

готов к оказанию помощи летающим экипажам. Стартовый командный пункт, если его можно было так назвать, состоял из стола, табуретки, ракетницы с ракетами, флажков, телефона для связи с метеостанцией и штабом полка, чемодана с документацией, плановой таблицы полётов, форма которой мало что давала РП для управления полётами, и паспортов для полёта в пилотажные зоны аэродрома.

Для обеспечения безопасности, исключения одновременного нахождения в одной зоне двух самолётов, полёты в зону разрешалось выполнять при наличии на борту самолёта паспорта зоны – документа, дававшего право лётчику (курсанту) на занятие определённой зоны. В паспорте указывался номер зоны, высота пилотирования, помещались кроки зоны, отмечались площадки для вынужденной посадки, были нанесены курс, расстояние и время полёта от аэродрома в зону и обратно. Для удобства паспорт складывался пополам и мог свободно уместиться в кармане комбинезона. На каждую зону имелся только один паспорт. Непосредственно перед полётом в зону курсант (лётчик) должен был получить паспорт зоны у руководителя полётов, пройти контроль готовности у штурмана эскадрильи. Только с паспортом на борту самолёта экипаж мог занять зону и выполнять в ней задание, после окончания полёта паспорт сразу же сдавался. Такая организация затрудняла управление полётами, снижала интенсивность использования зон, но в условиях отсутствия радиосвязи обеспечивала безопасность лётной работы. На местности центр зоны обозначался белым кругом с указанием номера зоны и стрелой, показывающей направление на аэродром.

Обучение слушателей на планёре Ц-25 проводилось на аэродроме Звезда в две смены. Командиры эскадрилий умело организовывали лётную работу, добивались максимального использования авиационной техники, стартового времени, обеспечивали безопасность полётов. Обучение слушателей и курсантов было проведено без лётных происшествий и предпосылок к ним по вине личного состава. Лучших результатов в обучении добился личный состав эскадрильи, которой командовал капитан П. С. Круглов. Второй учебный авиаполк майора Т. М. Наумова лётное обучение проводил с аэродромов Давыдовка и Тургеневка.

Лётная работа одновременно на нескольких аэродромах, да ещё в две смены, требовала большой организаторской работы командования училища и служб тыла. В 1950 году на руководящие должности в ВАПУ были

назначены: начальником штаба училища – подполковник Л. Е. Панков, начальником политического отдела – подполковник М. М. Попович, начальником тыла подполковник Ф. И. Пахомчик, начальником отдела учебно-лётной подготовки – подполковник Л. П. Летошко, заместителем начальника тыла по материально-техническому обеспечению подполковник Макар Иванович Юрченко, заместителем начальника тыла по строевой подготовке – подполковник Г. Р. Тедеев, заместителем начальника тыла по политчасти – подполковник Д. К. Клименков. Под их руководством для личного состава полков были созданы необходимые условия для успешного выполнения задач учебно-боевой подготовки: размещение на основной базе и в летних лагерях, подготовка аэродромов к полётам и поддержание их в постоянной эксплуатационной готовности, обеспечение питания всем категориям личного состава.

После окончания программы лётной подготовки курсанты были переведены на второй курс обучения, а слушатели сдали государственные экзамены и были выпущены из училища с присвоением звания «лейтенант». Из 151 человека шестого послевоенного выпуска – 22 окончили училище по первому разряду, 56 – по второму.

Ряды лётчиков-инструкторов пополнили выпускники лейтенанты – А. Абашкин, Н. Г. Беленков, В. А. Шохин, В. И. Гатовский, А. М. Заварницын, И. М. Зезекало, М. Е. Кизимов.

Высокое методическое мастерство при обучении слушателей и курсантов показали командиры звеньев майор Н. П. Просвирнов, капитаны – В. П. Анисимов, И. Р. Юников, инструкторы на самолётах По-2 – лейтенанты И. Г. Бабешкин, А. И. Зайцев, А. И. Ивкин, Ю. П. Малков, Ф. Ф. Шадрин, И. С. Шкуратов, инструкторы-планеристы – лейтенанты Н. Н. Дорохов, Е. П. Гаськов, С. Ф. Лялькин, Г. К. Пономарёв, Н. И. Марченко, Л. Г. Хованский, С. И. Хромов. Среди экипажей буксировщиков лучшими были лётчики офицеры В. Г. Баранов, М. Н. Басаргин, И. И. Гмирянский, Г. П. Ковальков, В. Н. Лебедь, В. В. Алексенцев, Г. И. Кулик, В. М. Коротеев, И. П. Пелевин, В. М. Селивёрстов, бортовые техники Бухарев, Боздриков, В. М. Билярчик, Ф. Королёв, В. И. Пустовойтов.

Летом 1950 года был произведён очередной набор курсантов. В военкоматы и аэроклубы были направлены лучшие командиры звеньев, которые успешно справились с поставленной задачей по отбору нового пополнения.

В этом же году лётчики и штурманы самолётов Ли-2, имевшие соответствующий уровень лётной подготовки и налёт в сложных условиях, были представлены к присвоению квалификации «Военный лётчик (штурман) 1 и 2 класса». Для пилотов-планеристов, лётчиков самолётов По-2 (в том числе и строевых частей), а также лётно-инструкторского состава учебных заведений классная квалификация не была предусмотрена. Поэтому работа по подготовке лётного состава на класс проводилась только с лётчиками-буксировщиками.

Большое внимание в училище уделялось выполнению тренировочных прыжков с парашютом всего лётно-подъёмного состава: лётчиков, штурманов, бортовых техников и радистов. Ежегодно в ВАПУ проводились соревнования на точность приземления. Прыжки выполнялись с самолётов По-2 и привлекали большое количество зрителей. Большое влияние на развитие парашютного спорта среди лётного состава и курсантов имел личный пример руководящего состава – начальника политотдела училища полковника М. М. Поповича и командира полка майора Л. А. Морского, которые имели на своем счету по несколько десятков прыжков, являлись инструкторами парашютно-десантной подготовки, принимали активное участие в соревнованиях и всегда первыми выполняли тренировочные прыжки с самолёта Ли-2. Применение ими на практике принципа воспитания и обучения «делай, как я» на глазах всего личного состава имело решающее значение. За командиром полка прыгали его заместители, командиры эскадрилий, звеньев. Не все они имели особое желание спускаться с небес на землю на парашюте. Как правило, экипажи самолётов – командир, правый лётчик, штурман, борттехник, бортрадист – прыгали вместе, с одного самолёта, в одном заходе.

Во всех частях и подразделениях училища пристальное внимание уделялось работе с отличниками. В учебном батальоне курсантов регулярно выпускались специальные бюллетени о их достижениях, регулярно выходила радиогазета, проводились встречи с передовыми воинами, где лучшие обменивались своим опытом службы и учебы. В 1951 году в училище был 251 отличник боевой и политической подготовки, отличных экипажей – 15, звеньев – 7. Приказом Командующего военно-транспортной авиации в декабре 1951 года 87 солдат и сержантов училища были награждены знаком «Отличник авиации».

Весной 1951 года в училище был проведен слёт отличников, на котором выступили начальник училища полковник М. А. Ситкин, начальник

политотдела полковник М. М. Попович. Затем участники слёта поделились своим опытом, внесли ценные предложения, направленные на повышение качества боевой и политической подготовки. Для курсантов-передовиков был дан шефский спектакль городского драматического театра, они были сфотографированы у памятника В. И. Чапаеву. На слёте присутствовали и лучшие работники предприятий города.

В 1951 году лётное обучение курсантов началось в конце апреля. Личный состав полка майора Т. М. Наумова выехал в летний лагерь «Звезда», а эскадрильи полка майора Л. А. Морского летали с аэродромов Давыдовка и Тургеневка. В октябре был произведен седьмой послевоенный выпуск. Училище окончило 133 курсанта, из них по первому разряду – 11 человек, по второму разряду – 44. Это был первый выпуск курсантов с двухгодичным сроком обучения и последний выпуск пилотов-планеристов.

Всего же в послевоенное время было подготовлено 557 слушателей и курсантов, из них 10,6 % выпускников окончили училище по первому разряду, 32,4 % – по второму.

Успешно овладели методикой лётного обучения и закончили обучение курсантов с высокими результатами молодые лётчики-инструкторы: лейтенанты Н. Г. Беленков, В. А. Блохин, В. И. Гатовский, И. В. Герасимов, В. Т. Демьяненко, И. М. Зезекало, А. М. Заварницин, М. Е. Кизимов, Н. Н. Колбасин, В. С. Малышев, К. Н. Пряжин, Н. Подворотный, В. Г. Степаненко. Заметно возросло лётное мастерство молодых командиров экипажей самолётов Ли-2: лейтенантов В. В. Алексецева, В. Н. Лебедь, В. П. Лупенко, Б. Н. Переверзева, Ф. Ф. Шалавина.

В обучении переменного состава широко использовался опыт Великой Отечественной войны и результаты учений, проводимых Воздушно-десантными войсками.

Штурманская подготовка различных категорий личного состава и курсантов имела свои особенности, что учитывалось при проведении занятий по самолётовождению. Обучение курсантов полётам по маршрутам на самолёте По-2 и планёрах Ц-25 осуществляли инструкторы. Штурманы самолётов Ли-2 участвовали в оценке результатов самостоятельных полётов курсантов по маршруту на планёре. После выполнения такого полёта курсант обязан был доложить штурману самолёта-буксировщика фактический маршрут полёта, показать отметки места аэропоезда, отклонения от линии заданного пути и получить оценку за умение вести визуальную

ориентировку и ряд элементов выполненного полёта. Окончательная оценка давалась лётчиком-инструктором. Большой вклад в штурманскую подготовку внёс старший штурман училища подполковник М. М. Козлов. Добровольцем он участвовал в национально-революционной войне испанского народа против фашизма, громил врага в Великой Отечественной войне. Свой богатый боевой опыт он активно внедрял в обучение подчинённых. Отлично знали и добросовестно выполняли свои обязанности штурмана майоры К. Ф. Новосельцев и А. Е. Король, капитаны В. А. Алексеев, Н. Н. Минаков, М. Проскура, старшие лейтенанты Р. Я. Белоус, А. Филиппов, лейтенанты И. А. Рябоконь, В. Д. Ушерович.

Большой вклад в успешное выполнение планов лётной подготовки в установленные сроки, обеспечение безопасности полётов внесли инженеры, техники, механики, мотористы, специалисты тыла. В условиях напряженной лётной работы, эксплуатации нескольких типов авиационной техники, недостатка средств обеспечения и обслуживания полётов, нехватки запасных частей была велика роль и ответственность офицеров инженерной авиационной службы училища и полков.

Заместитель начальника ВАПУ по ИАС старший инженер майор технической службы П. Р. Семигин, инженер по планёрам подполковник технической службы Н. И. Кобылянский, инженер по ремонту подполковник технической службы С. Т. Бакулин, инженер по специальному оборудованию подполковник технической службы Я. Д. Збрицкий, инженер по авиавооружению инженер-подполковник Ш. М. Двоскин умело направляли и повседневно контролировали организацию проведения всех работ по содержанию, подготовке и обслуживанию авиационной техники, следили за соблюдением лётным и техническим составом правил ее эксплуатации.

В своих воспоминаниях гвардии полковник технической службы в отставке П. Р. Семигин писал: «В условиях степного Заволжья полевые аэродромы характерны наличием большого количества пыли, которая тучами поднималась при взлёте самолётов, совершавших по несколько десятков вылетов в лётный день. При этом процент работы двигателей на взлётной мощности увеличивался, полёт при буксировке планёров проходил на повышенных режимах, что уже само собой увеличивало нагрузку на все детали двигателя, да плюс ещё пыль, поступающая в двигатель вместе с воздухом, все это приводило к преждевременному износу цилиндрово-поршневой группы двигателей».

В этих условиях двигатели воздушного охлаждения, работавшие при повышенной температуре головок цилиндров, требовали дополнительных ремонтных работ по замене поршневых колец, поршней и самих цилиндров, а иногда и всего двигателя, недоработавшего установленного технического ресурса.

Большое количество посадок требовало более частого и тщательного контроля за состоянием органов приземления и гидросистемы уборки и выпуска шасси самолётов Ли-2.

Бортовые техники самолётов несли чрезвычайно большие физические и психологические нагрузки.

В условиях базирования на полевых аэродромах, в отрыве от основной базы, значительную работу по поддержанию авиатехники в исправном состоянии проводил личный состав передвижных авиаремонтных мастерских (ПАРМ). Младшие специалисты ПАРМа, начальником которых был старший техник лейтенант И. Я. Яценко, быстро и качественно выполняли все основные ремонтные работы на авиатехнике – токарные, сварочные, слесарные, медницкие и многие другие. На основном аэродроме, несмотря на недостаток и непригодность производственных помещений и изношенность оборудования, коллектив авиационно-ремонтных мастерских училища во главе с майором технической службы С. П. Константиновым, не считаясь со временем, делал всё возможное для восстановления неисправной авиатехники.

При её обслуживании широко использовалась контрольно-измерительная аппаратура. При повседневной помощи инженер-майоров Л. Л. Вайсман и В. П. Винник рационализаторы училища внесли и внедрили много предложений, направленных на сокращение времени и повышение качества подготовки авиатехники к полётам и контроля за её состоянием. Работы умельцев училища получали высокие оценки на проходящих в Москве выставках-смотре лучших рационализаторов Военно-транспортной авиации ВДВ.

В течение 14-ти лет (с 1946 по 1960 год) инженерно-авиационную службу училища возглавлял майор (позднее полковник) технической службы Павел Рафаилович Семигин, участник Великой Отечественной войны. Фронтовой опыт обслуживания авиатехники, отличное знание конструкции двигателей, самолётов, планёров и правил их эксплуатации, постоянное совершенствование, повседневная требовательность к себе

и к подчинённым, высокие организаторские способности, разумная инициатива, деловой авторитет, умение опираться на подчинённых помогали коммунисту П. Р. Семигину организовать целенаправленную техническую учёбу всех категорий личного состава, обеспечить эксплуатацию авиатехники в соответствии с требованиями НИАС и инструкций.

В выполнение плана лётной подготовки был вложен тяжёлый, каждодневный, порой до обидного малозаметный, труд технического состава по поддержанию в исправности и готовности к полётам всей авиатехники. Добросовестно выполняли свои служебные обязанности майоры технической службы С. С. Анищенко, П. О. Вшивцев, Н. А. Виноградов, Г. Юрлов, капитаны технической службы Н. Донченко, П. Н. Муштаков, А. Н. Шальной, старшие техники лейтенанты Я. К. Корниенков, Шахматов, старшина сверхсрочной службы Трофимов.

В повышении боевого мастерства, овладении методикой обучения и воспитания значительное место занимала командирская подготовка офицеров, сверхсрочников, сержантов и солдат срочной службы. Начальник штаба училища подполковник А. К. Геймбергер (а с марта 1950 года подполковник Леонид Ефимович Панков) вместе с офицерами штаба много времени уделял организации и качественному проведению занятий по командирской подготовке. Ежемесячно офицеры управления училища проводили комплексные проверки состояния учёбы личного состава, добивались устранения недостатков, на месте оказывали помощь командованию, штабам полков и эскадрилий в планировании и проведении занятий. Завершающим этапом командирской подготовки были ежегодные осенние зачётные сессии. При получении неудовлетворительной оценки лётчик или техник отстранялся от полётов или обслуживания техники, ему давались две недели для дополнительной подготовки и пересдачи. Зачётная сессия проводилась и в управлении училища, и в полках. Такая организация способствовала повышению теоретических знаний личного состава, росту профессионального мастерства. Неослабное внимание уделяли командирской подготовке подполковники В. К. Лизунов, Сенин, майоры Н. Т. Синюков, И. С. Макалкин.

Значительная роль в выполнении задач, стоявших перед личным составом училища в послевоенный период, отводилась организации и проведению партийно-политической работы.

Переход Вооружённых Сил на мирное положение обусловил перестройку структуры, форм и методов деятельности политорганов, партийных

и комсомольских организаций. Интересы успешного выполнения новых задач, вставших перед армией и флотом, потребовали отмены ограничений внутрипартийной демократии, вызванных войной, и укрепления парторганизаций.

Постановлением от 22 августа 1946 года ЦК ВКП(б) отменил в армейских и флотских парторганизациях назначение партторгов. Секретарей бюро стали избирать партийные организации закрытым голосованием. А 2 октября этого же года ЦК партии восстановил уставной порядок выборов и комсомольских органов.

Улучшению партийно-политической работы способствовало Положение о политических органах в Вооруженных Силах СССР, утвержденное ЦК ВКП(б) в марте 1947 года.

Политотдел училища, партийные и комсомольские организации проводили большую воспитательную работу среди всех категорий личного состава, оказывали помощь командирам в подготовке высококвалифицированных кадров лётчиков-планеристов.

В начале 1950 года в армии и на флоте был восстановлен институт заместителей командиров рот, эскадрилий по политической части.

В феврале начальником политического отдела училища назначается гвардии полковник Макар Максимович Попович – участник войны, десантник, инструктор парашютно-десантной подготовки.

Комплектование кадров политработников осуществлялось в основном за счёт наиболее подготовленных лётчиков, командиров звеньев и офицеров тыла, не имевших в большинстве своем опыта партийно-политической работы с личным составом.

Под руководством политотдела, заместителей командиров полков по политчасти вновь назначенные политработники – капитаны Г. Н. Войтов, И. А. Гуцалюк, старшие лейтенанты А. И. Бондаренко, И. И. Дацков, М. Е. Харитонов – активно включились в процесс по воспитанию и обучению офицеров, курсантов, солдат, старшин, по организации социалистического соревнования, по развертыванию культурно-массовой работы.

Курсанты под руководством преподавателей цикла социально-экономических дисциплин, политработников проводили политические занятия, политинформации, беседы с солдатами и сержантами срочной службы, выступали с беседами и докладами перед рабочими на предприятиях города Пугачёва, в колхозах и совхозах района. Только в 1951 году силами

агитационно-пропагандистского коллектива училища для гражданского населения было прочитано 270 лекций и докладов.

Коммунисты и комсомольцы показывали пример в выполнении служебных обязанностей, вели за собой беспартийных. Передовые, наиболее подготовленные воины, пополняли ряды партии и комсомола. В 1946 году на учёте в партийных и комсомольских организациях училища состояло 156 членов партии, 57 кандидатов в члены, 249 членов ВЛКСМ. В 1949 году в ВАПУ уже было: 241 член партии, 65 кандидатов, 546 комсомольцев. Ещё через два года партийная и комсомольская организация имели в своем составе: членов партии 400 человек, кандидатов в члены партии – 69, членов ВЛКСМ – 778. Только в 1951 году в члены партии было принято 30 человек, в кандидаты – 69, в комсомол – 143 человека.

Для повышения общеобразовательного уровня офицеров и сверхсрочников с 1 октября 1951 года при офицерском клубе училища начала работать вечерняя общеобразовательная средняя школа, к занятиям в которой приступило 160 человек.

Командование, политический отдел училища с момента перебазирования в Пугачёв поддерживали хорошую связь с местными партийными и советскими органами. Многие военнослужащие избирались в состав городского совета депутатов трудящихся, активно участвовали в его работе. Коммунисты-руководители входили в состав городского комитета ВКП(б). Горком партии и горисполком всегда оказывали посильную помощь училищу в решении задач материально-бытового обеспечения личного состава.

Политотдел, партийные комитеты и бюро также уделяли серьёзное внимание организации культурно-массовой работы. К её проведению привлекались военнослужащие, члены их семей и вольнонаемные. В училище работал клуб, а на его базе – библиотека, драматический кружок, хоровой коллектив, оркестр народных инструментов, кружок художественной вышивки.

Многие годы заслуженным успехом пользовался коллектив драматического кружка, руководителем которого был отличный лётчик, не профессиональный, но талантливый самодеятельный артист, прекрасный организатор, командир планерного звена старший лейтенант Борис Павлович Зайцев. У этого коллектива был хороший шеф – художественный руководитель и режиссёр, способный и разносторонний артист городского драмтеатра Михаил Григорьевич Павлов. Такой тандем позволил создавать яркие, впечатляющие спектакли, оставлявшие заметный след в сердцах

и сознании зрителей. Только за период 1947–1951 годов воинам были показаны спектакли «Чужой ребёнок», «Вас вызывает Таймыр», «Русский вопрос», «За тех, кто в море», «За вторым фронтом», «Совесть», «Армия мира», «О друзьях-товарищах». С большим желанием и воодушевлением кружковцы выступали и перед рабочими, служащими на предприятиях города, перед колхозниками в сёлах района. Зрители каждый раз тепло встречали этот дружный коллектив. В кружке активно участвовали офицеры В. В. Завьялов, В. А. Киселевич, А. Липаткин, Л. В. Петрянов, М. Е. Харитонов, И. Р. Юников, слушатели Д. Т. Аксёнов, И. Богомолов, С. С. Рохленко, С. И. Хромов, члены семей военнослужащих – Людмила Павловна Зайцева, Елена Коротева, Р. М. Лёвочкина, Евгения Ивановна Омеляненко, Любовь Петровна Приборкина, киномеханик клуба вольнонаемный Аркадий Иванович Маковский.

Плодотворно работал хоровой коллектив, руководимый вольнонаёмной Мокшановой. В хоре было занято более 30 человек. Выступления всегда радовали слушателей тщательным подбором репертуара и прекрасным исполнением песен. Активное участие в хоре принимали жёны офицеров Алла Анисимова, Валентина Анофриева, Полина Бовкун, Т. Брызгалова, Евдокия Андреевна Доброва, Раиса Николаевна Колбасина, Л. К. Ковалёва, Клавдия Дмитриевна Лизунова, А. Лебедева, Анна Лялькина, Морскова, Лидия Александровна Новосельцева, Е. И. Омеляненко, Елена Петрова, Л. П. Приборкина, В. К. Сычёва, Мария Филиппова, Ярославцева. Любовь зрителей завоевали солистки хора А. М. Бычкова и К. Г. Тильман.

В 1946–1947 годах успешно выступал самодеятельный духовой оркестр, которым руководил лётчик старший лейтенант Н. П. Воронков. Здесь играли старшие лейтенанты В. М. Коротеев, И. Р. Юников, старшина И. И. Малофеев, курсанты и солдаты.

В 1948–1951 годах под руководством инструктора-планериста лейтенанта А. М. Столушенко плодотворно работал оркестр народных инструментов. Этот коллектив неизменно выступал перед воинами и населением города в праздничные дни, неоднократно выходил победителем в смотрах коллективов художественной самодеятельности города Пугачёва. Репертуар оркестра составляли произведения русских и советских композиторов, в его сопровождении неоднократно выступал хор, исполнялись любимые слушателями песни. В этом коллективе занимались большие любители музыки и страстные энтузиасты народных музыкальных инструментов – молодые

офицеры И. В. Герасимов, Б. В. Затюрюкин, Е. П. Игнатов, Ю. В. Неверов, Г. К. Пономарёв.

С воодушевлением трудились более 20-ти членов кружка художественной вышивки. Они создали немало прекрасных произведений прикладного искусства. Наибольшим успехом пользовались работы жён офицеров Е. А. Добровой, Р. Н. Колбасиной, К. Д. Лизуновой, А. Лялькиной, Д. А. Новосельцевой, Е. И. Омеляненко, Е. Петровой.

В организации и проведении политико-воспитательной и культурно-массовой работы среди семей военнослужащих, в работе с детьми, в успехах художественной самодеятельности ведущая роль принадлежала женсовету училища, а с конца 1949 года и женсоветам полков и эскадрилий. При их активном участии в 1951 году в ВАПУ впервые был организован летний пионерский лагерь в живописном лесу на берегу реки Большой Иргиз. Здесь отдыхало 100 детей. Работа активисток-общественниц была направлена на создание максимально благоприятных условий дома и на службе для мужей, отцов, на организацию полноценного отдыха, что в конечном итоге способствовало качественному выполнению задач учебно-боевой подготовки всем личным составом училища.

НА НОВЫЙ ПРОФИЛЬ (1952–1956 гг.)

Бурный технический прогресс в послевоенные годы дал резкий толчок в развитии оружия, в совершенствовании старой и создании новой боевой техники. Появилось ядерное оружие, а также ракеты различных классов.

Авиация перешла на реактивные двигатели, получила новое вооружение и сделала гигантский прыжок в увеличении скорости и высоты полёта. Во весь голос заявила о себе радиоэлектроника.

Современная техника потребовала пересмотра тактики, оперативного искусства и стратегии.

Анализ современных условий войны, опыт войсковых учений и локальных конфликтов показывал, что роль воздушных десантов неизмеримо возросла. Но изменились и требования к средствам доставки его к цели. Стало очевидным, что громоздкие аэропоезда утратили эффективность. Они легко обнаруживаются радиолокационными средствами противника и чрезвычайно уязвимы от огня истребительной авиации, зенитной артиллерии и зенитных ракет.

Боевые планёры сыграли свою роль и доживали последние дни. Их сняли с производства, а вскоре – и с вооружения.

На основании директивы Генштаба от 16 января 1952 года ВАПУ передало все планёры в строевые части и приступило к подготовке правых лётчиков на самолёте Ли-2.

Это была короткая, но яркая страница в истории училища. В сжатые сроки подготовили лётно-инструкторский состав. Его костяк составили лучшие лётчики-буксировщики и инструкторы-планеристы, владеющие техникой пилотирования на самолётах. Но ни те, ни другие не имели опыта обучения курсантов на таких тяжёлых самолётах, как Ли-2. Отсутствовали КУЛШы и методическая литература. До предела узкой была материально-техническая база и аэродромная сеть. Полёты проходили на всех полевых аэродромах и площадках Пугачёвского аэроузла. Возникло опасение, что курсанты,

имевшие первоначальную подготовку только на легких самолётах (По-2, Як-18), не справятся с пилотированием тяжёлого транспортного корабля с многочисленным экипажем. Некоторые методисты считали, что необходим переходной самолёт.

Но время не ждало. Строевые части транспортной авиации ВВС остро нуждались в лётных кадрах. И обучение началось сходу. Командиры и их заместители обеспечивали высокую дисциплину, чёткое планирование и организованность, тщательную подготовку к каждому полёту. Детально проводились ежедневные разборы полётов. Твердо вошёл в практику обмен опытом. Делились своими успехами и неудачами специалисты всех категорий. Особый интерес и ценность представляли училищные методические конференции. Отдельно следует сказать о техническом составе. Бортовые техники летали вместе с курсантами. В вывозных и контрольных полётах они выполняли только свои технические функции. Когда же курсант летал самостоятельно, их роль и ответственность значительно возрастали. Борттехник внимательно наблюдал за действиями курсанта и нередко, что касалось эксплуатации, приходил на помощь: контролировал, напоминал, подсказывал. Таким образом, сработанность экипажей играла исключительно важную роль, поэтому командование училища уделяло серьёзное внимание подбору и слётанности экипажей.

Большинство технического состава, особенно бортовые техники, имели высокую профессиональную подготовку, отличались трудолюбием и обладали большим опытом. Лётчики к своим техникам и механикам относились с глубоким уважением. Самолётный парк был изношенным. Некоторые машины вышли из заводских цехов ещё в годы войны, использовались в боевых действиях, провели в небе тысячи часов и дорабатывали остаток ресурса. Особенно много хлопот доставляли двигатели. Ежедневно после полётов, когда лётчики и курсанты уходили на послеполётный разбор и отдых, технический состав принимался за тяжёлую работу: устранял многочисленные неполадки, менял агрегаты и чаще всего – головки цилиндров. В то время штаты не предусматривали наличие ТЭЧ, поэтому всю работу по подготовке авиационной техники выполняли члены экипажа. Иногда после полётов, проанализировав дефектную ведомость, командиру корабля казалось, что машина встала на прикол на несколько дней. Но «технари» просили разрешение работать ночью и творили невероятное: наутро самолёт исправным поднимался в воздух.

Спустя десятки лет, на встречах лётчики-ветераны, вспоминая былое, обязательно заводили разговор о своих техниках. С теплотой и благодарностью рассказывали всевозможные «случаи из жизни», восхваляя «технарей-кудесников». И чаще всего упоминали фамилии А. Грехова, В. Пустовойтова, М. Когана, Уланова, В. Тюменцева, А. Кочнева, Н. Балашова, В. Малахова, Ю. Садовникова, Я. Корниенко, А. Виноградова и др. Не забывали ветераны вспомнить добрым словом и руководителей инженерно-авиационной службы – подполковников П. Р. Семигина, С. С. Анищенко, П. М. Муштакова.

Лётная работа велась интенсивно. Полностью были загружены основной аэродром и все полевые. Летали по-эскадрильно, иногда в две смены. Управление полётами осуществлялось со стартового командного пункта (СКП). Связь руководителя полётов (РП) с самолётами в воздухе поддерживалась по радио. На борту каждого самолёта имелась командная радиостанция (с её помощью держали связь с СКП лётчик-инструктор и курсант) и связная станция, на которой работал бортовой радист, поддерживая постоянную связь на прослушивание с СКП, командно-диспетчерским пунктом (КДП) училища и другими самолётами в воздухе.

СКП на аэродромах были примитивными: подвижная радиостанция, динамик и самый обыкновенный стол с выносным микрофоном, за которым сидел руководитель полётов на открытом воздухе, в нескольких метрах впереди квадрата для личного состава. Схема маркировки старта была обычной, как и при всех учебных полётах.

Лётная программа курсантов (все они имели первоначальную подготовку на Як-18 или По-2) состояла из вывозных полётов и самостоятельной тренировки. Летали по кругу, в зону и по маршруту.

По кругу летали на высоте 400 м, в зону – 1000–1500 м, по маршруту – 800–1000 м. Круг занимал в среднем 6 минут, зона – 30 минут, маршрут – 1 час 30 минут. Вывозной налёт составлял в среднем 10–12 часов, а общий – около 30–40 часов. Так как выпускники назначались в строевых частях на должность правых лётчиков, этот уровень лётной подготовки был вполне достаточным.

За период с августа 1952 по март 1953 года было сделано три выпуска лётчиков, один из них – сержанты пилоты-планеристы, прибывшие в училище из авиационных частей ВДВ. Эта работа проходила в очень сложной обстановке. Конец лётной программы – полёты в зону и по маршруту – совпали с осенним ненастьем. Постоянные дожди, низкая облачность ограничивали видимость, мешали самостоятельной тренировке. Иногда

«просиживали» с утра до вечера на аэродроме в ожидании погоды. Не хватало штурманов, а без них – обязательных членов экипажей – курсантов нельзя было выпускать по маршруту. Командование приняло решение: в качестве штурманов использовать лётчиков-инструкторов. Такая мера ускорила процесс обучения и обеспечивала безопасность лётной работы. За всё время не было ни единого случая потери ориентировки. Но предпосылки к ним возникали не раз. Курсанты и лётчики долго помнили случай, который произошёл в лётной группе старшего лейтенанта К. Н. Пряжина. Он был опытным лётчиком-инструктором, мастерски владел техникой пилотирования, методикой обучения и считался одним из лучших воспитателей. Курсантов своей группы изучил всесторонне. Все они имели достаточный опыт полётов на лёгких самолётах, планёрах и теперь фактически проходили переучивание на Ли-2. Летали хорошо, уверенно. Это и радовало инструктора и заставляло быть настороже: считая себя уже готовыми лётчиками, они могли в любой момент допустить непозволительную вольность, которая, как правило, граничит с лётным происшествием. Пряжин держал ухо востро, и, как показало время, не зря.

Был в его группе курсант Васильев, уроженец села Ивантеевки, это в 40 км от Пугачёва. Там он вырос, окончил 10 классов и, конечно же, своё село и его окрестности знал досконально. И вот однажды в пасмурную погоду он вылетел самостоятельно в зону № 4, центр которой располагался между Пугачёвым и Ивантеевкой. В качестве правого лётчика сидел курсант с его же лётной группы, а роль штурмана исполнял капитан Пряжин. Перед вылетом видимость была нормальной, но пока Васильев пилотировал в зоне, надвинулась низкая облачность, пришлось уменьшить высоту, а это усложнило ориентировку.

Ивантеевка – районный центр, по размерам мало уступал Пугачёву, имел такую же чёткую планировку улиц и кварталов. Короче говоря, внешне они были схожи между собой и из зоны оба просматривались одинаково.

Закончив пилотирование, Васильев доложил РП о выполнении задания и, развернувшись, взял курс «домой». Пряжин, внимательно наблюдавший за обстановкой, понял, что курсант ошибся: вместо Пугачёва идет на Ивантеевку.

– Где аэродром? – спросил у Васильева инструктор.

– Прямо по курсу, – ответил курсант и показал на чёткие кварталы Ивантеевки.

Село приближалось. Васильев пристально рассматривал ориентиры, сию минуту увидев на окраине населенного пункта аэродром. Но его не было. Проскочив село, он встал в круг, пытаясь найти лётное поле и стоянку самолётов.

Пряжин дал команду правому лётчику взять управление, а Васильева заставил внимательно просмотреть местность, сверить с картой. Васильев растерялся, он никак не мог опознать ориентиры.

– Какой населённый пункт под нами? – не выдержал инструктор.

– Пугачёв, – продолжал настаивать курсант.

– А где же церковь? Исчезла?

Церковь – один из основных ориентиров города. Она видна с большого расстояния. Курсант молчал.

– А это что за здание в центре села? Посмотри внимательней? – Васильев впился глазами в землю, некоторое время сосредоточено наблюдал, а затем обрадовано воскликнул:

– Да это же школа, в которой я 10 лет учился!

– Теперь всё ясно?

– Ясно, товарищ старший лейтенант!

Взяв управление на себя курсант по верному курсу продолжил полёт к аэродрому.

Случай этот был тщательно разобран во всех лётных группах и послужил хорошим уроком для тех, кто был склонен к переоценке своих сил.

Полёты закончили в установленные сроки. Курсанты успешно сдали государственные экзамены, получили воинское звание «лейтенант» и разъехались в строевые части.

Всего на самолёте Ли-2 было подготовлено 353 лётчика, из них: по 1-му разряду – 10 %, по 2-му – 41 %, по 3-му – 49 %.

При подведении итогов передовыми были названы эскадрильи старшего лейтенанта С. П. Павлутина, майора Н. Конечного. Лучшими лётчиками-инструкторами проявили себя офицеры В. Г. Баранов, К. Н. Пряжин, В. В. Алексенцев, В. Н. Лебедь, Б. Н. Переверзев, Г. К. Пономарев, М. Н. Басаргин, И. П. Пелевин, М. Е. Харитонов, И. И. Малофеев, Г. П. Ковальков, Ф. Шалавин и многие другие.

А тем временем надвигались события большой важности – в Генеральном штабе Советской Армии решалась судьба училища. Ещё в июне 1952 года, когда полным ходом велось обучение курсантов на самолётах Ли-2,

пришёл приказ о реорганизации училища – оно получило наименование 160 Военного авиационного училища лётчиков по подготовке лётных кадров на вертолётах.

Что такое вертолёт, никто не знал, имелось лишь смутное представление о нём как о летательном аппарате. Естественно, он вызвал к себе острый интерес, и вскоре уже весь личный состав ознакомился с историей появления вертолёта и его развития. В отличие от самолётной она оказалась не столь бурной и героической.

Начало вертолётостроения в нашей стране связано с именем М. В. Ломоносова. Им была создана и в 1754 году испытана первая модель вертолёта. Впоследствии многие русские учёные и изобретатели разрабатывали различные схемы этого летательного аппарата. Проводились многочисленные исследования. В основном эта работа велась энтузиастами-одиночками.

В начале XX века в России были созданы общественные авиационные организации, появились первые отечественные самолёты. Вырос интерес к разрешению проблем и в строительстве вертолёта. Этому способствовали фундаментальные теоретические разработки по аэродинамике Н. Е. Жуковского, в частности, исследования работы несущего винта. Появилось множество проектов винтокрылых машин. Наиболее интересными были проекты одного из ближайших учеников Н. Е. Жуковского – Бориса Николаевича Юрьева. В 1911 году он изобрёл автомат-перекос, который впоследствии стал применяться на всех отечественных и зарубежных машинах. В 1912 году на Международной выставке воздухоплавания и автомобилизма экспонировался его первый вертолёт одновинтовой схемы. Но аппарат пока стоял на земле, уровень технических возможностей того времени не позволял построить летающий вертолёт.

С началом Первой мировой войны работы по вертолётостроению полностью прекратились. Все силы и внимание были прикованы к созданию боевых самолётов, и только в 1925 году, объединив вокруг себя группу талантливой молодёжи, Б. Н. Юрьев вновь возвратился к проблеме вертолёта.

Наконец-то был построен первый летающий вертолёт ЦАГИ-1 ЭА. Его поднял в воздух конструктор, лётчик, испытатель Алексей Михайлович Черёмухин. Первый полёт состоялся 13 сентября 1930 года. В процессе длительных испытаний были получены очень ценные сведения для вертолётостроения. 14 августа 1932 года, поднявшись на высоту 605 метров, вертолёт более чем в 30 раз превысил мировой рекорд того времени. Но, несмотря

на успехи, выявились и серьёзные недостатки в конструкции ЦАГИ-1 ЭА, связанные с жёстким креплением лопастей несущего винта.

В 1936 году был построен более совершенный вертолёт ЦАГИ-2 ЭА, но предвоенная обстановка не позволила произвести его лётные испытания. Все внимание в преддверии надвигающейся войны уделялось созданию боевых самолётов.

В военные годы винтокрылыми машинами занимались коллективы И. П. Братухина и Н. И. Камова. Был построен автожир ЦАГИ А-7. Несколько машин этого типа направили на фронт под Смоленск. Однако активного применения они там не нашли и были эвакуированы в тыл.

В 1943 году под руководством И. П. Братухина был построен и прошёл лётные испытания вертолёт поперечной схемы «Омега». Он показал хорошие результаты и явился значительным шагом в совершенствовании отечественного вертолётостроения. Спустя 3 года, «Омега-2» впервые в истории советской авиации принял участие в традиционном воздушном параде, посвящённом Дню Воздушного Флота.

Параллельно с И. П. Братухиным продолжал работу и Н. И. Камов. Он создаёт лёгкий вертолёт Ка-8, затем Ка-10, который запускается в серийное производство.

Однако, несмотря на значительные успехи, ещё не было вертолёта полностью доведённого и пригодного для широкой эксплуатации. Это объясняется рядом причин, одной из которых являлась и недооценка вертолётов военными специалистами, чрезмерные их требования к вооружению, бронезащите, оснащению без учёта реальных возможностей и общего технического уровня вертолётостроения того времени. Но жизнь настоятельно требовала иметь в Вооружённых силах и в народном хозяйстве летательные аппараты, не нуждающиеся в аэродромах. В силу этого в 1947 году создаются конструкторские бюро по вертолётостроению: И. П. Братухина, А. С. Яковлева и М. Л. Миля, а в 1948 году – Н. И. Камова. Все они приступили к созданию вертолётов поперечной, продольной, одновинтовой и соосной схем.

Уже в этом году в ОКБ М. Л. Миля создается вертолёт Ми-1. Через год он успешно проходит государственные испытания и поступает в серийное производство, а вскоре принимается на вооружение. Однако это была лёгкая машина, пригодная в военном деле только для связи, ведения воздушной разведки и корректирования артиллерийского огня. Войска же остро нуждались в многоместном транспортно-десантном боевом вертолёте. Время

торопило, специалисты напряжённо работали. В 1952 году команда, возглавляемая М. Л. Милем, в кратчайшие сроки создала нужную машину. Её испытания показали высокие лётные качества. Под названием В-12 (впоследствии – Ми-4) вертолёт приняли к серийному производству и наладили выпуск на авиационном заводе в г. Саратове.

Напряжённая международная обстановка, оборонные интересы Родины, бурное техническое перевооружение армии, требовали незамедлительного оснащения войск летательными аппаратами с вертикальным взлётом и посадкой. Первое массовое применение вертолётов американцами во время войны в Корее (1950–1953 гг.) также показало достоинства и преимущества нового вида авиационной техники.

Вертолёт Ми-4, хотя и имел ряд конструктивных недостатков, в целом удовлетворял запросы армии. Вот его данные. Вес пустого вертолёта – 6950 кг, поршневой двигатель – один (АШ-82В мощностью 1700 л.с.). Максимальная скорость – 185 км/час. Потолок: статический – 2000 м, динамический – 5500 м. Дальность полёта – 410 км. Экипаж – 3 человека. Грузоподъемность – 12 (14) человек или 1600 кг груза (на внешней подвеске – 1200 кг). Внутри грузовой кабины можно было перевозить (в различных вариантах) пушку, автомобиль типа ГАЗ-69, мотоциклы с коляской, миномёты, боеприпасы и другие всевозможные армейские грузы. Вооружение – один крупнокалиберный пулемёт А-12. Впоследствии вертолёт был оснащён ракетами класса «В-3». Промышленность приступила к массовому выпуску этих машин, а училищу была поставлена задача в кратчайший срок освоить их и начать подготовку кадров вертолётчиков.

Такова вкратце нелёгкая история рождения вертолёта. Появившись как идея раньше, чем самолёт (рисунок Леонардо да Винчи датирован 1475 годом), он мучительно долго вынашивался в проектах, создавался в десятках различных вариантов, и никак не мог подняться в небо. По внешнему виду кажущийся простым и примитивным он в действительности представлял сгусток наивысших достижений авиационной науки и техники. И пока дожидался своего воплощения в жизнь, намного отстал в боевом развитии от своего «младшего брата» – самолёта. И вот под натиском объективной необходимости активно ворвавшись в жизнь, он должен, казалось, устремиться по зелёной улице вперёд, наверстать упущенное и занять достойное место на переднем крае, в одном ряду с самой совершенной боевой техникой. Но ... этого не случилось. К сожалению, находились люди, которые никак не

хотели признать жизнеспособность вертолѐта на поле боя. Как транспортное средство, его встретили с овацией, но как боевую машину – скептически.

Потребовались десятилетия упорной борьбы за право вертолѐта встать в единый строй с боевыми самолѐтами. И в этой борьбе активно участвовали офицеры: командование училища, лѣтчики, инженеры и преподаватели. Являясь пионерами в освоении вертолѐтной техники, они в своем специальном и военном мастерстве поднимались со ступеньки на ступеньку вместе с вертолѐтом, и дальнейшая история училища органически связана с развитием этой авиатехники.

Но вернёмся к тем далѣким дням, когда вертолѐт получил путѐвку в большую жизнь, а училище – приказ перевооружиться.

Началась коренная перестройка организационно-штатной структуры военного учебного заведения.

В июне 1952 года училище стало состоять из трёх учебно-авиационных полков: 622 уап (в составе трех эскадрилий, командир – подполковник П. М. Струенков) для обучения на самолѐте Як-18; 626 уап (командир – полковник Л. А. Морсков) и 629 уап (командир – подполковник Циома) – четырёхэскадрильного состава каждый для обучения на вертолѐтах Ми-4.

Для обеспечения их работы были сформированы три отдельных батальона аэродромно-технического обеспечения – 950, 952, 954 (ими командовали подполковники Половинко, Банчуков, Данилов). Был создан теоретический батальон курсантов (через год его расформировали, закрепив курсантов за полками и эскадрильями).

Полностью заменилось командование училища. Его начальником назначили полковника Дмитрия Кузьмича Макарова, начальником штаба – полковника Николая Александровича Лебедева, начальником политотдела – полковника Евгения Ивановича Каулевича, начальником тыла – полковника Макара Ивановича Юрченко. Это были люди с богатым жизненным опытом, боевой закалкой и большими организаторскими способностями. Заместителями начальника училища стали: по лѣтной подготовке – Герой Советского Союза полковник Фѣдор Павлович Литвинов, по инженерно-авиационной службе – полковник ИАС Павел Рафаилович Семигин, по строевой подготовке – подполковник Александр Петрович Абрамов.

Осенью 1952 года постоянный состав приступил к теоретическому перечиванию на вертолѐты.

Изучение новой авиационной техники осуществлялось несколькими группами.

Вот что писал об этом в своих воспоминаниях П. Р. Семигин: «Наше училище одно из первых в стране стало осваивать вертолёты. С этой целью группа инженерно-технического и лётного состава была отправлена на моторостроительный завод для изучения конструкции и эксплуатации двигателя Швецова, который устанавливался на вертолёте Ми-4. Учёба проводилась под руководством инженеров. Вся группа успешно усвоила предложенную нам программу и сдала экзамены, после чего мы в том же составе переехали в г. Саратов. Здесь начался серийный выпуск вертолётов Ми-4. Нам предстояло изучить его конструкцию и эксплуатацию. Этот новый вид авиационной техники был для нас необычным и довольно сложным. Обучение проходило прямо на рабочих местах в цехах местными инженерами детально и наглядно, а вопросы эксплуатации обрабатывались на заводском аэродроме. Было нелегко, но в то же время довольно интересно.

...Но вот изучение закончено, сданы экзамены, и мы возвратились домой, чтобы свои знания передать остальным товарищам...».

В октябре 1952 года группа лётного состава была откомандирована в г. Торжок, для прохождения курса обучения на вертолётах. Освоение теории увенчалось успехом, а программу практических полётов выполнить не удалось из-за отсутствия в должном количестве исправных вертолётов. Лишь нескольким лётчикам нашего училища удалось подняться в небо на винтокрылой машине для выполнения ознакомительных, вывозных и тренировочных полётов. Например, старший лейтенант М. Е. Харитонов за четыре лётных дня (с 21 октября по 3 ноября) выполнил 18 полётов с общим налётом 1 час 57 минут, о чём свидетельствует запись в его лётной книжке [26].

Часть лётчиков прошла переучивание в учебном центре Тёплый Стан. Но основная масса лётного состава переучивалась в г. Пугачёве.

В подразделениях было создано необходимое количество учебно-наглядных пособий. Особые успехи в этой работе проявили лётчики: подполковники П. М. Добров, А. Э. Аугуль, майор К. И. Чижов, капитаны В. М. Селивёрстов, В. П. Анисимов, старшие лейтенанты Е. П. Игнатов, В. В. Алексенцев, И. П. Пелевин, М. Н. Басаргин, Г. К. Пономарёв, В. Н. Лебедь, М. Е. Харитонов, лейтенанты М. Е. Кизимов, В. А. Блохин, В. И. Гатовский, В. Н. Заварницын; инженеры и техники – подполковник т/с П. Р. Семигин, майор т/с С. С. Анищенко, капитаны т/с П. Н. Муштаков, Уланов,

В. П. Винник; преподаватели – инженер-подполковник К. Е. Бодиков, инженер-капитан О. М. Алаян, инженер-капитан В. Б. Сегал, старший инженер-лейтенант Ю. А. Скипор.

В декабре 1952 года на аэродроме Пугачёв приземлились первые вертолёты Ми-4. Они были диковинкой не только для жителей города, но и для абсолютного большинства военнослужащих училища.

Геннадий Константинович Пономарёв, в то время старший лейтенант, лётчик-инструктор, так вспоминал это событие: «В один из декабрьских дней мы всей эскадрильей находились на аэродроме – готовили матчасть к очередным полётам. Работа подходила к концу. Вдруг с юго-западной стороны города послышался незнакомый шум. С каждой секундой он нарастал. Я напрягал слух, но никак не мог определить, что же это такое. Прислушались и другие товарищи. Мы были достаточно опытными лётчиками и могли на слух определить любой тип летящего самолёта. Но это было что-то совершенно незнакомое. Шум приближался. Наконец мы увидели над крышами домов три летящих предмета, они были без крыльев. Нами овладело любопытство.

– Вертолёты! – кто-то крикнул на стоянке. Ни я, ни другие наши лётчики вертолёт никогда не видели и имели о нем лишь общее представление. Необычные машины с грохотом описали круг над аэродромом и, погасив скорость, зависли у домика КДП, рядом с самолётами. Мы стояли как замороженные, не отрывая глаз.

Когда вертолёты приземлились, остановились винты, все, кто был на аэродроме, бросились к ним. Подошёл и я. Это были Ми-4.

Прямо скажу, рядом с Як-18, Ли-2, радующих глаз изяществом форм, внешний вид вертолёта нам не понравился. Он казался примитивным, грубым, не имеющим ничего авиационного. На многих типах самолётов и планёров приходилось мне летать, много видел и других самых разнообразных машин. Но все они, различные по конструкции, имели что-то общее, все были сродни с птицей – они имели крылья. Вертолёт же, казалось – создан не для неба.

Но нас влекла новизна этого аппарата, интриговала его способность летать в полёте то, что недоступно ни одному самолёту. И мы с нескрываемым любопытством потянулись к нему...

Так состоялось мое первое знакомство с вертолётom, с аппаратом, который я потом освоил в совершенстве, полюбил всей душой и отдал ему все последующие годы службы в авиации».

В мае 1953 года в училище прибыл лётчик-испытатель ГК НИИ ВВС подполковник Г. А. Тиняков и провёл обучение первых четырех лётчиков училища – подполковников А. Э. Аугуль, П. М. Доброва, майора К. И. Чижова и капитана В. П. Анисимова технике пилотирования на вертолёте Ми-4. После небольшой самостоятельной тренировки они приступили к обучению остального лётно-инструкторского состава. К концу года было переучено на Ми-4 58 лётчиков вертолётных подразделений. Они сразу же включились в подготовительную работу по обучению курсантов.

Следует заметить, что вертолёты Ми-4 как новый и сложнейший тип летательных аппаратов поступили в училище без окончания войсковых испытаний. Они проводились в процессе их эксплуатации. В этом ответственном деле наряду с отдельными строевыми подразделениями участвовал лётный и технический состав Пугачёвского училища. Трудностей было очень много. Достаточно сказать, что к тому времени, ещё не существовало ни постоянных инструкций по эксплуатации вертолётов, ни учебников, ни пособий. Работали по «Временному заводскому руководству». Техника нередко отказывала. В училище постоянно находились заводские бригады, устранявшие производственные дефекты. Дважды для изучения отказов и анализа их причин сюда приезжал Генеральный конструктор М. Л. Миль.

Дал о себе знать и психологический фактор. Необходимость перехода на вертолёт у отдельных лётчиков вызвала настороженность, смущали внешний вид летательного аппарата, небольшая максимальная скорость, кажущаяся ненадёжность отдельных узлов, агрегатов, ограничения в полётах, отсутствие дублирующих приборов. Кроме того, лётчики привыкли к мысли, что в воздухе их держат крылья, которые являлись не только символом полёта, но и действительно материальной опорой. У вертолёта их не было. Отсюда сомнения: нет крыльев – нет опоры, нет полёта. И многие не только думали про себя, но и высказывали вслух опасения, а что будет, если откажет двигатель? Почти всем приходилось выполнять вынужденные посадки на самолётах и планёрах. И всякий раз это возможно было сделать благодаря крыльям. А как посадить вертолёт с отказавшим двигателем? Машина будет снижаться за счёт авторотации? Но это все теория. Никто из училищных лётчиков такой посадки не видел.

Были и другие причины недоброжелательного отношения к вертолёту. Потребовалось время, чтобы по-настоящему понять и по достоинству оценить лётные и боевые качества нового летательного аппарата. Постепенно

вертолёт понравился и молодым, и опытным лётчикам. Но это пришло не само собой. Любовь к нему прививалась целенаправленной воспитательной работой. Она планировалась и проводилась политотделом училища, партийными и комсомольскими организациями полков. Перед личным составом выступали лётчики-фронтовики, инженеры ОКБ М. Л. Миля, преподаватели тактики. Они разъясняли условия современной войны, раскрывали боевые возможности вертолёта и показывали перспективы его развития. Но главной ареной сражения за вертолёт был аэродром, и решающую роль там играл командный состав. Такие офицеры как А. Э. Аугуль, П. М. Добров, К. И. Чижов, М. К. Ганчев, не зная усталости, трудились днём и ночью, настойчиво учились сами и умело руководили подготовкой подчинённых. Несмотря на солидный возраст, они с большим энтузиазмом «пересели» на вертолёт и, увлекая за собой молодёжь, начали покорять эту строптивую авиационную технику. Они шли впереди как первооткрыватели: первыми освоили полёт в простых, а потом сложных метеоусловиях, первыми начали летать ночью, на боевое применение.

За ними двигалась молодёжь. Признанными лидерами были лётчики В. В. Алексенцев, М. Е. Харитонов, Д. Г. Дигуров, Б. Н. Переверзев, И. П. Пелевин, М. Е. Кизимов, В. А. Блохин, М. Н. Басаргин, Г. К. Пономарёв. Они не просто осваивали новую технику, но летали на ней с большим желанием, со страстью, изо дня в день оттачивая лётное мастерство. Это был наглядный пример для всего личного состава, и люди заражались примером, старались шагать в ногу с передовиками.

Одновременно с освоением вертолёта Ми-4, лётчики 622 уап переучивались на самолёт Як-18. К осени 1953 года 142 лётчика получили допуск к инструкторской работе на этом летательном аппарате.

Кипела напряжённая лётная работа. Летали на себя – совершенствовались. Но обстановка торопила с началом обучения курсантов: в ВВС создавались строевые вертолётные части и для них требовались лётчики.

Училище приступило к решению этой задачи. Шли непроторенным путем. Ещё никто в стране не учил молодёжь летать на вертолётах. Никто не знал, справятся ли курсанты с техникой пилотирования Ми-4, и нужно ли будет для этого предварительное обучение на самолёте.

Вертолёт отличался не только сложностью конструкции, но и техникой пилотирования. По сравнению с самолётом был очень неустойчив, особенно

на висении, во время отрыва и приземления. Даже в прямолинейном полёте нужно было постоянно поддерживать его в заданном положении. Автопилот отсутствовал. Требовалась особая координация в действиях ручкой управления, рычагом «шаг-газа» и педалями.

Приходилось строго соблюдать заводские ограничения в эксплуатации, особенно связанные с режимом повышенной вибрации (на взлёте, при посадке, на подлётах).

Некоторые навыки в управлении самолётом при переходе на вертолёт необходимо было разрушить и выработать новые. Имели место и другие особенности.

Требовался эксперимент, и его провели. Было создано два экспериментальных звена в 622 и 626 уап (по 11 курсантов в каждом): майора К. И. Чиждова (лётчики-инструкторы старшие лейтенанты В. А. Блохин, И. А. Мишин) и майора Д. Г. Дигурова (лётчики-инструкторы старшие лейтенанты В. В. Алексенцев, И. И. Гмирянский). Экспериментальное обучение проводилось летом 1953 года, но было приостановлено из-за серьёзного лётного происшествия в 622 уап, связанного с отрывом лопасти несущего винта.

Лётная группа состояла из 5–6 курсантов, часть из них не имела никакой лётной подготовки, а часть – на самолётах или планёрах в аэроклубах с различным налётом. Составили всесторонне продуманную программу, в основу которой положили принцип: учить от простого к сложному.

Работали осторожно, с глубоким анализом, с индивидуальным подходом к каждому курсанту. Налёт по всем упражнениям строго фиксировали, определяли средние, минимальные и максимальные величины. В последующем этот опыт был использован при составлении первого Курса учебно-лётной подготовки на вертолётах.

Эксперимент показал, что обучение курсантов на вертолётах возможно только после первоначальной подготовки на учебных самолётах. Было принято решение: вначале обучать курсантов на Як-18, а затем – на вертолёте. Вот как вспоминает об этом обучении выпускник 1954 года Владимир Андреевич Доброхотов: «Нас, курсантов экспериментальных групп, освободили от всех нарядов и работ, чтобы мы ускоренными темпами начали изучать конструкцию и эксплуатацию вертолёта Ми-4 с двигателем АШ-82В и другие лётные дисциплины. После сдачи положенных зачётов и прохождения наземной подготовки с 18 мая мы приступили к полётам на вертолёте

Ми-4. Перед нами была поставлена задача: к концу года освоить вертолёт и закончить училище. Но нашим планам не суждено было сбыться.

Сначала всё шло хорошо. Летали мы на центральном аэродроме училища, который располагался на окраине города Пугачёв. Я уже летал самостоятельно. Однако в сентябре 1953 года в одном из вывозных полётов перед зависанием для посадки на вертолёте нашей группы, пилотируемым курсантом Игорем Большаковым с инструктором В. А. Блохиным, на глазах всех присутствующих на старте оторвалась лопасть несущего винта. Для выяснения причин происшествия, полёты на вертолётах были прекращены и, как оказалось, для курсантов надолго. Возобновились они только в марте 1954 года, теперь уже на лагерном аэродроме Давыдовка.

13 марта 1954 года после того, как все курсанты нашей группы в первой половине лётной смены восстановили навыки в полётах на «висении», я вместе с новым лётчиком-инструктором капитаном Евгением Шачковым выполнил первый полёт по кругу. За нами последовали остальные. Так зарождалась вертолётная авиация».

Одновременно с работой экспериментальных групп шла теоретическая учёба курсантского состава. Следует отметить, что коллектив учебно-лётного отдела, особенно преподаватели специальных циклов, испытывали огромные трудности. При переходе к обучению на самолёте Ли-2 пришлось в кратчайший срок перестроить всю учебно-материальную и методическую базу: переоборудовать классы конструкции самолётов и двигателей, радиосвязи, авиационного и радиоэлектронного оборудования, написать по всем темам новых программ конспекты, учебные пособия и решить ряд других вопросов. УЛО в тот период возглавлял подполковник Вальчук. Преподавательский состав был немногочисленным. Но опыт, чувство партийной ответственности, высокое сознание долга, позволили справиться со всеми этими нелёгкими задачами. Добротная созданная база для обучения на самолёте Ли-2 через год оказалась ненужной. Обучение на вертолётах потребовало новой перестройки, переоборудования, и на этот раз – более коренной и капитальной.

Вертолёт как летательный аппарат был совершенно нов и для преподавательского состава. Никто не знал ни его аэродинамики, ни конструкции. Все надо было начинать с нуля: изучать новую технику, самим составлять программы, создавать всевозможные учебные пособия, оборудовать классы. Так, например, в этот период майором О. М. Алаяном и инженером-

капитаном Г. И. Белкиным был подготовлен конспект по теории и технике пилотирования вертолёт, который долгие годы являлся основным учебным пособием для курсантов. Перенять опыт где-нибудь не предоставлялось возможным: никто в стране этой работой не занимался. Кроме того, училище не располагало ни одним учебным вертолётном или хотя бы списанными деталями и агрегатами – их нигде не было.

В этот ответственный период УЛО опять возглавил подполковник Фёдор Фёдорович Пономарёв. Благодаря своим организаторским способностям, неистощимой энергии, он сумел в кратчайший срок сплотить и поднять коллектив на решение неотложных задач. Преподаватели цикла авиатехники и теории полёта под руководством подполковника К. Е. Бодикова побывали на заводах МАП, получили необходимые знания по конструкции вертолёт и двигателя, привезли оттуда технические описания, всевозможные руководства, памятки, другие документы и на основе их составили учебные пособия, методические разработки, вычертили схемы, написали конспекты лекций. С помощью курсантов-умельцев изготовили из дерева различные макеты, узлы агрегатов, а по мере поступления отработавших ресурс деталей сделали их разрезы, действующие схемы систем. К началу учебного процесса с курсантами уже было всё необходимое для первоначального обучения. Особых успехов в этой работе достигли офицеры В. Б. Сегал, О. М. Алаян, С. А. Игнатосян, Д. С. Марюшко, В. Л. Нестеренко.

Применительно к новому профилю обучения полностью переработали конспекты преподаватели цикла социально-экономических дисциплин во главе с майором В. В. Вербицким. Неменьше потрудились офицеры цикла самолётостроения (подполковник В. П. Омеляненко), здесь отличились преподаватели Б. В. Протасенко, Н. А. Кисляков, И. А. Рябоконт, М. М. Приборкин, А. П. Шишов, Лукин.

Немало проблем возникло перед тактиками. Полковник Скарга – начальник цикла, ведущие преподаватели К. П. Сычём, Васерчук, А. В. Цырков, А. Е. Бушев встали перед необходимостью разработки боевого применения вертолёт. Было очевидным и бесспорным, что вертолёт займёт достойное место в первых рядах боевой авиационной техники, но в то время совершенно отсутствовал какой-либо опыт войсковых учений. Поэтому разделы тактики вертолётных частей и подразделений приходилось давать только в перспективной форме, исходя из лётно-тактических возможностей вертолёт Ми-4.

Очень много сделал по созданию учебно-материальной базы заместитель начальника УЛЮ майор Ф. А. Сухоруков – неутомимый труженик и активный рационализатор.

«Говоря о развитии учебной базы в тот период, – вспоминает ветеран училища подполковник-инженер В. Б. Сегал, – нельзя не упомянуть ещё об одном человеке, сыгравшем заметную роль в этом процессе. Я имею в виду майора В. Н. Янусова. В 1952 году он был назначен начальником только что созданного в училище методического кабинета. Он устроил своеобразное конструкторское бюро по проектированию наглядных пособий, действующих макетов и тренажёров. Его умные разработки, вскрывая суть того или иного явления, как правило, не нуждались в электропитании (в то время училище и город испытывали острую нехватку электроэнергии). Они служили в классах УЛЮ долгие годы и являлись образцами для создания многих других учебных пособий...

Началось теоретическое обучение курсантов. Для проведения занятий не хватало помещений. Поэтому занимались в две смены в столовой, казармах, ленинских комнатах, служебных кабинетах, разбросанных в обоих городках. Преподаватели создавали мобильные пособия – комплекты небольших схем, которые переносились в специальных чемоданах. Но, несмотря на все имеющиеся трудности, занятия шли бесперебойно».

Для улучшения наземной и предварительной подготовки в полку был оборудован «методический городок». За лучшие показатели в методической работе по качественному обучению курсантов боролись М. Е. Харитонов, Б. Н. Переверзев, И. И. Малофеев, А. М. Заварницын, В. И. Гатовский, К. Г. Пряжин.

Главная задача УЛЮ на первом году обучения на вертолётах была успешно решена – курсанты получили достаточные теоретические знания по всем дисциплинам для практического освоения техники пилотирования.

С весны 1954 года две эскадрильи 626 уап приступили к обучению курсантов на вертолётах. Эскадрилья К. И. Чижова летала на основном аэродроме, М. К. Ганчева – в Давыдовке.

С курсантами работали наиболее подготовленные лётчики-инструкторы, имеющие опыт обучения и на самолётах, и на планёрах. Каждому лётному дню, каждому полёту предшествовала тщательная всесторонняя подготовка. Искали и проверяли наиболее подходящие формы организации рабочего дня, способы управления полётами, схемы маркировки старта. Не хватало

технических средств обслуживания вертолётов и подготовленных специалистов. Словом, учили курсантов и учились сами.

Вывозная программа состояла из полётов на висении, по кругу и в зону. Соответственно была разработана и схема маркировки старта, она значительно отличалась от самолётной. На аэродроме помимо взлётно-посадочной полосы с воротами, маркировались малые квадраты размером 50x50 м и большие квадраты 100x100 м. Сзади взлётной полосы располагались линии заправки и транзитная линия.

В малых квадратах курсанты учились вертикальному отрыву от земли, висению на заданной высоте (до 10 м), вертикальному снижению и приземлению. После отработки этих элементов обучение продолжалось в больших квадратах. Там они осваивали развороты в режиме висения на заданный угол и на 360° (вправо и влево), боковые перемещения, полёты назад и вперёд на заданной высоте (до 10 м). Количество отрывов от земли и приземлений не учитывалось, во внимание бралось только общее время, и каждые 6 минут работы в воздухе составляли один полёт.

Затем приступали к полётам по кругу. Здесь отрабатывались такие элементы, как взлёт по-вертолётному, набор высоты, построение маршрута, поддержание горизонтального прямолинейного полёта, развороты, расчёт и заход на посадку, гашение скорости, зависание, приземление. Соответственно в этих полётах отрабатывались распределение внимания, ведение осмотрительности, ориентирование на местности и навыки радиообмена. Круг выполнялся на высоте 300 м и занимал 6 минут.

За полётами по кругу следовали полёты в зону. На высоте 1200 м курсанты учились выполнять виражи, спирали, манёвр скоростью от минимальной до максимальной и авторотацию, т.е. снижение на режиме самовращения несущего винта. Каждая зона занимала 25–30 минут. На этом вывозная программа заканчивалась. После тщательной проверки в контрольных полётах со старшими начальниками, курсант получал разрешение на самостоятельный вылет. Конечно же, самостоятельный вылет для курсанта и для лётчика-инструктора являлся самым ответственным моментом в лётном обучении и воспринимался как большой праздник. Он подводил итог всей вывозной программе, открывал путь к дальнейшему лётному совершенствованию, и в целом – решал лётную судьбу начинающего авиатора. Забегая вперед, следует сказать, что в тот год не было ни единого случая выпуска курсантов в самостоятельный полёт в чем-либо недостаточно подготовленным. Все

вылетели с оценками «4» и «5». Так было и в последующем. Таким образом, выпуск курсантов в самостоятельный полёт отлично подготовленными стал традицией, и её свято соблюдают до сегодняшнего дня.

Самостоятельная тренировка курсантов включала полёты по кругу, в зону, по маршруту, в закрытой кабине и на групповую слётанность.

При переучивании лётного состава на вертолёты выполнялись полёты под шторкой по приборам. Это позволило уже летом 1954 года приступить к ночным полётам. Они разворачивались постепенно. Сначала в сумерках, потом выбирали светлые ночи. И только на третью лётную смену – без ограничений по условиям видимости. В сентябре 1954 года при ночных полётах потерпел катастрофу экипаж вертолёта Ми-4 в составе командира экипажа заместителя командира эскадрильи майора Д. Дигурова и правого лётчика командира звена старшего лейтенанта Б. Переверзева. Погиб техник по авиационному оборудованию лейтенант С. Терсенко. Лётчики получили травмы различной тяжести. Причина – отсоединение поводка автомата перекоса. После этой катастрофы массовые полёты ночью не выполнялись.

Нельзя не отметить трудности, возникавшие в руководстве полётами. Так как летали по-эскадрильно, то руководство полётами осуществлял или командир авиационной эскадрильи или его заместитель. Как и прежде, никаких специальных сооружений для РП не было. Самая большая высота, с которой он мог обозревать пространство, – его рост, в лучшем случае, кузов грузового автомобиля. И вот когда на старте производились одновременно полёты всеми вертолётами и в больших квадратах, и в малых, и по кругу, от руководителя полётов требовались исключительное внимание, мастерство, чёткость в подаче команд, быстрота реакции, находчивость и многие другие качества. Он готов был в любую минуту прийти на помощь экипажу и своими действиями обеспечить не только выполнение задания, но и в особо опасных ситуациях помочь спасти жизнь членам экипажа, сохранить авиационную технику. Подтверждением могут служить многие примеры. Вот один из них.

Курсант Жуков пилотировал в зоне. Это был его первый самостоятельный полёт по данному упражнению. Руководил полётами командир эскадрильи подполковник М. К. Ганчев. Работа шла ритмично и строго по плану. Вдруг из динамика послышался тревожный голос: «Я – 32-й. Выхожу из зоны. Скорость 200, затягивает в пикирование. На ручке большие усилия, не хватает сил удерживать. Триммер не помогает». «Тридцать второй, спокойнее! – повелительным тоном скомандовал Ганчев. – Выполняйте мою команду:

переключите триммер на правого лётчика. Попробуйте снять нагрузку с ручки его триммером. Уменьшите шаг-газ. Ручку плавно берите на себя. Как поняли? Я – “Комета”».

Все, кто был на старте, устремили взгляд в небо в направлении зоны. Оттуда шёл со снижением вертолёт.

Через несколько секунд Жуков ответил: «Вас понял. Нагрузка на ручку уменьшилась. Затягивание прекратилось».

Все облегчённо вздохнули. «Берите курс прямо на меня. Плавно уменьшайте скорость до нормальной», – заключил руководитель полётами.

Вертолёт появился над стартом и по команде руководителя зашёл по знакам и нормально приземлился.

Впоследствии определили причину: заело кнопку управления триммером. Водился такой грешок за Ми-4 на первых сериях. Об этом говорилось и в Инструкции, и в Памятке по действиям в особых случаях полёта. Курсантов заставляли это заучивать. Но курсант есть курсант: что знает на земле на отлично, в воздухе может все совершенно забыть. Так случилось и с Жуковым.

Хладнокровие, чёткость команд, спокойствие руководителя полётов обеспечивали не только безопасность работы на земле и в воздухе, но и влияли на результат полётов. Его настроение передавалось инструкторам, курсантам и, соответственно, отражалось на качестве учёбы. С хорошим руководителем было приятно летать. Лётчики-ветераны с благодарностью вспоминают мастеров-руководителей полётами того времени – М. К. Ганчева, К. И. Чижова, Е. П. Игнатова, Б. Н. Переверзева, М. Е. Харитонова.

Первый год обучения 626 уап работу закончил без лётных происшествий. По лётной неуспеваемости были отчислены несколько курсантов. На Государственных экзаменах по технике пилотирования все получили только отличные и хорошие оценки. По 1-му разряду училище закончили 20 % выпускников, по 2-му – 50 %, по 3-му – 30 %. В только что сформированные части убыли первые 77 вертолётчиков. Это была большая и важная победа!

В этот период не менее успешно работал полк по обучению курсантов на самолёте Як-18. Осваивали программу теоретической и лётной подготовки ВАШПОЛ (военная авиационная школа первоначального обучения лётчиков).

В 1954 году 629 уап был расформирован. Значительную часть курсантов отправили в другие лётные училища, а 155 человек перевели в 626 уап для продолжения учёбы на вертолётах.

Главком ВВС и Командующий авиацией ПриВО высоко оценили работу училища по качественной подготовке выпускников-вертолётчиков. Особо были отмечены успехи лучших командиров подразделений – К. И. Чижова, М. К. Ганчева, В. В. Алексеенцева, Б. Н. Переверзева, И. И. Малофеева, политрабработников – М. Е. Харитоновна, Е. П. Игнатова, лётчиков-инструкторов – М. Е. Кизимова, А. М. Заварницына, И. П. Пелевина, И. И. Гмирянского, В. Н. Лебедь, Г. П. Савина, Г. П. Ковалькова, Г. К. Пономарёва и многих других. Они были награждены грамотами, ценными подарками и денежными премиями. За отличную работу был поощрён и технический состав, среди них офицеры-техники – С. С. Анищенко, П. Н. Муштаков, Сергеев, А. И. Кочнев, А. Ф. Кошкин, Тюменцев.

Не были забыты и строевые командиры курсантских подразделений. В приказе отмечались лучшие из них – майор М. М. Паняев, капитаны В. И. Янко, В. Д. Дьяченко, В. К. Шешин.

Одновременно с приобретением опыта лётной работы проводилась и тактическая выучка личного состава. Стало очевидным, что вертолёт, обладая особыми лётными качествами, может успешно использоваться не только как транспортное средство для десантирования, перевозки войск, боевой техники, но и как оружие непосредственного огневого воздействия на противника. Однако всё это предстояло доказать практически. Такая задача была поставлена строевым вертолётным частям. Изучение отдельных вопросов тактики возложили и на училище. Для решения этой задачи в июле 1954 года на аэродроме Давыдовка было проведено лётно-тактическое учение. На нём отработывались такие вопросы, как подготовка материальной части к вылету, рассредоточение и укрытие вертолётов в условиях применения атомного оружия, высадка десанта парашютным и посадочным способом, инженерная и тактическая разведка местности, дезактивация вертолётов, автотранспорта и имущества, санитарная обработка личного состава.

Рассредоточение и укрытие личного состава и вертолётов проводилось в глубоком овраге на удалении 2–3 км от аэродрома с последующим вылетом в составе полка по маршруту. На учение привлекался весь личный состав училища. Присутствующий на учении Командующий ВВС ПриВО генерал-майор авиации М. И. Горлаченко дал высокую оценку его результатам. Лётному составу была объявлена благодарность.

Летом 1954 года звено 626 уап (старший лейтенант В. Алексеенцев, капитан П. Базаров, старший лейтенант Н. Романов, штурман звена капитан

М. Проскура, техник звена старший лейтенант В. Пустовойтов) выполняли ответственное задание по оказанию помощи в строительстве объектов ракетно-ядерного оружия и обеспечению опытных работ, связанных с испытанием нового вида оружия в г. Семипалатинске. Звено было сборное, вертолётные подобрали самые лучшие. Отправка в пункт назначения осуществлялась железнодорожным эшелонам. Вот как рассказывает о выполнении этого задания генерал-майор в отставке В. Алексенцев, в ту пору старший лейтенант и начальник эшелона:

– Эскадрилья, которой было придано наше вертолётное звено, была очень хорошо обеспечена в материально-техническом отношении. Особенно на высоком уровне была авиационно-техническая служба, помогавшая нам. Командовал сборной эскадрильей полковник-самолётчик. Здесь мы собрали и облетали вертолётные, а затем перелетели на место постоянного базирования на точку «М», восточнее Семипалатинска, на берегу р. Иртыш. Перед началом испытаний нам определили задачу – полёты с точки «М» до Семипалатинска и в район полигона выполнять на высоте не более 30 метров над рельефом местности. До этого мы на предельно-малой высоте не летали, но для нас это никаких затруднений не вызвало, а наоборот очень понравилось. Вторая особенность – холмистый рельеф местности, но горки не высокие – 20–50 метров. Сам же полигон находился на ровном месте, занимал очень большую площадь с разнообразными постройками и сооружениями, начиная от линий электропередач и заканчивая образцами гражданской и военной техники. К ним-то мы и летали. Выполняли радиационную разведку на вертолётных с помощью приборов. Каждому выдали индивидуальные дозиметры – «карандаши», которые у нас время от времени забирали, наверно для определения доз радиации. На точке «М» мы жили в очень хороших бытовых условиях. Руководители полигона нашей работой остались довольны и заявили, что будут требовать ввести им в штат вертолётные. Лётный состав вернулся домой к октябрьским праздникам. Для Курчатова и Семипалатинского полигона вертолётные оказались большой находкой, так как были способны мобильно решать многие вопросы научного, технического и хозяйственного назначения, благодаря особым лётно-техническим характеристикам. Вертолётные только входили в жизнь. А с личного состава звена, участвовавшего в выполнении специальных задач, взяли подписку о неразглашении государственной тайны на 25 лет.

В процессе учебно-боевой подготовки решались и другие задачи: совершенствовалась штатная структура училища, благоустраивались военные городки, осваивались лагерные и запасные аэродромы.

Произошли организационно-штатные изменения частей училища. В 1954 году, кроме расформированного 629 уап, были сокращены штаты 626 и 622 уап (вместо четырёх эскадрилий в каждом полку осталось по две).

Выведенный за штаты лётный состав ушёл на формирование двух учебно-тренировочных авиаполков, которые вскоре перебазировались на аэродромы Озинки и Горный.

Соответственно был реорганизован и тыл училища: для обеспечения деятельности полков оставили два батальона обеспечения полётов. О работе тыловых подразделений следует сказать отдельно. Руководил ими участник Гражданской и Великой Отечественной войн подполковник Макар Иванович Юрченко. Несмотря на преклонный возраст, он от темна до темна был на ногах, успевал везде и всюду, вникал во все мелочи. Прежде всего нужно было обеспечить надёжную лётную работу. Летали на всех аэродромах и площадках Пугачёвского аэроузла. Топливо доставлялось туда бесперебойно. Также обеспечивалось и питание личного состава. Летом и зимой возникало много проблем по содержанию лётного поля и полевых аэродромов. Зимой – очистка площадок и подъездных путей от снега, летом – борьба с пылеобразованием. До появления вертолётов аэродромы (основной и лагерные) были покрыты густой травой. Растительность своевременно скашивалась и ежегодно подсеивалась. С началом полётов на вертолётах трава стала выгорать, причём с корневищами. Грунт нарушился. Поднималась пыль, угрожающая безопасности полётов и быстрому изнашиванию двигателей. Пришлось большие площади поливать водой. Автотранспорта хронически не хватало. И, тем не менее, не было случаев срыва или задержки полётов: спасала высокая организация труда всех специалистов тыловых подразделений. Наибольшее трудолюбие и смекалку проявляли офицеры М. И. Якубсон, Н. И. Сергиенко, М. П. Кулешов, А. А. Джафаров, Д. В. Рубель, Зайцев, Т. В. Тыртычный.

Одновременно с напряжённой лётной учебной работой велось жилищное строительство и благоустройство городков. К концу года приняли в эксплуатацию лётную столовую в городке № 1 и курсантскую казарму в городке № 2. Оба городка связали надёжной булыжной дорогой, что в условиях Пугачёва играло немаловажную роль.

Начали строить курсантскую столовую в городке № 2, баню-прачечную, электростанцию на 300 кВт и высоковольтную линию между объектами училища. Продолжалось возведение жилых домов. Многие семьи военнослужащих переселились из частных квартир в «свои» двухэтажные здания и финские домики. Это людей радовало и поднимало моральный настрой.

В декабре 1954 года в г. Люберцы при Конструкторском бюро М. Л. Миля состоялась первая лётно-техническая конференция по эксплуатации вертолётов. От училища на конференцию были направлены заместитель командира вертолётного полка подполковник А. Э. Аугуль, старший инженер полка майор т/с С. С. Анищенко, лётчик-инструктор старший лейтенант В. И. Гатовский, старший инженер по спецоборудованию инженер-подполковник Збрицкий.

В своём выступлении Владимир Иосифович Гатовский поделился опытом обучения курсантов на вертолёте Ми-4. На специальном макете аэродрома он показал участникам конференции схему маркировки старта при учебных полётах, применяемую в училище. Она вызвала большой интерес и у Миля, и у лётчиков. Следует отметить, что эта схема почти без изменений вошла в практику всех строевых частей и учебных заведений и существует до сих пор. Лётчик-инструктор высказал мнение товарищей о необходимости дальнейшего совершенствования конструкции вертолёта. В частности, лётчики просили установить на приборной доске второй (дублирующий) комплект пилотажно-навигационных приборов, крайне необходимый при полётах в сложных метеоусловиях и ночью. Предъявлялись претензии и к органам управления, оборудованию пилотской кабины, освещению. Просьба лётного состава училища была единодушно поддержана участниками конференции. Михаил Леонтьевич Миль в ответном слове поблагодарил за критические замечания, пообещал внести соответствующие доработки в конструкцию последующих серий. И слово своё сдержал: год от года вертолёт Ми-4 выходил из цехов завода более совершенным и, главное, надёжным, и простым в технике пилотирования.

1955 год для училища также стал нелёгким. Хотя лётчики-инструкторы уже получили достаточную практику в технике пилотирования и методике обучения, технический состав – в обслуживании матчасти, командный – в организации полётов, трудностей не убавлялось. Начиналось массовое обучение курсантов. Многие экипажи отвлекались на выполнение специальных заданий. Продолжалось совершенствование учебно-материальной базы.

Несмотря на все сложности, учебный план по обучению курсантов закончили в срок. Путёвку в небо получили 135 человек. По 1-му разряду училище окончило – 20,7 % выпускников, по 2-му – 46,7 %, по 3-му – 32,6 %. Общий налёт полка в этом году составил 4985 часов.

Особых успехов достигли вертолётные подразделения майора Е. П. Игнатова и капитана В. В. Алексенцева. Их опыт работы был обобщён и опубликован в окружной газете «За Родину». Валентин Васильевич был подготовлен и отправлен испытывать вертолёты Ми-4 после восстановительного ремонта на завод в г. Энгельс. Первую такую машину он облетал 27 апреля 1955 года, а за два года (1955 – 1956 гг.) всего – 35 вертолётов.

Напряженно работал и 622 уап. План по подготовке курсантов на Як-18 был выполнен полностью. В числе лучших лётчиков назывались офицеры И. Г. Бабешкин, И. С. Шкуратов, С. И. Хромов, А. А. Третьяков.

Из первых двух выпусков вертолётчиков (1954 и 1955 гг.) лучших оставили в училище на должности лётчиков-инструкторов. В их числе были А. С. Ворсин, Э. Шарафутдинов, В. Доброхотов, Л. И. Долинов, А. Богатырёв, Касымов, В. Усов. Все они стали впоследствии высокими мастерами лётного обучения.

Следует сказать, что подбору инструкторского состава командование училища уделяло исключительно серьёзное внимание. Так делалось и в предыдущие годы, и в последующие. Курсантов начинали изучать с первого дня учёбы, намечали кандидатов в инструкторы и держали их под контролем до самого выпуска. При этом учитывались не только их лётные способности (это, конечно, было определяющим), но и теоретическая успеваемость, политическая зрелость, командные навыки, физическая подготовленность, педагогические задатки. К концу учёбы кандидаты уже были полностью проверены. Лучшим из них в знак наивысшего доверия предлагалось остаться в училище на инструкторской работе. Как правило, это были отличники, перво-разрядники. И, нужно заметить, это доверие они с честью оправдывали. Так из года в год с большой заботой создавался и пополнялся основной состав педагогов лётного обучения.

Анализируя многогранный труд коллектива училища с первых дней его существования до нынешнего времени, с уверенностью можно сказать, что 1954 и 1955 годы были самыми трудными за весь послевоенный период. Фактически училище создавалось заново: перестраивалась организационная структура, осваивалась техника пилотирования и эксплуатация

совершенно нового летательного аппарата – вертолёт, комплектовалась учебная база, определялись формы и методы обучения курсантов на земле и в воздухе, управления полётами, организации лётного дня.

Со всеми трудностями личный состав справился успешно. В этом заслуга прежде всего командования училища, политотдела, штаба, управления тыла.

Полковники Д. К. Макаров (впоследствии – генерал-майор авиации), Е. И. Каулевич, Н. А. Лебедев, П. Р. Семигин лично знали весь офицерский состав, постоянно находились среди людей и, в первую очередь, на переднем крае – аэродроме, где решались главные и самые сложные задачи. Не все шло гладко, бывали критические ситуации, и всегда на помощь лётчикам и техническому составу приходили эти заботливые, опытные и до самозабвения преданные службе начальники.

Вот как описывает один из подобных эпизодов лётчик-испытатель Герой Советского Союза П. М. Стефановский в своей книге «Триста неизвестных»: «Наступила осень. По личному плану я выехал проверять работу новой, ещё не закончившей формирования вертолётной школы. Там шла обычная учёба. Мне, одному из первых в Советском Союзе освоившему вертолётное дело на двухмоторном вертолёте И. Л. Братухина, все было очень интересно: и организация полётов, и новые мощные «стрекозы» Михаила Леонтьевича Миля. Из инспекторов округа на винтокрылых машинах никто не летал. Логично, что мне, имеющему некоторый опыт в этом отношении, следовало первому освоить Ми-4, чтобы в дальнейшем самому проверять технику пилотирования руководящего состава.

Вертолёт Братухина я практически в одиночку осваивал. У него имелось одно управление. На Ми-4 было их два, равноценных. Поэтому я решил взять лучшего инструктора школы и под его руководством пройти вывозную программу.

Для моих тренировок начальник школы выделил одного из командиров полков. Мы сразу же приступили к полётам. Намеченную программу прошли в течение двух дней. Инструктор почти не вмешивался в мои действия, поскольку я уже имел некоторый опыт, основательно проштудировал теорию и изучил каждую строчку руководства по лётной эксплуатации Ми-4.

Предстояло совершить последние три посадки по-самолётному. На вертолёте Ми-4 такой вид приземления является как бы аварийным, применяемым в случае отказа мотора.

Первую посадку я совершил вполне удовлетворительно. Вторую, из-за ошибки в расчёте, с небольшим «недомазом». Но аэродром был огромный, ровный, и мы с инструктором не обратили на это особого внимания. Я решил не подтягивать – «недомаз» не превышал и ста метров. Управление рычагом шаг-газа опущено в нижнее положение. Приземляю машину почти идеально.

Пробежав метров пятьдесят, вертолёт вдруг плавно отделился от земли и оказался на высоте около десяти метров. Опускаю левую руку за шаг-газом. Пользоваться им не пришлось. Вертолёт перестал подчиняться рулям и начал медленное горизонтальное штопорение в сторону, противоположную вращению лопастей. Одновременно аппарат постепенно наклонялся влево. Убрать мотор нельзя – произойдет резкое падение, возможна катастрофа.

Несколько томительных секунд, и лопасти полоснули по земле, запахло гарью. Привязные ремни оборвались. Командир полка навалился на меня, выбил себе зубы и сломал ногу. У меня вся голова в крови. Падение произошло в десяти метрах от посадочного знака. Нам мгновенно оказали помощь – погасили начавшийся пожар».

А пожар гасил вместе со стартовым нарядом начальник училища полковник Д. К. Макаров. Он находился на аэродроме, наблюдая за полётами Стефановского и, когда случилась беда, первым подбежал к вертолёту и начал тушение.

Рядом со Стефановским в кабине в качестве инструктора сидел подполковник А. Э. Аугуль. Он получил тяжёлые физические раны, но ещё более тяжёлые – моральные. Многим казалось тогда, что бывалый авиатор не вернётся больше к лётной работе. Однако, преданный небу, верный воинской присяге и партийному долгу, Александр Эрнестович не пал духом. После длительного лечения он вновь вернулся в строй и с ещё большей настойчивостью продолжил освоение вертолёта. И как могли не последовать его примеру подчиненные? Примеру командира, примеру коммуниста, у которого не было отдельно личной жизни и должностных обязанностей, а имелось единое горение, называемое служением Родине!

В аварийных ситуациях побывали многие лётчики училища. Причиной отказов становились конструктивные недостатки вертолёта и заводские дефекты. По неписанному «закону авиации» поломки возникали в самые ответственные моменты: на взлёте и при посадке. Но самообладание лётчиков, мужество, высокая выучка почти всегда помогали экипажам выйти

победителями. Такое испытание выпало на долю офицерам Д. Г. Дигурову, Б. Н. Переверзеву, И. П. Пелевину, М. Е. Кизимову, В. А. Блохину.

Было бы несправедливо умолчать и о потерях. Они неизбежны в авиации, особенно при освоении совершенно новых летательных аппаратов. В училище потери были минимальными. Но они все-таки были. В 1954 и 1956 годах погибли офицеры С. Терсенко, И. П. Пелевин, курсант Кабанов. Это произошло в воздухе, и не было никакой возможности спастись. За короткое время они успели сделать многое, свой опыт и свою жизнь отдали общему делу освоения вертолёт Ми-4. Сегодняшнее поколение авиаторов должно быть благодарно им и не забывать их имена.

Исключительно важное значение в этот трудный период имела партийно-политическая работа. Политотдел, партийные и комсомольские организации, как и прежде, считали своей первоочередной задачей добиваться передовой роли членов своих рядов абсолютно во всех направлениях многогранной жизни училища. Партийная прослойка была значительной, все лётчики и большинство технического состава являлись членами КПСС или ВЛКСМ. Члены и кандидаты в члены партии имелись в каждом курсантском подразделении.

Партийно-политическая работа велась не «вообще», не отвлеченно, а конкретно, в строгом соответствии с задачами, стоящими перед подразделением, частью. Большая роль в её организации принадлежала замполитам эскадрилий. На этих должностях находились лучшие лётчики-методисты, офицеры с обширными политическими знаниями, обладающие организаторскими способностями, умеющие поднять людей и повести за собой на решение любых, самых трудных, задач. Наибольшим авторитетом среди них пользовались капитаны М. Е. Харитонов, Е. П. Игнатов, Н. Н. Дорохов, майор Войтов и другие. В эти годы добрую память о себе оставил подполковник И. М. Галиев – заместитель командира полка по политчасти. Политработник с фронтовой закалкой умел находить пути к сердцам и офицеров, и курсантов, и солдат. Он всегда был с людьми: на аэродроме, в учебных классах, на отдыхе.

Во всех частях и подразделениях уделялось серьезнейшее внимание командирской подготовке. Занятия старались проводить строго по плану, без срывов и переносов. Для этого изыскивалось дополнительное время и организовывалось совмещение. Так, строевая отработывалась при переходах, занятия по тактике проводились в период учений, огневая подготовка – в дни работы на матчасти. При планировании лётного дня в штабе неукоснительно выполнялся закон: иметь запасной вариант перехода на нелётный день. Он

готовился с такой же тщательностью, как и основной. План запасного варианта доводился до всего личного состава полка. В случае его реализации основная нагрузка ложилась на адъютантов авиационных эскадрилий, офицеров штаба полка и начальников служб. Хорошими помощниками и грамотными специалистами в организации службы войск и штабной работе в этот период выступали офицеры Дьяченко, Кудряшов, Шешин, Алексеев, Локтев, Синяков, Манюхин, Подгорнов, Борисов.

Огромное внимание со стороны штабов уделялось несению караульной службы. Сначала состав караула комплектовался из курсантов разных лётных групп и подразделений. Это делалось для того, чтобы не срывать классные занятия и полёты. Но от такого порядка страдала служба войск, нарушалось требование устава о заступлении в караул личного состава от одного подразделения. Курсанты стали заступать в караул эскадрилей, что повлияло на их становление как будущих офицеров.

Учились все: от солдата до начальника училища. Руководили группами наиболее грамотные офицеры из числа лётного и технического состава. Результаты были высокими. Так, например, на инспекторской проверке в 1953 году по политической подготовке из 29 групп 15 получили оценку «отлично», 13 – «хорошо» и только одна группа – «удовлетворительно». В этом же году закончили вечернюю партшколу 107 человек. В последующие годы результаты были ещё выше.

Особой заботой командиров и политработников являлась работа с отличниками. Так, например, в 1953 году в училище имелось 12 отличных звеньев и 28 экипажей, что в полтора раза больше предыдущего года. Ими командовали офицеры-коммунисты Б. В. Затюрюкин, Г. К. Пономарёв, В. В. Брызгалов, В. И. Логинов, Н. Н. Юхтин и другие.

Росту отличников способствовала индивидуальная работа с воинами, практическая помощь отстающим со стороны комсомольцев и коммунистов. Особенно хорошо была налажена эта работа в парторганизациях, которыми руководили офицеры Ф. Г. Матвеев, Н. И. Путий, А. Е. Король, И. Г. Макаев, Н. Н. Минаков. И что характерно, на выпускных экзаменах курсанты этих подразделений имели самые высокие показатели и по технике пилотирования, и по теоретическим дисциплинам.

В марте 1952 года состоялась первая, а в декабре этого года вторая партийные конференции училища. На них обобщался опыт партийно-политической работы прошлых лет, обсуждались задачи, связанные с освоением новой

авиационной техники. На второй конференции отметили значительные успехи по росту партийных и комсомольских рядов: за год было принято в члены КПСС 71 человек, в комсомол – 91.

Особый накал партийно-политическая работа получила в 1954 году, когда приступили к полётам с курсантами на вертолётах. Трудности появлялись на каждом шагу. Многие казались невыполнимым. Но коммунисты и комсомольцы настойчиво двигались вперед, увлекая за собой беспартийных. Был проведён целый ряд мероприятий по обобщению и внедрению передового опыта в лётной и теоретической учёбе. Лучшие лётчики-инструкторы – И. П. Пелевин, В. Н. Лебедь, Г. П. Ковальков и В. Савин, техники вертолётов – М. И. Шаповалов, Б. С. Книга, А. И. Кочнев и другие неоднократно выступали перед товарищами по службе, делились опытом обучения и воспитания курсантов, эксплуатации материальной части на земле и в воздухе. Курсанты-комсомольцы Осипов, Капустин и Коркин, одними из первых вылетевшие самостоятельно на вертолёте Ми-4, поделились своими впечатлениями о полётах, рассказали об успехах и неудачах.

Наглядная агитация отличалась злободневностью и конкретностью. Например, на старте и на стоянке вертолётов периодически появлялись плакаты с такими призывами: «Готовьте материальную часть вертолётов к полётам так, как готовят её техники Шаповалов и Книга!», «Осваивайте лётную программу, как курсанты Капустин, Прохоров, Доброхотов!» и другие. Особенно хорошо партполитработа была поставлена в эскадрилье, где заместителем командира по политчасти был капитан М. Е. Харитонов. Передовые коммунисты В. В. Алексенцев, Б. Н. Переверзев, В. Н. Лебедь, А. Е. Король не раз проводили с курсантами и лётчиками содержательные беседы об условиях обеспечения безаварийной лётной работы, оказывали помощь в подготовке к выполнению очередных упражнений. На Государственных экзаменах по технике пилотирования почти все курсанты этой эскадрильи получили отличные оценки, по первому и второму разряду окончили училище 80 % выпускников.

Начиная с мая 1955 года, в училище стала регулярно выходить радиогазета, которая явилась подлинной трибуной передового опыта. Перед микрофоном с рассказом о своей работе выступали отличники боевой и политической подготовки. К концу 1955 года только в вертолётных подразделениях насчитывалось 198 отличников, 13 отличных экипажей, три отличных звена.

Первые два года обучения на вертолётах были пробными шагами, после которых училище твёрдо встало на путь ритмичной, с нарастающими темпами, подготовки вертолётных кадров.

ВРЕМЯ – МИРНОЕ, ДЕЛА – ГЕРОИЧЕСКИЕ

Сложные и ответственные задачи решает училище на протяжении 70 лет. Строго по плану, в установленные сроки из стен выходят отряд за отрядом молодых лётчиков. Каждый выпуск достигается ценой огромного труда командования, профессорско-преподавательского, лётно-инструкторского, инженерно-технического составов и других отделов и служб. Но нередко, кроме основной работы – обучения курсантов, личному составу приходилось выполнять внеплановые задания, не менее трудные и ответственные, чем учебные полёты. Так было и в период планеризма, и в последующие годы, особенно 50-е, когда на вооружение в училище поступили первые вертолёты.

Среди множества заданий, не предусмотренных учебной программой, на первый план следует поставить полёты по оказанию помощи местному населению и по обеспечению космических исследований.

Для училища стало доброй традицией по первому тревожному зову идти на помощь людям, попавшим в беду. Часто это происходило в сложнейших условиях, и наши лётчики проявляли образцы мужества, находчивости, смелости. И не было случая, чтобы задание оказалось невыполненным. Нельзя, конечно, сравнивать полёты на борьбу со стихийными бедствиями с боевыми полётами на фронте, но по самоотверженности членов экипажей, искусству пилотирования, моральным качествам, проявленным лётчиками, их можно вполне отождествить.

Богатая история училища должна сохранить хотя бы основные из этих эпизодов.

Март 1953 года. Два экипажа самолётов Ли-2, возглавляемые подполковником Г. С. Мигуром, оказали неоценимую помощь животноводам Ершовского и Озинского районов. Они разыскали в безлюдной заснеженной степи несколько тысяч овец, угнанных сильным ураганом за десятки километров от зимовья. Скот, который считался погибшим, был спасён. Членам экипажа, принимавшим участие в розыске, объявили благодарность.

Весной 1955 года в районе населенного пункта Перелюб шесть бригад комсомольцев, создававших на целинных землях новые совхозы, оказались отрезанными водой от основной базы. Они нуждались в продовольствии и одежде. На помощь были посланы вертолёты. Несколько дней, несмотря на трудные метеорологические условия, экипажи доставляли пострадавшим продукты, одежду и медикаменты. Тогда впервые в истории училища практически была осуществлена выброска грузов и приём на борт вертолётного пассажира по трапу с режима висения.

Сторожилы села Ивантеевки помнят случай, произошедший весной 1956 года. Село не имело транспортной связи с городом: дороги затопило водой, посадочная площадка для самолётов раскисла. На беду, у юноши-десятиклассника случился острый приступ аппендицита. Местная больница нужной помощи оказать не могла, требовалась срочная операция, которую могли сделать только в городе. Но как туда доставить больного? А промедление – смерти подобно. И опять на помощь пришли наши лётчики. Подполковник П. М. Добров и капитан М. Е. Кизимов немедленно вылетели в Ивантеевку. Выбрав посередине села небольшую площадку, они благополучно приземлились и взяли на борт больного. Когда вертолёт подлетал к городу, в больнице уже всё было готово к операции, и человека спасли. Родные юноши и жители села через районную газету горячо благодарили Доброва и Кизимова. Подобные случаи не единичны, они повторялись практически ежегодно.

Большая работа, принесшая нашим лётчикам известность и славу, была проделана весной 1957 года и вошла в историю училища одной из самых ярких страниц.

Начало апреля. После затяжной и снежной зимы, наконец, пришла весна. Наступило резкое потепление. Талые воды, не успевая впитываться землёй, быстро заполняли лощины, овраги, пруды. Заволжская степь, обычно бедная водой, стала неузнаваемой. Она покрылась массой водоёмов, мелкие речки превратились в бурлящие потоки, а большие – на многие километры вышли из берегов, затопляя дороги, разрушая мосты, выводя из строя проводную связь. Вода приближалась к населённым пунктам, подступала так неожиданно и быстро, что люди не успевали уходить в безопасные места и вынуждены были спасаться на крышах домов.

Утром 14 апреля начальник училища получил приказ откомандировать два вертолётных Ми-4 для спасения людей от наводнения в район города Уральска. Через несколько часов машины поднялись в воздух и взяли курс

на восток. Их вели лучшие лётчики – майор Михаил Харитонов и капитан Валентин Алексенцев. Через полтора часа они были у цели. Без отдыха сразу же приступили к работе, опасной и трудной. В несколько селах, расположенных в пойме реки Урал, вода затопила улицы и поднялась так высоко, что над её поверхностью виднелись только крыши. Там сидели дети, женщины, старики. Увидев вертолёт, они начали махать руками, звать на помощь. Но внизу не было ни клочка сухой земли, пригодной для посадки. А зависать, чтобы спустить пострадавшим трап, казалось невозможным: у каждой крыши высились деревья, радиоантенны, столбы. Вертолёт, снизившись, кружили над селом. «Неужели ничем нельзя помочь?» – напряжённо думали лётчики, оценивая обстановку. Люди, как будто прочитав их мысли, ещё отчаяннее стали звать на помощь. И авиаторы не оставили в беде пострадавших. Пренебрегая опасностью, они пошли на риск. Проявляя отвагу и высокую лётную выучку, экипажи, искусно лавируя между препятствиями, подводили вертолёт к крышам домов и зависали над ними. Лопасты винтов вращались в двух–трёх метрах от деревьев и столбов. Чтобы удержать вертолёт в таком положении, лётчики, а в их числе были капитан Иван Пелевин и старший лейтенант Леонид Долинов, должны были исключительно точно рассчитать каждое своё движение. Их мускулы и внимание напрягались до предела. Как только вертолёт зависли, из открытых дверей грузовой кабины борттехники выбросили терпящим бедствие верёвочные трапы. Но ослабевшие люди не могли самостоятельно подняться на борт. На выручку пришли штурманы гвардии майор А. Король и капитан В. Алексеев. Рискую сорваться в бурлящий поток ледяной воды, они спустились на крыши и стали помогать старикам, женщинам, больным подниматься в вертолёт. Взяв на борт по 10–12 человек, их отвезли в безопасное место. За первым рейсом последовал второй, третий... Экипажи работали до позднего вечера. В исключительно трудных условиях они вывезли в тот день около 200 человек.

На следующий день в район бедствия вызвали ещё шесть вертолёт, а через день там работали уже 10 экипажей. Командование группой осуществлял подполковник А. Э. Аугуль, его помощником был подполковник К. И. Чижов, начальником штаба – подполковник Ф. Г. Чубаров.

Два первых экипажа, имея уже опыт спасательных работ, подробно рассказывали вновь прибывшим товарищам, как действовать в той или иной обстановке. Это принесло большую пользу: все лётчики включились в работу и успешно справлялись с самыми трудными задачами.

А весеннее солнце с каждым днём пригревало все больше и больше. Быстро таяли снега. Река Урал и её многочисленные притоки становились всё полноводней. Почти полностью оказался затопленным город Орск. Вода подступила к окрестностям г. Чкалова (сейчас г. Оренбург). Прервалась связь с десятками сёл и деревень.

Для борьбы со стихией в Чкалов был направлен экипаж лётчика-инструктора капитана В. И. Шульгина, в Орск – экипажи майора М. Е. Харитонова и капитана В. Ф. Красношапки. Угрожающее положение создалось и в соседней Куйбышевской (Самарской) области. Шесть экипажей Ми-4 и два – Ми-1 пришли на помощь населению Перелюбского, Пугачёвского, Клинцовского и других близлежащих районов Саратовской области. Эти вертолёты работали с аэродрома Пугачёв.

Девять дней мужественно боролись со стихийным бедствием лётчики, штурманы и техники. За это время ими было вывезено из затопленных районов 4226 человек, из них 1305 детей и 65 тяжело больных, 386 человек снято непосредственно с крыш домов. Перевезено различных грузов 188 тонн, в том числе 179 спасательных многоместных лодок, 463 палатки, 780 кг взрывчатки, 69 тонн продовольствия, много одежды и медикаментов. Выполнялись полёты на разведку обстановки, доставлялись бригады в труднодоступные места для устранения аварии на линиях связи и электропередач. Из отрезанных водой населённых пунктов вывозили больных для оказания медицинской помощи, а туда доставляли работников здравоохранения и ветеринаров. Полёты выполнялись в очень трудных условиях. Население видело это и относилось к лётчикам с большим уважением и благодарностью.

При выполнении задания особо отличились лётчики – подполковник К. И. Чижов, майор М. Е. Харитонов, капитаны В. В. Алексенцев, Е. П. Игнатов, В. Ф. Красношапка, М. А. Пичугин, И. П. Пелевин, М. Е. Кизимов, штурманы – гвардии майор А. Е. Король, капитаны В. В. Алексеев, М. А. Проскура, техники вертолётов – офицеры А. П. Дуданов, Г. Т. Тюменцев, А. А. Скорина, В. И. Вареца, Н. В. Никитушкин.

Борьба с наводнением показала высокую профессиональную выучку личного состава. Несмотря на исключительно тяжёлые условия, в которых приходилось действовать полку, задание было выполнено успешно, без лётных происшествий. В этом заслуга командования части – офицеров П. М. Доброва, А. Э. Аугуль, К. И. Чинова, Ф. Г. Чубарова, которые не только

организовали чёткое управление действующими экипажами, но и лично принимали участие в спасательных операциях.

После каждого лётного дня они проводили короткий разбор проделанной работы, организовывали обмен опытом лётно-технического состава. Вышестоящим командованием не раз отмечалось высокое профессиональное мастерство лётчиков.

О пугачёвских авиаторах рассказывали газеты и радио. Взять хотя бы такой случай. Капитан М. Пичугин был послан в одно из отдаленных сёл срочно доставить оттуда в г. Уральск роженицу. Сделал он это с высоким мастерством. И как только женщину выгрузили из вертолётa, она родила мальчика. Мать в честь лётчика-спасателя назвала сына именем Пичугина – Михаилом. На следующий день об этом узнала вся страна. А через несколько дней в областной газете появилась целая поэма о подвиге Пичугина. Причём автор, даже приукрасив факты, заявил, что женщина родила не на земле, а в воздухе и не одного сына, а двоих. Автору, конечно, поверили и впоследствии, куда бы ни прилетали вертолётa, жители искали среди членов экипажей спасателя близнецов.

Во второй половине 50-х годов в нашей стране начинается активное проникновение в космос: запуск первого искусственного спутника Земли, спутников с научной аппаратурой, биологическими объектами и, наконец, чуть позже – полёт первого в мире космонавта Ю. А. Гагарина. Сегодня, когда полёты в космос стали обычным явлением, всем известно, что при встрече космонавтов на Земле без вертолётов не обойтись. Существуют специальные вертолётные подразделения, которые дежурят в воздухе, обнаруживают место приземления космонавта, немедленно направляются туда и оказывают помощь по его эвакуации. В начале космических полётов вертолётa только входили в жизнь, специальные воинские части только создавались, училище было единственной организацией, располагающей достаточным парком винтокрылых машин. К тому же первые космонавты, как правило, приземлялись на территории Саратовской области. Вот почему почти все первые космические полёты обеспечивались училищными лётчиками. Постоянно несколько экипажей находились в состоянии готовности по «космосу». Работа эта считалась сложной и очень ответственной. И не было случая, чтобы

задание оставалось невыполненным или выполненным плохо. Наиболее часто в таких операциях участвовали лётчики В. В. Алексенцев, Ю. П. Митин, Ю. А. Черняев, Б. С. Прияткин, С. А. Ристивоевич, Расторгуев. Все они поощрялись командованием округа, а капитан Митин был удостоен ордена Красной Звезды. Вот что он пишет в своих воспоминаниях: «Март 1961 года был активным периодом подготовки полёта человека в космос. 10 марта наш экипаж на вертолёте Ми-4 осуществлял дежурство на аэродроме Кряж, что под г. Куйбышевым (ныне г. Самара). Вертолёт стоял наготове, и мы с членами экипажа находились в гостинице, расположенной прямо на аэродроме, в двухстах метрах от нашей машины. Вдруг где-то в полдень с КП ВВС ПриВО поступила команда: немедленный взлёт и полёт в район города Заинска Татарской АССР.

Мы не успели взять ни радиоданных, ни позывных аэродрома, куда предстояло лететь и даже бюллетеня погоды, надеясь на хорошие метеоусловия, поскольку в районе Куйбышева и области стоял относительно устойчивый антициклон.

Однако минут через 40–45 погода резко стала меняться, появилась облачность, а затем и сильные снежные осадки с видимостью не более 1 километра, а иногда и меньше. Полёт осложнялся влиянием сильного встречного ветра и продолжался 2 часа 30 минут.

Экипаж точно вышел на Заинск, но ввиду плохой горизонтальной видимости и незнания местоположения аэродрома относительно города, окружив над ним, решил произвести посадку на небольшую площадку рядом с железнодорожной станцией.

Наш вертолёт сразу окружили десятки людей. Спросив у них, где же здесь аэродром, я узнал направление и расстояние от города. Взлетев, через несколько минут увидели самолёты МГА Ан-2 и военный – Ан-12.

Находившийся в аэропорту старший от ВВС генерал А. И. Кутасин проинформировал о запуске космического корабля и поставил задачу на его поиск и эвакуацию корабля на 11 марта. Ночевали мы прямо на аэродроме, в небольшой гостинице.

Наутро 11 марта погода улучшилась, но горизонтальная видимость не превышала 2–3 км. Космический корабль был запущен и, совершив один оборот вокруг Земли, приземлился в 18 км от аэродрома Заинск, к счастью, на площадке, свободной от леса. Задача экипажа состояла в эвакуации

космического корабля с места его приземления на аэродром Заинск, с тем, чтобы в последующем на самолёте Ан-12 доставить его в Москву.

Космический корабль — это шар в диаметре 2,3 м и весом около 2,5 тонн с иллюминаторами, обгоревший наполовину во время полёта в плотных слоях атмосферы. Спускался он на громадном парашюте. Отдельно от него также на парашюте приземлился манекен человека, похожего на космонавта, к которому в начале как-то страшновато было подходить. Все живые организмы — собака Звёздочка, мыши, лягушки, насекомые и другие — находились в корабле.

Задача группы наземных специалистов состояла в том, чтобы уменьшить вес корабля до 1300 килограммов, так как конструкция внешней подвески вертолёта Ми-4 не позволяла брать большой груз. Но накануне, находясь на аэродроме Кряж, инженеры ВВС округа усилили тросовую систему внешней подвески. И теперь с уверенностью можно было брать на неё до 1800–2000 кг, но за счёт топлива. Вертолёт был заправлен далеко не полностью, а непосредственно перед этим были произведены расчёты расхода топлива с учётом особенностей полёта с грузом на внешней подвеске.

Из грузовой кабины убрали всё: сидения десантников, инструмент, формуляры и т. п. Бортовой техник старший лейтенант Д. Изворников летел на другом вертолёте. Борьба шла за каждый килограмм полётного веса. С космического корабля сняли всё, что можно, но тем не менее оставшийся вес составил примерно 1800 кг.

Первая попытка не увенчалась успехом. Двигатель вертолёта был на пределе взлётной мощности, но оторвать корабль от земли так и не удалось.

Дал команду бортовому технику слить около 100 литров бензина прямо на землю, после чего сделал вторую попытку.

Снова, подцепив корабль, я начал поднимать машину и почувствовал, что «шар» оторвался от земли.

Повисев и проверив работу двигателя, плавно пошёл на взлёт. Двигатель работал на пределе взлётной мощности, и разгон скорости продолжался довольно длительно, но в дальнейшем вертолёт уверенно перешёл в набор высоты. На лицах у членов экипажа появились улыбки. Полёт выполнялся на скорости 100 км/час и продолжался недолго. Рядом с моим вертолётom летел второй экипаж, который наблюдал за поведением корабля на внешней подвеске и докладывал мне по радио. Объект вёл себя нормально, никакой раскачки не наблюдалось.

Отцепку корабля произвёл рядом с самолётом Ан-12. Всё прошло гладко. Подцепкой корабля на земле руководил командующий ВВС ПриВо генерал-лейтенант авиации К. Г. Цедрик, именно на него возлагалась вся ответственность за эвакуацию космического аппарата.

Аналогичную задачу моему экипажу пришлось выполнять 27 марта того же года в районе г. Ижевска Удмуртской АССР. В этот раз на борту космического корабля была другая собачка – Чернушка. Задание также было выполнено успешно. Экипаж уже имел некоторый опыт. Только на этот раз доставку корабля я производил к ближайшей железнодорожной станции (платформе).

Я не могу судить о вертолётной авиации того периода в масштабе Союза, но в ВВС ПриВО до этого времени никто не летал с грузом на внешней подвеске. Так что мне выпала честь первому выполнить эти, довольно непростые, полёты.

12 апреля 1961 года экипаж в том же составе дежурил на аэродроме Кряж. Как мы хотели выполнить задачу по поиску и эвакуации первого космонавта и корабля! Но на этот раз нам не повезло. Юрий Гагарин приземлился в степи Саратовской области. В том районе, на аэродроме Энгельс, дежурила другая группа нашего полка. И счастье выпало командиру звена майору С. А. Ристивоевичу.

Наш экипаж на аэродроме Кряж дежурил при полёте в космос 6–7 августа 1961 года космонавта Германа Титова, который совершил многовитковый полёт за 25 часов 11 минут на корабле «Восток-2». Он облетел 17 раз вокруг Земли. Но он также приземлился в Саратовской области. Вскоре космонавт № 2 был доставлен на самолёте Ил-14 на аэродром Кряж. Здесь то мне и посчастливилось увидеть тогда ещё капитана Г. С. Титова.

На этом моё дежурство «по космосу» закончилось. Вскоре для этой цели были созданы специальные службы и подразделения».

Летом того же года Юрий Петрович Митин получил письмо за подписью Главного маршала авиации К. Вершинина, в котором сообщалось: «Уважаемый Юрий Петрович! Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 17 июня 1961 года за успешное выполнение задания правительства по подготовке и осуществлению первого в мире полёта советского человека в космическое пространство на корабле-спутнике «Восток» Вы награждены орденом Красной Звезды. Военный совет ВВС сердечно поздравляет Вас с

правительственной наградой, желает Вам доброго здоровья и дальнейших успехов в работе на благо социалистической Родины».

Обращаясь к прошлому, анализируя факты активной, самоотверженной работы личного состава, офицеров училища по борьбе со стихийными бедствиями или в других случаях, нельзя забывать, что они не просто выполняли свой воинский долг, проявляли мужество, бесстрашие, находчивость, гуманизм, но и популяризировали среди населения новый вид авиационной техники – вертолёт. Люди, ранее с недоверием, а подчас даже с пренебрежением, относившиеся к ним, увидев, какие чудеса творят вертолётчики, резко меняли своё мнение. И особенно приятно было замечать изменение отношения у самолётчиков. Бывали случаи, когда вертолёт, приземлившийся на войсковом аэродроме, обступали лётчики, технический состав (истребительной, бомбардировочной авиации) и с нескрываемым любопытством рассматривали «чудо техники». Критиковали, иронизировали и даже награждали оскорбительными эпитетами. А что такое авиационные остроты, всякий военный знает!.. Но проходило время, вертолёт зарекомендовал себя в деле, и на том же аэродроме, те же остряки высказывали уже совсем другое мнение и даже сожалели о проявленном когда-то непочтении.

Рост авторитета новой техники происходил на глазах у курсантов. Они воочию убеждались в перспективе вертолёта, понимали, какими мощными боевыми качествами он обладает, и проникались к нему уважением и стремлением скорее и как можно лучше овладеть лётным мастерством. Таким образом воспитывалась у молодых авиаторов любовь к своей профессии.

НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ

Опыт применения вертолётов в интересах Сухопутных войск и других видов Вооруженных сил убедительно свидетельствовал об уникальных возможностях принципиально нового летательного аппарата и больших перспективах его использования в военном деле. Создавались вертолётные части и подразделения в ВВС, отдельные авиационные отряды в Сухопутных войсках. Возможности 160-го ВАУЛ не позволяли в полном объеме удовлетворить потребности Вооруженных сил в вертолётчиках. Такая ситуация диктовала необходимость коренной перестройки системы и условий их подготовки.

В августе 1956 года в училище была сформирована эскадрилья по переучиванию лётного состава из строевых частей на вертолёте Ми-1. Его данные: вес пустого вертолёта – 1700 кг, поршневой двигатель – один (АИ-26-ГРФ мощностью 575 л.с.). Максимальная скорость – 185 км/час. Потолок: статический – 2700 м, динамический – 3500 м. Дальность полёта – 430 км. Экипаж – 1 человек.

В этот период в Вооружённых Силах СССР шло формирование отдельных корректировочно-разведывательных эскадрилий и звеньев связи для стрелковых, механизированных и танковых дивизий. Возглавил такую эскадрилью в училище лётчик-методист майор А. Д. Ицков, его заместителем был назначен капитан М. Евстафьев. Переучивание проходило методом сборов по подготовке лётчиков-инструкторов воздушных армий и ВВС военных округов. В эскадрилье они приобретали опыт полётов и выполнения посадок на режиме самовращения несущего винта с выключенным двигателем, осваивали полёты по приборам. За два года было подготовлено более 200 инструкторов для частей ВВС.

С постоянным и переменным составом 160-го ВАУЛ полёты проводились на всех аэродромах Пугачёвского аэроузла (Пугачёв, Давыдовка, Ст. Порубежка, Тургеневка).

В этот период в 622 уап (командир – полковник П. М. Струенков) лётное обучение курсантов проводилось на самолётах Як-18, в 626 уап (подполковник П. М. Добров) – на вертолётах Ми-4.

В 1956 году на Ми-4 училище окончили 85 человек, общий налёт 626 уап составил 5264 часа. В 1957 году было произведено два выпуска (июль, ноябрь) и подготовлено в общей сложности 139 вертолётчиков. Государственная комиссия отметила их высокую профессиональную подготовку.

В 1956–1957 годах в училище прошли переподготовку на вертолётах офицеры Албанской народной армии – 10 лётчиков и группа технического состава.

В 1957 г. накопленный опыт лётного обучения на вертолётах позволил издать новый КУЛП, который был разработан комиссией под руководством подполковника К. И. Чижова и издан Министерством обороны. Срок обучения курсантов теперь уже определялся в 3 года: первоначально на самолёте Як-18, а затем – на вертолёте Ми-4. Однако в связи с тем, что в училище прибывали курсанты, окончившие аэроклубы или ДОСААФ и имеющие достаточную лётную подготовку на самолётах, срок их обучения в 1956 и 1957 годах не превышал двух лет.

Лётная работа в училище, несмотря на большую интенсивность, проходила без серьёзных происшествий. К этому времени обнаружилось некоторые заводские дефекты вертолёта Ми-4, что приводило к вынужденным посадкам. При отказе двигателя на Ми-4 произвели посадку на режиме авторотации несущего винта лётчики Н. И. Колбасин, В. И. Гатовский, М. Н. Басаргин.

Созданная комиссия с участием представителей вертолётного завода выявила причины отказов и разработала предложения по совершенствованию технологии изготовления вертолётов. Характерные отказы прекратились.

Командованием училища принимались и другие меры по повышению безопасности полётов. Лучший лётчик-методист майор Михаил Харитонов с помощью лётчиков-испытателей освоил методику выполнения посадки на режиме самовращения несущего винта с выключенным двигателем и обучил этому всех лётчиков училища. В дальнейшем такие посадки были включены в программы лётной подготовки и выполнялись лётно-инструкторским составом систематически (не менее одного раза в полугодие).

Зимой 1957 года в г. Люберцы состоялась очередная лётно-техническая конференция по обмену опытом эксплуатации вертолётов Ми-1 и Ми-4.

В её работе принимал участие не только лётный и инженерно-технический состав ВВС, но и авиаторы гражданского воздушного флота. От училища присутствовали майор т/с С. С. Анищенко и лётчик-инструктор капитан В. И. Гатовский. К этому времени сфера применения вертолётов значительно расширилась. Если на первой конференции разговор шёл о вертолёте в основном как о транспортном летательном аппарате, то теперь он стал предметом обсуждения в качестве авиационного комплекса непосредственного огневого воздействия на противника. Перед участниками конференции выступили известные авиационные конструкторы: А. С. Яковлев, А. И. Микоян, С. В. Ильюшин, Н. И. Камов, ведущий конструктор вертолётов М. Л. Миль, представители штаба ВВС, крупные учёные в области аэродинамики, ведущие лётчики-испытатели Министерства авиационной промышленности, в том числе и лётчик-испытатель Герой Советского Союза Ю. Гарнаев. Все они предсказывали большие перспективы применения вертолёта, военные специалисты подчёркивали его широкие боевые возможности, требовали скорейшего оснащения бортовым оружием и развертывания всесторонних испытательных работ.

Однако следует отметить, что в те годы ставка, в первую очередь, делалась на создание сверхскоростных, сверхвысотных самолётов с ракетным вооружением класса «воздух–воздух» и «воздух–земля». Поэтому отдельным руководителям вертолёт с его ограниченными скоростными и высотными возможностями казался непригодным для применения на поле боя. Признавая его как незаменимое транспортное средство, они категорически отрицали возможность использования вертолёта в обстановке огневого противодействия со стороны противника, ссылаясь на его уязвимость, броневую незащищённость, малую прочность и слабую вооружённость.

Такое же мнение бытовало и среди многих военных лётчиков. Возвратившись с конференции, С. С. Анищенко и В. И. Гатовский выступили перед всеми категориями личного состава училища и передали пожелания и просьбы конструктора М. Л. Милиа и командования ВВС продолжать работу по воспитанию у лётного, технического и курсантского составов любви к вертолёту, веру в его боевые возможности. Необходимо развивать творческое мышление, направленное на изыскание тактических приёмов применения винтокрылых машин в самых различных условиях боевой обстановки.

Продолжая осваивать вертолёты, личный состав училища ежегодно принимал участие в тактических учениях, проводимых командованием ПриВО.

В мае 1957 года было направлено десять экипажей вертолётов Ми-4 для участия в войсковых учениях в районе г. Татищева. Перед экипажами стояла задача высадить воздушный десант вместе с 57-мм пушками и тягачами за линию фронта «противника». В назначенное время вертолёты под командованием подполковника А. Э. Аугуль прибыли в район сосредоточения войск. С личным составом наземных подразделений были проведены практические занятия по правилам загрузки и крепления боевой техники в вертолётах. Первое звено было загружено пушками, второе и третье – десанниками. По сигналу в назначенное время винтокрылые машины поднялись в воздух, на малой высоте скрытно пересекли условную линию фронта и устремились в тыл. Приземлившись на площадке, десантники быстро выкатили пушки, выгрузили боеприпасы. Эскадрилья задачу выполнила успешно. Во время учений отличились лётчики – А. М. Заварницын, В. В. Алексенцев, В. М. Селивёрстов, М. Е. Харитонов, штурманы – Л. И. Король, Л. В. Подгорнов.

Материальная часть в ходе учений работала безотказно. В этом была заслуга инженерно-технического состава, в том числе офицеров Н. Скорина, Д. Поспелова, А. Кошкина, А. Дуданова, А. Романова, В. Вареца, В. М. Саакян, М. Жукова, которые показали себя подлинными мастерами своего дела.

С 27 по 30 сентября 1957 года три экипажа вертолётов под командованием подполковника К. И. Чижова участвовали в дивизионных тактических учениях Приволжского военного округа. Звену была поставлена задача: скрытно высадить группу десантников в тактическую глубину обороны условного противника. Она была успешно выполнена. На разборе учений экипажи получили высокую оценку и благодарность от командования округа.

В этот период на первом курсе обучали курсантов на самолёте Як-18у, на втором – на вертолёте Ми-1, на третьем – на вертолёте Ми-4. Соответственно были изменены штаты училища и полков.

Изменился порядок комплектования и набора в училище. Если в послевоенный период сюда принимались в основном только военнослужащие, прошедшие первоначальную подготовку в аэроклубах, или слушатели, уже закончившие ранее лётные училища, то с 1957 года стали принимать и гражданскую молодёжь с десятилетним образованием. 160-е ВАУЛ стало выпускать офицеров со средним военным образованием. В этот год 626 уап налетал в общей сложности 7020 часов.

Эскадрилья подполковника А. Д. Ицкова расформируется. Создаётся новый – 484 – уап (в/ч 15566), укомплектованный вертолётами Ми-1.

Его командиром назначается подполковник М. И. Мачнев, начальником штаба Герой Советского Союза подполковник Б. Е. Асадчих, заместителем командира по лётной подготовке – подполковник А. Д. Ицков, заместителем по политической части – подполковник Е. П. Корольчук, заместителем по инженерно-авиационной службе – майор т/с П. Н. Муштаков.

Командирами эскадрилий и звеньев становятся наиболее опытные офицеры-лётчики М. Е. Харитонов, Н. Н. Дорохов, Г. К. Пономарёв, Н. В. Личкатов, В. С. Брызгалов, М. В. Евстафьев и другие.

Руководящему составу этого учебного авиационного полка удалось в короткие сроки подобрать личный состав и организовать учебный процесс. К весне 1958 года весь лётный состав уже освоил Ми-1 и был готов к обучению курсантов. Значительная часть лётчиков-инструкторов была подготовлена к полётам по приборам и ночью в ПМУ.

В это время началось значительное сокращение ВВС, и в училище прибыла большая группа выпускников истребительных училищ. Многие из них вошли в состав вновь формируемого полка и впоследствии стали опытнейшими лётчиками и методистами. Среди них лейтенанты А. А. Дидык, В. А. Тихомиров, Е. В. Попов, В. В. Сахаров, А. С. Смирнов и многие другие.

В 1958 году начальником училища был назначен Герой Советского Союза полковник И. А. Куличёв. В годы Великой Отечественной войны он принимал активное участие в боевых действиях. На фронте в полной мере раскрылись морально-боевые качества мужественного, бесстрашного лётчика-штурмовика. Родина высоко оценила заслуги Ивана Андреевича: он был удостоен звания Героя Советского Союза, награждён орденом Ленина, тремя – Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны I и II степени, двумя – Красной Звезды и многими медалями.

Честность, принципиальность, чуткое и внимательное отношение к людям, позволили И. А. Куличёву быстро влиться в коллектив, заслужить авторитет и уважение товарищей по службе. Имея богатый жизненный и боевой опыт, он отдавал все силы и знания обучению и воспитанию будущих лётчиков, настраивая на эту волну весь руководящий состав частей, подразделений и преподавателей учебно-лётного отдела.

Политотдел возглавил участник Великой Отечественной войны, грамотный политработник, требовательный офицер, полковник Николай Леонтьевич Тарасов.

В октябре 1958 года самолётный полк (622 уап) переводится на новые штаты, в его состав вводятся эскадрильи на вертолётах Ми-1 и Ми-4, а в ноябре 1959-го из состава части исключается эскадрилья на самолётах Як-18у. Однако в феврале 1960 года полк в полном составе вновь переходит на обучение курсантов на этом самолёте.

В процессе освоения вертолётов принимались меры по совершенствованию их конструкций, обеспечивалась надёжность всех узлов и агрегатов, улучшалось авиационное оборудование. Это позволяло применять вертолёты ночью и в сложных метеоусловиях. Первыми «ночниками» в училище стали майоры В. Алексенцев, М. Харитонов, Е. Игнатов, капитаны М. Кизимов, В. Блохин, Г. Пономарёв, К. Пряжин, Н. Колбасин, Подворотный и другие. Училище становится базой стажировки лётчиков из строевых частей.

Из воспоминаний выпускника 1956 года полковника Ю. П. Митина: «Директивой вышестоящего штаба на базе 622 уап требовалось создание полка для обучения лётного состава на вертолётах Ми-1 и Ми-4 ночью. Подготовленного лётно-инструкторского состава было мало, поэтому скомплектовали звено из лётчиков 626 уап, которое первым в училище переучивалось ночью и стало обучать лётный состав из строевых частей полётам в ночных условиях.

Командиром эскадрильи был назначен майор Дацков, командиром звена – майор Г. П. Ковальков, инструкторами – я, лейтенанты А. А. Кошелёв и В. М. Елисеев. Других, к сожалению, не помню.

Полёты в начале года были интенсивными. В январе–марте много летали по приборам и в закрытой кабине, готовя себя к ночным полётам и одновременно обучали лётный состав полка полётам в дневных условиях. В феврале получили на авиационном заводе в Казани несколько новых вертолётов Ми-4.

В апреле приступили непосредственно к ночным полётам. Летали с большим желанием, было интересно, и мы гордились, что первыми в училище освоили ночные полёты. Тренировались в посадках в различных условиях: в луче прожектора, без луча, по стартовым огням. Посадка по стартовым огням была довольно сложной, но интересной, и мы освоили её в совершенстве. За апрель я налетал ночью 3 часа и выполнил 81 посадку. В мае ночной налёт составил 15 часов.

Я был введён в строй и в середине мая приступил к обучению ночью руководящего лётного состава из строевых частей и инспекторов-лётчиков управлений Воздушных армий.

Июнь был наиболее интенсивным месяцем по ночным полётам, и мой ночной налёт составил около 35 часов. В июле–августе 1959 года наша эскадрилья летала только ночью. В неделю было 4 лётных ночи. Днём отдыхали. В итоге за год мой ночной налёт составил 102 часа из 213 часов общего налёта».

За 1959 год десятки инспекторов Воздушных армий и ВВС военных округов были обучены на вертолётах Ми-1 и Ми-4 полётам по приборам, ночью в простых метеоусловиях и посадке на режиме самовращения несущего винта.

Просуществовал этот «ночной полк» недолго и в конце 1959-го был реорганизован.

В конце пятидесятых годов многие опытные командиры, лётчики, техники, штурманы, в совершенстве освоившие вертолёт, были направлены во вновь формируемые вертолётные учебные части в Луганск (Ворошиловград), Фрунзе (Бишкек), Зерноград. Значительная часть – в г. Павлоград Днепропетровской области, где организовывался центр по переучиванию лётного состава. Туда были переведены командир эскадрильи майор Дацков, командиры звеньев К. Пряжин, В. Демьяненко, лётчики-инструкторы Л. Господ, В. Усов, К. Фирскин, Ю. Ястребов, Б. Калиш, Н. Анисимов, В. Елисеев, Г. Демендеев и другие. На место ушедших товарищей назначалась молодёжь, преимущественно из выпускников нашего училища. Это были грамотные перспективные офицеры, и они быстро осваивали новые должности и входили в строй.

В этот период в училище уже был накоплен солидный опыт эксплуатации вертолётов и лётного обучения на них. Большую роль в его обобщении и распространении играл методический кабинет. При нём работала постоянная группа из наиболее подготовленных лётно-инструкторских кадров. Эти специалисты разрабатывали курсы учебно-лётной подготовки курсантов, инструкции, методические указания, различные пособия и другие документы. Наиболее активными соавторами начальника кабинета капитана В. И. Гатовского были подполковник Г. Д. Нилов, майоры В. Н. Лебедь, А. Е. Король, Д. Т. Аксёнов, капитаны М. Е. Кизимов и Г. Д. Николаев.

Методический кабинет в то время имел тесную связь с управлением вузов ВВС, издательством Министерства обороны, вертолётными КБ, авиационными частями, на вооружении которых стояли вертолёты, а также с лётчиками-испытателями. Это позволило в 1958 году подготовить и

выпустить в издательстве МО СССР крайне необходимые для училища, вновь созданных центров по переучиванию и подготовке лётного состава на вертолётках, для строевых вертолётных частей и подразделений книги: «Методическое пособие лётчику-инструктору по обучению курсантов на вертолётке Ми-1», «Методическое пособие лётчику-инструктору по обучению курсантов на вертолётке Ми-4», а также пособия по эксплуатации в воздухе вертолётков Ми-1 и Ми-4.

При методическом кабинете издавался «Бюллетень по обмену опытом работы». На его страницах выступали лётчики-инструкторы, инженерно-технический состав, преподаватели, специалисты тыла и связи. Статьи опытных методистов училища – полковника Ф. П. Литвинова, капитанов И. И. Гмирянского, И. П. Пелевина печатались в методических бюллетенях авиации военного округа и ВВС страны.

Активно занимался военно-научной работой и преподавательский состав. Инженер-подполковник К. Е. Бодиков, инженер-майор С. А. Игнатосян и майор Д. Т. Аксёнов написали учебник «Теория полёта вертолётка», инженер-майор В. Б. Сегал и инженер-майор В. Нестеренко – «Конструкция вертолётков». Обе книги были изданы Министерством обороны и стали основными учебниками для лётного, инженерно-технического и курсантского составов.

Штурманская служба училища, возглавляемая более 12-ти лет участником Великой Отечественной войны подполковником Виктором Ивановичем Аверьяновым, во взаимодействии с циклом вертолётководения, проделала большую работу по разработке и внедрению в теорию и практику вертолётной навигации фундаментальных учебно-методических материалов.

Полковник Б. А. Демидов разработал учебное пособие «Штурманская подготовка к полёту по маршруту», подполковник В. М. Мягих – «Влияние ветра на полёт вертолётка», подполковник Н. А. Кисляков – «Теоретическое обоснование девиационных и радиодевиационных работ и практика их выполнения на вертолётках», «Заход и расчёт на посадку с применением посадочных систем».

Исключительно добросовестно и настойчиво положения методических пособий внедрялись в ходе учебных полётов с курсантами лучшими штурманами-методистами училища – капитанами Н. Н. Минаковым, В. Д. Ушеровичем, А. А. Беловым, майором И. А. Рябконь.

В учебных полках и в УЛЮ было разработано и издано большое количество различных пособий на правах рукописей по проблемам теории и

практики лётного обучения. Они широко использовались инструкторским составом, а также для обучения лётного состава в строевых вертолётных частях, учебных центрах и аэроклубах ДОСААФ.

Важной задачей в эти годы была подготовка лётчиков-инструкторов. Такой работой занимались лучшие методисты – Б. Н. Переверзев, В. В. Алексенцев, М. Е. Харитонов, Е. П. Игнатов, В. Н. Лебедь, И. Г. Бабешкин, Г. П. Ковальков, Н. Н. Дорохов, Г. К. Пономарёв, В. А. Блохин, В. Г. Сушков.

В условиях напряжённой лётной работы при наличии нескольких типов авиационной техники огромную нагрузку несла инженерно-авиационная служба. Правильная организация её работы, возглавляемая долгое время грамотным, разносторонне подготовленным инициативным офицером подполковником П. Р. Семигиным, старшими инженерами-офицерами Н. И. Кобылянским, Л. Л. Вайсманом, В. П. Винником, Ш. М. Двоскиным, явилась важным фактором обеспечения безопасности полётов.

В училище и полках систематически проводились профилактические мероприятия, направленные на предупреждение отказов авиационной техники и на создание условий, позволяющих в процессе лётной работы обеспечить полную выработку ресурсов самолётов, вертолётов, двигателей и специального оборудования. В целях недопущения лётных происшествий систематически анализировались причины отказов авиатехники, связанные с неграмотной её эксплуатацией, информация немедленно доводилась до лётных подразделений. Для повышения профессиональной выучки и технической культуры обслуживания широко практиковались технические разборы, внедрение опыта лучших авиаспециалистов по подготовке самолётов и вертолётов к полётам.

В апреле 1959 года впервые в истории 160-го ВАУЛ были выполнены полёты днём в сложных метеорологических условиях. Начальник училища Иван Куличёв и командир полка Александр Аугуль совершили полёт по системе.

Жарким летом 1959-го проходили тактические учения в районе Тоцкого полигона. От училища в них принимала участие эскадрилья подполковника В. М. Селивёрстова. Перед подразделением стояла задача: после проведения артподготовки в ситуации условного применения ядерного оружия высадить в тыл «противника» тактический десант с 76-мм пушками и автомашинами ГАЗ-69. Накануне дня вылета с лётчиками эскадрильи провели занятие по оценке обстановки и выработке решения на «боевой вылет». Здесь горячо обсуждались варианты маршрута и высота полёта, боевой порядок, условия

маскировки, манёвр на маршруте, перелёт условной линии фронта и другие тактические вопросы по этапам выполнения полёта. В процессе выполнения задания лётчики и технический состав действовали грамотно и слаженно. О событиях тех дней вспоминает его участник, начальник штаба полка подполковник Ф. Г. Чубаров: «Находясь в ведущем вертолёте, я наблюдал слаженную работу экипажей и десанта. Этапы десантирования выполнялись чётко и организованно. Высадка десанта произошла настолько быстро, что вертолёты мгновенно взлетели и, соблюдая маскировку, ушли для подготовки к повторному вылету».

Задачу выполнили успешно. Всем экипажам была объявлена благодарность. Личный состав получил практические навыки в подготовке и выполнении боевой задачи по десантированию войск в «тыл противника» в условиях имитации применения ядерного оружия. В газете ПриВО «За Родину» № 162 от 12 июля 1959 года был помещён фотоочерк «Воздушный десант», который рассказал о высоком профессионализме наших вертолётчиков в этих учениях.

Большое значение имела хорошо организованная рационализаторская работа. Только за 1959 год было подано 365 рацпредложений, из которых 280 внедрили в практику. Они способствовали быстрому и качественному выполнению регламентных работ, сокращению сроков замены авиадвигателей, других агрегатов и узлов, повышению качества ремонта авиатехники.

В особых условиях заканчивался 1959 учебный год. Накануне государственных экзаменов по лётной подготовке в листке-молнии «За отличную сдачу государственных экзаменов» политический отдел призывал: «Товарищи! Начало государственных экзаменов в этом году совпало с очень радостным событием в жизни нашей Родины: вчера на воду спущен первый в мире атомный ледокол, сегодня (14.09.1959 г. – прим. автора) вторая космическая станция достигла Луны. На фоне этих знаменательных событий курсанты части подполковника М. Мачнева успешно сдают экзамены по технике пилотирования. В подразделении офицера М. Харитонова 96 % личного состава сдали экзамены на «отлично» и 4 % на «хорошо». На отлично сдали экзамены звено офицера Брюзгина».

В этом году в строевые части убыли 160 выпускников. Средний балл составил 4,92. На годовой инспекторской проверке личный состав училища получил общую оценку «отлично».

В течение года было подготовлено 25 молодых лётчиков-инструкторов. Переучено на вертолёт и введено в строй в качестве инструкторов 23 офицера. Переучен 61 лётчик из строевых частей на вертолёт Ми-1 и Ми-4. Успешно выполнено 557 посадок с выключенным двигателем.

Особое место в истории СВВАУЛ занимает 1960 год, когда после расформирования 151-го истребительного училища, располагавшегося в г. Сызрани, Главкомом ВВС страны было принято решение о передаче его учебно-материальной базы 160-му ВАУЛ.

В период с 22 по 28 июня 1960 года управление 160-го ВАУЛ, 484 уап, политический отдел, тыл училища и отдел учебно-лётной подготовки перебазируются в город Сызрань на постоянное место дислокации. 626 уап на вертолётах Ми-4 с частями обеспечения остался на прежнем месте базирования в г. Пугачёве.

622 уап расформируется. Значительная часть его лётного и инженерно-технического состава направляется в посёлок Безенчук Куйбышевской области, где базировался 851 учебный авиаполк (в/ч 42122), ранее входивший в состав 151-го ВАУЛ и обучавший курсантов на самолётах Як-18у.

Этот период характерен ещё и тем, что многие офицеры-руководители бывшего 151-го ВАУЛ были назначены на вакантные должности в 160-е ВАУЛ. Заместителем начальника училища стал полковник Фёдор Герасимович Кисель, начальником штаба – полковник Алексей Андреевич Киндеев, начальником политотдела – полковник Николай Афанасьевич Журавлёв, старшим инженером – полковник Александр Иванович Вашурин, заместителем начальника училища по тылу – подполковник Иван Арсеньевич Прощаев. На должность начальника учебно-лётного отдела назначили полковника И. П. Бойко, а созданный в Пугачёве филиал УЛО возглавил подполковник Ф. А. Сухоруков. В результате проведенных мероприятий в 1960 году училище в основном было укомплектовано подготовленным к выполнению своих функциональных обязанностей офицерским составом, имеющим хороший практический и лётно-методический опыт обучения и воспитания воздушных бойцов.

Значительно расширилась аэродромная сеть. Основные аэродромы были оборудованы в Сызрани, Пугачёве и Безенчуке; полевые – в Кузнецке, Давыдовке, Тургеневке, Порубежке и на Звезде. Везде интенсивно проводились полёты. В новых условиях необходимо было дать налёт 162 курсантам на самолёте Як-18у по 60 часов каждому и 170 курсантам –

на вертолёте Ми-1 по 45 часов. Не меньшая нагрузка возлагалась и на выпускной 626 уап.

Налаживанию ритмичной лётной работы заметно способствовали хорошие бытовые условия. Лётный, инженерно-технический и преподавательский состав вселились в благоустроенные квартиры, курсанты и солдаты – в казармы с удобствами, расширилась медицинская база, увеличился библиотечный книжный фонд учебной и художественной литературы. Учебно-лётный отдел разместился в просторных, светлых классах в трёх зданиях. Преподавательский состав активно включился в совершенствование учебной базы. Широко развернулась военно-научная работа, шёл поиск новых, более рациональных форм подготовки лётчиков на вертолётах.

Под руководством капитана В. И. Гатовского был оборудован учебно-методический кабинет, отражающий не только последние достижения вертолётной авиации, но и полностью отвечающий современным требованиям теоретической и методической подготовки преподавателей и лётно-инструкторского состава для работы с курсантами. В 1960 году киностудией ВВС по сценарию капитана В. И. Гатовского был снят полнометражный кинофильм «Учебные полёты на вертолёте Ми-4». Многие годы им пользовались во всех вертолётных частях. Опытный методист Владимир Иосифович вместе с подполковником Г. Д. Ниловым разработал «Альбом схем по эксплуатации и технике пилотирования вертолётов Ми-4 и Ми-1», затем изданный Министерством обороны в цветном оформлении. Это пособие стало доступным и очень востребованным вертолётчиками, его с любовью называли «наша лётная Мурзилка».

В 1971 г. «Альбом схем по эксплуатации и технике пилотирования вертолётов Ми-4» был переиздан в чёрно-белом варианте для подразделений гражданской авиации, учебных авиационных центров и ДОСААФ.

Большую работу по совершенствованию учебной базы проделал коллектив социально-экономического цикла, руководимый фронтовым комиссаром полковником Иваном Васильевичем Кажевым. В короткие сроки были оборудованы аудитории, оформлены стенды, изготовлены схемы, подобраны фрагменты документальных фильмов и технические средства обучения. Офицеры цикла – Петров, Лукьяненко, Г. Левянт, сл. СА Осипов – в тесном взаимодействии с политработниками частей грамотно создавали реальные условия, в которых курсанты приобретали практический опыт проведения воспитательной работы с подчинёнными. Аналогичная работа

по оборудованию и оснащению техническими средствами обучения аудиторий и лабораторий была проделана и на других циклах.

Наиболее опытные методисты, рационализаторы улучшали не только традиционные учебные пособия, но и создавали совершенно новые устройства, помогающие курсантам наиболее глубоко познавать авиатехнику, приобретать необходимые навыки в её эксплуатации. Так, например, начальник цикла конструкции и эксплуатации авиатехники О. М. Алаян и преподаватель теории полёта С. А. Игнатосян спроектировали и сами построили тренажёр по отработке техники пилотирования на вертолёте Ми-1. Этот аппарат был зарегистрирован как изобретение. Он стал предшественником современного электронного тренажёра. Курсанты и лётчики долгое время упражнялись на нём, отрабатывая действия рычагами управления на этапе отрыва вертолёта от земли и на висении. Много интересных новинок появилось и на других циклах.

В учебно-лётном отделе широко практиковалось изучение опыта работы родственных вузов ВВС. С этой целью группы преподавателей нашего училища посетили Качинское, Балашовское, Чкаловское (Оренбургское) и другие авиационные учебные заведения.

В 1960 году началось массовое освоение полётов в сложных метеоусловиях. Этому способствовало установление МО СССР и ГК ВВС классификации лётно-инструкторского состава вузов. Причём в зависимости от налёта и уровня подготовки можно было сразу получить 1-й или 2-й класс. Впоследствии классная квалификация стала присваиваться последовательно.

После сбития над Уралом в мае 1960 года американского лётчика-шпиона Пауэрса на высотном самолёте У-2 армейское руководство вынуждено было изменить дислокацию войск ПВО на Урале. Для оказания им помощи в перевозке оборудования и имущества были откомандированы несколько экипажей нашего училища. Вот как вспоминает об этом полковник Ю. П. Митин: «В конце октября меня откомандировали в г. Орск Оренбургской области сроком на два месяца. Поначалу я не знал, какие буду выполнять задачи. Экипаж состоял из трёх человек: Л. Федосеенко – правый лётчик, старший лейтенант А. Захаров – бортовой техник и я. 27 октября мы прилетели в Орск и узнали, что будем находиться в распоряжении командира объединения войск ПВО. Через день, после подготовки вертолёта, специальные задания стали выполнять ежедневно. Редкий был день, когда мы не летали. Перевозили личный состав, инженеров-специалистов, техническое

имущество, различную аппаратуру, палатки, доски, спальные принадлежности и другое оборудование. Частенько возили по точкам различные комиссии с целью проверки готовности войск ПВО. Летать нам приходилось в любую погоду. Только к вечеру возвращались на аэродром базирования. Никакого контроля за нами не было. Вся ответственность ложилась полностью на экипаж. Погода часто и резко менялась. За период командировки я налетал только в СМУ несколько часов, что способствовало впоследствии получению квалификации «Военный лётчик первого класса». В этот же период при запуске искусственного спутника Земли наш экипаж привлекался для дежурства на аэродроме Домбаровка Оренбургской области. Таким образом, я получил большой практический опыт выполнения различных полётных заданий: посадки на ограниченные площадки в условиях снежной пыли, полёты с максимальным взлётным весом, в сложных метеословиях».

В этом же году был проведен слёт отличников училища. Его участники обменялись опытом работы, учёбы и обратились ко всему личному составу с призывом добиться новых успехов в боевой и политической подготовке. Призыв отличников получил широкий отклик среди военнослужащих, что подтвердили результаты учебного года. Из 162 курсантов первого курса, летающих на самолёте Як-18, 148 сдали переводные экзамены по лётной подготовке на «отлично», остальные на «хорошо». У второго курса на вертолёте Ми-1 средний балл составил 4,95. На государственных экзаменах по лётной подготовке 97,6 % курсантов-выпускников получили отличные оценки, остальные – хорошие, 71 % окончили училище по первому и второму разрядам.

Напряжённая творческая работа развернулась и в лётных частях. Усилиями лётного и инженерно-технического составов создавались тренажёры, действующие макеты и другие наглядные пособия в классах эскадрилий и на аэродромах.

Как правило, перед началом интенсивных полётов с курсантами в училище и полках проводились методические конференции. Обмен опытом практиковался и между училищами на лётно-методических сборах руководящего состава в масштабе авиации Приволжского военного округа и отдела вузов ВВС страны. По инициативе политотдела училища регулярно выпускались листовки, плакаты, брошюры, в которых рассказывалось о безаварийной лётной работе передовых лётчиков-инструкторов, специалистов ИАС, тыла и связи, отличных звеньев и эскадрилий.

В 1961 г. начальником училища был назначен бывший истребитель-фронтовик полковник Фёдор Герасимович Кисель. Годом раньше он начал осваивать принципиально новый для него летательный аппарат – вертолёт. За плечами опытного воздушного бойца уже было 18812 полётов, что составляло 4778 часов налёта на учебно-тренировочных и боевых истребителях. Быстро освоив вертолёт и убедившись, что за ним большое будущее, он стал активнейшим пропагандистом зарождающейся тогда вертолётной авиации. Его завораживающие и увлекательные выступления перед абитуриентами, а затем личное пилотирование вертолёта над стадионом и демонстрация его уникальных возможностей, убеждало всех, кто приезжал в Сызрань для поступления, в правильности выбора будущей профессии. В июне 1965 года Ф. Г. Кисель стал первым в стране генералом-вертолётчиком. На всех совещаниях, заседаниях самого высокого ранга он настойчиво, ярко и убедительно доказывал преимущества и достоинства вертолёта. Он один из авторов и разработчиков тактических приёмов и способов применения вертолётных средств общевойскового боя. В 60-е годы им был написан учебник «Тактика вертолётных частей и подразделений». Уже тогда боевой офицер был убеждён, что военная вертолётная авиация займёт достойную нишу в обеспечении безопасности нашей Родины. Свою уверенность он умело передавал молодёжи. Последующие события подтвердили его правоту. В настоящее время без вертолётчиков немыслима ни одна спецоперация или общевойсковой бой.

Но это ещё не всё, чем он популяризировал училище и вертолётную авиацию в целом. Его инициатива об унификации формы одежды курсантов Сызранского вертолётного в 60-е годы была известна военным комендатурам всех городов страны, куда разъезжались в отпуск наши воспитанники. Вот как рассказывает об этом выпускник 1968 года, ныне полковник в отставке В. С. Рудиков: «После самостоятельного вылета на вертолёт Ми-1 он официально разрешил курсантам носить на головных уборах вместо общевойсковых звёздочек так называемые авиационные «крабы» и «птички». Это, конечно, было что-то! У нас, у курсантов, это вызывало чувство огромной гордости за принадлежность к Сызранскому вертолётному, а у гражданской молодёжи – добрую зависть и желание поступить учиться непременно в наше училище. В отпускном билете курсантам ставили штамп: «В связи с унификацией формы одежды курсанту Ф.И.О. разрешено ношение авиационной кокарды». Ставилась печать и подпись: начальник СВАУЛ генерал-майор Ф. Кисель.

Я счастлив и благодарен судьбе, что под началом такого человека, фронтовика, педагога и методиста из нас, мальчишек, формировали военных вертолётчиков».

Генерал-майор Ф. Г. Кисель, его заместитель по лётной подготовке полковник А. С. Буланов, командиры полков полковники И. И. Анофриев, Б. Н. Переверзев, Н. П. Блинов, а затем И. Г. Бабешкин много сделали для того, чтобы качественно вырос лётный состав. Так, в 1963 году по сравнению с 1960-м количество лётчиков, освоивших полёты на боевое применение, выросло в пять раз; полёты ночью – в четыре раза; полёты в СМУ – в шесть раз.

В 1962 году вторая эскадрилья 626 уап (г. Пугачёв) успешно провела пробное обучение курсантов на вертолёте Ми-4 ночью в ПМУ. Командир эскадрильи подполковник В. В. Алексенцев был поощрён командованием округа. Лётный состав 851 уап (Безенчукский полк) к концу года переучился на вертолёт Ми-1у.

Лётное обучение курсантов с 1963 года стало проводиться только на вертолётах в соответствии с КУЛП ВУ-63 г.

В этом же году учебный полк, которым командовал полковник И. И. Анофриев, впервые выполнил первоначальное лётное обучение курсантов на вертолётах Ми-1.

Освоение вертолёта с первого курса позволило улучшить уровень лётной подготовки выпускников. Их общий налёт на вертолётах Ми-1 и Ми-4 увеличился по сравнению с предыдущим курсом на 190 %, а самостоятельный – на 180 %. В 4,5 раза вырос налёт курсантов на групповую слётанность, в 2,5 раза больше они стали выполнять маршрутные полёты с боевым применением, в 6 раз увеличился налёт по приборам.

Крепкой опорой генерал-майору Ф. Кисель в решении хозяйственных вопросов того периода был начальник тыла фронтовик полковник Иван Арсеньевич Прощаев. С назначением на должность он активно включился в работу по строительству объектов и служебных помещений, по благоустройству всей инфраструктуры обширного тылового хозяйства. Были налажены деловые связи с руководителями крупнейших предприятий города.

24 апреля 1963 года 160-е ВАУЛ получило наименование Сызранское военное авиационное училище лётчиков, а учебные авиационные полки гарнизона – учебно-вертолётные (увп).

Снежной и ветренной зимой 1964 года вертолётчики Сызранского ВАУЛ опять показали высочайший уровень мастерства при спасении людей. В конце января бушевавшая несколько часов пурга полностью остановила движение по трассе Москва – Челябинск. Водители и пассажиры оказались блокированы от внешнего мира. Положение усугубляла и низкая температура, опустившаяся ниже отметки 20°С. Людей нужно было срочно спасать. Городские власти обратились за помощью к вертолётчикам. Начальник училища генерал-майор Ф. Г. Кисель поставил задачу своему заместителю по лётной подготовке полковнику А. С. Буланову: подобрать надёжных и опытных членов экипажа и немедленно вылететь для эвакуации людей.

На стадионе срочно подготовили площадку для посадки вертолёта и вызвали машины скорой помощи.

В течение двух дней – 28 и 29 января – экипаж вертолёта Ми-4 в составе командира полковника А. С. Буланова, штурмана – подполковника В. И. Аверина и бортового техника А. П. Дуданова совершали челночные рейсы по маршруту «трасса – стадион». В труднейших погодных условиях было перевезено около 100 человек.

Все участники спасательной операции были награждены грамотами от имени первого секретаря горкома КПСС Е. Ф. Муравьёва и председателя горисполкома Н. П. Пронина.

В 1964 году курсанты 2-го курса 484 увп на вертолётах Ми-1 и курсанты 3-го, выпускного, курса 626 увп на вертолётах Ми-4 успешно освоили полёты днём по приборам в закрытой кабине, на боевое применение и ночью по кругу. Лучшими методистами в лётной подготовке курсантов ночью рекомендовали себя офицеры М. Н. Басаргин, В. С. Шibaев, С. Т. Брюзгин, С. Ф. Лялькин и другие.

Журнал «Крылья Родины» писал: «Новая система обучения вертолётчиков способствовала успешному выполнению задач повышения качества лётной подготовки курсантов. Средняя вывозная программа на одного курсанта составила: в 1963 году – 196 полётов (20 часов 06 минут); в 1964 году – 158 полётов (17 часов 47 минут). 90 % курсантов вылетели самостоятельно и закончили тренировку с оценкой «отлично». Лётных происшествий не было» [27].

1965 год был характерен тем, что на базе Сызранского увп (в/ч 15566) на 1-м курсе производился эксперимент по сокращению вывозного налёта. Руководил им заместитель командира 484 увп по лётной подготовке подполковник

А. И. Юрченко в лётной группе третьего авиационного звена (командир майор Слепенько) второй авиационной эскадрильи (майор Ю. Н. Зуйков).

Суть эксперимента, который проводился опытным методистом лётчиком-инструктором капитаном Е. И. Бронниковым, заключалась в следующем. Первоначальная вывозная программа начиналась с полётов по кругу, в последующем по усмотрению лётчика-инструктора они могли чередоваться с полётами на висение.

Курсанты, не участвовавшие в эксперименте, выполняли вывозную программу в обычном порядке, т. е. приступали к полётам по кругу лишь после прочного усвоения таких элементов, как отрыв, уверенное зависание, устойчивое висение и приземление. После эксперимента первоначальный вывозной налёт сократился до 30 %. А за счёт этого увеличили самостоятельный налёт первокурсников. Таким образом, была пересмотрена вывозная программа лётного обучения курсантов 1-го курса.

С большим энтузиазмом было воспринято решение командования 484 увп о привлечении курсантов-отличников к полётам в качестве лётчиков-штурманов с постоянным составом в осенне-зимний период 1966 учебного года, что позволяло увеличить общий налёт за время учебы в училище.

Первая половина 60-х годов в жизни СВАУЛ была ознаменована активизацией работы всех структур по военно-патриотическому воспитанию молодёжи в связи с подготовкой и празднованием 20-летия Победы советского народа над немецким фашизмом. Подразделения училища поддерживали шефские связи более чем с двадцатью учебными заведениями. Хорошей традицией стали систематические встречи военнослужащих с молодёжью Сызрани, Пугачёва, Безенчука, прилежащих к ним сёл, совместные концерты, спортивные мероприятия.

В декабре 1964 года по инициативе политотдела училища и Сызранского горкома комсомола была создана школа юных космонавтов (ШЮК). У неё были свой устав, присяга и знамя, а курсантам шили специальную форму одежды.

Для обучения в ШЮК отбирались учащиеся 8–10 классов, в том числе и девушки. Занятия с юными космонавтами проходили в аудиториях Сызранского ВАУЛ два раза в неделю, в вечернее время и днём в выходные дни. Курсантов знакомили с историей развития авиации и космонавтики, Сызранского училища. Воспитанники ШЮК получали хорошую физическую подготовку, выполняли прыжки с парашютом, участвовали в многочисленных

встречах с ветеранами училища, авиации, Вооруженных Сил СССР, участниками войн, с известными людьми, в том числе и космонавтами. В 1967 году после трагической гибели космонавта Владимира Михайловича Комарова во время его второго полёта Сызранской школе юных космонавтов было присвоено его имя.

В музее ШЮК до сих пор хранятся письма советских космонавтов – А. Г. Николаева, П. Р. Поповича, А. А. Губарева, В. И. Севастьянова. Активно проходила переписка школы с Центральным музеем авиации и космонавтики, Домом авиации и космонавтики в г. Калуге. За время существования ШЮК её окончили более двух тысяч юношей и девушек, около семисот из них в дальнейшем связали свою судьбу с Вооруженными силами, в том числе более пятисот – с авиацией. Курсанты ШЮК С. Водолаго, В. Войнаровский, А. Гаршин, В. Калугин, В. Пастухов окончили Сызранское ВВАУЛ с золотой медалью. Среди выпускников школы два Героя России (капитан А. Ю. Кириллин и полковник С. И. Чернявский), два генерала (Е. Ю. Проломов, А. А. Филясов) и три заслуженных военных лётчиков СССР и России (полковники В. Н. Дорохов, А. А. Филясов и С. М. Водолаго). Многие выпускники ШЮК служили и продолжают служить в родном училище.

За высокие достижения в деле патриотического воспитания молодёжи Сызранская школа космонавтов была награждена Почётной грамотой ЦК ВЛКСМ, призом журнала «Крылья Родины» и медалью К. Э. Циолковского.

В настоящее время Сызранская ШЮК переименована в отделение авиации военно-патриотического объединения «Щит» Дворца творчества детей и молодёжи г. Сызрани и продолжает вносить заметный вклад в патриотическое воспитание молодёжи города.

Продолжая разговор о том, как решались основные задачи, следует отметить, что в 1966 году впервые был получен опыт организации и проведения полётов курсантами в зимних условиях: при ограниченной годности аэродромов в условиях неустойчивой погоды.

Лётное обучение курсантов набора 1965 года проводилось в Безенчукском полку в два потока: с 1 марта по 14 июня и с 15 июня по 30 сентября 1966 года. При этом удалось увеличить налёт и проверить способность учебных эскадрилий и частей обеспечения выполнять задачи по подготовке лётных кадров в военное время.

Характерной особенностью данного этапа в истории училища является заметный рост методического и боевого мастерства постоянного состава.

Генерал-майор авиации Ф. Г. Кисель, полковники А. С. Буланов, И. И. Анофриев, И. Г. Бабешкин, В. В. Алексенцев в числе первых получили квалификацию «Военный лётчик I класса». Были подготовлены к боевым действиям в составе эскадрилий учебные авиационные полки, которыми руководили полковники И. И. Анофриев и И. Г. Бабешкин, днём в ПМУ и СМУ и ночью в ПМУ. Полк под командованием полковника Б. Н. Переверзева (626 увп) – днём в ПМУ и СМУ, ночью в ПМУ в полном составе полка.

Всё это позволило в 1965 и 1966 гг. присвоить 273 выпускникам, имеющим общий налёт не менее 250 часов, квалификацию «Военный лётчик III класса» (более 80 % на каждом выпускном курсе).

В 1968 году, в канун 50-летия Советской власти, 626 увп был признан лучшим полком в Военно-воздушных силах страны. Его командир полковник В. В. Алексенцев, заместитель по лётной подготовке подполковник Окунев и начальник штаба подполковник Ф. И. Ахрёмочкин были награждены орденами Красной Звезды.

С такими показателями в учебно-боевой подготовке и воспитательного процесса находилось наше училище накануне важного события – перехода на новый, более высокий, уровень подготовки лётных кадров: обучению курсантов по высшему профилю.

НА ВЫСШИЙ УРОВЕНЬ ОБУЧЕНИЯ

60-е годы ознаменованы важными событиями в жизни государства. В Военно-воздушные силы пришли самолёты третьего поколения – с изменяемой в полёте геометрией крыла, оснащённые современным радиоэлектронным оборудованием и мощным вооружением. В конструкторском бюро, возглавляемом М. Л. Милем, рождается боевой вертолёт, способный решать обширный круг задач на поле боя как самостоятельная огневая единица.

Эти преобразования в военном деле вызывали необходимость улучшения качества подготовки военных кадров. Нельзя стать современным командиром, не овладев научным пониманием сущности происходящей эволюции в характере и особенностях современной войны в целом и роли в ней авиации в частности. Сегодня от офицера-лётчика, как никогда, требуется широта творческого и оперативного мышления, умение ориентироваться в быстро изменяющейся обстановке, принимать грамотные, смелые и обоснованные решения. А это невозможно без высоких профессиональных и морально-психологических качеств, основанных на глубоком изучении военных, общенаучных и инженерно-технических дисциплин.

Требовалась перестройка системы подготовки лётных кадров и в СВАУЛе. Приказом Министра Обороны Союза ССР от 4 декабря 1965 года училище было преобразовано в высшее и получило наименование – Сызранское высшее военное авиационное училище лётчиков (СВВАУЛ). Переход на качественно новую ступень обучения, изменения в организационно-штатной структуре потребовали исключительно напряжённой деятельности всего личного состава. В первую очередь на повестку дня встал вопрос укомплектования училища офицерами, профессорско-преподавательским составом, способными вести подготовку курсантов по программе высшей школы. Предстояло заняться созданием учебной базы, оборудованием учебных аудиторий и лабораторий. И, наконец, было необходимо решить вопросы улучшения аэродромной сети и районов базирования. Начальник училища

генерал-майор авиации Фёдор Герасимович Кисель, начальник политотдела полковник Николай Афанасьевич Журавлёв и начальник штаба полковник Алексей Андреевич Киндеев, обладая богатым опытом организаторской и воспитательной работы, повели за собой весь личный состав. Им помогали заместители начальника училища: по лётной подготовке – полковник Анатолий Сергеевич Буланов, по инженерно-авиационной службе – полковник-инженер Дмитрий Фёдорович Назаренко, по тылу – полковник Евгений Иванович Страхов и многие другие.

В 1966 году был произведен первый набор курсантов по высшему профилю. В училище пришла молодёжь со средним и средним техническим образованием. Десятая часть абитуриентов закончила один–два курса гражданских высших учебных заведений. Высокий общеобразовательный уровень, хорошая физическая подготовка – таковы качественные изменения в контингенте поступающих. Но не только вчерашние школьники, студенты и рабочие решили посвятить свою жизнь авиации. Почти 15 % курсантов, принятых на 1 курс, составили солдаты и сержанты, пришедшие из всех видов Вооружённых сил.

В связи с реорганизацией училища на командную, преподавательскую и инструкторскую работу прибыло значительное количество офицеров после академий, других военно-учебных заведений, из строевых частей. Большинство имело солидный опыт педагогической деятельности и методической работы. Вместе с тем на вакантные должности назначались молодые, инициативные командиры, политработники и инженеры. Сплав опыта и молодости способствовал успешному решению подготовки лётных кадров. Так, полками командовали офицеры И. И. Анофриев, Б. Н. Переверзев, И. Г. Бабешкин; эскадрильи возглавляли первоклассные лётчики участники Великой Отечественной войны Н. Н. Юхтин, Г. К. Пономарёв и другие. Славу лучших лётчиков-инструкторов снискали офицеры А. А. Третьяков, Ю. А. Черняев, Ю. И. Сорокин, А. С. Смирнов, Г. А. Иванов.

Новые задачи по обучению и воспитанию, качественные изменения в общеобразовательной подготовке курсантов, принятых на первый курс высшего лётного училища, потребовали основательной перестройки всего учебно-воспитательного процесса. Началось расширение УЛЮ.

Решением Министерства обороны в училище было открыто отделение заочного обучения. Выпускники прошлых лет, окончившие училище по среднему профилю, получили возможность повысить свой уровень

образования, что в дальнейшем способствовало более качественному обучению и воспитанию курсантов.

Сложная и ответственная задача организации учебного процесса слушателей заочного обучения была возложена на подполковника С. А. Лешенко. Благодаря его усилиям успешно решались вопросы, связанные с подготовкой учебно-методической базы и подбором преподавательского состава.

Первые две группы слушателей заочного обучения были скомплектованы в основном из представителей лётно-инструкторского состава учебных полков училища. Всего отобрали 49 слушателей. Среди них офицеры: М. Е. Харитонов, Н. Н. Дорохов, Э. Э. Заблотный, Б. И. Лысенко, В. В. Сахаров, А. С. Смирнов, Г. А. Иванов, Ю. И. Сорокин, А. М. Талашко, М. И. Епишин, Г. В. Зотов, Е. В. Попов, Е. И. Бронников, А. А. Третьяков, Ю. В. Евсеев, В. Ф. Кисель, С. Н. Самарин, Ю. К. Левченко, В. Г. Сушков, А. П. Бесхмельнов, С. А. Ристивоевич, Б. С. Прияткин, Р. М. Кадыркин, В. А. Блохин, А. М. Кашенсков, Л. И. Синько и другие.

Несмотря на огромную загруженность, связанную с выполнением непосредственных должностных обязанностей, слушатели заочного обучения самым серьёзным образом относились к учебным занятиям и экзаменационным сессиям. Преподаватели в учебном процессе не делали никаких скидок и послаблений, требования были такими же, как и к курсантам, обучающимся по высшему профилю. По итогам четырёх лет обучения все слушатели получили дипломы о высшем образовании, а М. Е. Харитонов закончил курс заочного обучения с золотой медалью.

За последующие тридцать лет в отделении заочного обучения получили высшее образование 565 офицеров училища и строевых частей.

Вместо циклов были созданы кафедры. Учебно-лётный отдел, который возглавлял полковник В. Д. Бацановский, строил свою работу таким образом, чтобы на научной основе давать обучаемым глубокие теоретические знания и практические навыки. Для этого совместно с кафедрами были разработаны новые учебные планы и программы. Курсанты стали изучать высшую математику, физику, теоретическую механику в объёме высшего учебного заведения.

Всё большее внимание в училище уделяется методической работе. В практику УЛО прочно вошли методические сборы, межкафедральные и кафедральные совещания, на которых обсуждались важнейшие проблемы учебной работы. Особое значение придавалось показательным и открытым

занятиям, на которых опытные педагоги – начальники кафедр и старшие преподаватели – учили своих коллег методическому мастерству. Усилился контроль за учебным процессом. Руководители училища и учебно-лётного отдела стали присутствовать на лекциях и семинарах. В учебный процесс стал активно внедряться опыт других вузов и строевых частей.

Много ценного передали молодым преподавателям первые начальники кафедр, опытные педагоги и методисты – полковники В. С. Шве́ц, О. М. Алаян, Б. А. Демидов, А. Н. Салов, служащие Советской Армии В. И. Турукин, И. Н. Лысенко, Г. А. Бурми́строва, Ю. И. Михайлова. Они постоянно заботились о научной эрудиции и повышении ответственности за порученное дело у молодых преподавателей. Это, несомненно, способствовало и росту военных педагогов.

Кафедра, которой руководил кандидат педагогических наук доцент полковник В. С. Шве́ц, организовала и провела большую работу по повышению идейно-теоретического и методического уровня преподавания общественных наук. В соответствии с новыми программами были разработаны и написаны лекции по всем предметам, методические рекомендации, планы семинарских занятий и партийно-политической работы с курсантами, создана новая учебная база. В оборудование классов и методических кабинетов, подготовку наглядных пособий вложили много труда, выдумки, умений офицеры – М. Ф. Сокол, Ф. Г. Кузьмин, П. А. Солодовников, В. Г. Бондаренко, Н. Ф. Платонов, Н. Ф. Козлов, И. А. Морозов, служащие Советской Армии – И. В. Кажев и Н. А. Кисляков. Сотни учебных схем, пособий, альбомов, изготовленных на кафедре, стали хорошим подспорьем в овладении курсантами общественных наук.

В 1966 году в учебно-лётном отделе начала работу школа молодых преподавателей. Кафедра марксизма-ленинизма во главе с полковником В. С. Шве́ц стала центром научно-педагогической подготовки молодых военных педагогов. Сдача экзаменов кандидатского минимума, развертывание военно-научной работы в училище – во всем этом, несомненная заслуга первого в училище кандидата педагогических наук доцента полковника В. С. Шве́ц. В организации и качественном проведении занятий ему активно помогали офицеры С. А. Лобусев, К. В. Бобков, И. С. Копылов, Н. Ф. Платонов, служащий СА Г. М. Левянт.

Дальнейшее совершенствование учебно-воспитательной работы на кафедре происходило и в последующие годы, когда её возглавил полковник

В. Г. Бондаренко. Сюда пришли молодые, энергичные офицеры с высокой теоретической подготовкой – Ю. Е. Степанец, В. Ф. Обласов, И. А. Морозов, В. П. Безручко, Л. Д. Харченко, Б. К. Краснов.

Важное место в обучении курсантов и их становлении как будущих командиров занимает тактическая подготовка. На занятиях в училище они познают роль и место авиации в современном бою, получают первые навыки и умения побеждать врага в любых, даже самых сложных, условиях. Этому будущих командиров боевых винтокрылых машин обучают на кафедре тактики, которой до 1973 года руководил полковник А. Н. Салов, а затем полковник Б. И. Каспирович. В учебном процессе педагоги офицеры Н. А. Протасов, Н. А. Мустафин, Г. И. Кононенко широко использовали опыт боевых действий авиации, накопленный в годы Великой Отечественной войны и послевоенных учениях. Глубоким содержанием и доходчивостью отличались занятия старшего преподавателя Н. А. Протасова. Он умело развивал тактическое умение курсантов, приучал их всесторонне анализировать быстро меняющуюся воздушную и наземную обстановку, проявлять находчивость и смекалку, предвидеть развитие событий. Яркие, запоминающиеся примеры смелых и дерзких решений, разительных атак мастеров бомбовых и ракетных ударов – обязательный элемент занятий этого преподавателя. Николай Александрович умело увязывал учебный материал с требованиями боевых уставов и с жизнью лётных частей.

Одно из необходимых условий при изучении тактики – наглядность. Поэтому со дня создания кафедры и по настоящее время ведётся работа по совершенствованию учебной базы. Творческий ум и фантазия, умелые руки офицеров А. Н. Салова, В. И. Гатовского, Н. Л. Абдулова, Б. И. Каспирович, Н. А. Мустафина, Г. И. Кононенко позволили оборудовать кабинет и классы тактики современными средствами обучения. Высокую оценку творчеству этих рационализаторов дал при посещении училища заместитель Главкомандующего ВВС по вузам генерал-полковник Г. У. Дольников.

Интересно и на высоком профессиональном уровне шло в училище в этот период преподавание других специальных дисциплин. В аудиториях и лабораториях кафедры авиационной техники курсантов-первокурсников ждало царство вертолётов и авиационных двигателей, «умных» агрегатов и приборов. Под руководством опытных преподавателей В. И. Карпушкина, кандидата технических наук Е. И. Зуевского, Г. И. Лесного, В. М. Беложёрова, В. И. Русакова курсанты получали прочные знания теоретических

основ конструкции вертолѐта и его силовой установки, первичные навыки эксплуатации авиационной техники. Теоретические вопросы органически увязывались с развитием авиационной техники, практикой её эксплуатации в строевых частях. Организационный и методический уровень занятий основывался на последних достижениях науки, техники, советской педагогики и психологии. Была уточнена и разработана методика тренировки курсантов на учебных вертолѐтах, что углубило содержание изучаемого предмета.

Опыт лучших преподавателей показывал, что положительных результатов добивается тот, кто упорно готовится к каждому занятию, любит свой предмет, профессию, кто измеряет прожитые дни тем, чего он достиг в методике, чем обогатил свою память, что предпринял для повышения научной квалификации. Сегодня в училище учебно-воспитательную работу ведут наставники, многие из которых зарекомендовали себя подлинными мастерами обучения и воспитания, все они имеют высшее образование, большой опыт командирской, инженерно-технической работы в авиационных частях, солидный преподавательский стаж.

Одарѐнным педагогом зарекомендовал себя старший преподаватель кафедры тактики и БПСП полковник-инженер Ю. Н. Иноземцев. За 20 лет он обучил тысячи будущих лѐтчиков. Педагог обладал обширными военнотехническими знаниями, умением доходчиво передавать их курсантам. Его познания выходили далеко за рамки технических дисциплин. Юрий Николаевич принимал активное участие в методической работе кафедры, помогал молодым преподавателям быстро войти в строй. На его счету более 40 рацпредложений.

Среди педагогов-наставников заслуженным авторитетом у курсантов пользовались офицеры В. Е. Ершов, В. М. Блувштейн, В. Н. Безручко, Ю. М. Сергеев, В. Б. Комяга, И. Р. Цимбельман, П. А. Ложкин, М. Ф. Сокол; служащие Советской Армии З. П. Кислякова, В. И. Леонтьева, Г. Г. Красов и многие другие. По достоинству упорный и кропотливый труд преподавателей В. И. Гатовского, С. А. Лобусева, Н. А. Сергеева, В. Н. Безручко, И. В. Кажева, В. И. Турукина, Г. А. Бурмистровой, Н. А. Кислякова был отмечен знаком «За отличные успехи в работе в области высшего образования», а полковники Я. Я. Кудрявцев и В. Г. Бондаренко в 1973 году за высокие показатели в учебной деятельности кафедр были награждены орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

Но не только от опыта преподавателей кадров зависит решение задач по подготовке квалифицированных лётных кадров. Хорошо оснащённая учебная база – показатель зрелости учебного заведения, педагогического мастерства преподавательского состава. В процессе ввода в строй нового корпуса УЛО в училище развернулась работа по созданию учебной базы, отвечающей современным требованиям. Приказом начальника училища был образован совет, фактически ставший штабом организаторской работы по оборудованию новых классов, аудиторий, лабораторий. Им руководил полковник В. Ф. Лачкин, а в состав совета вошли офицеры В. И. Гатовский, П. Н. Беспалов, В. М. Белозёров. Благодаря их настойчивости, умелому руководству работой рационализаторов, постоянному контролю задача по становлению новой учебной базы была решена.

Так, только за первые три года с момента ввода в строй нового учебного корпуса было оборудовано 42 аудитории. Создано около 120 действующих макетов, тренажёров, стендов, воплотивших последние достижения военно-авиационной науки и техники. Аудитории были насыщены современными средствами обучения. Почти половина из них – действующие макеты и установки, четверть – электрифицированы. В лабораториях имелась различная вычислительная техника и обучающие машины. В недалеком прошлом преподаватели и курсанты только мечтали об этом.

Образцовой тогда была лаборатория для выполнения работ по авиационной радиоэлектронике. Здесь имелись действующие стенды, которые помогали понять физический смысл явлений, происходящих в вертолётном оборудовании, приобрести навыки снятия показаний параметров винтомоторной группы.

На кафедрах широко использовались кинопроекторы «Луч» и «ЛЭТИ», киноустановки «Украина» и «Школьник». Сотни фильмов и диафильмов по различным темам, показанных в аудиториях, стали хорошим подспорьем в обучении курсантов.

Училище располагало учебной библиотекой, в которой насчитывалось более 117 тысяч экземпляров книг. Её заведующая ударник коммунистического труда М. М. Малявкина знала фонд досконально. Под её руководством коллектив регулярно проводил библиографические обзоры новых поступлений, периодически устраивал книжные выставки технической и военномемуарной литературы.

После ввода в строй нового корпуса УЛО большую работу по выпуску печатной продукции проделал коллектив типографии. При подготовке к печати учебных пособий, методических материалов и других изданий напряжённо трудились И. К. Антипин, В. М. Костылова, А. Н. Игнатьева, В. С. Шаронова, В. С. Маркова, А. Ф. Сергиенко, Л. С. Кондрова. В 1976 году типографии было присвоено звание «Коллектив коммунистического труда», и долгие годы печатники училища шли в авангарде социалистического соревнования.

Созданная в училище учебно-материальная база соответствовала программам обучения, привлекала своей наглядностью и художественно-эстетическим оформлением. Она повседневно и эффективно использовалась, с её помощью повышалось качество обучения курсантов, сокращалось время на изучение отдельных тем.

Большое внимание уделялось научно-исследовательской деятельности педагогов и лётчиков-инструкторов. Она строго подчинялась интересам учебного процесса. Среди направлений исследований – дальнейшее повышение боевой готовности авиационных частей и подразделений, обеспечение безопасности полётов, обобщение положительного опыта боевой и политической подготовки.

Каждая кафедра определила профиль своих научных изысканий. К этой работе стали активнее привлекаться офицеры и курсанты. Ценную инициативу проявили преподаватели общенаучных и специальных кафедр. Большим успехом у курсантов пользовался учебник «Теория вероятности» (авторы Э. Л. Абдулов и В. Ф. Щетинкин), учебные пособия «Физические основы устройства и работы вертолётного ТВД» (В. М. Белозёров), «Авиационный газотурбинный двигатель ТВ2-117А» (В. И. Русаков), «Методическое пособие по изучению конструкции вертолётного» (Е. И. Зуевский) и многие другие. Учебными пособиями, методическими разработками и руководствами были обеспечены все курсанты.

Внимание уделялось и росту научной квалификации профессорско-преподавательского состава. После назначения на должность заместителя начальника училища полковника И. И. Анофриева при клубе офицеров начали работать курсы по подготовке преподавателей к сдаче экзаменов кандидатского минимума. Вскоре появились результаты: в начале 70-х годов защитили диссертации и стали кандидатами наук офицеры С. А. Лобусев, В. Г. Бондаренко, В. Д. Шелест, А. М. Палисадов, А. А. Приходько.

Большинство из них были выдвинуты на вышестоящие должности. На кафедрах трудились кандидаты технических наук – полковник Е. Н. Зуевский, М. А. Стацюк, майоры К. К. Орузбаев, Ю. М. Бобр и служащий Советской Армии Д. И. Колотилкин – кандидат физико-математических наук. Полковник в отставке В. Г. Бондаренко – кандидат философских наук и полковник запаса Ю. П. Онушкин – кандидат технических наук работают в училище и по сегодняшний день.

К научной работе привлекались и курсанты. Тот, кто занимался в военно-научных кружках (а таких было 60 %), на экзаменах демонстрировал глубокие теоретические знания и получал высокие оценки. Будущие лётчики-инженеры охотно брались за исследования в области общественных и специальных наук. Работа курсанта П. А. Подгурец была направлена на областной конкурс студенческих работ, где была отмечена комиссией.

Предметом особой заботы кафедр стали вопросы изыскания новых методов обучения, путей рационального использования учебного времени. Кропотливый труд педагогических коллективов приносил желаемые результаты. Изучение авиационной техники организуется так, чтобы каждый курсант мог самостоятельно разобраться в конструкции и принципах действия агрегатов, узлов и деталей. Повысилась требовательность к выполнению лабораторных работ, чётко определился их объём, последовательность необходимых операций. По всем темам изучаемых дисциплин преподавателями написаны частные методики. Ежегодно часть занятий проходила в музее училища, на промышленных предприятиях города. Использовались такие учебные формы, как коллоквиумы, на старших курсах – тактические и технические летучки, реферативно-докладной метод проведения семинаров.

Курсанту предстояло обрести в училище потребность и умение учиться всю жизнь. Поэтому постоянно улучшались условия для их самостоятельной работы. На всех курсах она тщательно планировалась. Целеустремленная деятельность всего коллектива училища оказывала непосредственное влияние на повышение успеваемости. Курсант понимал: чтобы стать достойным сыном Отечества, надо отдавать учению и труду максимум сил и энергии. И будущие лётчики с большим желанием, вдохновением, с полным напряжением сил осваивали теоретические дисциплины. За годы четырёхлетнего обучения они сдавали более 70 зачётов и экзаменов. И с каждым годом квалификационные требования к выпускникам Сызранского ВВАУЛ повышались.

О ТЕХ, КТО УЧИТ В НЕБЕ И ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПОЛЁТЫ НА ЗЕМЛЕ

Преобразование среднего училища в высшее и задачи подготовки лётчиков-инженеров по командной авиационной специальности потребовали повышения теоретического и методического мастерства не только от профессорско-преподавательского, но и лётно-инструкторского состава полков.

В связи с организационными мероприятиями 1966–1967 гг. в СВВАУЛ прибыло ряд офицеров лётно-технического состава из строевых частей и других училищ. Им предстояло переучиться и освоить вертолёты. Лётно-инструкторский состав с полной ответственностью взялся за порученное дело. В короткий срок офицеры В. В. Алексенцев, И. Г. Бабешкин, Б. Н. Мазуров подготовили вновь прибывших инструкторов к обучению курсантов на вертолётах Ми-4.

Одновременно в училище шла напряженная работа по переоборудованию учебных классов и методических городков, созданию новой лётно-методической документации, расширению ТЭЧ.

В 1966 г. училище приступило к первоначальному обучению курсантов по новой программе, которая предусматривала увеличение самостоятельного налёта за счёт сокращения количества вывозных полётов. Благодаря тщательной подготовке, высокому чувству ответственности командиров подразделений, лётчиков-инструкторов задача по обучению курсантов по новой программе была решена успешно. В том же году в училище был приобретён опыт организации и проведения полётов с курсантами зимой, при ограниченной годности аэродромов, в условиях неустойчивой погоды.

С каждым годом росло мастерство лётно-инструкторского состава. Этому в значительной мере способствовала введённая в штат СВВАУЛ лётно-методическая группа, которую возглавил подполковник М. Е. Харитонов. Она стала как бы «задающим генератором». Более эффективно и продуктивно стали проводиться лётно-методические сборы и совещания, лётно-

технические конференции, инструктивно-методические занятия и показательные лётные дни. В работе с лётным и техническим составом широко использовались методические классы, наглядная агитация, обмен опытом лётного обучения курсантов и подготовки лётно-инструкторского состава.

С целью выработки единой методики проведения занятий был разработан и издан типовой план-конспект лётчика-инструктора по проведению наземной подготовки, который дорабатывался с учётом особенностей лётной группы. В брошюре были сосредоточены все справочные данные и методические указания по каждому упражнению наземной подготовки. Пособие способствовало более качественному обучению курсантов на земле, оно внесло определённый порядок и однотипность при изучении упражнений.

В училище систематически обобщался и пропагандировался опыт работы лучших эскадрилий, звеньев, лётных групп. Периодически издавались бюллетени и листовки, выпускались фотогазеты, посвящённые лучшим методистам – М. Е. Харитонову, В. И. Гатовскому, В. П. Кузнецову, В. И. Чиркову, А. И. Юрченко, А. А. Третьякову, Б. И. Лысенко, В. Слипенько, Н. М. Михальскому, Г. В. Зотову, С. А. Ристивоевичу, А. Ф. Бесфамильному, А. Опарину, Ю. В. Евсееву, Тюрину, В. М. Чаптарову, Ю. И. Сорокину, М. Г. Половинко, П. А. Титову, Ю. Н. Зуйкову, В. Михайлову и другим.

В осенне-зимнее время лётчики и штурманы днём и ночью, в простых и сложных метеоусловиях повышали классность, совершенствовали свои лётно-методические навыки. А когда в 1967 году училище провело экспериментальное обучение курсантов на новый тип вертолёта Ми-8, главной заботой командования стало качественное переучивание лётного состава и обучение курсантов на более сложном типе винтокрылой машины. Как это происходило, вспоминает полковник Е. А. Сивьюк, бывший в то время лётчиком-инструктором Пугачёвского полка: «В 1967 году училищу была поставлена задача: в экспериментальном порядке подготовить и провести выпуск одного звена курсантов на вертолётах Ми-8. Самыми первыми переучившимися на Ми-8 в г. Казани были офицеры М. Е. Харитонов, А. И. Юрченко, Г. М. Тюменцев и Ю. Н. Евсеев, которые и перегнали с завода в училище новые вертолёты. Первыми переучились командир полка подполковник В. В. Алексенцев, его заместитель по лётной подготовке подполковник В. Г. Сушков и командир 3-й эскадрильи подполковник Г. П. Ковальков, затем майоры И. П. Желтов, Л. М. Балашов, капитаны

Б. Г. Береснев и я, бортовые техники – старший техник-лейтенант И. А. Максютов и техник-лейтенант Б. Г. Мельник. Теоретическое переучивание было проведено на месте преподавателями из Сызрани, а практическое – уже непосредственно в Сызрани. Чуть позже на новый тип вертолёт переучились начальник училища генерал-майор Ф. Г. Кисель и его заместитель по лётной подготовке полковник А. С. Буланов.

Для обучения курсантов были отобраны лучшие лётчики-инструкторы – капитаны П. М. Шепилов, Е. Н. Стецук, Е. А. Сивьюк; техники – старший лейтенант т/с И. Н. Максютов, Л. А. Мельник, В. А. Цветков. Командиром звена был майор Л. М. Балашов, техником звена – старший лейтенант А. И. Михеев, а в последующем – капитан В. А. Зверев. В целом эта ответственная задача была возложена на личный состав эскадрильи, которой командовал подполковник Г. П. Ковальков (заместитель командира эскадрильи – майор И. П. Желтов). Высоким мастерством по подготовке вертолётов Ми-8 к полётам отличалась работа инженерно-технического состава – инженер-майоров В. И. Лялюшкина и А. Д. Смушко, капитана т/с Н. Г. Балашова, старших лейтенантов А. И. Михеева и И. Н. Максютова, Л. А. Мельника.

В звене было 5 вертолётов Ми-8. Начавшееся обучение курсантов не замкнулось на прохождении задач Курса упражнений лётной подготовки. Параллельно с теоретическими занятиями все лётчики-инструкторы вели большую исследовательскую работу и давали ценные рекомендации для внесения корректив в КУПП. Особое внимание было обращено на методическую подготовку и опыт работы лётчиков-инструкторов. Высокая заинтересованность курсантов, горячее участие всего личного состава эскадрильи позволили в короткий срок закончить теоретическое обучение и в мае 1967 года начать вывозные полёты. 19-летние юноши приступили к овладению новейшими по тому времени винтокрылыми машинами.

Вертолёт Ми-8Т был создан в конструкторском бюро М. Л. Миля в 1965 году. Его данные: вес пустого вертолёт – 6934 кг, два двигателя ТВ2-117А мощностью 1500 л.с. каждый. Максимальная скорость – 260 км/час. Потолок: статический – 1800 м, динамический – 4500 м. Дальность полёта – 480 км. Экипаж – 3 человека. Рассчитан на перевозку 24 пассажиров.

Не только в нашем училище, но и во всех Военно-воздушных силах, на вертолётах Ми-8 переучивание только начиналось, опыт обучения отсутствовал. Лётчики-инструкторы Сызранского вертолётного шли по непроторенному пути первопроходцев. Лётную программу курсанты усваивали

легко и закрепляли прочно. Об этом говорит такой факт: средний вывозной налёт на вертолёте Ми-8 составил 3 часа, что значительно меньше, чем на вертолёте Ми-4 – основном типе, на котором в те годы обучали курсантов. Были и трудности. Не каждому сразу удавалось выполнить висение с отключенным автопилотом, самовращение в зоне, полёт с одним выключенным двигателем. Но главным девизом звена было крылатое суворовское изречение «Тяжело в ученье – легко в бою». Неослабный контроль обучения курсантов осуществляли начальник училища генерал-майор авиации Ф. Г. Кисель, командир полка подполковник В. В. Алексенцев, офицеры лётно-методической группы. Результатом целенаправленной деятельности всего коллектива стали отличные оценки по технике пилотирования одиннадцати из двенадцати курсантов, полученные ими на государственных экзаменах».

Первым из курсантов экспериментального обучения вылетел Н. Пичугин. В этой группе был и курсант Н. М. Безбородов, ставший впоследствии генерал-майором, начальником Курганского ВВПАУ, депутатом Государственной Думы РФ I–IV созывов (1994–2007 гг.).

Курсантов распределили в лётные группы:

№ 7 – Н. Черёмухин, В. С. Борисенко, Н. М. Безбородов, О. Виллеруш;

№ 8 – Ю. Готовцев, А. Мясников, С. П. Голиков, В. П. Осин;

№ 9 – В. Зиновьев, Н. А. Пичугин, А. Данилов, П. И. Широкий.

Осенью 1967 года после окончания экспериментального обучения это звено было расформировано.

В январе 1970 года начальником Сызранского ВВАУЛ назначается командир 626 уВП полковник В. В. Алексенцев. Редчайший случай в истории авиации, когда на должность начальника училища был назначен командир полка, не прошедший «ступеньку» заместителя начальника училища. Прибыв в 1949 году в Пугачёвский полк на должность правого лётчика самолёта Ли-2, он через три года в числе первых приступил к освоению принципиально новой авиационной техники – вертолёта Ми-4. С 1953 г. в качестве лётчика-инструктора обучал курсантов на этом вертолёте. Участвовал в войсковых испытаниях Ми-4 и в спасательных работах по паводку. В период его командования в училище происходило освоение газотурбинных вертолётов Ми-2 и Ми-8 в Безенчуке, Сызрани и Пугачёве. Пройдя нелёгкий путь от лётчика-инструктора до командира полка, Валентин Васильевич досконально изучил процесс обучения курсантов на вертолётах. Для него не существовало непонятных вопросов и проблемных

ситуаций. Во главу угла он всегда ставил дисциплину, законность, ответственность и порядок. Вспоминает Заслуженный военный лётчик РФ полковник В. С. Рудиков: «Генерал-майор Валентин Васильевич Алексенцев – один из немногих лётчиков вертолётной авиации, кто летал в 59-летнем возрасте. Этому способствовало много факторов: крепкое здоровье, занимаемая должность, преданность лётной работе и огромное желание летать. Нас всегда удивляла его серьёзнейшая подготовка к любому полёту.

Когда я был командиром Пугачёвского полка, генерал прибывал к нам в командировку для выполнения полётов на личное совершенствование и в качестве инструктора. Он никогда не бравировал и не кичился своим огромным опытом и великолепной техникой пилотирования. К полётам готовился строго по документам: теоретически изучал выполнение каждого полёта, много внимания уделял тренажам в кабине вертолёта и только после тщательной подготовки шёл на полёты. В плановую таблицу вносились только предусмотренные заданием номера упражнений и количество полётов. Однажды мой заместитель по лётной подготовке включил ему в плановую таблицу один не предусмотренный заданием полёт по системе. Так он его выполнять не стал, а нам сказал: «Это вы бросьте, нельзя нарушать задание, которое мне утвердил Командующий ВВС округа». Для нас это послужило большим уроком соблюдения законности и принципиального подхода к вопросам обеспечения качества и безопасности полётов. У генерал-майора В. В. Алексенцева было правило – летать по документам, летать долго и безаварийно! В этом, возможно, и кроется секрет его лётного долголетия. Он был требователен и принципиален к себе и своим подчинённым. Особо это проявлялось при отборе кандидатов на должность лётчика-инструктора. Будучи командиром полка, а впоследствии начальником училища, он оставлял инструкторами действительно способных и обладающих необходимыми качествами лётчиков. Никакие просьбы мам, тещ и разного рода просителей влияния на него не имели. Поэтому профессиональный уровень лётно-инструкторского состава полков училища в 60–80 годы был очень высок.

Другим поучительным примером являлась его работа со служебными документами. Генерал-майор В. В. Алексенцев этому вопросу всегда уделял должное внимание и учил подчинённых внимательно, скрупулёзно и кропотливо изучать документы. Он не уставал повторять: «Прежде чем написать резолюцию, необходимо вникнуть в суть документа, определить, что он требует, правильно назначить исполнителей, обеспечить их всем необходимым

для выполнения задачи, и после этого организовать должный контроль за исполнением».

Ветераны, проходившие службу с Валентином Васильевичем, теперь вспоминают, что редко кому удавалось с первого предъявления документа получить утверждение. Как правило, визиты в кабинет генерала В. В. Алексенцева приходилось совершать ещё ни один раз. Только после устранения недостатков начальник училища подписывал или утверждал документ, к которому уже не могло быть претензий и нареканий, он соответствовал всем нормативным требованиям.

План лётной подготовки в 1966–1970 гг., предшествующих первому выпуску лётчиков-инженеров, выполнялся в установленные сроки, с высоким качеством. Средний балл по теоретическим дисциплинам составлял – 4,4. И вот наступил долгожданный день государственных экзаменов по лётной подготовке, которого с волнением ждали курсанты и лётчики-инструкторы. Первыми сдавали курсанты эскадрильи, которой командовал офицер Б. Н. Мазуров. Был отмечен высокий уровень техники пилотирования, уверенность в полёте всех выпускников. Почти 95 % курсантов получили «отлично», удовлетворительных оценок не было. Особенно отличились подопечные лётчиков-инструкторов старших лейтенантов А. А. Яцкевича, А. Ф. Базарова, Н. А. Мустафина, В. И. Макашина.

С золотой медалью окончили училище лейтенанты А. А. Коноплёв, А. В. Косарев, Ю. П. Ресницкий, В. А. Соловьёв, А. С. Смирнов. Двадцать восемь офицеров получили дипломы с отличием. Состоялся первый в истории училища выпуск лётчиков-инженеров. Военно-воздушные силы получили новый отряд высококвалифицированных лётчиков, способных быстро осваивать современную авиационную технику, грамотно эксплуатировать и успешно применять её при выполнении боевых задач. Время подтвердило высокую и качественную подготовку выпускников 1970 года. Этот выпуск поистине добился «золотого» успеха – 3 выпускника стали Героями Советского Союза, 7 – генералами, 107 – полковниками, 13 – Заслуженными военными лётчиками и лётчиками-испытателями, 4 – кандидатами наук. А Ю. П. Ресницкий – единственный на сегодняшний день среди выпускников училища – доктор технических наук.

С большим напряжением трудились курсанты и в последующие годы. За десять лет (1970–1980 гг.) 54 выпускника окончили училище с золотой медалью, 210 человек получили дипломы с отличием. Характеризуя знания

курсантов, Государственные экзаменационные комиссии отмечали, что их ответы были глубоко аргументированы, выпускники имеют хорошие навыки организаторской и методической подготовки. Они научились самостоятельно разбираться в сложных теоретических проблемах авиационной техники и аэродинамики. Знания высшей математики и физики позволяют им правильно решать различные технические задачи, связанные с боевым применением экипажей и подразделений Военно-воздушных сил. Все это являлось следствием большой напряжённой работы всего личного состава училища на протяжении многих лет. Труднейшее десятилетие 60-х можно охарактеризовать одним словом – методика. Лётный состав полков был в постоянном поиске: какие упражнения давать, в какой последовательности, на что акцентировать внимание курсантов при выполнении того или иного полёта. В центре внимания был постоянный анализ и сравнение результатов в лётной практике курсантов. Был выработан и использовался в работе КУЛП-63 – один из самых удачных и рациональных документов по лётному обучению курсантов. Те, кому посчастливилось учиться на основании этого курса, начинали летать с первого года обучения и за три года лётной практики набирали налёт в 250–280 часов.

В последующие годы ставятся более сложные задачи. Лётно-техническому составу подразделений офицеров Л. И. Синько, Н. М. Михальского, П. А. Тихого необходимо было освоить новый тип вертолёта первоначального обучения – Ми-2 и вести подготовку на нём курсантов. В 1971–1972 гг. в училище развернулась работа по изучению этого аппарата.

Новый газотурбинный вертолёт, созданный в 1965 году в Конструкторском бюро М. Л. Миля, имел следующие тактико-технические характеристики: вес пустого вертолёта – 2350 кг, два двигателя ГТД-350 мощностью 400 л.с. каждый. Максимальная скорость – 210 км/час. Потолок: статический – 1700 м, динамический – 4000 м. Дальность полёта – 355 км. Экипаж – 1 человек. Лётчикам-инструкторам и курсантам сразу понравилась новая машина – её изящный внешний вид, просторная и светлая кабина. Но самое главное – наличие двух двигателей. Появилась большая уверенность в надёжности авиационной техники.

Первым к эксплуатации нового вертолёта приступил личный состав 851 увп (п. Безенчук). Лётный состав быстро освоил технику его пилотирования. В числе первых вылетели офицеры М. Е. Харитонов, Л. И. Синько,

Г. В. Зотов, Н. М. Михальский, В. А. Скрыпка, М. Теплов, В. И. Горшков, А. Г. Сирота.

Активное участие в создании и совершенствовании учебно-методической базы принимали подполковники М. К. Каширских, А. И. Шлыков, В. Н. Кукк, майоры С. Т. Момот, С. Г. Марусяк, В. В. Петряш, С. В. Кутин, капитаны А. В. Стенько, Е. М. Козин, И. Г. Грабовский, В. П. Меновщиков, Д. П. Гладков, старшие лейтенанты Г. И. Волков, А. Ф. Нечаев и служащий СА Н. И. Былинин. Параллельно с обучением курсантов, решался вопрос и создания новой учебно-материальной базы. Необходимо было в кратчайшие сроки оборудовать новые классы, переоформить лётную документацию, переделать стартовые чемоданы и мини-старты. В конечном итоге лётно-технический состав Безенчукского полка успешно справился с поставленной задачей и закончил первоначальное обучение курсантов на вертолёте Ми-2 без лётных происшествий. Средний вывозной налёт на одного курсанта составил около 11 часов, и каждый из них выполнил обязательную 50-часовую программу. Это был первый успех при массовом обучении курсантов на газотурбинной технике.

Приказом Главного командующего ВВС за успешное переучивание лётного состава были поощрены офицеры В. И. Горшков, А. Г. Сирота, В. В. Русинов. В дальнейшем при эксплуатации нового вертолёта лучшими лётчиками-методистами стали офицеры Р. Б. Корочкин, Ю. А. Черняев, В. М. Балыкин, В. С. Купрюшин, А. Ф. Базаров, А. И. Шлыков, О. А. Косьмин.

Освоив Ми-2, лётчики 851 уvp уже в 1972 году приступили к обучению курсантов и в последующие годы увеличили среднегодовой налёт полка с 20 до 30 тысяч часов.

Параллельно лётный состав полков училища занимался переучиванием на вертолёт Ми-2 военных специалистов строевых частей ВВС. В короткий срок более ста лётчиков военных округов страны прошли переобучение в СВВАУЛе.

Вскоре задача по переходу на этот вертолёт была поставлена и Сызранскому полку (командир – полковник Г. С. Демендеев). Офицеры В. Н. Ковалёв, Ю. Н. Зуйков, Н. М. Летуновский и А. Ф. Дегтярёв сумели настроить личный состав своих подразделений на качественное выполнение этой установки.

С сентября 1972 года полк приступил к полётам на Ми-2. К концу года уже было переучено 33 лётчика, 24 из них получили допуск к инструкторской работе. Лучших результатов в период переучивания на новую технику

добились подразделения, возглавляемые подполковником Н. М. Летуновским (заместитель командира эскадрильи по политической части капитан Б. И. Лысенко), майором Ю. И. Сорокиным (заместитель командира эскадрильи по политической части капитан В. И. Иванов) и инженер-капитаном М. К. Каширским.

10 апреля 1973 года 81 лётчик закончил переучивание на вертолётах Ми-2, и 4 мая полк приступил к обучению курсантов на новой авиационной технике. По итогам выполнения планов учебно-боевой подготовки и социалистических обязательств в 1973 году Сызранский полк был признан «отличным» и награждён переходящим Красным Знаменем Куйбышевского обкома КПСС и Военного совета ПриВО.

В течение последующих десяти лет высоких показателей добивались подразделения, возглавляемые подполковниками Н. М. Летуновским, В. Е. Павловым, майорами Б. И. Лысенко, В. С. Рудиковым, Снегирёвым, В. Г. Грошевым, С. С. Пустоваловым, И. И. Молевым, В. Г. Трошиным, инженер-капитанами Н. И. Шабрадко и Ю. В. Фулеем. Огромная заслуга в этом принадлежит и заместителям командиров подразделений по политической части – капитанам Г. Ф. Шабалину, В. И. Иванову, майорам П. А. Корчагину, Г. П. Федичкину, В. Н. Керову, С. Г. Алфутину, А. С. Мазину, Н. В. Глянцеву, В. М. Глазунову, лётчикам-инструкторам – Ю. П. Хмурому, Е. А. Маркелову, Н. П. Федюковичу, В. Н. Сергиенко, Н. О. Гутовец, В. М. Худякову, В. П. Солодовникову, В. А. Обороневу, А. А. Вихреву, Ю. Кузьмину, Г. Н. Сюкреву, С. Шестакову, А. Н. Черныш, В. М. Беднову, О. М. Теплому, В. В. Болвачёву, О. В. Питьёву, Н. Е. Белякову, П. С. Сиганову, В. Н. Асташкину, А. Ф. Никулину, Е. П. Абрамову, С. Н. Умрихину, А. Д. Корниец, Ю. Г. Урмаш, А. Трусову, В. В. Дегтярь, П. В. Васильеву, А. Б. Сопову, Р. Х. Башаеву, С. Л. Кустовскому, В. П. Чабуркину, А. Федерякину, И. А. Пейсахович, А. В. Гнеушеву, С. В. Гнеушеву, Е. А. Назарову, А. Н. Сердюкову, Д. А. Сердюку, А. Хотееву, Звереву, Б. В. Куимову, В. Ю. Горшкову, Мирзарасулову, В. Н. Липчинскому, В. Н. Афошину, В. И. Ваулину, В. Н. Ваулину, В. А. Орлову, А. В. Щетинкину, В. М. Куликову, В. Н. Личкатову, Габдрашитову, С. И. Кузьминых, В. А. Артюхину и многим другим.

В этот период в полках училища развернулась упорная борьба за безаварийную лётную работу. В неё включились все – и лётчики, и техники, и специалисты обеспечивающих служб. Стало традицией – летать без лётных происшествий. К примеру, 626 увп с 1968 по 1987 год решал сложные задачи

без лётных происшествий (командиры полка – полковники В. В. Алексенцев, В. А. Тихомиров и В. С. Рудиков). Весь личный состав, связанный с организацией, проведением и обеспечением полётов, боролся за точное соблюдение документов, регламентирующих лётную работу. Безаварийности способствовали лётно-методические конференции, систематический анализ лётных происшествий и предпосылок к ним, строгий спрос с нарушителей лётной дисциплины, оформление наглядной агитации, отражающей требования документов.

В обеспечении безаварийной лётной работы большая роль принадлежала инженерно-техническому составу, который своевременно и с высоким качеством готовил авиационную технику к полётам. До 1973 года инженерно-авиационную службу училища возглавлял полковник-инженер Д. Ф. Назаренко, а с 1973-го – полковник-инженер В. И. Зотов.

Благодаря кропотливому и добросовестному труду инженерно-технического состава, тщательному контролю за подготовкой вертолётов к полёту исключались случаи выпуска неисправных вертолётов в воздух, что предотвращало лётные происшествия и предпосылки к ним. Грамотными и высококвалифицированными специалистами, подлинными мастерами своего дела зарекомендовали себя офицеры Л. Л. Вайсман, В. П. Винник, Бусыгин, Момот. Подразделения, возглавляемые офицерами В. Т. Тюменевым, В. С. Козловым, А. В. Стенько, В. И. Сутягиным, В. С. Царёвым, обеспечивали ремонт авиационной техники и качественное выполнение регламентных работ, оказывали большую помощь лётным подразделениям в содержании вертолётов в исправном состоянии.

Начиная с 1975 года, на выпускном курсе вводится обучение курсантов на вертолётах Ми-8. Лётно-технический состав Пугачёвского полка приступил к теоретическому переучиванию на новую для них машину. Небольшой опыт в использовании Ми-8 уже имелся, так как в 1967 году в полку проводился эксперимент по обучению на них курсантов одного звена. Неизвестно по какой причине он не получил дальнейшего логического продолжения, но факт остаётся фактом – после окончания эксперимента полк ещё семь лет эксплуатировал поршневой Ми-4.

Переучивание проходило в родных стенах. Руководящим составом полка В. В. Тихомировым, В. Д. Ушеровичем, И. А. Жучковым, В. Н. Рассказовым, Яковлевым был разработан план-график теоретического и практического обучения. В зимний период лётчиками 626 увп необходимо было

перегнать вертолёты Ми-8 с завода г. Улан-Удэ в Пугачёв. К началу полётов с курсантами более 80 новеньких машин стояли на стоянках эскадрилий. Это лишний раз подтвердило высокий уровень подготовки лётного состава полка, особенно при выполнении дальних маршрутных перелётов. В эскадрильях, возглавляемых офицерами А. И. Байкиным, Н. А. Дёминым, А. Р. Борисовым, В. А. Ефименко, Р. М. Кадыркиным развернулась работа по качественному освоению новой техники среди лётного и технического состава.

Первыми в полку на новой авиационной технике вылетели лётчики М. Н. Басаргин, Н. Кравец, Л. Балашов, А. Н. Ярополов, Н. Истомина, В. Малышев, Т. Лапицкий, А. Бриллиантов, В. Филимонов.

Ранней весной 1975 года полк составом всех четырёх эскадрилий приступил к обучению переменного состава. Интенсивная и напряжённая работа всего коллектива полка увенчалась успехом, и в войска были направлены первые 309 «восьмёрочников».

Много сделали для бесперебойного материального аэродромно-технического обеспечения лётной работы и бытовому обустройству личного состава тыловые подразделения. В течение многих лет это направление возглавлял полковник Е. И. Страхов. Велика его личная заслуга в организации строительства. Уютные современные казармы, благоустроенные офицерские общежития, жилые дома для лётно-технического состава и преподавателей училища – результат напряженного труда большого коллектива, где трудились офицеры Г. Г. Шемякин, Ю. М. Решетов, Н. А. Шубин, И. Ф. Смирнов.

Повседневную заботу о здоровье и быте военнослужащих проявлял коллектив медицинских работников, возглавляемый офицером А. Ю. Эпштейном. Значителен их вклад в успешное выполнение заданий без лётных происшествий.

Успешно справлялся с обеспечением устойчивой, постоянной и бесперебойной связи в училище личный состав подразделений, которыми до 1972 года руководил подполковник В. В. Беляев. При переходе на программу высшей подготовки при полках были созданы дивизионы связи и РТО, переоборудованы командные и стартовые командные пункты. На аэродромах установили пункты магнитофонной записи по контролю всего радиобмена лётного состава.

В 1977 году начальником Сызранского ВВАУЛ назначается полковник А. А. Дидык. В 1958 году, окончив Чугуевское ВАУЛ, лейтенант Дидык прибыл в Пугачёвский учебно-вертолётный полк на должность лётчика-инструктора. Последовательно прошёл все лётные должности до командира эскадрильи и после окончания ВВА имени Ю. А. Гагарина был назначен в Безенчукский учебно-вертолётный полк сначала заместителем, а потом командиром полка.

В период его командования училищем в Пугачёвском полку была проделана огромная работа по переучиванию лётно-технического состава на боевой вертолёт Ми-24. В 1981 году в войска ушли первые выпускники, освоившие эту грозную технику. Из года в год их число непрерывно росло. Начавшиеся боевые действия в Демократической Республике Афганистан требовали не только увеличения количества выпускаемых лётчиков, но и существенного улучшения качества их лётной и боевой подготовки. В этот период курсанты-выпускники начинают выполнять ознакомительные полёты «на потолок», летать строем и выполнять практические стрельбы на полигоне неуправляемыми и управляемыми ракетами. На училище возлагается задача по подготовке офицеров-одногодичников, слушателей экстерната и заочников. Их общее количество было весьма значительно. Так, например, в 1983 году училище подготовило 412 лётчиков-инженеров, было переучено 354 слушателя одногодичных курсов, 126 офицеров экстерната и 55 – заочного обучения. В общей сложности – 947 лётчиков различных форм обучения.

К 40-летию юбилею Сызранского ВВАУЛ, который отмечался в 1980 году, личный состав пришёл с высокими успехами в боевой и политической подготовке. И это неслучайно. Из года в год лётный состав совершенствовал лётно-методическое мастерство, повышал свою классность. Эскадрильи пополнялись молодыми лётчиками-инструкторами – выпускниками училища. Молодые офицеры быстро входили в строй. В те годы почти все лётчики-инструкторы имели высшее образование, квалификацию военных лётчиков 1-го и 2-го классов. Отличными методистами зарекомендовали себя офицеры Р. Б. Корочкин, А. Г. Сирота, Н. М. Летуновский, Ю. А. Черняев, В. Е. Павлов, Марьин, В. С. Купрюшин, Б. И. Лысенко, А. Ф. Базаров, Г. В. Зотов, В. С. Рудиков, В. М. Чуев, А. С. Шеин, Л. П. Шкулёв, П. И. Артемьев, О. А. Косьмин, М. А. Дикарев, Н. П. Симонов, И. И. Молев, М. М. Прысев и многие другие.

Долгие годы, с 1948-го по 1978-й, курсанты-выпускники получали дипломы об окончании училища и офицерское звание «лейтенант» в г. Пугачёве. До тех пор, пока училище располагалось там, всё было ясно и понятно. Но когда управление передислоцировалось в Сызрань, то у многих вызывало недоумение, почему выпускники СВВАУЛ своё самое главное торжественное мероприятие, которое является венцом работы многотысячного коллектива, проводят не на основной базе? Для большинства преподавателей, лётчиков-инструкторов первоначального обучения и родителей выпускников было весьма проблематично добраться до Пугачёва, чтобы принять участие в этом торжестве. В 1978 году в Пугачёве прошёл крайний выпуск лётчиков-инженеров, а юбилейный – десятый – выпуск по высшему профилю состоялся уже в Сызрани – на главной площади города.

Десятилетие 70-х – это период активного освоения новой техники. И делали это не звеньями, не эскадрильями, а целыми полками, и в максимально короткие сроки. Времени на шлифовку своего мастерства у лётно-инструкторского состава просто не было, приходилось учить курсантов и учиться самим практически одновременно. Но стоящая перед училищем задача по переходу на новую авиационную технику была успешно выполнена. К концу 70-х два полка первоначальной лётной подготовки уверенно обучали курсантов на вертолётках Ми-2, а выпускной полк – на Ми-8.

В начале 70-х годов на вооружение в строевые вертолётные полки начали поступать новые боевые вертолёты Ми-24. В военной вертолётной авиации основными типами машин теперь стали Ми-8 и Ми-24, следовательно, возникла необходимость готовить в училище выпускников и на «двадцать четвёрках». Командованием ВВС ПриВО и Сызранского ВВАУЛ было принято решение поручить эту сложную и ответственную задачу Пугачёвскому полку. Такой выбор был не случайным. Этот полк на протяжении двадцати пяти лет обучал курсантов на учебно-боевых вертолётках Ми-4 и Ми-8, и личный состав приобрёл значительный опыт полётов и методического мастерства обучения курсантов на боевой технике. Прошло всего пять лет, как весь полк приступил к обучению курсантов на вертолётках Ми-8, и опять высокое доверие – переучивание на более современную технику. Его решили проводить по-эскадрильно. Учитывая важность и сложность поставленной задачи, процесс переучивания не форсировали. Лётный и инженерно-технический состав полка переучивался на новую боевую технику в течение

нескольких лет. Первой к этому приступила 5 увэ (командир эскадрильи – подполковник Владимир Михайлович Сумин).

В августе 1978 года первые шесть лётчиков Пугачёвского полка – майоры А. Н. Ярополов, В. Ф. Исаков, В. Н. Дорохов, капитаны В. Н. Ерёмкин, А. А. Кашигин, В. В. Хвалгин под руководством заместителя начальника училища по лётной подготовке полковника Г. Г. Голубь – были откомандированы в г. Воронеж (вертолётная эскадрилья филиала Липецкого центра) для переучивания на вертолёт Ми-24. В течение месяца лётчики прошли курс теоретического изучения вертолёта, а в период с 8 по 16 сентября выполняли полёты. Каждый из них налетал в среднем по 7 часов. По уровню подготовки на личное совершенствование они получили допуск к тренировочным полётам на площадку, а в качестве инструктора – к полётам на висении, по кругу, в зону и с одним работающим двигателем.

Зная заранее, что процесс переучивания и дальнейшего освоения сложного боевого вертолёта будет трудным, командир полка полковник Виктор Афанасьевич Тихомиров вместе со своими заместителями провёл организационные мероприятия. В 5 увэ были подобраны наиболее подготовленные лётчики из других эскадрилий полка. Все они имели квалификацию 1-го и 2-го класса и достаточный опыт инструкторской работы. Лётные звенья комплектовались на основе учёта психологической совместимости и желания лётного состава летать на новом боевом вертолёте. Что же представлял собой боевой Ми-24 в 1980 году? Его данные: вес пустого вертолота – 8500 кг, два двигателя ТВ3-117 мощностью 2200 л.с. каждый. Максимальная скорость – 320 км/час. Потолок: статический – 2000 м, динамический – 4500 м. Дальность полёта – 595 км. Экипаж – 3 человека. В грузовом отсеке в случае необходимости могли размещаться до 8 десантников. Следует отметить, что при эксплуатации нового вертолёта у лётного состава значительно возрос объём действий с оборудованием кабины. Если на Ми-8 располагаются около 100 приборов, переключателей, тумблеров и рычагов, то на Ми-24 их стало уже более трёхсот! В кабине вертолёта Ми-8 с её оборудованием под контролем лётчиков работает в основном бортовой техник, а на Ми-24 все подобные операции выполняет сам лётчик. Отдельное размещение членов экипажа вертолёта Ми-24 (тандем) также координально отличалось от привычного расположения на Ми-8.

В эскадрильи развернулась большая подготовительная работа по созданию и переоборудованию учебно-методической базы, изготовлению схем,

полётных заданий, написанию методических пособий, плакатов, программы лётного обучения курсантов на Ми-24 и другой необходимой документации. Инженерно-технический состав эскадрильи, ТЭЧ полка также готовили всё необходимое для выполнения всех видов работ на новом вертолётё. На специалистов ТЭЧ полка легла дополнительная нагрузка – теперь они должны были в совершенстве знать и обеспечивать два типа вертолётёв. На аэродроме были оборудованы стоянки для вертолётёв, взлётно-посадочная полоса и рулётные дорожки из металлических плит. Переоборудовали и помещение КДП для одновременного руководства полётми вертолётёв Ми-8 и Ми-24. Для дальнейшего обучения курсантов готовился и преподавательский состав филиала учебно-лётного отдела.

Осенью 1979 года, после окончания полётёв с курсантами, лётный состав 5 увэ приступил к теоретическому переучиванию на вертолётё Ми-24. Оно осуществлялось на базе филиала УЛЮ в г. Пугачёве. В этот же период лётчики полка (майоры А. Н. Ярополов и В. Ф. Исаков, капитаны В. Н. Ерёмкин и А. А. Кашигин) перегнали первые четыре вертолётё Ми-24 ДУ на аэродром Пугачёв с Ростовского вертолётного завода. На первоначальном этапе не всё проходило гладко. При принятии вертолётёв на заводе во время висения была повреждена одна из машин, но в дальнейшем эта группа успешно перегнала все вертолётёты, полученные на заводе и в строевых полках.

После проведения теоретического переучивания, подготовки учебно-методической базы и получения новых вертолётёв с завода началось практическое переучивание лётно-технического состава эскадрильи, которое продолжалось в течение года. В 1980 году эскадрилья подполковника В. М. Сумина курсантов не обучала, так как лётно-технический состав набирался опыта в освоении перспективного боевого вертолётёта. Все усилия были направлены на качественное переучивание лётчиков, на личное совершенствование и в качестве инструкторов.

Вместе с личным составом этой эскадрильи вертолёт Ми-24 осваивали заместитель Командующего ВВС ПриВО генерал-майор В. В. Алексенцев, старший инспектор-лётчик полковник Р. М. Кадыркин, начальник училища генерал-майор А. А. Дидык, лётчик-методист ЛМО подполковник И. И. Мотовилов, заместитель командира Пугачёвского полка подполковник В. Н. Рассказов. Переучивание лётного состава проходило напряжённо, так как у лётно-технического состава не было опыта выполнения

полётов на новом типе вертолёта. До всего доходили своим трудом, учились на собственных ошибках и недостатках, постепенно приобретая знания и умения в эксплуатации вертолёта Ми-24. Сложность состояла ещё и в том, что эта машина стала вторым типом вертолётных в Пугачёвском полку. Это существенно сказалось на организации и руководстве полётами. Пришлось переработать инструкции по производству полётов на аэродроме Пугачёв и полевых площадках, оптимизировать схемы воздушного движения, готовить группы руководства полётами для управления одновременными полётами вертолётных Ми-8 и Ми-24. В начальный период переучивания и освоения нового вертолёта огромная ответственность и нагрузка легла на плечи командира эскадрильи подполковника Владимира Михайловича Сумина, его заместителя майора Панкова, заместителя по политической части майора В. А. Хасанова, заместителя по ИАС майора Голубович, начальника штаба эскадрильи капитана О. А. Владиславского. С высоким чувством ответственности к переучиванию на новый вертолёт отнеслись командиры звеньев и лётчики-инструкторы – офицеры С. Ф. Дуплякин, Ю. М. Козин, А. А. Кашигин, В. Н. Ерёмкин, М. Д. Соколов, В. Н. Савенко, В. А. Поршнева, В. В. Толмачёв, А. Корбут, А. М. Никулин, Н. Г. Фокин, С. Бережнов, В. Л. Никулин, Н. Г. Герасимов, Л. А. Скубенко, П. А. Тимофеев, Р. Г. Нигматуллин, В. М. Шапрынский и другие. Постоянную помощь и контроль за ходом лётной подготовки в этой эскадрильи осуществляли заместитель командира полка подполковник В. Н. Рассказов и начальник ВОТП полка майор А. Н. Ярополов. Периодически для контроля хода переучивания с основной базы прилетали начальник училища генерал-майор А. А. Дидык и офицеры лётно-методического отдела – Е. В. Попов, И. И. Мотовилов, В. Н. Дорохов. В течение года весь лётно-инструкторский состав 5 узв переучился на вертолёт Ми-24 и был подготовлен в полном объёме к обучению курсантов.

Весной 1981 года вместе с другими эскадрильями, летающими на Ми-8, личный состав 5 узв приступил к обучению курсантов третьего курса на вертолёте Ми-24 на аэродроме Тургеневка. Эксплуатация полевого аэродрома, а точнее грунтовой площадки вызывала большие трудности, связанные с её чрезмерной запылённостью. Более мощные, чем Ми-8, «двадцать четвертые» значительно сильнее «выбивали» весь травяной покров, что вызывало преждевременный износ двигателей. По отработанной схеме батальоном обеспечения на эту площадку ежедневно отправлялись поливочные машины, чтобы хоть как-то прибить пыль, сохранить траву и, как

следствие, продлить ресурс авиационным двигателям. Это помогало мало – пугачёвская жара и интенсивные полёты делали своё дело: пыльные площадки способствовали преждевременному износу двигателей, а это в свою очередь приводило к их отказам и вынужденным посадкам. Хорошо, если вертолёт садился на вынужденную посадку на аэродроме, хуже, когда вдалеке от него. Тогда его доставка на основной аэродром г. Пугачёва становилась головной болью всего полка. Необходимо было в кратчайшие сроки на буксире притащить повреждённый борт в ТЭЧ полка для его восстановления. Унылая картина автомобиля, тянущего за собой вертолёт, не вызывала гордости и восторга ни у личного состава полка, ни у местного населения. Надо честно признать, что на первоначальном этапе освоения Ми-24, он был чрезмерно капризным. В процессе его эксплуатации проявлялось много дефектов, неисправностей и отказов. Нормой было, когда из 16-ти запланированных на лётную смену вертолётов, к концу дня в исправном состоянии оставалось 10–12 машин.

Нужно отдать должное инженерно-техническому составу эскадрильи и ТЭЧ полка, их старанию и желанию, как можно быстрее «обуздать» строптивый вертолёт. Люди работали, не считаясь со временем, до поздней ночи – лишь бы вертолёт на следующий день был исправен. На должном уровне поддерживалась исправность всего вертолётного парка. Чтобы по этому показателю получить оценку «хорошо», необходимо было одновременно поднять в воздух 85–90 % вертолётов. Достаточно в короткие сроки технический состав, накопив опыт эксплуатации вертолётов, стал грамотно и уверенно готовить их к полётам. За успешное освоение вертолёта Ми-24 многие офицеры и прапорщики инженерно-технического состава были представлены к наградам и поощрены вышестоящим командованием, а заместитель командира полка по ИАС подполковник Ю. И. Сгибнев был награждён орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» III степени.

Большим подспорьем в обучении курсантов на новом вертолёте должен был стать тренажёр ПТВ-241 «Березина», который был получен Пугачёвским полком в 1982 году, но его установка и введение в строй затянулось на два года, так как строительство осуществлялось силами личного состава полка хозспособом.

О непростом периоде освоения вертолёта Ми-24 вспоминает командир Пугачёвского полка (1981–1986 гг.) полковник В. С. Рудиков: «Перевооружение в/ч 93836 на новый боевой вертолёт Ми-24 совпало с началом боевых

действий ограниченного контингента советских войск в Афганистане. Широкое и массовое применение вертолётов сказалось на требованиях, предъявляемых к выпускникам Сызранского вертолётного училища. Параллельно с переучиванием на вертолёт Ми-24 весь лётно-инструкторский состав полка приступил к полётам на практический потолок, сложный пилотаж, полигон для бомбометания и стрельбы НАРами, на предельно-малой высоте. После овладения навыками этих полётов инструкторы давали ознакомительные полёты по этим упражнениям курсантам-выпускникам на вертолётах Ми-8 и Ми-24.

Лётно-инструкторский состав 1 узв на вертолётах Ми-8 (командир эскадрильи подполковник Гаяз Шарипович Галимов) был подготовлен в полном объёме к полётам по КБП (курсу боевой подготовки), также как в строевых полках. Лётчики выполняли полёты в составе эскадрильи строем ночью на полигон. В то же время задачу по обучению курсантов выпускного курса никто не снимал. Таким образом, лётчики этой эскадрильи несли двойную нагрузку – учились сами и обучали курсантов.

В 80-х годах лётный состав начал осваивать пуски управляемых ракет (УР) с вертолёта Ми-24. Неоднократно лётчики полка принимали участие в учениях по плану Командующего войсками ПриВО на полигоне Тоцкое с пуском УР. Результаты всегда были отличные и хорошие. Многие лётчики поощрялись Командующим войсками ПриВО и начальником Сызранского ВВАУЛ.

В эти же годы вместе с подготовкой курсантов-выпускников две эскадрильи полка обучали офицеров запаса (младших лейтенантов). Работа была сложная и напряжённая. Летали четыре дня в неделю с трёх аэродромов в две смены. В каждый лётный день в полку в воздух поднималось более 80-ти вертолётов! Общий налёт полка в год достигал 30000 часов (для сравнения: строевой полк имел 7000–10000 часов в год). Зимой летали с основного аэродрома в две смены и с полевого аэродрома Давыдовка в одну смену днём.

Наряду с основным предназначением, обучением курсантов, полк выполнял большое количество перелётов на вертолётах Ми-8 по плану начальника училища и Командующего ВВС ПриВО, а также осуществлял перегон вертолётов с завода и на завод. Личный состав привлекался для выполнения задачи в спецкомандировках в Афганистане и Чернобыле. Можно смело сказать, что в эти годы полк «гудел, как улей».

Хочу особо отметить, – продолжает рассказ Виктор Сергеевич Рудиков, – личный состав полка правильно понимал необходимость стоящих задач и в труднейших условиях в течение нескольких лет переучился на новый вертолёт. В последующем в связи с перемещением лётчиков из одной эскадрильи в другую большая часть лётчиков полка имела допуск к полётам на вертолётах Ми-8 и Ми-24, что значительно поднимало их авторитет среди курсантов училища».

За успешное переучивание и освоение нового боевого вертолёта Ми-24 многие офицеры и прапорщики были поощрены командованием училища и полка, а отдельные были награждены орденами и медалями, получили продвижение по службе. Впоследствии командир полка полковник В. С. Рудиков за успешное переучивание полка на новый тип авиационной техники был удостоен почётного звания Заслуженного военного лётчика России.

Спустя десять лет уникальный опыт переучивания Пугачёвского полка на вертолёт Ми-24 был использован при переучивании лётно-технического состава Сызранского полка.

Осенью 1984 года в пригороде Уфы (Затон) началось строительство инфраструктуры нового вертолётного училища. Сначала в планах руководителей Башкирии было намерено перевести сюда 20-ю ВАШМ (военную авиационную школу механиков), затем появилась идея организовать авиационно-техническое училище. А после визита заместителя начальника вуз ВВС было принято окончательное решение о новом вертолётном училище. Главным «идеологом» его создания выступал начальник отдела армейской авиации вуз ВВС полковник Ю. А. Черняев. Как и в былые времена, на формирование вновь создаваемого военного учебного заведения сюда направили лучшие кадры Сызранского и Саратовского вертолётных училищ. В руководящий состав были назначены офицеры СВВАУЛ: начальником училища – выпускник 1963 года полковник Б. И. Лысенко, заместителем начальника – выпускник 1966 года полковник А. Ф. Базаров, начальником штаба – выпускник 1967 года подполковник В. С. Борисенко, заместителем по лётной подготовке – выпускник 1970 года полковник А. Н. Пишенин. Именно под их руководством производились и строительные работы, и формирование училища личным составом. Сначала сюда приехали преподаватели, затем лётно-инструкторский состав. Перед личным составом была поставлена задача – сделать училище лучшим вузом ВВС страны. И надо отдать должное, эта мысль овладела всеми и активно пропагандировалась

руководящим составом. Строились добротные казармы, здание УЛО, столовая, клуб. С любовью оборудовались и оформлялись учебные классы. Среди тех, кто уехал из Сызрани на формирование Уфимского училища были офицеры А. А. Гокунь, В. Н. Дорохов, С. М. Спасский, С. И. Копейкин, Ю. В. Селезнёв и многие другие. Профсоюзную организацию Уфимского ВВАУЛ возглавил полковник в отставке Николай Михайлович Летуновский – ветеран Сызранского вертолётного училища.

В конце лета 1987 года решением Генерального штаба ВС СССР в Уфу из Белоруссии был перебазирован 330 отдельный вертолётный полк с последующим преобразованием его в учебный. Однако переход в новое качество оказался непростым. Главными трудностями оказались не материальные (отсутствие аэродрома, транспорта, жилья), а психологические. Не каждый боевой лётчик был готов в одночасье стать инструктором. Ведь это – учитель, педагог, наставник. Прекрасные стихи лётчикам-инструкторам посвятил выпускник Сызранского ВВАУЛ 1977 года военный лётчик 1-го класса Сергей Николаевич Волошенков:

*Проходят дни, идут года,
Растут пилотов поколенья,
А у инструктора всегда
Нет и не будет места лени.
Пораньше утром он встаёт,
Спешит романтик на полёты,
А дома ждут свои дела,
А дома ждут свои заботы.
Он в небе не простой пилот –
Отец и мать своим курсантам,
И чуточку его души
Несут по жизни лейтенанты.
Что в этой жизни ждёт его?
Какие ратные свершенья?
Наград не много у него,
Так в чём черпает вдохновенье?
А просто он России сын,
А просто он присяге верен.
Когда другие видят сны,*

*Он в небо открывает двери.
Его уносит вертолёт
Туда, где солнце полновластно.
Пусть продолжается полёт.
Он тихо скажет небу: «Здравствуй».*

Боевые лётчики после многократных обращений в вышестоящие инстанции разъехались по боевым полкам. Учитывая сложность ситуации, в декабре 1987 года в Уфимское ВВАУЛ в полном составе была направлена учебно-вертолётная эскадрилья Пугачёвского полка подполковника А. А. Кашигина. Лётчики этой эскадрильи перегнали и первые вертолёты для Уфимского училища из Сызрани и Пугачёва.

В 1986 году начальником Сызранского ВВАУЛ был назначен полковник А. Ф. Базаров, выпускник 1966 года. Он всю свою жизнь посвятил обучению и воспитанию курсантов. Прошёл путь от лётчика-инструктора до начальника училища. Служил на различных должностях во всех вертолётных училищах Приволжского военного округа – Сызранском, Саратовском и Уфимском. Дольше всех из начальников училища возглавлял СВВАУЛ – почти 13 лет. На его долю пришёлся нелёгкий период суровых 90-х годов, переход на пятилетнее обучение, сокращение Саратовского и Уфимского вертолётных училищ и принятие «под своё крыло» технического факультета Кировского ВАТУ.

Осенью 1986 года по согласованию с Главным штабом ВМФ страны в СВВАУЛ была начата работа по подготовке лётного и технического состава для обучения курсантов на вертолётах морской авиации. Выполнение этой задачи было поручено 1-й учебно-вертолётной эскадрилье 484 увп (командир полка – полковник В. А. Потёмкин, командир эскадрильи – подполковник В. Н. Сергиенко). В руководящий состав этой эскадрильи с начала переучивания также входили майоры Н. А. Калтыгин, В. Н. Денисов, В. П. Чабуркин, А. В. Середа, Ю. Н. Мордухович. Командирами звеньев были майоры А. М. Добряков, Ю. П. Хмурый, Е. А. Назаров, Е. А. Маркелов; лётчиками-инструкторами – майоры А. В. Гневушев, П. В. Васильев, В. С. Комзов, В. Н. Афошин, С. Л. Кустовский, капитаны В. А. Артюхин, А. Р. Биглов, Ю. С. Зубарев, О. М. Теплов, А. В. Щетинкин, С. Г. Горюнов; штурманами – офицеры В. П. Шаповалов, Ю. Э. Гейдебрехт, А. И. Анцупов. Инженерно-технический состав – капитан А. И. Степанов, старшие лейтенанты А. И. Дородных и Ю. Малиновский. Старшие техники вертолётов

– капитан В. Н. Ким, лейтенанты С. О. Филиппов, В. Л. Рожков, А. Н. Наталевич, А. В. Заволокин, О. В. Семин, О. Б. Гавура. Переучивание было осуществлено двумя группами. Первая, состоящая из 9 лётчиков и 14 офицеров инженерно-технического состава полка и 1-й эскадрильи, приступила к теоретическому обучению в Центре офицерских курсов ВМФ г. Николаева 9 сентября 1986 года. После изучения материальной части и сдачи зачётов лётный состав прошёл практическое обучение на вертолёте Ка-27 в г. Очакове. Первыми переучились и самостоятельно вылетели подполковники А. С. Шейн, С. Г. Алфутин, В. Н. Сергиенко, майоры А. М. Добряков и С. Л. Кустовский. После окончания переучивания, которое завершилось 14 октября 1986 года, первая группа офицеров лётно-технического состава вернулась в училище. С учётом полученного опыта в изучении и эксплуатации вертолёта Ка-27 было организовано переучивание ещё 52 человек лётно-технического состава. Первоначальное обучение лётчиков проводил начальник ВОТП старший лётчик полка подполковник С. Г. Алфутин. Во второй половине декабря первый полёт на вертолёте Ка-27 (борт № 05) совершили подполковник С. Г. Алфутин, майоры А. М. Добряков, С. В. Костючук и капитан В. Н. Ким. В апреле 1987 года 1-я эскадрилья приступила к полётам. Из 29 человек успешно закончили переучивание 27, 19 – получили допуск к инструкторской работе.

12 мая начались долгожданные полёты с курсантами на вертолёте Ка-27. Вывозной налёт на этом вертолёте выпускников составил в среднем 3 часа 50 минут. Всё лето курсанты настойчиво и упорно овладевали азами управления непривычной машиной соосной схемы. Впервые в истории училища начали обучение на вертолётах фирмы Н. И. Камова. В начале проблем и трудностей хватало: не доставало опыта в методической работе, слаба была учебно-материальная база, не так быстро, как хотелось, производились замены двигателей и основных агрегатов вертолётных. Учились и шлифовали своё мастерство буквально все – и лётчики, и техники, и курсанты. Огромную помощь на этом этапе командиру подразделения оказывали партийная организация полка (секретарь парткома – майор В. Т. Шапошников) и комсомольская (секретарь комитета ВЛКСМ – капитан В. Куликов). Партийная организация эскадрильи (секретарь – капитан П. В. Васильев) на тот период насчитывала 43 члена и кандидата в члены КПСС; на учёте в комсомольской организации состояло 52 человека. По итогам социалистического соревнования лучшим за первый период 1987 года было признано звено майора А. М. Добрякова.

Вот как рассказывалось о проведении первого государственного экзамена по лётной подготовке на вертолёте Ка-27 в статье «Славы героев достойны» в газете «За Родину» от 30 сентября 1987 года.

«Сызранское лётное на пороге нового выпуска, который состоится в преддверии 70-летия Великого Октября. В училище начались государственные экзамены. Испытания по технике пилотирования сегодня держат те, кто вскоре станет в строй крылатых защитников Родины.

В день предварительной подготовки в учебном классе эскадрильи, которой командует подполковник В. Н. Сергиенко, царила рабочая обстановка. Под руководством лётчиков-инструкторов курсанты готовили полётную документацию, моделировали свои действия в воздухе, проходили тренажи в кабинах вертолётов.

Берём короткое интервью у ленинского стипендиата, члена КПСС, старшего сержанта Н. В. Волкова:

– Мне доверено первым подняться в воздух, – говорит он. – Хотя уже мысленно, десятки раз повторил порядок своих действий, конечно, волнуясь. Приложу все силы, чтобы показать всё, чему меня научили.

Созданию боевого настроения среди выпускников способствовали собрания актива, партийные и комсомольские собрания. Под руководством майора В. П. Чабуркина изготовлена наглядная агитация. Началу государственных экзаменов были посвящены выпуски стенных газет, листков боевой славы, фотобюллетеней.

В день полётов погода выдалась, как говорят авиаторы, миллион на миллион. Небо, ещё накануне затянутое низкой кучево-дождевой облачностью, просветлело. Осеннее солнце весело заиграло на остеклении кабин вертолётов, заботливо подготовленных авиаспециалистами под руководством майора А. Середы.

Неподалёку от стартового командного пункта застыл строй авиаторов. Заместитель начальника политотдела училища подполковник В. К. Якимов тепло поздравил будущих лётчиков с началом государственного экзамена по технике пилотирования, призвал их отличными и хорошими оценками отчитаться перед Родиной, достойно встретить 70-летие Великого Октября. Выступившие подполковник В. Н. Сергиенко, майор А. М. Добряков, капитан В. А. Артюхин, старший сержант Н. Волков заверили, что авиаторы-сызранцы будут достойно продолжать славу питомцев училища – Героев Советского Союза. Курсант С. Климов поднимает флаг полётов.

Первым поднялся в воздух кандидат на золотую медаль курсант Н. В. Волков (лётчик-инструктор – капитан В. А. Артюхин). Ему предстоит выполнить полёт в зону под шторкой на технику пилотирования и отработку захода на посадку по кругу. Николай, осмотрев вертолёт, выполняет необходимые операции с оборудованием кабины перед запуском.

– 915-му – запуск! Борт 06, – запрашивает руководителя полётов старший сержант Н. Волков.

А ещё через некоторое время машина, плавно отделившись от полосы, берёт курс в пилотажную зону. Старший сержант Н. Волков точно выдерживает курс, скорость и высоту полёта. Нелегко пилотировать по приборам, однако действия выпускника безупречны. Из динамика на стартовом командном пункте раздаётся его чёткий доклад: – 915-й, зону занял... высота...

Это значит, что Волков находится в пилотажной зоне. Отсюда, из вышки КДП, разумеется, не виден его вертолёт, однако находящийся здесь опытный лётчик капитан В. Артюхин, слушая доклады подчинённого, хорошо представляет все эволюции, которые выполняет сейчас вертолёт. Глубокие виражи, маневрирование по курсу и высоте – эти элементы полётного задания старший сержант выполняет, как говорится, без единой помарочки.

Проходит несколько десятков минут, и винтокрылая машина появляется в створе взлётно-посадочной полосы. Сейчас Н. Волков – весь внимание. Стрелки пилотажно-навигационных приборов он, выражаясь языком авиаторов, держит по нулям. Зависнув над землёй на несколько секунд, вертолёт совершает плавную посадку. Полёт закончен. Но экзамен продолжается. Через некоторое время старший сержант Н. Волков вновь взлетает в небо. Два полёта по кругу он также выполняет с хорошим качеством. Сокурсники тепло поздравляют товарища с успешным завершением экзамена.

...Долго ещё над лётным полем был слышен рокот реактивных турбин. И вот все волнения остались позади. Председатель государственной экзаменационной комиссии полковник Г. Голубь объявляет оценки. Большинство выпускников удостоились высшего балла. С лучшей стороны были отмечены курсанты Н. Волков, Хоменко, Г. Кириндас, А. Слесарев, Каменских, Рыжиков, С. Климов, С. Ермилов и Тюфанов. Также был отмечен и самоотверженный труд офицеров эскадрильи А. Середы, Ю. Зубарева, С. Волкова, В. Чабуркина и других, внёсших весомый вклад в подготовку курсантов. Следует отметить, что лётную подготовку наших курсантов оценивали и

лётчики-инспектора флотов. Вот как отозвался о результатах этой работы старший инспектор-лётчик авиации ВМФ полковник В. Смирнов:

– Государственный экзамен по технике пилотирования, который сдан курсантами со средним баллом 4,65, показал высокую профессиональную подготовку выпускников, их готовность в полном объёме выполнять служебные обязанности. В этом сказываются первые шаги перестройки учебно-воспитательной и методической работы, которая ведётся в училище. Хочется отметить лётно-инструкторский состав, который в короткий срок переучился на новую для себя авиационную технику, смог с высоким качеством привить курсантам прочные навыки управления вертолётom. Уверен, что выпускники училища, которые встанут в строй воздушных бойцов в год 70-летия Великого Октября, будут с честью продолжать славные боевые традиции Сызранского лётного, надёжно защищать нашу Родину».

Первый блин не вышел комом: 40 выпускников училища пополнили ряды лётчиков морской авиации всех флотов. Следующие годы эксплуатации вертолётa Ка-27 были не менее напряжёнными. За первые пять лет, с 1987 по 1991 год, для авиации ВМФ было подготовлено 178 лётчиков. К сожалению, при первоначальном освоении вертолётa Ка-27 не обошлось без катастроф. 6 мая 1988 года из-за отказа авиационной техники погибли лётчик-инструктор капитан С. И. Чекунин и курсант В. В. Тагин. На следующий год из-за заклинивания главного редуктора погиб курсант Р. М. Муллагильдин. Лётчик-инструктор капитан В. Афошин сделал всё зависящее от него, чтобы спасти курсанта. После определения причины отказа авиационной техники в полёте он немедленно дал команду курсанту на покидание вертолётa, и, убедившись в том, что курсант покинул кабину, сам выпрыгнул с парашютом. Высота была уже настолько мала, что при приземлении капитан В. Афошин получил тяжёлую травму позвоночника. Несмотря на быстрые и грамотные действия лётчика-инструктора, курсант Р. Муллагильдин погиб. Во время экстренного покидания падающего вертолётa он недостаточно сильно оттолкнулся от фюзеляжа и, зацепившись подвесной системой за подножку, упал вместе с вертолётom. Возможно десятки раз выполняя элемент экстренного покидания кабины во время тренажных занятий, он не задумывался, что это может стоить ему жизни. Лишний раз подтверждается правило, что мелочей в авиации нет. Всё, что отрабатывается на занятиях и тренажах, должно автоматически выполняться в воздухе. Времени на обдумывание порой просто не хватает.

В последние секунды полёта капитан В. Афошин сумел отвести падающий вертолёт от населённого пункта Троекуровка, чем предотвратил гибель мирного населения. За этот поступок он был награждён орденом «За службу Родине в Вооружённых силах СССР» III степени.

В сентябре 1988 года на торжественном собрании в связи с празднованием Дня города начальнику парашютно-десантной службы СВВАУЛ подполковнику А. А. Осипову было присвоено звание Почётного гражданина г. Сызрани. Впервые военнослужащий училища был удостоен этого высокого звания общественного признания. Имя прославленного парашютиста Анатолия Осипова широко известно в нашей стране и за рубежом. Анатолий Анатольевич – это целая эпоха в парашютизме. Многие годы он был лидером в парашютном спорте. Им установлено 50 рекордов мира, он первым в мире преодолел фантастические рубежи в 7000, 8000, 9000 и 11000 прыжков с парашютом, он участвовал в испытании 16 видов парашютных систем. А. Осипов – обладатель самых высоких спортивных титулов – серебряный призёр чемпионата мира, неоднократный чемпион СССР, Вооружённых сил и ВВС, призёр и победитель многих крупнейших международных соревнований парашютистов. За свои феноменальные спортивные достижения А. А. Осипов неоднократно заносился в Книгу рекордов Гиннесса, награждён орденом Ленина. С 1961 года судьба А. Осипова переплелась с судьбой Сызранского вертолётного. Его служба началась с должности укладчика парашютов. Затем – курсы авиамехаников, заочная учёба в Киевском инженерном авиационном училище, должность начальника ПДС учебного вертолётного полка, наконец, старшего преподавателя–начальника ПДС училища. Пятнадцать лет подполковник А. А. Осипов руководил этим подразделением. Он обучил искусству парашютных прыжков тысячи курсантов и офицеров училища. Многим из них полученные знания и навыки спасли жизнь во время боевых действий в Афганистане и других «горячих» точках.

Для выполнения десантно-транспортных, специальных задач и проведения поисково-спасательных работ в штат училища на основании директивы Генерального штаба ВВС № 123/3/01213 от 31 июля 1989 года было введено вертолётное звено. Место дислокации – аэродром Троекуровка. Предполагалось укомплектовать его самолётом Ан-26 и четырьмя вертолётами Ми-8Т. Однако содержание и обслуживание единственного самолёта доставило бы множество хлопот и проблем, поэтому в 1991 году Ан-26 из штата училища был исключён. С 1999 года на вооружении вертолётного звена находятся

пять вертолётов Ми-8МТ(В). Первым командиром этого подразделения был майор Юрий Эйнович Нуйя. Далее последовательно вертолётным звеном командовали – майоры Владимир Николаевич Барыкин (1994–1997), Александр Васильевич Щетинкин (1997–1999) и Евгений Григорьевич Никитин (1999–по н/в). Личный состав звена неоднократно направлялся в спецкомандировки за пределы нашей страны.

Осенью 1989 года в соответствии с методическими указаниями и приказом командующего ВВС ПриВО № 052 от 10.05.1989 г. Сызранскому полку была поставлена задача по переучиванию лётно-технического состава трёх эскадрилий на вертолёт Ми-24. Полком в тот период командовал полковник А. И. Исавкин, а командирами эскадрилий, которые переходили на новую технику, были подполковники В. В. Болвачёв, Н. Г. Фокин и Т. А. Вяльшин. Учитывая, что подполковник Н. Г. Фокин уже имел достаточно богатый опыт в обучении курсантов на вертолёте Ми-24, переучивание лётного состава полка было решено проводить на базе его эскадрильи. На основании руководящих документов в полку были созданы три группы для теоретического и практического переучивания. В первую, кроме лётно-инструкторского состава, входили лётчики управления училища, полка и эскадрилий. Это А. Н. Пишенин, С. Г. Алфутин, Н. Г. Фокин, Р. Х. Башаев, О. Е. Попов, В. А. Орлов, А. А. Анкудинов, С. В. Рыжов, В. Н. Личкатов, Ю. А. Гулунов, С. И. Кузьминых, О. В. Крайнов, А. Н. Саратов, А. Н. Точилов, В. Ю. Горшков, С. Тулупов, С. Ш. Абдриязов, С. В. Родькин, О. В. Теленко, И. В. Карпов, А. Ю. Чурбанов, В. Б. Макаров и другие. В общей сложности необходимо было переучить 112 лётчиков. Первая группа работала на базе Пугачёвского полка с 4 октября 1989 года. Лётный состав 626 уВП старался всячески помочь лётчикам, осваивавшим новый вертолёт, – методической и учебной литературой, практическими рекомендациями, добрым советом. На этом этапе практическую помощь в переучивании первой группы оказали и лётчики 344-го Центра боевой подготовки и переучивания лётного состава армейской авиации (г. Торжок). Вторая и третья группы переучивались на своей базе в г. Сызрани с сентября 1989 по апрель 1990 года.

Нельзя сказать, что всё происходило гладко. Был и определённый дефицит вертолётов, не всегда стояли нужные метеоусловия, не хватало лётчиков-инструкторов. Ежемесячно на проведение полётов на новой технике выделялось от 8 до 12 вертолётов, соответственно налёт за смену составлял от 26 до 38 часов. В течение восьми месяцев (сентябрь–апрель) шли полёты,

наиболее интенсивно – в январе, феврале и марте 1990 года. В этот период лётчики полка давали налёт от 950 до 1180 часов в месяц. В общей сложности в период переучивания лётчиков полка на новую технику было затрачено 4863 часа. Средний налёт на одного пилота составил 15 часов (90 полётов).

Первыми в полку на вертолётах Ми-24 вылетели командир полка полковник А. И. Исавкин, командиры эскадрилий подполковники В. В. Болвачёв и Т. А. Вяльшин, заместитель командира эскадрильи В. Ю. Горшков, командиры звеньев майоры А. Н. Сердюков, А. М. Федерякин, В. Н. Липчинский, В. Н. Лазовский, Б. Г. Никитин.

Параллельно с освоением новой машины лётчики полка и инструкторы Торжокского центра привлекались для перегонки Ми-24 из строевых частей и с вертолётных заводов. Были переоборудованы классы аэродинамики, тактики, навигации, методический класс полка, классы предполётных указаний ГРП, подготовлена необходимая документация.

На новую технику переучивались не только лётчики. За «парты» сел и технический состав полка. Новый вертолёт требовал и нового уровня знаний. Учились все – специалисты по вертолёту и двигателю, радисты, аошники и вооружейники. Перед ТЭЧ полка (начальник майор А. И. Трофимец) встала нелёгкая задача – проводить регламентные работы, замены редукторов и двигателей на двух типах вертолётов. И она была выполнена. Начальники групп капитаны А. И. Дородных, М. К. Исмагилов, А. М. Дорохов, А. В. Гладышев быстро овладели необходимыми знаниями, подготовили техническую документацию. С высоким качеством выполняли регламентные работы прапорщики В. А. Капин, В. Киселёв, В. Г. Михайлов, В. А. Съедугин, А. И. Пстыга, С. И. Дмитриев и многие другие.

2 августа 1991 года полк впервые приступил к практическим стрельбам днём на полигоне на вертолётах Ми-24. Это задание на борту № 300 выполнил экипаж в составе полковника В. С. Рудикова, подполковника Н. Г. Фокина и бортового техника старшего прапорщика В. И. Фетисова. В состав второго экипажа входили майоры А. А. Монахов и В. Н. Лазовский, бортовой техник старший прапорщик В. А. Садовников. В состав третьего экипажа входили капитан В. Лесняк, майор В. Попов, бортовой техник – прапорщик В. В. Верещагин. Эти полёты на практическую стрельбу обслуживала группа авиационного вооружения под руководством капитана В. Ф. Черепанова.

Десятилетие 80-х оказалось самым интенсивным в вопросе лётной подготовки курсантов за все годы существования училища. Этому способствовали

боевые действия в Афганистане с участием ограниченного контингента советских войск. Боевые возможности вертолётчиков сделали их незаменимым средством в операциях, проводимых в первую очередь в интересах Сухопутных войск. В связи с этим потребовалось пересмотреть Программы подготовки курсантов в училище в вопросах качественной и количественной составляющих. Для выполнения боевых задач в Афганистане требовалось большое количество военных вертолётчиков. В эти годы в Советском Союзе было около 5500 вертолётчиков и 11000 вертолётчиц.

Начиная с 1980 года и в течение четырёх последующих лет, училище перешло на ускоренные выпуски молодых лейтенантов, которые стали проводиться не осенью, а весной. Количество выпускников вместе с офицерами одногодичных курсов (выпускники аэроклубов), экстерната и заочного обучения стабильно переваливало за пять с половиной сотен. В 1979 году во всех полках училища были введены пятые эскадрильи. В каждом полку формировалось по 80 лётных групп курсантов и слушателей. Ежегодный налёт в полку в эти годы составлял порядка 28–30 тысяч часов (для сравнения: в 2000 году – чуть более 2 тыс. часов). Максимальный пик налёта всего СВВАУЛ пришёлся на 1985 год и составил 90550 часов, что превышало ежегодный налёт воздушной армии того периода (в 2000 году училище налетало 7 тыс. часов). В летний период для проведения полётов были задействованы аэродромы и площадки: Троекуровка, Кузнецк, Репьёвка, Ореховка, Безенчук, Звезда, Башкирская, Пугачёв, Давыдовка, Тургеневка и Старая Порубёжка. Полёты проводились в две смены. В каждой эскадрилье было не менее 20 исправных вертолётчиков, из которых инженерно-технический состав обязан был вывести на каждую лётную смену не менее 16 единиц. Если по той или иной причине достичь этого не удавалось, тогда для полётов использовались вертолётчики другой эскадрильи, которые стали эксплуатироваться в первую и во вторую лётные смены. От такой нещадной эксплуатации винтокрылых машин инженеры эскадрилий были не в восторге, так как интенсивные полёты быстро «выбивали» ресурс двигателей и агрегатов. Но нужно было выполнять задание, что зависело от количества выведенных на полёты вертолётчиков. Так появилась посменно-спаренная система. Каждый лётный день поднимались в воздух более 240 вертолётчиков.

Учитывая то, что в лётной группе на полёты каждую смену планировались 4–5 курсантов (слушателей), их общее количество, ежедневно поднимающихся в небо, было в пределах тысячи человек. В результате

отработанной методики и приобретённого опыта в это десятилетие значительно снизился вывозной налёт курсантов первого года обучения – с 15 часов 50 минут (1981 год) до 13 часов 21 минуты (1988 год). Курсанты-выпускники 1980–1983 гг. приступали к полётам уже на первом курсе, однако с 1984 года в училище опять вернулись к отработанной системе полётов, начиная со второго курса.

На каждом курсе во время лётной практики каждый курсант должен был налетать не менее 45 часов на личное совершенствование, а с учётом выполнения части полётов в составе экипажа налёт выпускника 80-х годов в среднем составлял 180–200 часов. Примерно такой же налёт был и у лётчика-инструктора, но ... за вывозную программу. Учитывая налёт на личное совершенствование, в общей сложности у некоторых лётчиков-инструкторов общегодовой налёт составлял 300–400 часов. Особенно трудно было лётчикам-инструкторам, которые выполняли вывозную программу с курсантами первого года обучения. С началом вывозной программы они не покидали кабину практически весь день, используя для кратковременного отдыха лишь время, отведённое на заправку вертолёта. Четыре с половиной часа в каждую лётную смену – в таком режиме трудился инструктор до первого полёта самостоятельно вылетевшего курсанта группы. И только тогда, когда в первый самостоятельный полёт отправлялся крайний курсант его лётной группы, лётчик-инструктор мог перевести дух. Находясь на старте, лётчик-инструктор постоянно держал под контролем ведение радиообмена своим курсантом. И только с возвращением вертолёта на аэродром напряжение несколько спадает. Но не на долго. Пересадка, и следующий курсант поднимается в небо, а вместе с этим опять возрастает и напряжение инструктора. Даже придя домой и ложась спать, он всё равно долго прокручивал в голове прошедший лётный день и анализировал действия своих «птенцов». А на следующий день опять ранний подъём, аэродром, предполётные указания и бесконечная череда взлетающих и заходящих на посадку вертолётчиков. Лётные смены складываются в недели, декады и месяцы напряжённейшей работы. Единственным разнообразием была череда лётных смен – неделю эскадрилья летала в первую смену, а следующую – во вторую. Порой инструктора не замечали, что происходит вокруг. Полёты начинаются в апреле, а заканчиваются в сентябре. Выехали на первый лётный день – на аэродроме весенняя распутица, провели крайние полёты – на аэродроме опять слякоть,

но теперь осенняя. Полгода пролетают, как один день. Это у бездельников время тянется как в замедленной съёмке, а у инструкторов оно мчится словно в калейдоскопе – постоянный цейтнот. Надо с курсантами группы подготовиться к предстоящим полётам и разобрать общие ошибки, провести воспитательную работу с нарушителями воинской и лётной дисциплины (такие, к сожалению, ещё бывают), «отходить» свои наряды (как правило, в выходные дни) и по возможности не забыть, что дома тебя с нетерпением ждут жена и дети, которые тоже нуждаются в заботе и внимании.

Такие интенсивные и напряжённые полёты не могли пройти бесследно. К сожалению, 80-е годы оказались и самыми катастрофными. За десять лет произошло 9 катастроф, в которых погибли 17 человек. Самым «чёрным» годом оказался 1988-й, когда в течение двух месяцев в училище произошли три катастрофы – погибли подполковник В. В. Селин, капитаны С. И. Чекунин, С. А. Прокофьев, младший сержант Р. В. Шемет, курсанты В. В. Тагин и Р. М. Муллагильдин.

Командованию училища, всему лётно-инструкторскому составу пришлось приложить немало усилий для того, чтобы преодолеть психологический надлом, сложившийся после этих трагедий, и продолжить выполнение поставленных задач.

Для снятия физической усталости и психического напряжения у лётно-инструкторского состава в период интенсивных полётов с курсантами в училище активно использовался профилакторий. Созданный по инициативе начальника СВВАУЛ генерал-майора Ф. Г. Кисель в 1968 году, он долгие годы был центром реабилитации лётного состава. Уже мало кто помнит, но первоначально под это заведение был использован списанный пассажирский корабль «Златовратский», подаренный сызранцам работниками ЦКБ тов. Алексеева г. Горький (ныне Нижний Новгород). Его перегонкой по Волге и контролем ремонта на Тольяттинском судоремонтном заводе занимался подполковник С. А. Лешенко. Летом 1968 года произошло торжественное открытие плавбазы для отдыха. Корабль пришвартовался к берегу и стал любимым местом отдыха лётчиков и других специалистов. Однако первоначальное место его стоянки оказалось не совсем удачным: Змеиный овраг полностью соответствовал своему названию. Обилие змей не способствовали благодушному и беззаботному отдыху. Корабль несколько раз менял место своей дислокации – то на правом берегу Усы, то на левом. В конечном

итоге судно, требующее постоянного обслуживания и ремонта, было окончательно списано и отправлено на металлолом, а училищу было выделено место в курортной зоне для постройки стационарного профилактория и оздоровительного лагеря для детей военнослужащих.

Расположенный в живописном сосновом лесу на берегу Усы профилакторий позволял в кратчайшие сроки восстановить физическое и психическое состояние лётчиков. Здесь были построены летние домики, баня, бильярдная, беседки для отдыха, оборудовано место для купания. Любители тихой охоты и рыбной ловли могли предаться своему увлечению. Лётный состав всех полков отдыхал в Муранском бору по-эскадрильно, сменяя друг друга в течение недели.

Труднейшие 80-е годы можно охарактеризовать одним словом – налёт, налёт и ещё раз налёт, связанный с интенсивнейшей лётной работой. Это был титанический труд всего личного состава училища и особенно лётно-инструкторского и технического.

Конец 80-х годов запомнился скороспешным и непродуманным выводом советских войск из Восточной Европы и завершением афганской войны. Тысячи боевых вертолётчиков оказались в чистом поле. Да, в отдельных регионах построили городки для войск, но в полном объёме проблема их размещения не была решена. Сотни бывших выпускников СВВАУЛ направились в Сызрань в надежде дослужить в родных стенах. Все вакантные должности в Сызрани, Пугачёве и Саратове были мгновенно заняты. Не спасали положение даже временно расширенные штаты полков и эскадрилий.

И именно в этот момент военно-политическое руководство страны принимает решение о сокращении одного из трёх вертолётных училищ. Основная борьба за выживание развернулась между Саратовским и Уфимским ВВАУЛ. У руководства каждого из них были весомые аргументы в свою защиту, но не повезло нашим соседям. Начался процесс оптимизации вертолётной авиации страны. Саратовские курсанты доучивались в Уфе. Возникли проблемы с размещением, согласованием учебных планов и программ, лётной подготовкой. Весь учебный год один из батальонов курсантов вынужден был размещаться в г. Стерлитамаке, на базе ликвидированной ВАШМ. Тогда удалось сохранить от Саратовского ВВАУЛ 131-й учебный вертолётный полк с частями обеспечения, который вошёл в состав Сызранского училища. Но в то же время пришлось передать в Уфу 851-й увп, дислоцировавшийся в посёлке Безенчук.

ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ РАБОТА

В марте 1941 года в числе 35 человек первого выпуска курсантов, окончивших обучение на самолёте Р-5, самые высокие оценки как по теоретической, так и по лётной подготовке получили коммунисты и комсомольцы. То же характерно было и для последующих выпусков.

Уже в 1942 году в школе насчитывалось 140 коммунистов и около 200 комсомольцев. И всюду – при выполнении боевых заданий по переброске военных грузов действующим частям Сталинградского фронта и советским партизанам в Белоруссии, в ходе теоретического и лётного обучения курсантов, подготовки самолётов и планёров к полётам на земле и при их эксплуатации в воздухе – коммунисты и комсомольцы показывали пример ревностного отношения к службе, увлекали за собой беспартийных.

К 1946 году партийная организация училища выросла до 200 человек. Ещё больше насчитывалось комсомольцев. Их число с каждым годом увеличивалось. Они активно помогали командирам решать сложные задачи по обучению и воспитанию курсантов.

Все эти примеры говорят о том, что коммунисты и комсомольцы постоянно помнили о своей первой обязанности: во всём и всегда быть впереди.

Надо отметить, что партийно-политическая работа в училище строилась не «вообще», не отвлечённо, а конкретно, в строгом соответствии с задачами, стоящими перед личным составом.

В апреле 1950 года в эскадрильях и ротах были введены должности заместителей командиров по политчасти. На них назначили лучших лётчиков-методистов – лейтенантов М. Е. Харитонова, Е. П. Игнатова, Н. Н. Дорохова, капитана Войтова и других.

В конце 1951 года Командующий транспортно-десантной авиацией наградил 87 солдат и сержантов училища нагрудным знаком «Отличник авиации». Большинство удостоенных столь высокой чести – члены партии и комсомола.

В марте 1952 г. состоялась первая, а в декабре этого же года вторая партийная конференция училища. На них был обобщён опыт воспитательной работы прошлых лет и сделан акцент на мобилизацию личного состава на выполнение ответственных, государственной важности, задач по перестройке училища на новый профиль – освоение вертолётов.

В течение зимнего периода 1953 года только в одной из частей насчитывалось одиннадцать отличных экипажей. Звания отличных были удостоены шесть звеньев. Ими командовали офицеры П. П. Пальчиков, В. И. Логинов, В. В. Брызгалов, М. А. Ярыгин, Г. К. Пономарёв и Б. В. Затюрюкин. Всего по училищу на 1 мая 1953 года было 12 отличных звеньев и 28 отличных экипажей. План лётной подготовки за 1954 год в целом по училищу был выполнен на 103 %. При этом не произошло ни аварий, ни лётных происшествий. Высокими показателями характеризовалась и теоретическая подготовка личного состава.

В числе лучших по показателям боевой подготовки и действенности партийно-политической работы выделялась эскадрилья, где секретарём партбюро был майор А. Е. Король. Хорошо работала партийная организация и другой воинской части, где партбюро возглавлял старший лейтенант И. Г. Маковеев.

1953–1954 годы начало перехода на новую авиационную технику. Осваивались вертолёты Ми-4. Трудности вставали на каждом шагу. Многие казались невыполнимым. Но коммунисты и комсомольцы настойчиво двигались вперед, показывая пример остальным.

При их непосредственном и активном участии был проведен целый ряд мероприятий по обобщению и внедрению передового опыта в лётной подготовке и теоретической учёбе. В 626 уап лучшие лётчики-инструкторы И. П. Пелевин, В. Н. Лебедь, Г. П. Ковальков, В. Савин, техники вертолётов П. И. Шаповалов, Б. О. Книга, А. И. Кочнев и другие неоднократно выступали перед товарищами по службе с рассказом об опыте обучения и воспитания подчинённых, эксплуатации материальной части на земле и в воздухе. Курсанты-комсомольцы Осипов, Дудин, Капустин и Коркин, одними из первых вылетевшие самостоятельно на вертолёте Ми-4, выступили перед товарищами с рассказами о своих впечатлениях и опыте овладения сложной вертолётной техникой.

Серьёзным экзаменом боевой зрелости и замечательной школой профессионального мастерства для всего личного состава училища явилось учение по противоатомной защите, проведенное в июне 1954 года. Личный

состав хорошо справился с поставленной задачей, за что удостоился высокой оценки Командующего ВВС округа. Командиру части подполковнику П. М. Доброву, его заместителю подполковнику А. Э. Аугуль, командирам подразделений майору К. И. Чижову, подполковнику М. К. Ганчеву, старшему инженеру майору т/с С. С. Анищенко и большой группе лётчиков, техников и младших специалистов была объявлена благодарность.

В ноябре 1954 года училище впервые в истории советских Военно-воздушных сил произвело выпуск 77 военных лётчиков на вертолётах. На государственных экзаменах по технике пилотирования все курсанты, за исключением двух человек, получили отличные оценки. По первому и второму разряду окончили училище свыше 80 % выпускников.

Начиная с мая 1955 года, в училище стала регулярно выходить радиогазета, которая явилась подлинной трибуной передового опыта. Перед микрофоном с рассказом о своём опыте выступали отличники боевой и политической подготовки из числа солдат, сержантов, курсантов и офицеров.

В ноябре 1955 года политотделом ВВС ПриВО была проведена инспекторская проверка политических занятий. «Отлично» получили – 52,9 % слушателей, «хорошо» – 36,8 %, «посредственно» – 10,3 %. Общая оценка училищу была выставлена «хорошо». Курсанты-выпускники сдали экзамен по истории КПСС со средним баллом 4,60.

В декабре 1955 года училище произвело второй выпуск лётчиков на вертолётах. Более 60 выпускников окончило обучение по первому и второму разрядам. В этот период в училище насчитывалось 198 отличников, 13 отличных экипажей, три отличных звена.

Лучших результатов по боевой и политической подготовке в 1955 году добилась эскадрилья майора К. И. Чижова.

К Первомайскому празднику 1956 года лучшим стало звено капитана И. Г. Бабешкина, все его курсанты учились только на хорошо и отлично.

Большую работу по воспитанию отличников учёбы проделал лётчик-инструктор Г. П. Ковальков. Его лётная группа по всем показателям занимала первое место в училище.

В 1956 году был проведён обмен комсомольских документов, который сопровождался улучшением внутрикомсомольской работы, ростом рядов ВЛКСМ. В комсомол было принято 90 человек.

Значительно улучшилось социалистическое соревнование. В результате в училище в 1957 году почти вдвое увеличилось (в сравнении с 1956 г.) число

отличников учёбы, подготовлено 50 отличных экипажей. За достигнутые успехи комсомольская организация 2-й аэ 626 уап была награждена Почётной грамотой ЦК ВЛКСМ. Успешно закончили учебный год слушатели вечерней партийной школы.

К концу 1958 года в 2 раза выросло количество отличников и тех, кто получил классность, 35 % авиационных специалистов овладели смежными профессиями, подготовлен 51 отличный экипаж, 9 – звеньев, 1 – эскадрилья, 2 группы обслуживания, 88 воинов училища были награждены нагрудным знаком «Отличник ВВС». Почти 100 % личного состава сдали нормативы ГТО 2-й ступени, каждый четвертый воин стал спортсменом-разрядником.

В 1958 г. большую работу провели командиры и политработники 484 уап по мобилизации личного состава на качественное освоение вертолёт Ми-1. Ввод в строй лётчиков и переучивание технического состава было успешно закончено. С высоким качеством и в срок выполнили лётный план. 95 % курсантов-выпускников сдали экзамены по технике пилотирования на отлично. Средний балл составил 4,92.

В 1960 году был обобщён опыт работы лучших подразделений коммунистов майоров Н. Н. Дорохова, И. Г. Бабешкина, Д. Т. Аксёнова, Трохимец.

Политотдел подготовил листовки о передовых офицерах – лётчике-инструкторе капитане Николае Григорьевиче Яровом, технике звена старшем лейтенанте Николае Ивановиче Фатьянове, отличнике боевой и политической подготовки, курсанте старшем сержанте Иване Константиновиче Кот.

План лётной подготовки был выполнен с высоким качеством и в установленные сроки. По первому разряду окончили училище – 38,6 % курсантов, по второму разряду – 55,0 %, по третьему – 9,4 %.

Ход сдачи экзаменов освещался в стенных газетах и «боевых листках», через местные радиоузлы.

Много труда в обучение и воспитание курсантов вложила партийная организация УЛО. Наиболее добросовестно выполняли свой служебный долг преподаватели коммунисты И. В. Кажев, Н. В. Бушев, В. С. Нестеренко, И. А. Рябокоть, Б. А. Демидов, М. И. Субботин, А. Н. Салов, Ф. Н. Кот, С. А. Игнатосян, В. Б. Сегал, О. М. Алаян и многие другие.

Значительно улучшила работу инженерно-авиационная служба. Пример показывали коммунисты и комсомольцы. Они обеспечили безаварийную лётную работу, грамотную эксплуатацию авиационной техники, переучивание лётного и технического состава. Оживилась рационализаторская работа.

Рационализаторы подали 365 предложений, из которых 280 были внедрены в практику. Хорошо работали парторганизации тыловых подразделений.

В 1960 году был успешно закончен учебный год в системе марксистско-ленинской подготовки. Лучшими руководителями марксистско-ленинской учёбы показали себя офицеры-коммунисты подполковник И. И. Анофриев, майоры Н. В. Личкатов и И. С. Быков, капитан Лисовский; руководителями политических занятий – офицеры-коммунисты капитаны С. А. Лешенко, Косенко, Станиславский, Галлиев; старшие лейтенанты Стародубцев и А. С. Смирнов.

В период с июля по сентябрь 1960 года командирами, политработниками, партийными и комсомольскими организациями была проведена большая работа среди демобилизованных воинов с целью привлечения их на новые стройки и освоение целинных земель. В результате этого 269 человек после увольнения в запас поехали на строительство Саратовской ГЭС, Буруктальского никелевого комбината, горно-обогачительного комбината в г. Гай, на Карагандинский металлургический комбинат, на стройки Игарки, Актюбинской и Магаданской областей, на целинные земли Казахстана и Куйбышевской области.

По итоговым показателям за 1960 год первое место завоевала часть полковника А.Э. Аугуль, она и стала обладателем переходящего Красного знамени.

Слаженная работа партийных и комсомольских организаций обеспечила очередной выпуск курсантов с высокими результатами по теоретической и лётной подготовке. По первому и второму разряду в 1961 году окончило 91,7 % выпускников.

Особую роль сыграла партийно-политическая работа в период перехода училища на статус высшего. Изменялись не только программы теоретического и лётного обучения курсантов, но и вся штатная структура УЛЮ, управления училища и частей. Руководителями кафедр были назначены коммунисты. Обновился состав политработников. Задача заключалась не только в том, чтобы вооружать курсантов инженерно-техническими знаниями, но и перестроить воспитательную работу, особенно в учебно-лётном отделе и курсантских подразделениях. В тот период у многих офицеров, особенно лётчиков, бытовало мнение, что учёба в училище по курсу вуза является излишеством, ненужной роскошью, для полётов на вертолётах достаточно знаний среднего уровня.

Требовалась кропотливая и длительная работа, чтобы изменить убеждения людей и, прежде всего, у самих воспитателей. И длилась она в течение 6–8 лет. Только после двух–трёх выпусков теперь уже не техников-пилотов, а лётчиков-инженеров, и поступления отзывов на них из строевых частей, количество пессимистов резко уменьшилось, постепенно разговоры о нецелесообразности высшей подготовки прекратились полностью.

Комсомольские и партийные бюро организовывали встречи лётчиков-инженеров строевых частей с курсантами, преподавателями, лётно-инструкторским составом училища, на которых убедительными примерами показывалась необходимость знания вертолётчиками и высшей математики, и физики, и инженерной подготовки. Этого требовало и новейшее оборудование последних типов вертолётов и особенно его вооружение.

Постановление ЦК КПСС от 21 января 1967 г. «Об улучшении партийно-политической работы в Советской Армии и Военно-Морском Флоте» повысило активность партийных организаций. Офицеры политотдела и штаба присутствовали на полётах, на предварительной и предполётной подготовках, оказывали практическую помощь командирам и партийным организациям, обобщали и внедряли передовой опыт.

В 1967 году звания отличных добились части офицеров В. В. Алексеенцева, И. Г. Бабешкина, подразделения офицеров Н. Н. Юхтина, Б. Н. Мазурова, И. А. Жучкова, В. П. Пенина и Н. А. Борисова.

В итоговом рапорте по достойной встрече 50-летия Великого Октября от имени личного состава УЛЮ отмечалось: «В юбилейном году подготовлено 79 отличников боевой и политической подготовки, 2 отличных подразделения, 1 коллектив коммунистического труда, 26 ударников коммунистического труда, 1 мастер спорта, 184 спортсмена-разрядника, 316 воинов сдали нормы ВСК, было подано и реализовано 37 рацпредложений, сэкономлено денежных средств на сумму 5100 рублей, 11 человек овладели смежными специальностями, собрано и сдано государству 15 тонн металлолома».

Лучшими кафедрами были признаны:

– авиационного оборудования (начальник – инженер-подполковник Ю. Н. Гуляев, секретарь партийной организации – инженер-майор В. Н. Безручко);

– высшей математики (заведующий – служащий СА В. И. Турукин, секретарь партийной организации – Н. П. Строев);

– авиационной техники (начальник – инженер-полковник О. М. Алаян, секретарь партийной организации – инженер-подполковник В. П. Долгоруков).

Лучшими учебными подразделениями и отделами названы:

- 1-й взвод КТО (командир – капитан В. И. Янко);
- отделение авиационных приборов кафедры авиационного оборудования (начальник – старший техник лейтенант В. С. Зезенков);
- десантно-транспортное отделение кафедры тактики (начальник – старший техник лейтенант П. Н. Молотков);
- чертёжное бюро, добившееся звания коллектива коммунистического труда (заведующая – служащая СА А. Е. Карягина);
- коллектив коммунистического труда рабочих и служащих филиала УЛО (профгруппорг – Л. И. Никитина).

Лучшими преподавателями, которые в процессе обучения и воспитания курсантов показали высокое методическое мастерство, умело использовали современные технические средства, все занятия проводили на должном идейном, научном и техническом уровне, были подполковники Г. Е. Ковынёв, В. С. Долгоруков, С. А. Игнатосян, Б. С. Ястребков, В. Б. Сегал, майоры В. И. Гатовский, П. Л. Линецкий, В. Т. Мягких, служащие СА Л. Д. Кулагина, Г. М. Левянт, Н. П. Строев, Г. В. Коняев, Г. В. Смирнова, В. Г. Сундукова, М. В. Сегал.

Большой вклад в становление будущих офицеров-лётчиков внесли отличники боевой и политической подготовки подполковники Б. В. Бабка, И. С. Копылов, капитаны М. И. Христенко, А. П. Терентьев, А. А. Вартанов, В. И. Янко, Г. Н. Лысов, старшие лейтенанты И. Ф. Васечкин, П. Н. Молотков, старшины с/с П. М. Фомин, Б. Н. Карягин, В. А. Чернов, Н. Ф. Коробко, С. П. Зайцев, сержант с/с Е. А. Кузнецов, рядовой Ф. Н. Хасанов, служащие СА А. Е. Карягина, М. Г. Иванова, Э. В. Безручко, И. Н. Лысенко и многие другие.

В результате большого труда преподавателей, вспомогательного персонала, коммунистов и комсомольцев УЛО было создано более 65 учебных пособий, подготовлено 120 лекций, 40 методических разработок, 10 руководств для проведения лабораторных работ, вновь оборудовано 18 лабораторий, аудиторий и препараторских. Силами преподавательского состава выполнено 12 научных работ, написано и опубликовано в периодической литературе 17 статей. Были созданы и работали 7 кружков, в которых курсанты углубляли свои знания по основам авиационной техники, тактики, радиотехнического оборудования, истории КПСС, высшей математики и другим

дисциплинам. Для курсантов и личного состава частей было прочитано более 350 лекций и докладов на политические, военные, технические и научно-популярные темы.

Всё это положительно сказалось на результатах государственных и переводных экзаменов курсантов. В 1967 году училище окончило по первому разряду – 29, а по второму – 128 курсантов. За отличные успехи в боевой и политической подготовке на Доску Почёта СВВАУЛ были занесены курсанты Л. Н. Осипов и А. А. Мясников. Переводные экзамены по профилю высшего училища 9 курсантов сдали на «отлично». Курсанты А. М. Шулаков и В. П. Соловьёв стали ленинскими стипендиатами, а курсант А. А. Коноплёв – фрунзенским.

Об итогах работы всего личного состава училища в 1967 году говорят результаты выпускных экзаменов: общий средний балл составил 4,41 – это выше, чем в 1966 году. Тридцать выпускников получили диплом с отличием. В дни празднования полувекового юбилея Великого Октября пополнилась семья орденосцев училища – большая группа военнослужащих была удостоена правительственных наград.

1970 год в истории училища был особо памятным. За достигнутые успехи в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина СВВАУЛ наградили Почётной грамотой ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

В начале 70-х годов руководство училищем возглавил его ветеран генерал-майор авиации В. В. Алексенцев, политический отдел – полковник И. Н. Филиппов, штаб – полковник Б. И. Щуркин. Они организовали жизнь и деятельность личного состава в соответствии с новыми, более высокими требованиями партии и правительства к офицерским кадрам. СВВАУЛ продолжил занимать лидирующие места в системе вузов ВВС. В 1972 году в честь 50-летия образования СССР лучший учебно-вертолётный полк (г. Пугачёв) был награжден Юбилейным почётным знаком.

В строй отличных становятся всё новые подразделения, экипажи, лётчики и техники. Офицеры В. Е. Павлов, В. С. Рудиков, Г. Ф. Шабалин, А. Р. Борисов, И. И. Мотовилов, А. А. Трофименко, А. К. Анисимов, В. С. Царёв, В. Г. Грошевой, К. Ш. Узбеков, М. М. Чигорин, Г. Г. Кагановский, А. М. Золотарёв и многие другие стали признанными лидерами передовых коллективов, идущих в авангарде боевой учебы.

Передовиками соревнования были старший лейтенант В. С. Войнаровский, лейтенанты В. В. Мироненков, Н. П. Федюкович, прапорщик

Ю. Н. Дышин, младший сержант С. Утин, курсанты В. Кадыров, В. Господ и многие другие.

По итогам 1978–1979 учебного года за отличную успеваемость, примерную воинскую дисциплину и активную общественную работу курсанту Сергею Кузьминых была присуждена стипендия им. В. И. Ленина (в последующие годы такой же стипендии были удостоены курсанты А. Господ, В. Сесь, И. Верба, Е. Вольнов, А. Жирнов), курсанту Валерию Безнощенко – им. профессора Н. Е. Жуковского (позднее её получали курсанты В. Сесь, Е. Вольнов, А. Жирнов, О. Сенькин), курсанту Т. Никитину – им. Ленинского комсомола (её также получали курсанты В. Беляев, В. Лукьяненко, С. Клименко). Спустя год курсант третьего курса В. Безнощенко был удостоен стипендии имени В. И. Ленина, а курсант Т. Никитин второй год подряд завоевал право на получение стипендии имени Ленинского комсомола.

20 марта 1980 года надолго останется в памяти ветеранов училища. В этот день Сызранское ВВАУЛ отметило 40-летний юбилей. Задолго до праздничных торжеств был создан организационный комитет под руководством заместителя начальника политического отдела полковника В. К. Бондаревич, который проделал огромную работу по сбору информации о ветеранах училища. Трудность состояла в том, что полностью отсутствовала база данных на тех, кто начинал службу ещё в Саратовской ВАШП, готовил боевых планеристов в годы Великой Отечественной войны, переучивался сам и вёл обучение первых вертолётчиков в начале 50-х годов. Кропотливая работа дала свои положительные результаты – на празднование этой торжественной даты прибыло около 60-ти ветеранов училища, которые рассказали молодому поколению о своей службе.

Об одном из таких мероприятий окружная газета «За Родину» писала: «Эту встречу организовали офицеры кафедры вертолётовождения. Её начальник полковник Я. Я. Кудрявцев первым представляет слово бывшему заместителю начальника училища полковнику в отставке А. С. Буланову. Лётчик-истребитель, освоивший не один тип самолётов, он после войны стал летать на вертолётах и этому искусству обучил немало лётчиков и курсантов.

О необходимости слаженности в работе экипажа вертолёта рассказал боевой штурман, полковник в отставке Б. А. Демидов. В тот день курсанты встретились с ветеранами училища подполковниками запаса М. Е. Харионовым, Н. А. Кисляковым, С. И. Старцевым. Перед курсантами выступил ветеран Великой Отечественной войны, один из старейших ветеранов

училища, лётчик-инструктор Саратовской ВАШП старший лейтенант в отставке Г. А. Усов».

Торжественное собрание, посвящённое 40-летию училища, прошло в актовом зале учебного отдела. На первых рядах разместились старейшие ветераны, далее – преподаватели, гости и курсанты. В почётном президиуме – Командующий авиацией ПриВо генерал-лейтенант А. И. Парфёнов, начальник политического отдела авиации округа генерал-майор Ю. А. Городничев, 1-й секретарь ГК КПСС г. Сызрани В. П. Иванов, исполняющий обязанности начальника Сызранского ВВАУЛ полковник В. И. Реснянский, ветераны училища – А. Э. Аугуль, В. Б. Казаков, Е. И. Каулевич, М. Е. Харитонов, Ю. А. Черняев, А. С. Буланов, представители крупнейших предприятий города. Вёл торжественное собрание начальник политического отдела СВВАУЛ полковник П. Н. Золотаренко. С большим вниманием присутствующие в зале выслушали доклад полковника В. И. Реснянского. За неполные тридцать минут перед ними прошла вся 40-летняя история военного учебного заведения. Присутствующие в зале ветераны А. Э. Аугуль, С. И. Хромов, С. С. Анищенко, Г. А. Усов служили в Саратовской ВАШП и планерной школе. Гораздо большее число ветеранов представляли пионеры-вертолётчики, кто стоял у истоков освоения первого учебного вертолёта Ми-4 в г. Пугачёве в далёком уже 1952 году. Это М. Е. Харитонов, В. И. Гатовский, Г. П. Ковальков, Г. К. Пономарёв, М. Е. Кизимов, И. К. Антипин, В. Д. Ушерович. Труден и тернист был путь училища за эти 40 лет. Перезезды из Саратова в Пугачёв, а затем в Сызрань, неоднократные изменения профиля обучения, освоение новой авиационной техники – самолётов, планёров и вертолётов – всё это накладывало дополнительные трудности на процесс подготовки военных авиаторов. Но задачи, которые ставились перед нашим учебным заведением, всегда выполнялись с высоким качеством. 50 выпусков, 9554 выпускника – таков итог работы за 40 лет существования училища! Особые слова благодарности прозвучали в докладе в адрес заслуженных преподавателей, которые, не считаясь с личным временем, готовили учебную базу, разрабатывали конспекты лекций, передавая свой богатейший жизненный опыт молодым авиаторам. Шквалом оваций встречали присутствующие в зале фамилии педагогов – И. В. Кажева, Н. А. Кислякова, М. В. Сегала, Б. С. Ястребкова, С. С. Анищенко, Н. Ф. Платонова, Б. А. Демидова и многих других. Такого же уважения заслужили представители служб и отделов, кто верой и правдой на протяжении нескольких

десятков лет добросовестно выполняли свои обязанности на порученном участке. Как не вспомнить в этот день ветеранов труда – А. Е. Карягину, В. С. Анисимову, Л. Шадрину, В. Г. Сундукову, Э. В. Безручко, Г. В. Коняева, Г. В. Смирнову, А. Г. Синякова, А. П. Игнатьеву, А. Ф. Сергиенко, Н. В. Кульпину, В. М. Заломнову, В. Е. Фёдорову, А. Н. Своёкошину, А. Я. Ризаеву, Н. В. Малышеву, М. П. Симонову, М. И. Милько, Р. А. Мельникову, Р. Н. Сергеенко, П. Н. Мухину, Г. М. Третьякову, Е. М. Новикову, А. У. Дептом, А. П. Коякова, А. А. Пронькину, Т. К. Волкову, О. П. Кузьмину, А. Г. Ганчурину, Н. П. Фарафонову, Н. И. Солдатову, К. М. Ледкову, М. Д. Звереву, Л. Ф. Ковалёву, П. И. Фокину, А. А. Меншкина, В. С. Шаронову, Н. П. Семакину, М. И. Зайцеву и многих-многих других – поваров, машинисток, врачей, делопроизводителей, водителей, уборщиц, без которых жизнедеятельность коллектива просто немыслима.

Особый эмоциональный всплеск вызвали поздравления, преподнесённые представителями юного поколения, – учащихся подшефной средней школы № 13 и курсантов школы юных космонавтов. По окончании торжества было организовано фотографирование ветеранов училища. На второй день на аэродроме Троекуровка состоялся грандиозный воздушный праздник с показом авиационной и специальной техники, парашютными прыжками и полётом дельтаплана. Следует отметить, что в рамках празднования юбилея училища был организован конкурс на лучшее литературное, музыкальное и художественное произведение, посвящённое СВВАУЛ. Его победителями стали В. И. Гатовский, Ю. В. Чеснов и Лялькина.

Именно в дни празднования 40-летия училища родилась идея провести через два года торжественные мероприятия по случаю 40-й годовщины с момента вручения учебному заведению Боевого Знамени. И опять поиск информации о ветеранах Саратовской ВАПШ – тех, кто присутствовал при том знаменательном событии. И вот долгожданный день настал. На встречу со своей реликвией – Боевым Знаменем – прибыли около 40 человек: ветераны Саратовской ВАПШ, Пугачёвского авиационного планерного училища ВДВ Красной Армии и 160-го ВАУЛ. Перед началом торжественного построения один из лучших лётчиков-инструкторов Сызранского полка старший лейтенант Б. В. Куимов в сопровождении ассистентов – курсанта СВВАУЛ и курсанта ШЮК преподнесли Виктору Семёновичу Болотову и Александру Эрнестовичу Аугуль традиционные хлеб-соль.

В парадном строю замер весь личный состав. Звучит команда начальника Сызранского высшего военного авиационного училища лётчиков генерал-майора А. Дидык: «Под знамя авиационно-планерной школы ВДВ Красной Армии – смиренно!» Под звуки духового оркестра на плац вносится Боевое Знамя, вручённое Саратовской ВАПШ в 1942 году. За знамённой группой, как и 40 лет назад, в едином строю гордо и уверенно идут те, кто участвовал в подготовке пилотов-планеристов в годы военного лихолетья. С немым восторгом смотрели курсанты на живую историю училища. В первых шеренгах – старейшие ветераны и выпускники военных лет – А. Э. Аугуль, В. М. Ильченко, В. С. Болотов, Г. А. Усов, Л. И. Байбус, И. И. Малофеев, Б. Комиссаров, М. Г. Ильин, Н. И. Швецов, П. Круглов, Пилясов, Н. Малиновская, В. Б. Казаков, С. И. Хромов, Антонов, Доронин, К. Пряжин, В. Ильин и другие. Боевое Знамя Саратовской ВАПШ занимает своё место на правом фланге, а ветераны выстраиваются перед трибуной. Какой волнующий момент! Начинается митинг. В своих выступлениях генерал-майор А. А. Дидык, В. С. Болотов, Н. П. Федюкович отметили вклад ветеранов в дело подготовки воздушных бойцов для ВДВ и ВВС страны. Под этим стягом вплоть до 1963 года личный состав училища готовил военных планеристов, лётчиков транспортной авиации и первых вертолётчиков. Затем в актовом зале учебного отдела начался тематический вечер, который вёл начальник политического отдела полковник П. Н. Золотаренко. Ветераны А. Э. Аугуль, В. С. Болотов, Н. Малиновская рассказали о деятельности Саратовской школы в годы Великой Отечественной войны; первые выпускники-планеристы И. И. Малофеев, В. Б. Казаков, К. Пряжин, М. Г. Ильин, Б. Комиссаров – об учёбе в Саратове и своих первых полётах в тыл врага; С. С. Анищенко и П. Муштаков – о первых годах освоения вертолётов. Организаторам вечера удалось создать удивительную атмосферу единения нескольких поколений, пилотиовавших совершенно разные летательные аппараты. Сколько было объятий, встреч, слёз радости и добрых слов в адрес ветеранов.

Продолжилось общение в профилактории на берегу живописной реки Уса.

Весной 1982 года окружная газета «За Родину» поместила заметку о заместителе секретаря комитета ВЛКСМ батальона курсантов П. А. Подгурце. Обычная судьба паренька из колхозной семьи с Волынщины. Работал в колхозе, занимался футболом, думал об учёбе в лётном училище. Мечту свою осуществил после призыва в армию. Отслужив год, он поступил в Сызранское ВВАУЛ. Именно здесь в полной мере проявились его организаторские

способности комсомольского вожака, умение придти на помощь и повести за собой товарищей. Молодого коммуниста, курсанта третьего курса, сообщала газета, избрали делегатом XIX съезда ВЛКСМ.

17 декабря 1982 года приказом Министра обороны СССР № 0229 СВВАУЛ за большие заслуги в деле подготовки и воспитания лётных кадров присвоено почётное наименование имени 60-летия СССР, что глубоко символично: здесь получали путёвку в небо курсанты многих наций и национальностей нашей страны.

Выполняя решения партии, требования Министра обороны и Главкома ВВС, личный состав училища в 80-е годы неустанно совершенствовал боевое мастерство, крепил воинскую дисциплину и организованность, повышал бдительность и боевую готовность.

На страницах окружной газеты «За Родину» постоянно освещалась тема учёбы курсантов, будней личного состава СВВАУЛ, спортивных достижений, героических подвигов выпускников в небе Афганистана.

О делах училища и его людях часто публиковались материалы преподавателя кафедры вертолётовождения подполковника Г. М. Чаплыгина, выпускника СВВАУЛ корреспондента газеты «За Родину», майора В. Усольцева, подполковника И. Онищенко, подполковника Г. А. Иванова, полковника в отставке В. И. Гатовского и других внештатных военных корреспондентов.

Выполнение задач учебно-боевой и политической подготовки в 1984–1985 учебном году проходило под знаком борьбы за достойную встречу 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, и в феврале 1984 г. по итогам проверки комиссии штаба авиации ПриВО под председательством начальника штаба генерал-майора И. Н. Крутова СВВАУЛ получил хорошую оценку.

В этот период в училище развернулась широкая военно-патриотическая работа. Особенно активное участие в ней принимали преподаватели кафедры марксизма-ленинизма. Только за период с июня 1984 по май 1985 года коллективом кафедры было прочитано и проведено около 500 лекций, докладов, политинформаций и бесед. Наибольшую активность проявили полковники В. Г. Бондаренко, И. А. Морозов, Ю. Е. Степанец, подполковники Ю. А. Сычёв, И. А. Волик, майоры В. А. Смирнов, Ж. Г. Сенокосов, служащие СА А. П. Дурнов, Ф. Г. Кузьмин и другие.

Частыми гостями курсантов и воинов училища в этот период были ветераны Великой Отечественной войны И. В. Кажев, Н. А. Кисляков,

Л. Л. Вайсман, А. С. Буланов, М. К. Зайцев, А. П. Дурнов, Н. В. Личкатов, Г. К. Пономарёв и другие.

По итогам 1985 года лучшими коллективами были названы подразделения, возглавляемые полковником В. Г. Бондаренко, подполковником В. Н. Сергиенко, майорами В. М. Добряковым, Е. А. Маркеловым, Л. А. Скубенко, А. И. Ревиным, В. В. Толмачёвым, В. И. Тюриковым, капитанами В. Ю. Горшковым, С. Н. Сердюковым, В. В. Коноплёвым, старшими лейтенантами Н. А. Зарюниным, А. А. Михайличенко.

Вся многогранная деятельность личного состава СВВАУЛ обеспечивалась целеустремлённой работой политического отдела училища. Своей основной задачей офицеры этого подразделения считали обеспечение примерности коммунистов и комсомольцев в вопросах учёбы, воинской дисциплины и обеспечения безаварийной лётной работы. Под руководством начальника политотдела полковника П. Н. Золотаренко с высокой ответственностью и настойчивостью работали полковники Н. И. Липчинский, В. К. Бондаревич, Е. А. Сивьюк, В. Бартов, подполковник А. Н. Кузнецов, майоры Р. Биглов, И. Ф. Вергилес, капитан В. М. Каждан, прапорщики А. Скачков, В. Рандин, служащие СА В. С. Дразнина и Н. А. Белякова.

Политотдел всегда работал в тесном взаимодействии с кафедрой марксизма-ленинизма, которая располагала прекрасной учебной базой. Силами преподавателей и курсантов были оформлены учебные классы, оборудованы наглядные пособия и схемы, написаны многие учебные пособия. Методический кабинет, возглавляемый подполковником в отставке Н. А. Кисляковым, долгие годы являлся одним из лучших среди учебных заведений ВВС ПриВО. На протяжении нескольких лет кафедра неизменно завоёвывала звание отличной. Подавляющее большинство преподавателей получили академическое образование и имели богатый опыт партийно-политической работы в войсках. В разные годы здесь служили И. В. Кажев, В. С. Швец, С. А. Лобусев, Н. Чипурин, В. Облысов, А. Гокунь, В. Г. Бондаренко, Н. Гамыла, И. Морозов, А. Новиков, А. Д. Соколов, Ю. Е. Степанец, Л. Харченко, А. П. Дурнов, Ф. Кузьмин, Ю. А. Сычёр, П. Солодовников, Х. Х. Ерзин, Ю. С. Печников и другие. Это благодаря их настойчивому труду из года в год повышался уровень преподавания общественных дисциплин.

12 февраля 1987 года по инициативе Совета ветеранов, которым в тот период руководил полковник запаса П. А. Солодовников, и при непосредственной поддержке политотдела начальник училища полковник А. Ф. Базаров

издал приказ об учреждении звания «Почётный ветеран Сызранского ВВАУЛ имени 60-летия СССР». В нём, в частности, говорится: «В обучении и воспитании курсантов принимает участие весь личный состав училища, но ведущая роль в этом процессе принадлежит лётному, преподавательскому и техническому. В училище работали в прошлом и работают сейчас сотни опытных офицеров-педагогов. Особое место занимают среди них ветераны училища. Многолетним трудом они настойчиво шлифуют свои навыки, поднимаясь к вершинам профессионального мастерства. Все они, как правило, коммунисты, специалисты высокого класса. Показывая образцы службы и труда, передавая опыт молодёжи, ветераны обеспечивают преемственность поколений, непрерывность совершенствования учебно-воспитательного процесса. Отдав нелёгкому армейскому труду долгие годы службы, некоторые из них, уйдя на отдых, продолжают трудиться в родном училище, ведут большую военно-патриотическую работу. В этом – их заслуга перед училищем, перед Родиной. Их имена не должны забываться». Первыми почётными ветеранами Сызранского ВВАУЛ стали старейший ветеран полковник в отставке А. Э. Аугуль, Заслуженный военный лётчик СССР генерал-майор В. В. Алексенцев, Заслуженный военный лётчик СССР генерал-майор А. А. Дидык, полковники в отставке М. М. Паняев, А. С. Буланов, А. А. Милешкин, подполковники в отставке Н. А. Кисляков, Г. К. Пономарёв, Л. Л. Вайсман, Н. В. Личкатов, майор в отставке М. П. Кулешов, прапорщик в отставке Ф. А. Притулло.

С 15 по 20 апреля 1987 года в Москве работал XX съезд ВЛКСМ. От комсомольской организации Сызранского ВВАУЛ делегатом для участия в его работе был избран прапорщик в/ч 15566 Валерий Алексеевич Жемков.

9 октября 1988 года в жизни Сызранского ВВАУЛ произошло важное событие – по инициативе выпускников 1968 года офицеров С. Г. Алфутина, А. В. Еремеева В. С. Рудикова, А. С. Шеина и при полной поддержке начальника училища генерал-майора А. Ф. Базарова состоялась первая встреча выпускников. Так была заложена новая традиция – собираться в родных стенах через 20 лет после выпуска. Организаторы ставили перед собой несколько задач: встретиться с однокашниками, выразить своим учителям искренние слова благодарности, выступить перед курсантами, рассказать начинающим авиаторам о роли вертолётной авиации в жизни страны и её Вооружённых сил, о необходимости постоянной и кропотливой учёбы, о значении дружбы и войскового товарищества.

На первую встречу прибыло около 30 человек, и в память о ней возле офицерского клуба были посажены 20 берёз и рябин. Три дня пролетели словно миг, и, расставаясь, выпускники-ветераны высказали пожелание встречаться в родном училище через каждые пять лет. Предложение поддержали и другие выпуски. Такие встречи являются связующим звеном между поколениями вертолётчиков, продолжают и передают молодёжи традиции армейской авиации и родного училища.

В 1989 году, за год до приближающейся знаменательной даты – 50-летия Сызранского ВВАУЛ, командованием и политическим отделом было принято решение о подготовке новой книги по истории училища. Была определена рабочая группа под руководством начальника политотдела полковника В. Ф. Разенкова, в неё вошли полковники Х. Х. Ерзин, А. С. Васянин, В. И. Малыхин, В. С. Рудиков, А. С. Шеин; подполковники В. С. Лешенко, И. Б. Демидов; служащие Вооружённых Сил Е. В. Попов, М. Е. Харитонов, В. Г. Бондаренко, В. И. Гатовский, А. П. Дурнов, В. И. Макашин, Г. А. Иванов. Следует отметить, что практически все члены авторского коллектива подошли к подготовке материалов с высокой ответственностью. Были написаны десять глав. Но события конца 80-х – начала 90-х отодвинули работу над книгой на неопределённый срок. Так и пролежали эти наработки невостребованными почти 20 лет.

4–6 мая 1990 года в городе проходили торжественные мероприятия по случаю 50-летия Сызранского ВВАУЛ. Для участия в них прибыли сотни ветеранов и выпускников. Среди них В. В. Алексенцев, Б. Н. Переверзев, И. И. Малофеев, В. П. Анисимов, В. Н. Лебедь, М. Е. Кизимов, К. Н. Пряжин, Г. П. Ковальков, В. Г. Степаненко, Ю. П. Митин, Н. И. Марченко, С. А. Ристивоевич, В. Д. Ушеревич, М. Н. Басаргин, Калашник, Б. С. Прияткин, Ю. А. Черняев и многие другие. Гостей встречали начальник училища генерал-майор А. Ф. Базаров, начальник политотдела полковник В. Ф. Разенков, начальник штаба полковник В. В. Кичигин и один из пионеров-вертолётчиков Почётный ветеран СВВАУЛ М. Е. Харитонов.

Основные мероприятия по празднованию 50-летия училища прошли 5 мая. В первой половине состоялся праздник на аэродроме Троекуровка. День выдался прохладным, но службы тыла позаботились о том, чтобы гости этого не почувствовали. Солдатская каша и горячий чай, приготовленные выездной солдатской кухней, согрели почётных гостей и зрителей.

В ходе демонстрационных полётов были показаны пилотаж на самолётах и вертолётах, состоялись парашютные прыжки.

Позднее в актовом зале УО на торжественном собрании с докладом выступил начальник училища генерал-майор А. Ф. Базаров, он подробно рассказал об истории Сызранского ВВАУЛ и нелёгком труде его выпускников за прошедшие 50 лет.

С приветственной речью и поздравлением обратился к собравшимся выпускник училища, а в то время Командующий армейской авиацией генерал-лейтенант В. Е. Павлов. Приказом начальника СВВАУЛ большая группа ветеранов и военнослужащих была награждена грамотами и ценными подарками.

11 июня 1991 года на строевом плацу прошло ещё одно запоминающееся событие – торжественная передача на вечное хранение в музей училища Красных знамён авиационно-планерной школы ВДВ Красной Армии. Знаменная группа, состоящая из десяти человек, пронесит вдоль строя три реликвии. Боевое Знамя Сызранского ВВАУЛ – на правом фланге строя, а Красные знамёна Саратовской ВАПШ установлены у трибуны. Начальник политотдела полковник В. Разенков открывая митинг, напоминает: «Боевое Знамя части Саратовской ВАПШ было вручено 25 мая 1942 года Членом Военного Совета ВДВ Красной Армии генерал-майором М. П. Спириным. 12 декабря 1944 года в соответствии с Указом об утверждении нового образца Красного знамени для воинских частей Красной Армии, Саратовской ВАПШ было вручено наградное Красное знамя (с грамотой) от имени Президиума Верховного Совета СССР.

Под этими знамёнами в училище выращена не одна плеяда замечательных, преданных Родине и народу первоклассных лётчиков, многие из которых прошли горнило Великой Отечественной войны и покрыли себя неувядаемой славой. Среди них Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель полковник Виктор Игнатьевич Кузнецов. Примером для нынешних поколений авиаторов являются выпускники школы: В. Анисимов, Н. Благов, Б. Зайцев, В. Казаков; лётчики А. Э. Аугуль, братья Иван и Александр Краснопёровы, И. Кравцов, П. Круглов, Г. Усов и многие другие. По неполным данным около 450 выпускников Саратовской ВАПШ были награждены орденами и медалями за подвиги на фронтах Великой Отечественной войны.

Эстафету их боевой славы подхватили выпускники Пугачёвского военного авиационного планерного училища, которые покоряли на тяжёлых планёрах Северный полюс».

ВОСПИТЫВАЯ ПАТРИОТОВ

Нужно видеть горящие глаза мальчишки, сидящего в кабине современного самолёта или вертолёта! Его пламенный взор ярче слов говорит о чувствах, испытываемых им в этот момент. Мальчишки играют в войну, казаков-разбойников, и не удивительно, что прикосновение к настоящей боевой технике оказывает на них огромное воздействие: они взрослеют, преображаются внешне, их мечты трансформируются в конкретную цель. Сызранской детворе повезло – в небе над родным городом летает современная боевая техника. А когда вертолёт стоит на земле, его можно потрогать руками, посидеть в кабине, особенно если лётчик – твой отец. Раз в году – на День авиации – все маршруты городских автобусов идут в одном направлении – на аэродром училища, где проходит традиционный авиационный праздник с показом техники и пилотажа на ней. В этот день здесь собираются все поколения вертолётчиков. И отрадно, что появились вертолётные династии. В СВВАУЛе делается все возможное, чтобы как можно больше мальчишек стали счастливыми, получив путевку в небо и осуществив свою мечту.

Поиск таких умных, здоровых, готовых подчиняться дисциплине и идти на самоограничения парней, желающих избрать профессию лётчика, привёл к формированию стройной, многоступенчатой и достаточно эффективной системы военно-патриотического воспитания, которая постоянно пополняется в процессе развития и направлена, в конечном итоге, на пропаганду авиации и пробуждение интереса к службе в авиационных частях, в том числе вертолётных.

И в такую работу вовлечён весь личный состав училища – офицеры, курсанты, служащие и члены их семей. На протяжении всех 70-ти лет истории СВВАУЛ в любом месте его базирования тесная связь с молодёжью и населением города не прерывалась.

Ещё со времён Саратовской авиашколы её специалисты руководили авиатехническими и военными кружками в общеобразовательных школах.

Командиры закреплялись за предприятиями и военно-учебными пунктами ОСОАВИАХИМА для проведения занятий по военной подготовке с допризывной молодёжью и офицерами запаса. Памятуя о тех давних традициях, и сегодня постоянно ширится военно-шефская работа. В Сызрани, Саратове, Пугачёве налажены связи со многими школами и учебными заведениями среднего профессионального образования, предприятиями и учреждениями.

На протяжении многих десятилетий одной из форм шефства являлось участие молодых воинов СВВАУЛ и молодёжи города в походах по местам боевой и трудовой славы советского народа, в ходе которых офицеры, курсанты и солдаты проводили в школах, техникумах и ПТУ уроки мужества и гражданственности, беседы по истории Вооружённых сил и родного училища.

Незабываемые впечатления производили встречи с участниками Великой Отечественной войны и ветеранами училища такими, как Н. А. Кисляков, А. Э. Аугуль, А. С. Буланов, В. И. Гатовский, М. К. Зайцев, А. П. Дурнов, М. Е. Харитонов, Г. А. Иванов, А. И. Кочнев и другими. Они щедро делились своими воспоминаниями, пробуждая у молодёжи интерес и уважение не только к профессии военного лётчика, но и защитника Родины.

Огромный след в жизни города и военно-патриотическом воспитании его юного поколения оставил генерал-майор Фёдор Герасимович Кисель – начальник училища в 1961–1969 гг. Он был горячим сторонником и активным пропагандистом только что зарождающейся вертолётной авиации. Яркие, эмоциональные встречи со школьниками, студентами, призывниками, регулярные показы вертолётной техники не только на аэродроме, но и почти в центре Сызрани – на стадионе училища – всё это заражало окружающих энтузиазмом, прививало гордость за лётную профессию и пробуждало стремление к овладению ею. Какими восхищёнными глазами смотрели и взрослые, и дети на «летающий кран» Ми-10 в июле 1968 года! Горожанам была предоставлена возможность не только полюбоваться этим чудом техники, но и забраться в кабину пилотов. Именно с этого времени в училище стали регулярно проводиться Дни открытых дверей с показом не только техники, но и курсантского быта, учебных аудиторий. Участникам мероприятия предлагали традиционную порцию гречневой каши из солдатского котелка.

Не одно десятилетие ежегодно десятки офицеров выезжали во все районы округа для проведения занятий на сборах с офицерами запаса. В средних школах и профессиональных училищах начальную военную подготовку

преподавали офицеры запаса, служившие ранее в училище. Привлекались к этой работе и курсанты старших курсов. Офицеры поддержали движение «Армейское шефство – юным патриотам», развернувшееся в 70-е годы прошлого века, и вместе с курсантами постоянно являлись организаторами и руководителями игр «Зарница» и «Орлёнок». Воины училища вели кружки по специальностям стрелков, разведчиков, радистов, регулировщиков. Они передавали молодёжи знания в области военного дела, обучали её умелому владению современным оружием. Совет дружины школы № 19 г. Сызрани так отзывался о помощи людей в погонах: «Мы особенно благодарны шефам за проведение военно-спортивной игры «Зарница». Вместе с курсантами школьники учились преодолевать препятствия, штурмовать высоты. Результатом нашей совместной работы явилось то, что многие ребята учатся в ШЮК, а потом становятся курсантами СВВАУЛ». Наиболее подготовленным и патриотично настроенным юношам вручались комсомольские путёвки для поступления в военные училища, в том числе и в Сызранское ВВАУЛ.

Стараниями начальников училища генералов А. А. Дидык и А. Ф. Базарова, заместителя начальника училища полковника С. М. Водолаго и других руководителей из списанной техники не только Приволжского военного округа, но и со всей страны, на одной из стоянок аэродрома появились исторические раритеты – вертолёт и самолёт – ветераны. Здесь стоят первые советские вертолёт, на которых стали обучать лётчиков в 1952 году. Рядом раскинул свои руки-крылья самолёт-гигант М-3, пригрев под плоскостями маленькие вёрткие спортивные и боевые самолёты. Некоторые из этих уникальных экспонатов сохранились в училищном музее едва ли не в единственном экземпляре в стране.

А ещё раньше, 6 ноября 1976 г., по инициативе генерала-майора авиации В. В. Алексеенцева был открыт музей истории СВВАУЛ.

У истоков его создания стояли полковники Б. К. Краснов, П. А. Солодовников, подполковники Н. А. Кисляков, Ю. Н. Зуйков. Большую помощь и всестороннюю поддержку оказал начальник политотдела училища подполковник П. Н. Золотаренко. Но особо следует сказать о человеке, который 28 лет являлся начальником музея, – ветеране СВВАУЛ, отдавшем почти 60 лет родному училищу, полковнике в отставке Владимире Иосифовиче Гатовском. Самых лучших слов благодарности заслуживает его неутомимая деятельность по сбору и размещению уникальных документов, реликвий, по восстановлению исторических фактов, поиску заслуженных ветеранов и выпускников.

В годы командования СВВАУЛ генерал-майора А. Ф. Базарова (1986–1999 гг.) музей был перемещён в другое здание, где существенно увеличилась его площадь. Возле музея и на территории служебного городка установили образцы военной техники в память о существовавших здесь ранее военных училищах г. Сызрани – танковом, истребительном. В наши дни музей превратился в учебно-просветительское учреждение, который в год посещает около 4 тысяч человек. Это школьники, студенты, допризывная молодежь, воины Сызранского гарнизона, абитуриенты и выпускники СВВАУЛ, бывают здесь экскурсанты из Тольятти, Ульяновска, Самары, Актюбинска, Барыша, Радищева, Октябряска.

В музее проводятся плановые учебные занятия с курсантами. Все подразделения, в том числе и кафедры, принимают постоянное участие в пополнении и реставрации экспонатов музея. Богатая коллекция авиационного исторического оружия, собранная стараниями В. И. Гатовского, приведена в порядок и смонтирована под руководством начальника кафедры БПВ полковника А. С. Васянина прапорщиками лаборатории В. И. Костылёвым и А. И. Зуевым. Богатый фонд моделей летательных аппаратов ежегодно пополнялся силами авиамодельной мастерской, руководимой лётчиком капитаном Е. Московцевым.

В последующие годы с появлением традиции празднования 20-летия выпуска посещение музея стало обязательным ритуалом, в процессе которого выпускники передают новые экспонаты и памятные подарки.

Большая работа ведётся музеем по отысканию документов военного периода, афганских и чеченских событий. Организован поиск выпускников школы и училища, ставших Героями Советского Союза и России. С ними налаживается переписка, устанавливается тесная связь.

Так, благодаря стараниям В. И. Гатовского и Н. А. Кислякова по крупным собран материал о первых героях военной поры. Сегодня портреты этих людей кисти Николая Александровича встречают всех посетителей. Отсюда и начинаются экскурсии.

Огромную помощь в последующей деятельности музея оказывал начальник политического отдела полковник В. Ф. Разенков, особенно в преддверии подготовки и празднования 50-летия Сызранского ВВАУЛ.

Важными плановыми мероприятиями по военно-патриотическому воспитанию являлись выезды офицеров в города и районы страны с целью привлечения молодёжи к поступлению в СВВАУЛ. В разные годы этим важным

делом занимались офицеры учебного отдела Е. И. Зуевский, В. Анисимов, И. Сухоев, А. Конотопчик, В. Пуц, К. Орузбаев, В. Масленников и многие другие.

В дни каникулярных отпусков курсанты училища также проводили агитационную работу по привлечению внимания юношей к Сызранскому ВВАУЛ, пропагандируя профессию воздушного защитника Родины – вертолётчика.

В этом контексте нельзя не упомянуть выпускника Саратовской ВАПШ далёкой фронтовой поры, позднее ставшего членом Союза писателей Владимира Борисовича Казакова. В художественно-публицистической прозе он сумел отобразить не только дух сурового военного времени, но и с документальной точностью показал судьбы многих выпускников школы – незаурядных и горячо влюблённых в небо людей.

Агитация в училище шла и на страницах периодических изданий. Так, в 1966–1973 годах заместитель начальника учебного отдела подполковник С. А. Лешенко ежегодно выступал в Кировоградских областных и районных газетах, приглашал на учёбу, рассказывал о выпускниках-кировоградцах, которые окончили Сызранское ВВАУЛ. Активными военкорами были также преподаватель кафедры ВВЖ подполковник Г. М. Чаплыгин, старший преподаватель кафедры аэродинамики полковник И. И. Тюменцов, командир курсантского подразделения старший лейтенант В. М. Хотин.

Как уже отмечалось, перемены в стране вносят изменения и во взгляды на армию. А исходя из этого меняются и требования к военно-патриотической работе. Так, в связи с сокращением Вооружённых сил в начале 60-х годов, с отменой начального военного обучения в школах и расширившейся пропагандой гражданских профессий резко снизился интерес молодёжи к военному делу, затормозился приток юношей в военные училища. Стремясь найти выход из создавшегося положения, заинтересованные организации активно занялись поиском новых форм. Стали появляться военно-патриотические школы, военно-технические кружки, военно-спортивные игры. Возросла роль оборонных общественных организаций.

Командование училища всегда было озабочено проблемой отбора молодёжи, влюблённой в небо, стремящейся в авиацию по зову души. Поэтому инициативу Ф. Г. Кисель о создании при горкоме комсомола на базе СВВАУЛ школы юных космонавтов горячо поддержали в Сызрани: 4 декабря 1964 года она была организована. У её истоков, кроме Фёдора Герасимовича, стояли начальник политотдела полковник Н. А. Журавлёв, заместитель

начальника УЛО подполковник С. А. Лешенко, секретари ГК ВЛКСМ Ю. Рябова, В. Князева, Т. Дегтяренко. Первым начальником ШЮК был назначен капитан И. А. Пучков, комиссаром – Р. Мартынова.

Некоторые горожане, увидев ребят и девчат в форме юных космонавтов, с усмешкой говорили: «Поиграют годок и бросят это очередное увлечение всем «новым» и «модным!»» Но, к счастью, они ошиблись. Школа существует! В 2009 году ей исполнилось 45 лет! Как самостоятельное военно-патриотическое объединение с авиационной направленностью она существовала с 1964 по 1999 гг. А затем на базе Дворца творчества детей и молодёжи было создано молодёжное военно-патриотическое объединение «Щит», в которое вошли отделения авиации, десантников, пожарных, милиции, инспекторов дорожного движения и моряков.

Школа юных космонавтов имени лётчика-космонавта СССР В. М. Комарова имела свой устав, присягу, знамя, форму. Школа пользовалась популярностью не только среди учащихся Сызрани. Бывали случаи, когда желающие учиться в ней переезжали сюда из других городов. Ежегодно в адрес ШЮК поступало около 200 заявлений с просьбой о приёме. Два раза в неделю занятия проводились в стенах учебного отдела преподавателями военных кафедр М. И. Субботиным, О. М. Алаяном, А. И. Борисовым, Б. А. Демидовым. И всегда офицеры воспринимали это как важное и ответственное поручение. На смену ветеранам пришли бывшие воспитанники ШЮК первых наборов, которые, спустя годы, также стали обучать будущих авиаторов. Это офицеры В. С. Лешенко, В. В. Масленников, С. Русаков, В. П. Куницын.

С 1969 года школу возглавил капитан запаса Борис Иванович Буславев, бывший морской лётчик, награждённый орденом Красной Звезды. Его вклад в дело воспитания молодёжи отмечен наградами училища, обкома и ЦК ВЛКСМ. О нём с благодарностью и теплотой вспоминают многие выпускники ШЮК.

Школьники 8–10 классов проходили трёхгодичное обучение. На занятиях курсанты знакомились с историей развития Вооружённых сил, авиации и космонавтики, изучали специальные и общественные дисциплины, в том числе этику и эстетику, получали хорошую физическую закалку. Кульминацией являлись прыжки с парашютом. Руководители ШЮК, преподаватели, ветераны стремились пробудить в юных космонавтах стремление к полётам, любовь к небу. Золотыми буквами вписаны в летопись училища имена бывших курсантов ШЮК С. Водолага, В. Войнаровского, А. Гаршина,

В. Калугина, В. Пастухова, окончивших СВВАУЛ с золотой медалью. Обучали курсантов лётному мастерству выпускники школы С. Маслюченко, В. Дорохов, В. Ваулин, С. Яворовский, Н. Ведюн, В. Горшков, В. Макаров, Э. Марцинкевич. Служили в родном училище на различных должностях Ю. Долбилов, А. Горшенин и многие другие. Проявили себя в профессии метеоролога Н. Борискина, Р. Чемодурова, Т. Чердакова, закончившие Казанский университет. Самарский авиационный институт подготовил много инженеров из числа бывших курсантов ШЮК. Из питомцев школы юных космонавтов можно сформировать не одну воинскую часть: среди них есть лётчики, техники, инженеры, синоптики, работники тыла, врачи, связисты. Судите сами: за 45 лет её окончили более двух тысяч юношей и девушек, стали военными около шестисот человек, из них около четырёхсот окончили СВВАУЛ.

Традиции школы развивались, приходила новая молодёжь, которая обучалась на кафедрах, возглавляемых офицерами В. Я. Судаковым, А. С. Васяниным, В. И. Малыхиным, И. К. Тоцигиным, В. В. Живоглядом, Ю. М. Бобром. Добрых слов заслуживают преподаватели В. Григорьев, В. Честнихин, А. Наварнов, А. Нечаенко, П. Ложкин, С. Русаков, Г. Пономарёв, Г. Полев и многие другие, обучавшие юных космонавтов основам военного и лётного дела.

Отдельно надо сказать об Алексее Ивановиче Борисове, который продолжительное время являлся заместителем начальника школы. Он вёл физическую и строевую подготовку, общевоинские уставы, был начальником летнего военизированного лагеря «Космоград». Его неуёмный энтузиазм и жизненный оптимизм, природная доброта и отзывчивость снискали наставнику молодёжи огромную любовь и уважение среди курсантов ШЮК.

В «Космограде» курсанты жили в условиях, приближенных к армейским. День был распisan по минутам. Требовательность, полное самообслуживание повышали у ребят чувство ответственности за свои поступки, воспитывали дисциплинированность и самостоятельность, способствовали развитию дружбы, товарищества, взаимовыручки. В лагере продолжалась учёба. В расписании значились не только сдача норм ГТО и спартакиады, но и теоретические занятия по специальным дисциплинам.

Богата история школы и встречами с замечательными людьми. В 1969 году «Космоград» посетили руководитель военно-спортивного движения СССР генерал-полковник А. Родимцев, 64-я армия которого освобождала в

годы войны Сталинград, и молодой лейтенант Ю. Бабанский, участвовавший в драматических событиях на острове Даманском. Курсанты, затаив дыхание, слушали рассказы обоих гостей. Замечательно прошли беседы у костра и с лётчиками-космонавтами Н. Н. Рукавишниковым и К. П. Феоктистовым.

Большое впечатление оставили у курсантов поездки и походы по местам боевой, трудовой и космической славы. Это и Звёздный городок, и музей К. Э. Циолковского в г. Калуге, поездки по городам-героям, в 1976 году – в Румынию, Болгарию.

При встрече с курсантами Сызранской ШЮК в 1976 году лётчик-космонавт А. Губарев сказал: «Вы можете считать себя счастливыми, у вас есть школа космонавтов, перед вами пример таких героев, как Юрий Гагарин и других покорителей космоса. Они уже проложили вам дорогу. Готовя себя к небу, помните, наша специальность особая. Космонавту надо знать не только точные науки, но и уметь вести научные исследования, быть медиком, астрономом, геологом – словом, обладать хорошими знаниями в различных областях наук. Не обязательно быть лётчиком или космонавтом. Любая другая профессия на Земле нужна также как и эти, но главное для вас, ребята, накопить за свою школьную жизнь как можно больше знаний...»

Курсанты школы регулярно участвовали в слётах и конкурсах. Ещё в 1969 году на Всесоюзном слёте юных космонавтов и лётчиков в Москве сызранцы были награждены специальным призом журнала «Крылья Родины», который вручил лётчик-космонавт СССР П. Попович. В музее школы хранится диплом 1-й степени от Государственного музея им. К. Э. Циолковского. О Сызранской ШЮК Куйбышевской телестудией сняты два документальных фильма «Пролог» и «Я, юный космонавт». И, наконец, команда из 10 курсантов на 3-м Всероссийском юношеском авиационно-космическом конкурсе в честь 50-летия Победы, который проходил с 24 по 28 марта 1995 года в г. Краснодаре, завоевала Кубок за спортивный раздел программы.

Одной из форм профориентации можно назвать существовавшие при СВВАУЛ на базе учебного отдела спецклассы с авиационной подготовкой. В них занимались учащиеся из 5-й и 29-й школ города; занятия проводили преподаватели – офицеры запаса Ю. Селезнёв, В. Мигненко, В. Макашин, А. Еремеев, И. Демидов, сл. ВС А. Флегонтов.

И хотя «ассортимент» специальных наук включал всего лишь изучение конструкции вертолётa и аэродинамических законов его «летания», конкурс в спецклассы был весьма велик. Таким образом, с одной стороны не пропадал

бесценный опыт офицеров, прослуживших в армии многие десятки лет, а с другой – мальчишки не просто расширяли кругозор, но и определялись со своей будущей профессией. Необходимо сказать добрые слова и в адрес полковника запаса Виктора Ивановича Карпушкина, который был организатором в 1990 году курсов авиамехаников при училище. Получив официальный статус, курсы выдавали выпускникам свидетельства с правом работы по приобретенной специальности. Начинание своего коллеги подхватили офицеры запаса Ю. В. Селезнёв и В. И. Мигненко.

Для тех юношей, которые твердо решили поступать в Сызранское ВВАУЛ, при кафедре физики были созданы и действовали несколько лет платные курсы по подготовке к поступлению в училище. Занятия по физике и математике проводились по заочной форме, но выпускные экзамены на курсах при успешной сдаче одно время являлись и вступительными – в училище. Организатора и руководителя курсов, заведующую кафедрой физики А. П. Пелевину, знали не только в Сызрани, письма в её адрес с просьбой о зачислении на курсы приходили со всех концов России. Аналогичные курсы работали и при одной из школ г. Пугачёва, сочетая в себе и спецкласс, и подготовку к поступлению в училище. Организатор и руководитель класса полковник запаса Р. Мирзеев долгие годы сам привозил своих питомцев на экзамены, а затем постоянно интересовался их успехами в службе в училище.

Результативности военно-патриотической работы способствовали и парашютные классы в Сызрани и Пугачёве, дававшие мальчишкам возможность прикоснуться к небу, почувствовать себя мужчиной и определиться в жизни.

Переживая очередные трудности, коллектив училища находит все новые формы вовлечения молодёжи в профессию военного лётчика. Авиация находится на переднем крае науки и техники. Да и сама лётная специальность доступна лишь смелым и увлечённым людям, романтикам, которые никогда не переведутся. В училище уверены, что отцы всегда будут приводить своих сыновей в кабину грозной и красивой техники. Новое поколение также полюбит бескрайний пятый океан, будет бредить полётами и выберет профессию защитника Родины.

БОГАТЫ АВИАТОРЫ ТАЛАНТАМИ

На протяжении всей истории существования училища политический отдел, партийные и комсомольские организации уделяли большое внимание организации культурно-просветительской работы. Ведущую роль в этом играл коллектив офицерского клуба. Когда училище дислоцировалось в Саратове, его работники в выходные и праздничные дни проводили лекции и беседы для личного состава, организовывали посещения областного театра драмы им. К. Маркса, экскурсии по историческим местам и музеям и встречи с передовиками промышленных предприятий.

В 1946 году, после перебазирования в г. Пугачёв, несмотря на крайнюю недостаточность жилищного фонда, для клуба было выделено довольно обширное помещение. В нём культурно-просветительское учреждение располагалось до 1959 года, пока не построили специальное здание. При клубе размещалась большая библиотека. Огромная заслуга в организации клубной работы принадлежала помощнику начальника политотдела по комсомольской работе старшему лейтенанту В. П. Аксёнову. Ему активно помогали офицеры-политработники М. М. Попович, В. Н. Чернышёв, Д. К. Клименков, А. К. Капустин, В. В. Вербицкий, Н. П. Плаксин.

С 1950 года при клубе начал действовать комсомольско-молодёжный лекторий.

В этом очаге культуры военнослужащие и члены их семей развивали свои таланты. Многие годы большим успехом пользовался драматический коллектив, руководимый артистом городского театра Павловым. В работе драмкружка принимали активное участие офицеры – Киселевич, Липаткин, сержанты – Торгашев, Сикалов, Копытин, Лифанов, солдаты – Васильев, Рассказов, Горин, а также члены семей военнослужащих – Бакулина, Лялькина, Клименкова, Бовкун.

В 1951 году на клубной сцене были поставлены пьесы «За вторым фронтом», «Совість», «Ария мира».

На постоянной основе работал хоровой кружок. Застрельщиками и организаторами хора были жёны офицеров – Панкова, Юрченко, Сытник, Двоскина, Кобылянская. Особым успехом у зрителей пользовались солистки Панкова и Тильман, которые неоднократно занимали первые места на смотре художественной самодеятельности училища, а в 1951 году им довелось участвовать в заключительном концерте в Центральном Доме Советской Армии в Москве. Служащая СА А. М. Бычкова, снискавшая большую любовь и уважение у зрителей-воинов, много раз награждалась грамотами командования училища.

Культурно-просветительная работа была развёрнута и в частях. Повседневное внимание уделяли досугу воинов партийная и комсомольская организации курсантского батальона, которым командовал майор Ф. Нетёса. Секретари партийного бюро лейтенант Абрикосов и комсомольского – офицер Маковеев сделали очень много для того, чтобы досуг курсантов проходил организованно и интересно. Им помогали офицеры-коммунисты В. С. Быков, С. В. Часовских, Блинов, Ковальчук, Густафов, комсомольцы Влейша, Завалишин, Мерников, Попов, Гололобов и другие. В батальоне была создана своя художественная самодеятельность.

В 1953 году клуб училища был преобразован в офицерский (начальником назначили капитана Громова, инструктором по культурно-массовой работе – старшего лейтенанта В. С. Быкова), а в батальонах и полках появились солдатские клубы.

В течение 1953–1954 годов драмкружком офицерского клуба было подготовлено 6 постановок. Особым успехом у офицеров, членов их семей, солдат и сержантов пользовались такие, как «На переднем крае», «Самое дорогое», «На страже безопасности».

19 октября 1953 года в гарнизон впервые прибыл на гастроли Ансамбль песни и пляски ПриВО, который дал замечательный концерт на основной базе и выезжал в лагерь Старая Порубёжка и Давыдовка.

Большое оживление культурно-массовой работы внёс окружной смотр художественной самодеятельности, проходивший в марте 1955 года, а ему предшествовал гарнизонный. Здесь выявилось много талантов. На смотр было представлено 8 хоровых, 4 танцевальных, 3 спортивных, 5 драматических коллективов и свыше 350 отдельных исполнителей.

Существенное внимание в клубе уделялось пропаганде здорового быта. Перед офицерами и их семьями часто выступали врачи, педагоги,

политработники. Читались такие лекции, как «О моральном облике советского офицера», «Алкоголь – вреднейший пережиток прошлого», «Влияние семьи на воспитание детей» и многие другие. А коллектив художественной самодеятельности поставил на эту тему пьесу Кузьмичёва «Возвращение», которая была встречена зрителями с большой теплотой.

Другое направление в работе клуба – приобщение к занятиям физической культурой и спортом. Были созданы спортивные секции: стрелковая, шахматная, акробатическая и лыжная. Появились такие меткие стрелки, как майоры А. А. Свитаило (руководитель секции), Ракинцев, служащая СА А. Н. Астахова и другие. Шахматная секция, руководимая подполковником Луниным, подготовила за шесть месяцев 18 шахматистов-разрядников, шестеро из них участвовали в межрайонном и окружном шахматных турнирах, а капитаны Житковский, В. Быков, курсанты Радионов и Иванов выполнили норматив 1-го спортивного разряда.

Видное место в работе клуба занимала пропаганда военных знаний, требований военной присяги и уставов Советской Армии. Здесь читались такие лекции, как «Воспитание у подчиненных воли, мужества и героизма», «Развитие авиационной техники в послевоенный период», «Роль техники и человека в современной войне», «Великие достижения советской науки в области атомной энергии» и другие.

Библиотека клуба подготовила и провела тематический вечер «Образ советского офицера в художественной литературе». Было прочитано два библиографических обзора: «Советская литература о героических подвигах советских воинов в Великую Отечественную войну» и «Воинское воспитание в произведениях советских писателей».

При клубе была организована техническая выставка изобретателей гарнизона, проводились конференции по вопросам эксплуатации новой техники в современных условиях ведения боя.

С огромным интересом прошли в клубе вечера встреч с дочерью В. И. Чапаева – Клавдией Васильевной, с командиром полка Чапаевской дивизии товарищем Радюшкиным и командирами эскадронов Пахомовым, Филипповым и Лавровым, начальником связи дивизии Долматовым, с Героями Советского Союза подполковником Смазновым и полковником Ф. Литвиновым.

Клуб живо откликался на все важнейшие события, происходившие в стране. Проводились совместные вечера с передовиками машино-ремонтного завода.

В честь 85-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина была организована выставка изобразительного искусства. Большую галерею личных работ представил подполковник Минкин. Успехом у зрителей пользовались картины, вышитые женой начальника училища Х. И. Макаровой. Много интересных экспонатов подготовили жёны офицеров Галиева, Лялькина, Сытник, Лебедева, Шаповалова, Коваленко, Доброва, Шампанер, Вендиктова, Чубарова. В книге отзывов свыше 300 посетителей оставили восторженные записи.

В мае 1955 года при офицерском клубе проходил смотр боевых листов (их было представлено 62) и стенных газет (28). Лучшими газетами были признаны «За Родину» в/ч 93836 (редактор – капитан Аксёнов) и «В полёт» в/ч 55784 (редактор – рядовой Кочетков).

При клубе работала общеобразовательная средняя школа. Первый выпуск состоялся в 1953 году, и 25 офицеров получили аттестаты зрелости. В следующем году таковых было уже 86, в 1955 г. – 92 и в 1956 г. – 55.

С августа 1955 года при клубе начал регулярно действовать лекторий для детей военнослужащих.

15 апреля 1956 года в офицерском клубе с большим успехом прошёл литературно-музыкальный вечер, посвящённый творчеству П. И. Чайковского, который искусно вела жена офицера М. Сегал. Оркестр под управлением лейтенанта В. Мингалёва исполнил «Танец маленьких лебедей» из балета великого русского композитора «Лебединое озеро», солист Половинков исполнил арию Гремина из оперы «Евгений Онегин», служащая Советской Армии Бычкова – ариозо Лизы из оперы «Пиковая дама». В концерте приняли участие жёны офицеров Аншелевич, Свердлова, Воронина, Ковалёва. После выступления художественной самодеятельности был показан сборник киножурналов по балетам Чайковского «Спящая красавица», «Лебединое озеро» и «Щелкунчик». Командование училища высоко оценило прошедшее с большим успехом мероприятие, инициаторам этого вечера М. Сегал, Бычковой и капитану В. Быкову была объявлена благодарность.

В 1957 году в училище для встречи с воинами прибыл знатный стахановец 30-х годов, делегат XVIII съезда партии товарищ Палагутин. Он побывал во многих подразделениях, беседовал с солдатами, курсантами и офицерами. Особенно тёплой стала встреча в полку подполковника Циома. Гость рассказал о своём трудовом пути, показал воинам фотографии, на которых был запечатлён во время встречи знатных стахановцев в Кремле с руководителями партии и правительства.

В 1959–1960 гг. проходил окружной смотр культурно-просветительных учреждений. Офицерский клуб, возглавляемый капитаном В. С. Быковым, занял одно из призовых мест в Приволжском военном округе.

А на окружном смотре художественной самодеятельности в 1960 г. училищу, которое представило литературно-музыкальную композицию «Слава Октябрю» силами хорового и драматического коллективов и индивидуальными исполнителями, было присуждено третье место.

С перебазированием в г. Сызрань культурно-просветительная работа приобрела новые формы. В основном она стала проводиться по гарнизонам. Наибольшая активность проявлялась на основной базе. В подразделениях систематически организовывались экскурсии на родину В. И. Ленина в г. Ульяновск, на строительство, а затем для осмотра готового сооружения Куйбышевской ГЭС, на строительство Волжского автогиганта в г. Тольятти. Активными организаторами таких мероприятий в разные годы были партийные и комсомольские работники – В. С. Мотин, Г. И. Пассивенко, А. Шахун, В. С. Быков, командиры подразделений В. И. Янко, А. А. Вартанов, М. М. Паняев, А. Ореховский, И. А. Могулёв и другие.

Особую роль в культурно-просветительной работе стали играть преподаватели УЛО. Они организовывали тематические вечера, посвящённые знаменательным событиям, диспуты, встречи с участниками Великой Отечественной войны, проводили обсуждение литературных и музыкальных произведений, экскурсии по ленинским местам. Наибольшую активность в этом деле проявляли М. В. Сегал, Б. А. Демидов, И. В. Кажев, В. М. Мягких, Г. А. Бурмистрова, П. А. Солодовников. Душевными воспитателями проявили себя фронтовики подполковник Н. А. Кисляков и его супруга – служащая СА З. П. Кислякова. Выпускники, покидая стены родного училища, увозили в сердцах добрую память об этих славных людях.

По-прежнему центром культурно-просветительской работы оставался и офицерский клуб. Однако наибольшей популярностью он пользовался всё-таки в середине пятидесятых и начале шестидесятых годов. И связано это с деятельностью его начальников – капитана В. С. Быкова и подполковника запаса А. И. Киселёва. Благодаря их старанию клуб превратился в настоящий очаг культуры. В те годы систематически работали кружки художественной самодеятельности, проводились творческие выставки, встречи с героями труда и войны. Активно действовал женсовет, вовлекая в культурное пространство своих домочадцев. Приглашались с концертами знаменитые

мастера сцены московских и ленинградских театров. Постоянными гостями становились сызранские, куйбышевские и саратовские артисты.

При офицерском клубе открылась Комната боевой славы училища. Активное участие в её создании принимали капитаны В. С. Быков, В. П. Своякошинов, В. И. Гатовский, прапорщик Н. Ф. Коробко, жена офицера А. Лялькина. История училища здесь была представлена на красочных стендах. Они дополнялись множеством экспонатов широкой тематики. Как правило, после выставок прикладного искусства, а они проводились ежегодно, лучшие работы авторы оставляли в комнате славы. Большое восхищение у посетителей вызывали цветные вышивки жён офицеров Макаровой, Панковой, Галиевой, Добровой, Аугуль, живопись А. Лялькиной, рукоделие А. Н. Алаян, работы по дереву подполковника О. М. Алаян и многое другое. Двери Комнаты боевой славы училища были всегда открыты, и её охотно посещали воины училища и гарнизона. Она играла большую воспитательную роль, особенно для курсантов.

СЛАВА ГЕРОЕВ — СЛАВА УЧИЛИЩА

Добрых слов заслуживают выпускники училища. Они служат в строевых частях, на кораблях, совершенствуют профессиональную выучку, боевое мастерство, продолжают славные традиции Сызранского ВВАУЛ.

Чрезвычайно широк диапазон деятельности выпускников. Без преувеличения можно сказать, что сегодня ни один вид Вооружённых сил не обходится без вертолётчиков. Они выполняют боевые задачи в интересах Сухопутных войск, Ракетных войск стратегического назначения, войск противовоздушной обороны, несут боевую службу на кораблях, защищая морские рубежи, охраняют границы Родины. Питомцы училища оказывают неоценимую помощь народному хозяйству, гражданскому населению в ликвидации последствий стихийных бедствий: землетрясений, наводнений, пожаров и техногенных катастроф. Часто рискуя собственной жизнью, лётчики спасают людей, имущество, ценное оборудование. В будничных делах ярко прослеживается живая преемственность героических и боевых традиций последующими поколениями авиаторов. Нынешние выпускники проявляют высокую профессиональную выучку, мужество и самообладание.

Первым из выпускников, удостоенным высокого звания Героя Советского Союза в послевоенное время, стал полковник Виктор Игнатович Кузнецов. Он закончил Саратовскую ВАПШ в августе 1942 года и был направлен на фронт в авиапланерный полк ВДВ. Летал на самолётах и планёрах, доставляя партизанам боеприпасы и необходимые грузы. После окончания Великой Отечественной войны перешёл на испытательную работу. Освоил и испытал более 50-ти типов самолётов. Он первым отработывал систему дозаправки топливом в воздухе на дальнем реактивном бомбардировщике. Заслуженный лётчик-испытатель СССР. В 1965 году за мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, полковник В. И. Кузнецов был удостоен звания Героя Советского Союза.

Лучшие качества выпускников училища особенно ярко проявились при выполнении ими интернационального долга в Афганистане, Анголе, Алжире, Йемене, Камбодже и других странах.

Поистине героическая глава написана беспримерными подвигами наших вертолётчиков в небе Афганистана. Прошло более 30 лет с начала боевых действий в ДРА, но до сих пор по-разному толкуются и оцениваются те события. Однако неоспоримыми останутся верность воинскому долгу, беззаветная храбрость, способность к самопожертвованию и верность войсковому товариществу наших солдат, офицеров и, безусловно, лётчиков–выпускников Сызранского ВВАУЛ.

27 апреля 1978 года в Афганистане совершилась национально-демократическая революция, которую возглавила Народно-Демократическая партия Афганистана. Революционный Совет, пришедший к власти 30 апреля, провозгласил страну Демократической Республикой Афганистан (ДРА) и объявил о формировании народного правительства. Страна вступила на путь социально-экономических преобразований. Начались реформы: был установлен предел землевладения, началось распределение земли среди беднейшего крестьянства, аннулированы долги крестьян помещикам и ростовщикам, установлен контроль над ценами, приняты меры по ликвидации неграмотности, расширены права национальных меньшинств и другие.

СССР первым признал Демократическую Республику Афганистан. В декабре 1978 года состоялся официальный визит в СССР партийно-правительственной делегации ДРА, во время которого был подписан Договор о дружбе, добрососедстве и сотрудничестве.

Однако революция встретила ожесточенное сопротивление свергнутых классов, лидеры которых получили прибежище на территории Пакистана и некоторых других государств. Они развернули ожесточённую борьбу с целью свержения нового правительства. К декабрю 1979 года группировки мятежников, забрасываемых из-за рубежа, действовали в 17-ти из 26-ти провинций ДРА. Контрреволюцию активно поддерживали США, Китай и ряд стран Ближнего и Среднего Востока.

В соответствии со ст. 51 Устава ООН и ст. 4 Советско-Афганского Договора о дружбе, добрососедстве и сотрудничестве по решению руководства СССР и согласованию с афганской стороной в страну был введён ограниченный контингент советских войск. В его составе находились части

и подразделения армейской авиации, в которых проходили службу и выпускники Сызранского ВВАУЛ.

Задачи советских войск заключались в разгроме группировок мятежников, помощи в укреплении национальных вооруженных сил и органов безопасности, содействии в становлении и упрочении власти правительства и постепенной нормализации внутривластной обстановки в стране.

В их решении важная роль отводилась авиации в целом и армейской авиации в частности. Так, в ходе боевых действий четко определились задачи, решаемые вертолетными частями и подразделениями: авиационная поддержка общевойсковых соединений и частей; сопровождение войск и колонн тыла на марше; десантирование тактических воздушных десантов и высадка диверсионных и разведывательных групп; доставка боеприпасов и материальных средств войскам; эвакуация раненых, перевозка личного состава и грузов; минирование приграничных троп, перевалов и их разрушение нанесением бомбовых ударов; ведение воздушной разведки противника и инженерной разведки местности; осуществление поисково-спасательных работ. Некоторые из этих задач являлись характерными, «родными», для армейской авиации, отрабатывались экипажами в ходе учебно-боевой подготовки в местах постоянного базирования. Новые задачи приходилось осваивать и решать в ходе боевых действий. Приходилось учитывать специфические условия Афганистана и особенности ведения вооруженной борьбы с формированиями мятежников. К последним следует отнести отсутствие четко обозначенного фронта и тыла, большую разбросанность объектов действий и их максимальную приближенность к атакующим войскам, необычные формы боевых действий мятежников.

Характер ведения боевых действий определяла горно-пустынная местность Афганистана. По своим природным условиям его территория является одной из самых неблагоприятных для действий авиации. Горный рельеф резко снижал возможности по радиолокационной проводке летательных аппаратов, уменьшал дальность действия радиотехнических систем навигации, создавал большие погрешности в показаниях автоматических радиоконпасов, уменьшал дальность радиосвязи на отдельных направлениях. Однообразие фона местности, населенных пунктов и характера целей усложняли их поиск и обнаружение. Расположение аэродромов и посадочных площадок на высоте до 2500 м и выше над уровнем моря и жара в дневное время влияли на предельный взлетный вес, вынуждали уменьшать заправку

топливом и полезную боевую загрузку. В результате уменьшался тактический радиус действия вертолётов, время их пребывания над полем боя и огневого воздействия по целям. Для горной местности характерно изменение метеорологических условий с внезапным образованием облачности, ухудшением полётной видимости, изменением скорости и направления ветра.

Объекты ударов зачастую располагались в теснинах гор и ущельях, что затрудняло обнаружение и распознавание целей; ограничивало выбор направления захода на цель; усложняло условия выхода из атак.

Для пустынной местности характерны частые пыльные бури и мгла, которые затрудняли, а иногда и исключали взлёт и посадку вертолётов, ухудшали возможности по отысканию целей, вредно влияли на эксплуатацию авиационных двигателей, вооружения и специального оборудования. Сложность физико-географических и климатических условий приводили к быстрому утомлению экипажей, требовали напряжения сил от лётчиков при взлёте и посадке, при поиске цели и прицеливании.

В таких сложных условиях выполнять боевые задачи могли экипажи вертолётов, обладающие такими боевыми качествами, как отличная техника пилотирования; умение выполнять полёты на малых и предельно малых высотах над горно-пустынной местностью и способностью эксплуатировать авиатехнику в экстремальных условиях; обладание высоким уровнем психологической устойчивости. Лётчики вырабатывали способность выполнять полёты над безориентирной местностью, без использования радиотехнических средств навигации и на предельных режимах полёта, а также действовать в составе групп различного тактического назначения. В ходе боевой службы они учились самостоятельному поиску и обнаружению малоразмерных объектов, расположенных на склонах гор и на дне глубоких ущелий, на естественных выступах, к нанесению по ним точных ударов с применением всего комплекса вооружения.

Перед личным составом училища встала актуальная задача вести подготовку лётчиков, способных решать боевые задачи в специфических условиях Афганистана. Требовалось изучение опыта боевых действий вертолётных частей и подразделений на месте, его обобщение и выработка практических рекомендаций по корректировке учебных программ, изучаемым дисциплинам и лётному обучению в учебных полках училища.

С этой целью, начиная с конца 1984 года, в Афганистан командировались офицеры из числа командования СВВАУЛ и преподавательского состава.

Первым едет заместитель начальника училища по лётной подготовке полковник В. Н. Пелевин. Чуть позже поочерёдно его сменяют начальник кафедры боевого применения полковник А. А. Малявкин, старший преподаватель кафедры тактики подполковник В. В. Иванов. Осенью 1985 года в Афганистан убывает начальник училища генерал-майор авиации А. А. Дидык. Кроме того, практически с самого начала афганских событий с целью подготовки национальных лётных и технических кадров, изучения опыта боевых действий нашей авиации в ДРА командированы на срок два года и более преподаватели учебного отдела. С кафедры боевого применения — полковник В. Ф. Щетинкин, подполковники А. И. Рудаков и Р. М. Галиев, с кафедры конструкции и эксплуатации авиатехники подполковники А. Н. Бухаров и О. В. Крылов.

В результате поездок командного и преподавательского состава училища, сбора, систематизации и обобщения материалов были внесены соответствующие изменения в курсы учебно-лётной подготовки курсантов и боевой подготовки лётного состава. Было предложено сделать её трёхступенчатой: в стенах училища, далее на территории, схожей по физико-географическим и климатическим условиям с местностью Афганистана, и, наконец, в этой горной стране с последующим вводом в боевые действия.

Опыт ведения боевых действий вертолётной авиацией в Афганистане обобщался и направлялся в вышестоящие штабы для принятия решения. Полковник В. Н. Пелевин и подполковник В. В. Иванов написали и издали в училище пособие «Обобщённый опыт боевых действий авиации в Демократической Республике Афганистан». Работа предназначалась для совершенствования профессиональной подготовки лётного и преподавательского состава СВВАУЛ. Основные рекомендации, а также материал, собранный начальником училища генерал-майором авиации А. А. Дидыком, полковником А. А. Малявкиным и другими преподавателями, послужили основой для внесения изменений и дополнений в практику лётного обучения и в учебные программы дисциплин, тесно связанных с подготовкой курсантов как воздушных бойцов. Так, на кафедре тактики были существенно скорректированы учебная программа и тематические планы, разработаны и изготовлены стенды, отображающие особенности выполнения основных задач армейской авиации в горно-пустынной местности. Это позволило придать целенаправленный характер теоретической подготовке выпускников училища по вопросам тактики действий экипажей и подразделений вертолётов.

В практику работы этой кафедры были введены регулярные встречи преподавателей и курсантов с непосредственными участниками боевых действий в Афганистане. Преподаватели постоянно использовали яркие примеры успешного выполнения задач в любых самых сложных условиях. Не оставались без внимания и негативные случаи, приводящие к потерям и неудачам. Несмотря на локальный характер боевых действий в ДРА и особые условия их ведения, тактические приёмы действий экипажей и подразделений, появившиеся в афганском небе, и сейчас на кафедре тактики являются предметом детального изучения и творческого осмысления.

На кафедре боевого применения авиационного вооружения в учебную программу вошли темы, в которых рассматривались методика и порядок выполнения светотехнического расчёта для освещения целей специальными неуправляемыми ракетами и авиабомбами с последующим их поражением, особенности выполнения атак наземных целей ночью с их предварительным освещением, а также целеуказание авианаводчиками трассой или сигнальными ракетами. Стали рассматриваться вопросы комплексного применения вооружения вертолёта в одном заходе. Предусматривалось обучение курсантов быстрому определению прицельных данных, их установке, наведению в ручном режиме работы прицелов, так как из-за гористой местности и короткого времени боевого пути не всегда обеспечивалось своевременное определение суммарной угловой поправки и её отработка в полуавтоматическом режиме.

Были приняты все меры к тому, чтобы учебно-материальная база и методика обучения обеспечивали такой уровень подготовки, при котором выпускники смогли бы проверять и готовить вооружение вертолёта самостоятельно, в отрыве от основной базы, грамотно работать с органами управления вооружением на всех этапах полёта на боевое применение. Глубоко прорабатывались и другие специфические вопросы, связанные с вооружением вертолёта и обеспечивающие эффективное огневое воздействие по объектам мятежников.

На кафедре вертолётовождения также пересмотрели подходы к изучению ряда вопросов программы. Было акцентировано внимание на подробном изучении и практическом использовании пилотажно-навигационного комплекса вертолёта как автономного средства, позволяющего с высокой точностью определять ортедремические координаты места вертолёта, дающего визуальную индикацию текущего места вертолёта на заранее

подготовленной карте-планшете, и обеспечивающего надёжное вертолётное вождение и ведение ориентировки.

Для ЭВМ была разработана программа, позволяющая смоделировать полёт в реальном масштабе времени в различных условиях. На штурманских тренажёрах особое внимание стали уделять счёту в уме, отработке штурманского глазомера по определению углов и расстояний на карте и местности, а также расчёту радиусов разворотов, что особенно важно при действиях в горных условиях. Был сделан упор на вопросы расчёта дальности и продолжительности полёта. Каждый выпускник получал необходимую практику самостоятельного расчёта по топливу, максимальной дальности, тактическому радиусу, боевой зарядке и т.п.

Кафедра конструкции и эксплуатации авиационной техники с целью подготовки выпускников, способных выполнять задачи в условиях горно-пустынной местности, ввела в учебный материал вопросы, связанные с влиянием высоких температур и запылённости воздуха на работу авиадвигателей, особенностями эксплуатации вертолётного двигателя на песчаных и пыльных аэродромах и, наконец, особенностями эксплуатации вертолётного двигателя в условиях высокогорья и значительных суточных колебаний температуры воздуха.

Внимательно следили и анализировали ход боевых действий в ДРА на кафедре аэродинамики и динамики полёта. При изучении практической аэродинамики были введены и детально рассматривались такие вопросы, как полёты в горных условиях, боевое маневрирование, критические режимы полётов.

Курсанты стали чётко понимать, что такое «подхват», «валёжка» и как надо действовать, попав в режим «вихревого кольца». Преподаватели кафедры совместно с 30-м центром боевой подготовки и переучивания (30 ЦБПП) разработали практические рекомендации лётному составу по выходу из критических режимов. Вооружённые этими знаниями выпускники уже смело пилотировали вертолёты в горной местности и всё чаще и чаще стали выходить победителями из критических ситуаций. Действительно, целый комплекс мероприятий, направленный на повышение качества подготовки выпускников, целенаправленная, кропотливая работа с курсантами в классных аудиториях, на тренажёрах, у мониторов ПЭВМ, на аэродромах и в кабинах вертолётов принесли свои результаты. Повысился уровень подготовленности выпускников к выполнению задач в различных регионах нашей Родины и в условиях Афганистана.

Навсегда останутся в благодарной народной памяти боевые будничные и героические дела авиаторов-выпускников Сызранского ВВАУЛ. Статья «Над афганским небом», опубликованная в газете «Правда» 3 и 5 июня 1980 года, сообщала о том, как наши вертолётчики, привыкшие к степным приволжским просторам, осваивали горную местность: «Большие высоты, жаркий разряжённый воздух на взлёте и посадке, пыль – лишали лётчика обзора, но советские пилоты стойко переносили все невзгоды и трудности, изо дня в день оказывали помощь афганцам в налаживании новой жизни в стране. Мы гордимся подвигами выпускников нашего училища майорами В. В. Щербаковым и В. К. Гайнутдиновым, которые, защищая честь и независимость Афганистана, доблестно сражались в небе этой свободолубивой страны. Однажды один из вертолётчиков, выполнявших боевое задание, сел на вынужденную посадку в районе сосредоточения мятежников, но на выручку друзьям бросились их боевые товарищи. Пренебрегая опасностью, огнём своего оружия отгоняя басмачей, майор В. В. Щербаков повёл свой вертолёт на помощь однополчанам и приземлил его там, где сесть было невозможно. В это время вертолёт майора В. К. Гайнутдинова подстраховывал своего товарища с воздуха. Экипаж аварийного вертолёта перешёл в машину В. В. Щербакова, и, несмотря на трудный взлёт под огнём врага, лётчики вырвались из опасности и благополучно вернулись на свой аэродром. За этот подвиг и успешное выполнение других полётных заданий майорам В. В. Щербакову и В. К. Гайнутдинову первым среди вертолётчиков было присвоено звание Героя Советского Союза».

В нашей памяти навсегда останутся золотые страницы героической истории училища, написанные участниками афганской войны – офицерами В. К. Гайнутдиновым, В. В. Щербаковым, Ф. С. Шагалевым, Е. И. Зельняковым, В. Е. Павловым, В. Н. Очировым, Н. И. Ковалёвым, В. М. Письменным, В. А. Кучеренко, Н. И. Малышевым, В. Ф. Попковым, А. С. Головановым, удостоенных высокого звания Героя Советского Союза за мужество, отвагу и героизм, проявленные при выполнении интернационального долга в республике Афганистан.

В горниле этой войны 73 человека стали Героями Советского Союза, 26 из них – посмертно. Этого высокого звания удостоены 20 авиаторов, среди них 12 – выпускники Сызранского ВВАУЛ.

Сейчас всем известны горькие цифры наших боевых потерь в Афганистане – 14454 человека, 173 из них – представители Сызранского вертолётного.

Весть о гибели каждого выпускника в училище воспринимали очень тяжело. О первых потерях в газетах не писали. Уже 13 февраля 1980 г. погиб выпускник 1976 года штурман звена, лётчик-оператор вертолёт Ми-24 старший лейтенант Живаев Александр Михайлович. Во время проведения воздушной разведки его вертолёт был обстрелян противником и упал в 25-ти километрах юго-западнее г. Джелалабада. За мужество и отвагу офицер награждён орденом Красного Знамени (посмертно).

В 1980 году училище потеряло 14 своих выпускников. Далее по годам потери выглядят следующим образом: 1981 год – 10, 1982 – 23, 1983 – 20, 1984 – 20, 1985 – 18, 1986 – 19, 1987 – 24, 1988 – 21, 1989 – 4. Гибель каждого воина – трагедия, боль и невозполнимая утрата для родных и близких. Есть потери и среди тех, кто обеспечивал прикрытие вывода в 1989 году. Так, 19 января 1989 года погиб старший лейтенант Бариев Ильфат Мидехатович, 2 февраля – полковник Голованов Александр Сергеевич, 9 февраля – капитан Шишкин Олег Юрьевич и лейтенант Кроха Павел Борисович.

13 ноября 1988 года – «чёрный день» для вертолётной авиации ВВС 40-й армии. При обстреле расположения полка, которым командовал полковник А. С. Голованов, семь лётчиков и несколько бортовых техников погибли от осколков ракет «земля-земля», которые направили на них «бача» из-за дувалов домов, окружающих лётное поле аэродрома базирования наших вертолётов. Навсегда ушли из жизни лётчики В. П. Додорин, С. А. Емец, В. Л. Кирикович, А. А. Комиссаров, В. П. Николаев, Е. Р. Радаев, В. А. Шемякин – выпускники Сызранского ВВАУЛ. В тот день ранения получили ещё 46 человек из числа лётного и инженерно-технического состава полка и частей обеспечения.

Война не выбирала, опытный ты лётчик или нет. Гибли и полковники – командиры полков, и лейтенанты – операторы и штурманы вертолётот. За девять с небольшим лет боевых действий из числа выпускников училища погибло 28 лейтенантов, 43 старших лейтенантов, 71 капитан, 20 майоров, 8 подполковников и 2 полковника. Только командирами экипажей мы потеряли 72 выпускника Сызранского ВВАУЛ. Вместе с ними в бою гибли и верные помощники – члены экипажей их боевых машин: лётчики-операторы, лётчики-штурманы, штурманы отрядов и звеньев, начальники парашютно-десантной службы, бортовые техники – воздушные стрелки вертолётот и другие... Низкий поклон матерям тех погибших командиров экипажей, которые не брали при выполнении боевых заданий бортовых техников Ми-24

перед выводом наших вертолётных частей в Союз. Они спасали их молодые жизни, а сами уходили в бессмертие. Более 20 командиров экипажей, порой смертельно раненные, выполняли посадку на повреждённых и горящих вертолётах, спасая членов экипажа и пассажиров. Многие из них руководили обороной, принимая последний бой на земле. Майор В. В. Вахрушев и старший лейтенант В. А. Алексютин погибли, прикрывая отход своих боевых товарищей.

Как мало покидали на парашютах свои подбитые машины наши выпускники! Внизу были горы и «духи» – у них пулемёты, они били по лётчикам, секли пулями стропы и жгли купола парашютов, не оставляя ни малейшего шанса на жизнь. А если кому-то и удавалось уйти от огненных трасс, то горы встречали их глубокими ущельями, остроконечными вершинами и почти отвесными скалами.

Выполняя боевое задание по поиску сбитого пилота самолёта, погиб экипаж старшего лейтенанта Е. А. Симороз. Русское – «сам погибай, а товарища выручай» – проявлялось во всём своём величии.

Ценой собственной жизни на подбитых вертолётах отвернули от жилых кварталов Кабула экипажи капитана Н. Н. Андреева и подполковника И. Ф. Пиянзина.

Наши выпускники выполняли самые разнообразные задачи. Своей боевой деятельностью они спасли жизни тысяч советских солдат, прапорщиков и офицеров, которые вели нелёгкие бои в горах, пустынях, «зелёнках», кяризах, среди дувалов душманских гнёзд. Десятки тысяч боевых вылетов и часов налёта! Иногда до десяти часов в сутки находились в раскалённой кабине вертолёта, где температура доходила до +80 °С. Они делали тяжёлую мужскую работу и знали, что без них наземным войскам не обойтись. Двести часов в месяц – такой налёт имели вертолётчики в пик боевых действий, который пришёлся на 1985 год.

Подполковник И. Ф. Пиянзин, когда ему исполнилось 45 лет, получил возможность выйти на пенсию и уехать в Союз, но он остался в боевом строю – и погиб. Его вертолёт был сбит ночью над Кабулом.

Наибольшее количество боевых вылетов совершили погибшие командиры экипажей подполковник Н. В. Лапшин – 215, капитан М. И. Капустин – более 500, майор В. В. Вахрушев – 607, старший лейтенант И. М. Бариев – 700, майор А. П. Малышев – 800, майор В. А. Карпов – более 900, капитан Г. А. Каторгин – 907. Их каждый полёт был сопряжён с огромным риском.

Ни один член экипажа не был оставлен «духам» — ни мёртвым, ни живым. Команды поисково-спасательных бортов забирали их из ущелий, с пустынь, «зелёнок», улиц городов, вырубали из искорёженных взрывом обшивок вертолётов, собирали всё и бережно уносили на свою точку, чтобы враг не глумился над останками боевых товарищей. Каждый лётчик знал, что может погибнуть, но был уверен, что его останки не бросят и обязательно вывезут на Родину.

Вертолётчики были самыми уважаемыми военными специалистами в Афганистане. Спросите любого ветерана-афганца, кто за полтора–два года не летал на «вертушках», кто не ждал их помощи, будучи окружённым в горах, кого раненым вертолётчики не везли в госпитали Кабула и Кандагара, кому они не привозили на блок-посты воду, продукты, сигареты, письма, кого не выручали, вырывая из под носа у «духов», снимая с «пятак»», повиснув одним колесом над пропастью! Пилоты винтокрылых машин были самыми желанными, когда отгоняли врага бортовым огнём от окружённого взвода. И самыми родными, когда, прикрывая бортом, грузили в кабины вертолётов спецназ и пехоту и уходили в небо, оставляя куски изодранных покрышек и лужи керосина на камнях из пробитых топливных баков.

Мужество, героизм, истинное воинское братство, высочайший профессионализм, взаимовыручка и способность к самопожертвованию — вот чем запомнились воспитанники нашего училища. Майор А. П. Мальшев в день гибели был сбит дважды. В первом случае он повёл свой повреждённый вертолёт на вынужденную посадку и успешно её произвёл. После этого поднял в воздух другую боевую машину, но опять был сбит в районе высадки десанта.

Самым старшим по возрасту среди погибших был подполковник И. Ф. Пиянзин — чуть больше 45 лет. А самым молодым — выпускник 1982 года лейтенант С. Н. Белкин. Он погиб через месяц после начала выполнения боевых вылетов в Афганистане с территории СССР. Отважный лётчик-пограничник совершил 30 боевых вылетов. На день гибели он прожил всего 21 год, 3 месяца и 23 дня. Меньше 22-х лет прожил и лейтенант И. Ф. Новиков, совершивший в огненном небе Афганистана 68 боевых вылетов.

Как же отмечен ратный труд погибших выпускников Сызранского ВВАУЛ в той необъявленной войне? Родина при жизни и посмертно вручила им: 3 медали «Золотая Звезда» Героя Советского Союза, 12 орденов Ленина, 49 орденов Красного Знамени, 133 ордена Красной Звезды, 16 орденов

«За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» III степени, 6 медалей «За боевые заслуги» и 3 медали «За отвагу».

Девять лет разделяют первого и последнего вертолётчика, погибшего в той войне, девять лет мы теряли боевых друзей, а матери, жёны, дети, их близкие, знакомые и сослуживцы – сыновей, мужей, отцов, друзей, однополчан, сокурсников. Наши вертолёты улетали из Афганистана и вывозили с собой памятники погибшим товарищам. Они, как застывшие слёзы Отчизны, стоят теперь в военных городках и на кладбищах России, напоминая нам о мужестве и героизме воинов-вертолётчиков.

В разгар войны в Афганистане в училище пришло неожиданное и радостное сообщение – выпускнику первого вертолётного выпуска генерал-майору Леониду Ивановичу Долинову присвоено звание Героя Социалистического Труда. Как получилось, что один из выпускников 1954 года стал обладателем столь редкой для военного человека награды? Судьба Л. И. Долинова интересна и многогранна. Окончив в 1950 году педагогическое училище, он начал свою учительскую деятельность в школе. Но спустя два года, любовь к небу взяла верх, и он поступает в 160-е ВАУЛ г. Пугачёва. Учился с огромным желанием и старанием. Да и как здесь учиться плохо, когда твои наставники – лучшие пионеры-вертолётчики. Лётчик-инструктор – капитан И. П. Пелевин, затем капитан В. И. Гатовский, командир звена – капитан В. В. Алексенцев, командир эскадрильи – подполковник М. К. Ганчев, командир полка – полковник П. М. Добров. После окончания училища как один из лучших выпускников Леонид Иванович был оставлен лётчиком-инструктором в 626 уап. С самого начала инструкторской работы проявил себя отличным лётчиком, хорошим методистом и великолепным наставником. В 1958 году его направляют на учёбу в Военную академию командного и штурманского состава ВВС СА. Его ждало большое будущее, но... В 1960 году прошло известное сокращение Вооружённых сил на 1200 тысяч человек. Коснулось оно и многих рядовых авиаторов. Л. И. Долинову было предложено сменить профиль обучения и перейти на службу в Ракетные войска стратегического назначения. Более двадцати лет Леонид Иванович проходил службу на космодроме «Плесецк», где участвовал в работе по освоению и внедрению новой сложной боевой ракетной техники. Его большой вклад в укрепление обороноспособности страны был высоко оценён Правительством страны – присвоением в феврале 1984 года высокого звания Героя Социалистического Труда.

Один из тех, кто воевал в Афгане, — генерал-майор авиации Виктор Григорьевич Уколов. Тогда он был старшим лейтенантом.

В 1977 с отличием и 218-ю часами налёта он окончил СВВАУЛ и был направлен в Одесский военный округ, во вновь формируемый вертолётный полк. Все лётчики молодые, им давали много летать, чтобы полк быстрее вошёл в строй.

В январе 1980-го эскадрилья, в которой старшего лейтенанта Уколова назначили ведущим пары, была направлена в Афганистан. Всё, чему учили, предстояло реализовать в боевых условиях. Но оказалось, что многое надо постигать вновь.

Первый боевой вылет: страх и восторг, адреналин. Уколов — ведомый у комэски. В тот же день они вылетали ещё два раза. При резком кабрировании (ручка на себя) вертолёт задирает нос, а хвостовая балка почти врежется в землю, но судьба подарила Уколову несколько лишних метров высоты, и его вертолёт ушёл в небо. В другой раз они прикрывали парашютно-десантную роту... Стемнело, к тому же начался ливень, шли «вслепую» по узкому ущелью, подняться не было возможности, штурман давал команды «вправо», «влево». Уколов гнал вертолёт со скоростью 220–250 км в час и вернулся на базу. Позднее, анализируя тот полёт, он подумал: «Повезло дураку». Наверное, повезло, но быстрота реакции, умение пилотировать — тоже не последнее дело. В Афгане Виктор Уколов совершил 264 боевых вылета, а после участия в событиях на Северном Кавказе эта цифра превысила полтысячи.

Однажды пуля от ДШК прошла в сантиметре от цепи управления вертолётном, в другой раз воткнулась в бронестекло прямо перед лётчиком. Лишь маленькая капелька застывшего оргстекла напоминала о том бое.

Сотни раз Уколов был в миге от смерти, но самым страшным было видеть, как горят автоколонны, как выскакивают огненные комочки ребят из «наливняков», с БТРов, как мечутся и замирают в страшной неподвижности, а он, боевой лётчик боевого вертолёта, ничего не может сделать для них. Восемь залпов НУРСами — 64–128 ракет и 15 секунд непрерывной стрельбы пулемёта, но этого так мало в горячке боя.

И всё-таки война в Афгане была уже другой, нежели Великая Отечественная. Там лётчик погибал на третьем боевом вылете, в Афгане ушёл в вечность каждый десятый. Современная подготовка пилота более серьёзная.

На глазах Уколова был сбит «Стингером» Ми-8, его ведомый врезался в стену огня и погиб. Уколову повезло.

Драматически складывалась и афганская командировка на войну для другого выпускника СВВАУЛ, также впоследствии ставшего генералом, – Константина Анатольевича Шипачёва и его боевых товарищей. Позднее он вспоминал: «14 января 1987 года мой однокашник по училищу и друг старший лётчик Саша Селиванов (ныне майор запаса, руководитель одного из малых предприятий в г. Сызрани) и его лётчик-оператор лейтенант Фокеев возвращались в составе группы с вертолётной площадки Асабабад. Он прикрывал своей парой «двадцатьчетвёрок» два Ми-8 с ранеными солдатами. На удалении 30 километров от аэродрома посадки на высоте 100–200 метров над вершинами гор, по вертолёту Александра произвели пуск ПЗРК «Стингер». Ракета попала в нижний топливный бак под грузовой кабиной. В кабине борттехника произошёл страшный взрыв, вспыхнули топливные баки, и хотя командир защищён мощной бронеспинкой сиденья, пламя достигло и его кабины. Его руки и лицо уже горели, но лётчик не растерялся. Он подал экипажу команду на покидание вертолёта и попытался аварийно отстрелить дверь кабины, но повреждённые пиропатроны не сработали. Тогда он горящими руками открыл дверь вручную и покинул пылающую машину с парашютом. Борттехник погиб еще в вертолёте.

Лётчик-оператор действовал по инструкции и тоже выпрыгнул, парашюты обоих мгновенно открылись автоматически. Вынужденное покидание вертолёта было произведено с высоты не более 70-ти метров. Не прошло и трёх секунд, как они приземлились на горный хребет. Тут же приступили к обстрелу бандитов из автоматов. Когда группа спасения забирала экипаж, то все увидели, что на автомате Александра осталась кожа его обгорелых рук. Тогда он в горячке боя не чувствовал боли. А его оператор Фокеев отделался сожжённым чубом, небольшими ожогами лица и потерявшейся кроссовкой. В это же время ведомый Ми-24, определив район пуска ПЗРК, произвёл залп всеми имеющимися видами бортового оружия и уничтожил душманов.

Впоследствии Александр Селиванов был награжден орденом Красной Звезды. Подлечив в течение двух месяцев лицо и руки, он снова выполнял боевые задачи. Родина оценила его заслуги в этой командировке тремя орденами.

Менее чем через три месяца после атаки ПЗРК «Стингер» на вертолёт А. Селиванова, экипаж капитана К. Шипачёва испытал на себе удар

американской ракеты: «Не прошло и 15 минут полёта, как я почувствовал, увидел и услышал сильный взрыв в районе левого борта своего вертолёта. Загорелись почти все табло серьёзных отказов систем. Честно говоря, в первые сотые доли секунды у меня наступило небольшое грустное оцепенение. Но когда автоматические системы боевой машины выдали женским голосом чёткие сообщения: «Борт 44, пожар», «Борт 44, опасная вибрация левого двигателя», «Борт 44, выключи левый двигатель», и когда мой верный друг Валера (лётчик-оператор В. Мешков – ветеран военной службы живёт сегодня в Безенчуке – прим. автора), перекрикивая матом речевой информатор, заорал: «Пэ-Зэ-ЭР-Кааа...», – мои мысли и действия вошли в нужное русло. За очередную секунду, оценив ситуацию и выбрав место для посадки на плоскогорье, я уменьшил режим двигателей, резко погасил поступательную скорость и перешёл на снижение. Продублировал включение системы тушения пожара, сбросил бомбы и ракеты на «невзрыв» и выпустил шасси. Когда колеса почти касались земли, отстрелил дверь для аварийного покидания, бросил в эфир: «Я – 348-й, произвожу вынужденную посадку», – а затем быстро выключил двигатели, аккумуляторы и, уже выскакивая из кабины, зафиксировал тормоз колёс. Все эти действия заняли несколько секунд, все делал автоматически и практически одновременно.

Мы с Валерой отбежали метров на 30 и стояли с автоматами наизготовку. Я справа, а он слева от вертолёта. Тяжёлая машина, нехотя подчиняясь тормозам и замедляя вращение винтов, всё ещё катилась к небольшому оврагу впереди.

Как показали потом результаты дешифрирования системы автоматической регистрации параметров полёта «черного ящика», посадка была произведена через 7 секунд после срабатывания аварийных табло в результате поражения вертолёта ПЗРК «Стингер». Больше всего такой шустрости удивился я сам и когда позже встретился с друзьями, сказал сам про себя по этому поводу: «Надо же, как лётчика напугали!»

Бегло осмотрев вертолёт, мы обнаружили многочисленные повреждения. Экранирующе-выхлопное устройство было разорвано в клочья. У лопаток последних ступеней двигателя были вырваны огромные куски, ещё несколько секунд работы – и двигатель бы взорвался. Весь левый борт, изрешечённый осколками ракеты, походил на сито. Однако наиболее важная часть двигателя и гидросистемы была защищена имеющейся наружной броней. Тяги несущего винта в некоторых местах были прожжены осколками

насквозь, а у нескольких отсеков основания лопастей вырваны большие куски. Перебитыми оказались семь топливо- и маслопроводов, а также частично повредилась электропроводка.

Всё это заняло не более пяти минут. Услышав в эфире такой ералаш, к нам на помощь с площадки уже летел Ми-8 нашего товарища Хорева (ныне полковник, лётчик испытатель Ростовского вертолётного завода). Мы подбежали к спасительному вертолёту и пытались погрузиться, но, открыв дверь, борттехник жёсткой рукой отодвинул нас. Я пытался возмущаться, но это не помогало. Показав знаками следовать за ним, борттехник подвёл к нашей повреждённой машине, поставил нас под её левым бортом и сфотографировал. До сих пор с благодарностью вспоминаем мы с Валерой наших спасителей и храним подаренную ими фотографию с надписью «У своей подбитой машины, через 5 минут».

Вертолёт Хорева произвел взлёт, однако не пошёл на аэродром сразу, а стал выполнять какие-то подлёты и посадки. Когда я спросил, в чём дело и почему мы не летим на базу, борттехник ответил нам, что пока мы сидели на земле, мой ведущий (комэска) стал наносить последовательные удары по расчёту ПЗРК. Они тоже произвели по нему четыре пуска «Стингера». Но Прохоров был похитрей и поопытней нас, он ушёл в сторону солнца, использовал активные помехи, и ракеты одна за другой вошли в землю рядом с его низколетящим вертолётном. Увидев такой поворот событий, я сел за бортовой пулемёт и тоже открыл огонь по душманам. Валера подавал ленту. Мы вели огонь такой интенсивности, что чуть не сбили любимого комэска.

Наконец КП полка опомнился и дал команду на прекращение всей этой круговерти. После нашего взлёта с аэродрома прошло не более 40 минут. К подбитому Ми-24 выдвинули два БМД с десантом.

Наш Ми-8 взял курс на площадку, где погиб Павел Винник, произвёл там посадку и молотил на земле еще минут 10. Наконец Хорев сказал, чтобы я подошёл к командиру полка и уточнил у него дальнейшую задачу.

Я сразу поспешил к командиру, который стоял вместе с начальником армейской авиации у сгоревших останков вертолёта Павла. При виде меня, идущего к нему по земле, в глазах невыспавшегося, измотанного стрессом командира полка, отразилась лихорадочная работа мысли. Он спросил меня, что я здесь делаю. Я ответил: «Сбили, товарищ подполковник». Он, видимо имея ввиду Павла, ответил: «Знаю, что сбили, а ты что здесь делаешь?» Я повторил: «Сбили меня, товарищ подполковник», – но он опять ничего не понял.

Тут в разговор вмешался начальник армейской авиации, который до этого полчаса отчитывал командира за потерю экипажа Винника. «Ты что здесь делаешь, Шипачев?» «Сбили, товарищ полковник», — опять ответил я. Начальник понял сразу и всё. «Да что у вас тут творится?! Одного сбили, ..., другого сбили. Не полк, а сплошной бардак, ...» Я поспешил назад в вертолёт, залез в грузовую кабину и говорю: «Ну, Валера, сейчас нам с тобой достанется на орехи, суши сухари». Вынужденная посадка была быстро забыта, а в глазах маячили перспективы наказаний, которыми может нас «одарить» вышестоящий начальник. Мы ждали всего — от снижения в должности до снятия с лётной работы и позорной высылки в Союз. Рядом с нами, в грузовой кабине, лежало обуглившееся бронекресло с останками командира экипажа Павла Винника.

Через три минуты в вертолёт заскочил озабоченный Григорьев, за ним грустный Крушинин и расселись по разные стороны грузовой кабины. Начальник АА бросил командиру Ми-8: «Летим домой». Потом, обратившись ко мне, спросил: «А далеко ли сбит твой вертолёт?» Я ответил: «Да нет, километра три отсюда». Тогда он приказал командиру Ми-8: «Летим к сбитому вертолёту». Хорев выполнил энергичный разворот вправо. Через пару минут Григорьев опять обратился ко мне: «А чем тебя сбили?» Я коротко ответил: «Ракетой». Тогда он опять скомандовал: «Летим домой», и вертолёт развернулся влево. По прошествии еще пары минут мне опять последовал вопрос: «А как ты думаешь, можно ли его восстановить?» Я ответил: «Думаю, что можно, но необходимо заменить левый двигатель и часть основных агрегатов». Григорьев опять скомандовал: «Летим к вертолёту». После его вопроса, какой ракетой меня сбили, и моего ответа, что «Стингером», опять последовало изменение маршрута. Но, в конечном итоге, поступила завершающая команда: «К вертолёту». Пролетев еще немного, мы высадились недалеко от моего сбитого борта, в низине. С воздуха нас прикрывала поднятая в воздух дежурная пара боевых вертолётов.

Сбитый вертолёт стоял в четырёхстах метрах впереди, на пригорке. Поднимались к нему втроём. Григорьев и я с автоматом в левой руке шли рядом. Правее, метрах в 50-ти от нас, шёл измученный свалившимися на полк бедами Крушинин, но тоже с автоматом и в жилете НАЗ-И с гранатами. Невдалеке были слышны пулемётные очереди. Пытаясь разрядить и смягчить обстановку, я сказал примерно следующее начальнику АА: «Товарищ

полковник, вы не волнуйтесь, мы же не знали, что там душманы с ПЗРК засели, а вертолёт мы восстановим». Он ничего не ответил, только хмуро посмотрел на меня. Затем подойдя и быстро осмотрев поврежденную машину, Григорьев смягчился. Он коротко бросил мне: «Молодец!», – и приказал всем быстро возвращаться.

Появившись после всех этих приключений в нашем модуле, мы с Валерой принялись рассказывать товарищам про наши злоключения. И хотя день был омрачен потерей нашего друга Павла Винника, всё же настроение у большинства пилотов было хорошее. Лётчики поняли, что и с хвалёным западными СМИ «Стингером» мы можем успешно бороться».

В период той войны это был первый, но далеко не последний случай, когда после попадания в вертолёт ПЗРК «Стингер», экипаж, действуя грамотно, спасал не только себя, но и свою технику. А опытный лётчик, умело используя возможности активных и пассивных помех, тактические приёмы, вообще мог предотвратить попадание этих ракет.

Испытание огненным небом Афганистана довелось пройти и нынешнему начальнику СВВАУЛ – полковнику Николаю Николаевичу Ярцеву, а в 1987 году – старшему лейтенанту. Аэродром Джелалабад, 335-й отдельный вертолётный полк. Помимо великого множества задач лётчики обеспечивали здесь патрулирование с воздуха 50-километровой зоны, развёрнутой вокруг района базирования советского гарнизона. Господствующие высоты по периметру оседлали постами мотострелки и десантники. Снабжение этих точек водой, боеприпасами, продовольствием, поддержка огнём с воздуха в случае нападений душманских банд также входили в обязанности наших вертолётчиков.

Фактически это был воздушный патруль. «Воздух сдал – воздух принял». По три вылета за ночь, своеобразный двухчасовой «наряд по небу». Когда работали днём, отдыхали ночью, как в мирное, невоенное время. Если, конечно, противник не затевал своё «веселье». В одну из первых афганских ночей аэродром Джелалабада подвергся налёту из самодельного «духовского» «Града». Душманы как-то просочились сквозь нашу линию охранения, устроили свою позицию вблизи базы, открыли огонь. Один из эрэсов взорвался почти у самого модуля лётчиков. От взрыва щитовой домик подскочил вверх. К счастью, никого не зацепило. Остаток ночи коротали уже в холодной земляной щели-убежище...

Сегодня Николай Ярцев некоторые моменты из своей афганской эпопеи может вспоминать даже с улыбкой. А тогда было не до смеха. Как в первый раз чуть было не столкнулся со «Стингером», который оказался... нашим осветительным снарядом. В тот раз пехота, атакованная на точке «духами», одновременно запросила и поддержку с воздуха у авиации, и подсветку у артиллерии. На подлёте к месту боя лётчик заметил в небе светящуюся точку. «Ракета!» – пронзила стремительная мысль. На проверку догадки времени уже не оставалось. Мгновенный противозенитный маневр, резкий уход вниз. С высоты 4 тысячи метров – эшелона барражирования – «двадцатьчетверка» сразу рухнула на 800. Эксплуатационные ограничения по крену и тангажу пошли по боку: вместо допустимых 20 градусов – все 60... Маневр по уходу от предполагаемой ракеты мог закончиться трагически. И утром, распекая молодого лётчика за этот лихой вираж, командир эскадрильи не стеснялся в выражениях, объясняя старлею его ошибку. «Не применяя средств поражения, противник мог уничтожить вертолёт, одержать победу!»

Слова комэска накрепко врезались тогда в память офицера. И когда в Ботлихе летом 1999-го из первых боестолкновений с басаевцами наши вертолёты стали возвращаться с пробоинами, Ярцев точно так же корил своих подчинённых: «То, что противник смог нанести вам поражение – ваша недоработка. Беречь надо технику, беречь себя, мыслить тактически». Те «лекционные занятия» в боевой обстановке не прошли даром – лётчики в Дагестане оставили неуместное геройство, стали учитывать выносы огневых точек противника от непосредственной линии боевого соприкосновения войск, больше работали точно, с дальних расстояний.

Афган закончился для Николая Николаевича Ярцева в мае 1988-го. 178 боевых вылетов, сотни реальных стычек с противником. Бессонные ночи в тех самых воздушных патрулях над Джелалабадом, горячие – в прямом и переносном смысле – афганские дни навсегда остались «за речкой».

Не обошла афганская война и других выпускников училища, в том числе и тех, кто и сейчас служит и трудится в СВВАУЛ. Так, заместитель начальника училища по воспитательной работе полковник Н. Романов дважды (в 1984–85 и 1987–88 годах) воевал в Афганистане, летал на Ми-24, выполнил более 500 боевых вылетов и за личное мужество награждён двумя орденами Красной Звезды. Подполковник запаса С. П. Сайко, в настоящее время преподаватель кафедры тактики, удостоен орденов Мужества и «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

Учитывая огромные физические, психологические и моральные нагрузки, которые тяжким бременем ложились на тех, кто выполнял свой интернациональный долг в Афганистане, по окончании командировок им, как правило, предлагался выбор дальнейшего места службы. Естественно многие останавливались на юго-западных военных округах – Закарпатском, Киевском, Белорусском. Жизнь там была налажена и более обеспечена по сравнению с Поволжьем, Забайкальем и Дальним Востоком. Но многие выпускники Сызранского ВВАУЛ, пройдя горнило афганской войны, после замены, попали на другую – с незримым, но не менее опасным врагом. В апреле 1986 года «рванул» Чернобыль. Такой ядерной катастрофы мир ещё не знал.

«Одним из ярких подтверждений мужества и героизма, – писал Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В. Е. Павлов, – стали действия советских воинов при ликвидации последствий аварии, случившейся на Чернобыльской АЭС. Горжусь, что одними из первых вступили в схватку с бедой военные авиаторы...»[28]. В их числе были и выпускники Сызранского вертолётного. Уже в день аварии заместитель Председателя Совета Министров СССР Б. Щербина, ставя перед командирами авиаторов задачу, говорил: «На вас, на ваших вертолётчиков, сейчас вся надежда. Кратер надо наглухо запечатать песком. Сверху. Ниоткуда больше к реактору не подступиться. Только сверху. Только ваши вертолётчики. Начинать надо прямо сейчас, немедленно...»

Первыми экипажами, вылетевшими на проведение радиационной разведки и «бомбардировку» реактора, руководили многоопытные лётчики – полковники Б. Нестеров, А. Серебряков, Н. Волкозуб, подполковники С. Билоган и Ю. Яковлев. Утром 27 апреля 1986 года они произвели детальную разведку с воздуха всей территории АЭС и её окрестностей. После этого начертили схему заходов на реактор для сброса мешков с песком. В период с 27 по 29 апреля экипажи Б. Нестерова и выпускников Сызранского ВВАУЛ А. Серебрякова (1970 г.), Ю. Яковлева (1976 г.) и А. Н. Огурцова (1975 г.) произвели в районе АЭС около 40 вылетов. Они первыми выполнили пробное «бомбометание» по поврежденному блоку. Их вертолёты, гружённые мешками с песком и свинцом, летели к разрушенному реактору и зависали над его кратером. Экипажи открывали дверь Ми-8 и, целясь в жерло кратера, сбрасывали в него груз. Каждый из этих экипажей доставлял и вручную сбрасывал около 25 тонн песка в день. А реактор тем временем «светил» на них далеко не солнечными лучами... Первые экипажи работали над

Чернобылем не более 3–4 дней, после этого, получив предельную дозу радиации, убывали на обследование.

Осенью 1986 года прибывший в Сызранское ВВАУЛ для сдачи экзаменационной сессии за третий курс заочного обучения один из первых участников тех событий капитан Л. В. Войтенко рассказывал: «Те первые опытные полёты к реактору, да и последующие, были далеко небезопасными, и полковник А. Серебряков предложил подвешивать груз на внешнюю подвеску с помощью специальных приспособлений. Руководивший операцией начальник штаба авиации Киевского военного округа генерал-майор авиации Н. Т. Антошкин приказал использовать для «бомбёжки» реактора вертолёты Ми-6 и Ми-26. Работа пошла гораздо быстрее. 6 мая, когда первую задачу выполнили, для замера радиации у реактора на разведку к аварийному блоку ушёл вертолёт выпускника 1957 года Сызранского училища полковника Н. Волкозуба, его экипаж провисел над кратером поврежденного реактора более 6 минут... Получив предельную дозу облучения, экипажи убывали в госпиталь, а их место занимали новые. В дни самой интенсивной «бомбардировки» реактора вертолёты выходили на цель с 1–2 минутным интервалом».

Среди первых на Чернобыльской АЭС был и экипаж воспитанника Сызранского ВВАУЛ капитана А. Волкова. Вместе с лётчиком-штурманом старшим лейтенантом В. Крахмалёвым, тоже выпускником СВВАУЛ, своё боевое крещение они проходили в 1983–1985 годах в небе Афганистана. Их боевой налёт составил более 1700 часов. А здесь, в Чернобыле, экипаж А. Волкова бросал в дымный кратер мешки с песком и свинцовые чушки, первым после полковника Н. Волкозуба летал на разведку к повреждённому реактору. Над кратером А. Волков и его экипаж побывали 12 раз – об этом писала газета «Красная Звезда» 7 июля 1986 года. Местная пресса также отражала героику тех событий. Городская газета «Красный Октябрь» свидетельствовала: «Группа тех, кто учился и служил в Сызранском ВВАУЛ, участвует в ликвидации аварии. Один из них А. И. Маго. Его первый полёт к кратеру был с учёным физиком на борту. Экипажу поставлена задача – совершить облёт аварийного четвёртого блока с целью измерения температурных полей взорвавшейся топки, уже укрощённой, заваленной глиной, песком и свинцом, но все ещё окружённой невидимой злой радиацией. И так изо дня в день работа в белых защитных костюмах и респираторах. С помощью приборов и специальной аппаратуры экипаж вертолёта Андрея Ивановича Маго и учёные на борту прощупывали и просвечивали аварийный реактор, а реактор просвечивал их...»

Вертолётчики всегда там, где несчастье, где трудно. Такая уж у них нелёгкая доля – спешить на выручку тем, кто в беде. В Чернобыль экипаж Андрея Маго прибыл из Эфиопии, куда он направлялся в составе сводного отряда советских лётчиков для оказания помощи народу этой страны в борьбе с засухой.

Много славных дел за плечами питомцев Сызранского лётного. Чернобыль – одно из горячих мест, где в полной мере проявились высокие морально-психологические качества выпускников СВВАУЛ. Трудно переоценить роль военных вертолётчиков при ликвидации последствий аварии на атомной электростанции. От первых облётов пышущего смертельным излучением разрушенного ядерного реактора до самого окончания её активной фазы, их работа была ежедневно востребована. Они выполняли радиохимическую разведку местности, перевозили личный состав, грузы, забрасывали жерло реактора специальными сыпучими смесями и дезактивирующими растворами для уменьшения количества радиоактивных выбросов в атмосферу. За высокое лётное мастерство, мужество и отвагу, проявленные при ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС, более ста воспитанников Сызранского ВВАУЛ были представлены к правительственным наградам. Полковник Василий Александрович Водолажский – один из первых участников ликвидации аварии на Чернобыльской атомной электростанции – был удостоен высокого звания Героя России.

Он родился 9 февраля 1937 года в селе Хотомля Волчанского района Харьковской области в семье рабочего. Украинец. В 1954 году окончил десятилетку, в 1959-ом – 160-е военное авиационное училище в г. Пугачёве. В 1960–1988 годах проходил службу в частях Белорусского военного округа. Награждён орденами «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» III степени, «Знак Почёта».

Полковник В. А. Водолажский прибыл в Чернобыль в июле 1986 года в качестве старшего лётчика, руководителя сводной оперативной группы вертолётчиков. Как командир, он мог бы не брать на себя слишком много черновой работы. Ведь основными его обязанностями были координация действий, обучение пилотов манёврам с длинными подвесками, снайперским попаданиям сбрасываемых грузов. Однако Василий Александрович следовал негласному правилу настоящих воинов – в тяжёлый бой командир всегда идёт первым. Он совершил 120 вылетов на Ми-6. Лично обучил 33 экипажа правилам сброса блокирующих материалов на реактор.

Участвовал в уникальной операции по очистке крыши машинного зала от обломков сверхрадиоактивного графита. Устанавливал громоздкие фильтры для подачи очищенного воздуха во внутрь работающих залов АЭС. Уже потом друзья-однополчане припомнят немало других фактов из биографии В. А. Водолажского, свидетельствующие о том, что это был Лётчик от Бога и Командир с большой буквы. Например, первый опыт по работе в чрезвычайных ситуациях он приобрёл ещё в 1967 году, хорошо справившись с ролью руководителя группы при тушении необычайно сильных пожаров в Московской области.

Лётчики, отбыв в Чернобыле командировочный срок, заменялись и уезжали. Полковник В. А. Водолажский имел полное право последовать за ними — только по официальной, весьма условной, статистике он давно набрал дозу в 8 рентген (считалось, что для этого достаточно 15-ти дней). Однако командир оставался на своем посту и продолжал полёты в самое пекло. Василий Александрович вернулся в часть, имея на руках справку о 24,8 рентгенах суммарной дозы. Он даже отказался от отпуска, потому что начинались учения... Справка, выданная В. А. Водолажскому о работе на АЭС, оказалась официальной «липой». Только годы спустя выяснилось, что ещё в июле 1986 года Минздрав СССР издал распоряжение, фактически засекречивающее все данные на участников ликвидации аварии на ЧАЭС. Было строго запрещено увязывать их болезни с пребыванием в «зоне». Из-за этого В. А. Водолажскому на первых стадиях лучевой болезни ставили «неправильные» диагнозы. В военном госпитале имени Бурденко, куда благодаря настойчивости его жены Ларисы Васильевны в конце концов перевели самоотверженного лётчика, лечением смертельной болезни практически не занимались.

19 октября 1988 года мужественный офицер был уволен из рядов Вооружённых Сил СССР по состоянию здоровья. Жил в столице Белоруссии — городе-герое Минске, где и скончался 18 июня 1992 года от острой лучевой болезни.

По ходатайству общественной организации «Фонд Чернобыль» Указом Президента Российской Федерации № 149 от 17 февраля 1995 года полковнику Водолажскому Василию Александровичу за мужество и героизм, проявленные при ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС, посмертно присвоено звание Героя Российской Федерации.

В соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 102 от 19 февраля 1997 года на доме № 2 по улице Садовой в

городе-герое Минске, где жил Герой России В. А. Водолажский, установлена мемориальная доска. 12 августа 1999 года приказом Министра обороны Республики Беларусь полковник В. А. Водолажский был навечно зачислен в списки личного состава 65-й Транспортно-боевой вертолётной базы.

Такова судьба только одного из воспитанников Сызранского лётного, прошедшего через чернобыльский ад. К огромному сожалению, в рамках нашего исторического очерка невозможно рассказать о героическом вкладе всех лётчиков, техников, медиков нашего училища в ликвидации последствий той страшной техногенной катастрофы. С апреля 2005 года руководство ВВС работает по сбору материала для книги «Исторический очерк: ВВС и Чернобыль». Мы искренне надеемся, что там будут достойно представлены экипажи Пугачёвского полка СВВАУЛ капитанов Н. А. Карташова, Е. Лупанова, В. Н. Шарый, Е. Г. Никитина, Н. Филаретова, майора Ю. С. Чернышёва, которые с июня 1986 года принимали самое активное участие в работе на Чернобыльской АЭС. Огромную работу по подготовке техники к полётам в сложнейших условиях выполняли представители технического состава – капитан Н. Субботин, старший лейтенант Н. Шаталин, лейтенант А. Дряхлов, прапорщики М. Агеев, В. Григорьев, И. Кривоzubов, В. Сёмин, А. Федченко, А. Шитиков, служащая ВС С. Трухина. Неменьший вклад внесли и вертолётчики Соколинского полка. Экипажи майоров В. Алексеева, С. Симонен, Г. Хлопова, В. Кашкевич, А. Кудрявцева, В. Макарова, М. Мухамадеева, В. Пивень, Н. Пряничникова, В. Гордеева и многих других показали образец высочайшего лётного мастерства и профессионализма. По итогам работы на Чернобыльской АЭС 12 офицеров полка были награждены орденом Красной Звезды, 24 – орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» III степени. Через 20 лет после событий на ЧАЭС орденом Мужества наградили подполковника В. А. Воронова, который в должности врача вертолётного полка выполнял задачи, связанные с медицинским обеспечением «ликвидаторов». В общей сложности 95 представителей Сызранского ВВАУЛ принимали непосредственное участие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. По сегодняшний день в училище работают «чернобыльцы» подполковник запаса А. Н. Огурцов, майор Е. Г. Никитин, подполковник В. А. Воронов.

Слава Героев-выпускников – слава училища! Это великий пример для подражания новым поколениям авиаторов. Это великий кладёзь мужества, героизма, чувства любви к Родине. Именно на примерах Героев воспитываются молодые лётчики.

Славную страницу в историю училища внесли его питомцы достойным выполнением интернациональной, миротворческой миссии. Пожалуй, это одна из характерных героических традиций Сызранского ВВАУЛ.

Действительно, многим государствам мира наша страна оказывала и оказывает всестороннюю помощь. Вот лишь некоторые примеры.

В Мозамбик откомандировывался В. Г. Уколов. На Кубе выполняли задание по оказанию помощи в подготовке лётного состава выпускники Сызранского ВВАУЛ А. Н. Король и Н. И. Власенко. В Сирии – С. М. Водолаго, А. Н. Акимов, В. Н. Колясников, В. М. Арчegov, В. Н. Зимин, Л. Г. Мастерков, Ю. С. Чернышёв, А. М. Ульченко. В Ираке – В. Н. Савенко, В. А. Поршнеv. В Анголе – В. Н. Кукк, В. А. Кондрашов, Ш. И. Тяминов, А. С. Ковалёв, В. И. Мощенок, В. П. Рязанцев, Н. В. Макаров, А. Н. Самойленко, В. Б. Токарев, П. А. Костяев, В. А. Статюкович, С. А. Аминов, М. А. Аксёнов, С. А. Байрашевский, О. С. Ермаков, В. В. Тихомиров, А. С. Шеин, В. Н. Дорохов, В. В. Гошко, А. М. Бурахин, И. В. Пименов, В. В. Хорманский, Е. Г. Никитин, Р. Р. Юнусов, В. Ф. Разенков, Г. А. Вершинин и другие. В Йемене – А. В. Жекураев, В. С. Степанов, В. Ф. Разенков, А. Арефьев, В. П. Елянушкин, А. И. Исавкин, К. К. Орузбаев. В Сомали – В. С. Войнаровский. В Египте – А. В. Каспрук. Во Вьетнаме – Е. И. Зуевский, А. Н. Степанов, А. И. Косолобов, Ю. Э. Нуйя, Ю. В. Селезнёв, С. В. Русаков. В Алжире – В. И. Карпушкин, А. А. Каспрук, Г. И. Перевозчиков, С. Б. Прияткин, В. Н. Найдёнов, Ш. И. Мусеев, Б. Ф. Тупицын. В Монголии – Ю. А. Андреев, А. Н. Акимов. В Камбодже – В. С. Рудиков, О. А. Косьмин, Р. Ш. Закиров, А. И. Четверик, С. Н. Кузоваев, А. М. Паняев. В Сърра-Леоне – В. А. Смирнов, А. В. Семикин, С. А. Тимофеев, М. В. Фадеев, В. П. Уткин, С. С. Попов, Н. К. Костюков, Ш. И. Тяминов, А. В. Ушмакин, А. Т. Романов, В. А. Орлов, А. А. Анощенков, В. Х. Рябцев, Г. Н. Кузьмичёв, А. Н. Пятков, А. А. Гулевский, Б. Г. Никитин, В. И. Мамай, В. А. Кашин, М. В. Фадеев, В. А. Горбунов, В. Н. Рязанов. В Судане – Е. Г. Никитин, И. В. Астахов, В. А. Горбунов, М. А. Шелест, Е. Н. Алай, О. В. Богданов, В. В. Баранчук, С. Е. Земляков, А. В. Карамышев, С. В. Фадеев, Г. А. Моргун, С. В. Ипатов, О. Б. Говура, Д. И. Гололоб, Г. Н. Струков, А. Н. Курочкин, С. В. Попов, В. В. Хекало и другие.

И всех их объединяло одно – добросовестное, достойное выполнение правительственных заданий, высокое профессиональное мастерство, мужество, верность традициям родного училища.

Подробнее остановимся лишь на нескольких примерах. В 1988 году капитан Виктор Уколов был направлен в Народную Республику Мозамбик качестве командира 93-го отдельного вертолётного отряда. В его составе было 6 вертолётов Ми-8, 7 лётных экипажей, автомобили. Техника была доставлена морем, личный состав (72 человека) – самолётами Аэрофлота. Всех переделали в форму лётчиков гражданской авиации СССР. В сложнейших климатических условиях, зачастую с риском для жизни наши вертолётчики перевозили грузы, оружие, людей в интересах службы тыла Вооружённых сил Мозамбика. Кроме того, часто решались задачи по эвакуации раненых и больных. За год работы отряда капитан Уколов и подчинённые ему лётчики налетали 2500 часов (что в 3 раза выше среднегодового налёта экипажей Ми-8 по ВС СССР в 1980-е годы). Было перевезено 2740 тонн различных грузов, эвакуировано из районов бедствия около 18 тыс. человек.

Яркой страницей высокого профессионализма выпускников училища является история выполнения миротворческих задач по линии ООН по обеспечению порядка и безопасности в период подготовки и проведения выборов в Камбодже в 1992 году. За предшествующие годы в результате войны в этой стране практически была выведена из строя железная дорога, а автомобильные, в основном грунтовые, после дождей становятся непроходимыми. Международная организация ООН свои войска разместила по всей границе и внутри страны. Для обеспечения их жизнедеятельности были зафрахтованы экипажи вертолётов и самолётов из нескольких стран, в том числе и из России. Из СВВАУЛ на должность командира экипажа вертолёта Ми-8 МТ командировали полковника В. С. Рудикова, начальника штаба группы российских экипажей – полковника О. А. Косьмина. Экипажи выполняли самые разнообразные задания: осуществляли перевозку личного состава, различных грузов, почты, продовольствия, совершали медицинские рейсы, обеспечивали связь и другие задачи. Сложность заключалась в том, что летали при высоких температурах наружного воздуха (+40 °С). Взлетали и приземлялись на ограниченные площадки с максимальным взлётным весом. Подходы к площадкам, как правило, были закрыты высокими тропическими деревьями. Нередко налёт в день на экипаж превышал 6 часов. Случалось огневое воздействие на вертолёты с земли. Самое главное – не было ни радиотехнического, ни метеорологического обеспечения полётов. Командир экипажа самостоятельно принимал решение на выполнение заданий и нёс за это персональную ответственность. Российские экипажи показали

высокое профессиональное мастерство и отличную технику пилотирования. В основном все они были выпускниками нашего училища.

Часто приходилось летать в сложных метеоусловиях. Бывали случаи, когда экипажи других стран не могли по погодным условиям выполнять те или иные задания, тогда на полёты выходили российские лётчики. Профессиональное мастерство наших вертолётчиков вызывали восхищение и благодарность со стороны руководства ООН.

Высокую работоспособность и качественное выполнение заданий показал полковник О. А. Косьмин. Достаточно сказать, что за весь период его пребывания в авиационной группе российских лётчиков и техников не было срывов выполнения полётных заданий. Большие сложности выпали на долю и полковника В. С. Рудикова – Заслуженного военного летчика России. Учитывая его высокую профессиональную подготовку, лётное мастерство, командование доверяло Виктору Сергеевичу ответственные и сложные задания. За период с августа по декабрь 1993 года он выполнил 154 полёта и налетал более 150 часов.

Ещё одну яркую страницу в летопись славных дел Сызранского ВВАУЛ вписали выпускники училища своим ратным трудом в небе Анголы как с 1975 по 1979 г. в составе ограниченного контингента советских войск, так и в период 1979–1992 гг. в составе группы военных советников и специалистов. Их задачей являлось оказание помощи в создании регулярных Вооружённых сил Народной Республики Анголы, а также непосредственное участие в боевых действиях по освобождению территории НРА от войск ЮАР и в борьбе с формированиями антиправительственной группировки УНИТА.

С июня 1988 года по ноябрь 1991-го группу советских советников и специалистов ВВС и ПВО в НРА на Северном фронте возглавлял заместитель начальника училища полковник Валерий Николаевич Кулк. В состав группы в разные сроки этого периода от СВВАУЛ входили лётчики – майоры В. А. Кондрашов, Ш. И. Тяминов и капитан А. С. Ковалёв; бортовые техники – капитаны А. Д. Кирьяков, В. Н. Стасюкевич, А. П. Сидоров; преподаватели УЛО – полковники И. И. Тюменцев, А. Н. Куликов, подполковники В. И. Анисимов, Г. И. Новичков, А. Н. Дружин. Лётный состав занимался подготовкой кадров, а также постоянно привлекался для обеспечения боевых действий сухопутных войск, решая при этом задачи сопровождения наземных колонн войск; перевозки войск, боеприпасов, горючего и продовольствия;

обеспечения разведки и связи; эвакуации раненых и погибших из районов боевых действий, а также поврежденных вертолётов на внешней подвеске.

Полёты в основном выполнялись над горами, сплошь покрытыми тропическими джунглями, в сложных метеорологических условиях: ежедневные тропические ливни во влажные сезоны и низкая облачность в утренние часы, практически при полном отсутствии радиотехнических средств навигации. К тому же имело место постоянное огневое воздействие со стороны группировок УНИТА, так как они контролировали большую часть территории страны. В одном из боевых вылетов экипаж полковника В. Н. Кукка был обстрелян. Вертолёт получил множественные повреждения фюзеляжа, кабины, лопастей, были пробиты все топливные баки, трубопровод гидросистемы. Несмотря на это, экипаж сумел выполнить боевую задачу и спасти вертолёт. За свои действия полковник В. Н. Кукк и майор В. А. Кондрашов были награждены орденом Красной Звезды, а капитан А. Д. Кирьяков – медалью «За боевые заслуги». У офицера В. А. Кондрашова это был второй орден Красной Звезды, первый он получил за боевые действия в Афганистане.

Преподаватели УЛО занимались теоретической подготовкой лётных кадров, а также привлекались для восстановления повреждённых в ходе боевых действий вертолётов. В отдельные периоды офицеры УЛО непосредственно участвовали в обеспечении боевых действий авиации. Так, полковник И. И. Тюменцев в течение года исполнял обязанности главного инженера по вооружению ВВС Анголы, а подполковник В. И. Анисимов был специалистом при инженерере авиационного полка по авиационному оборудованию на Южном фронте.

Настоящим испытанием для выпускников училища стала война за сохранение территориальной целостности и конституционного строя в России, в Северо-Кавказском регионе (1994–2000-е годы).

Во многом благодаря мужеству и профессионализму военных вертолётчиков были решены серьёзные государственные, геополитические задачи.

Рамки настоящей, юбилейной книги не позволяют описать подвиги всех наших выпускников, сегодня мы приведём лишь несколько примеров выполнения воинского, патриотического долга нашими выпускниками.

Так, для капитана Р. Хабибуллина (выпускника 1988 года, в н. в. – полковника) непростые испытания войной начались в 1994 году с началом

первой чеченской кампании. Тогда Ряфагать Махмутович получил тяжёлое ранение.

В тот злополучный день его Ми-24 во время разведывательного полёта подвергся огневому обстрелу из крупнокалиберного пулемёта и стрелкового оружия. Винтокрылая машина мгновенно была изрешечена пулями разного калибра. Уже потом, на земле, насчитают 97 пулевых пробоин. После смертоносного обстрела в живых остался только он — лётчик. Одна из пуль, пробив обшивку вертолёта, попала в бедро правой ноги Хабибуллина, а осколки поразили левую ногу и лицо.

Один двигатель машины был повреждён и отказал. Бак с горючим оказался пробит, в салон текло топливо, способное в любое мгновение воспламениться, на это указывал и появившийся в кабине дым. Превозмогая нестерпимую боль и находясь на грани потери сознания, которое сохраняло лишь мысли о сыне Рамиле и их семейном островке любви и счастья, лётчик усилием воли и отработанными до автоматизма движениями смог удержать машину в воздухе и дотянуть до позиций одного из подразделений Внутренних войск МВД РФ. Здесь на вспаханном поле и совершил вынужденную посадку.

Восемь месяцев лётчик провёл в госпиталях. Операции следовали одна за другой. Сначала боролся за жизнь и за сохранение ноги, потом — за право летать. Ему предлагали пойти по лёгкому пути и уволиться «по здоровью», получив шестьдесят окладов и собственное жильё. Но для Хабибуллина быть лётчиком — это призвание и дело всей его жизни. Ведь именно об этом четвероклассник Ряфагать написал в своём сочинении с коротким и в то же время обязывающим заголовком — «Хочу быть лётчиком».

После прохождения врачебно-лётной комиссии капитан Хабибуллин вернулся-таки в строй и выполнял боевые задачи на территории Чеченской Республики до конца 1996 года. После окончания первой чеченской кампании принимал участие в поддержании мира в зоне грузино-абхазского конфликта.

В 1999 году опять оказался в самом пекле. Выполнялись боевые задачи по ликвидации боевиков и огневой поддержке подразделений специального назначения. Вылетали на задание, как только вставало солнце. Летали практически без отдыха по пять–семь часов в день. Из личного дела офицера: «Ряфагать Хабибуллин после окончания СВВАУЛ прошёл все должности — от лётчика-оператора до заместителя командира отдельного вертолётного

полка, неоднократно исполнял обязанности командира ханкалинского отдельного вертолётного полка. Освоил все типы и модификации Ми-8 и Ми-24, а также вертолёт нового поколения «Ночной охотник» Ми-28Н. Допущен к выполнению полётов в сложных и простых метеоусловиях, днём и ночью. Имеет налёт более 3200 часов, из них на выполнение боевых задач – более 2800 часов. Выполнил более 2000 боевых вылетов. Имеет квалификационную категорию «лётчик-снайпер». Как высококлассный лётчик-инструктор подготовил около 30 лётчиков к ведению боевых действий в горной местности с посадками на высокогорные площадки. Среди наград – два ордена Мужества, орден «За военные заслуги» и ряд медалей».

Так описывал военные будни наших вертолётчиков в Чечне один из питерских журналистов: «Отдельный вертолётный полк базировался в центре Чеченской республики, на аэродроме Ханкала, в составе объединенной группировки войск и сил на Северном Кавказе по поддержанию конституционного порядка в регионе. Как отметил командир части гвардии полковник Василий Лешан, за время боевой командировки вертолётчики налетали 720 часов, совершили более 2000 вылетов, уничтожили более 10 объектов. Разрушенные объекты – не что иное, как базы боевиков. В этот раз погодные условия сыграли на руку авиаторам: снега нынешней зимой выпало мало, поэтому расположенные в горах базы были отчетливо видны с воздуха.

Работа в горной и лесной местности всегда представляет сложности для вертолётчиков. Поэтому прежде чем приступить к выполнению боевых задач, все авиаторы прошли дополнительный курс подготовки на базах в Нальчике. В Чечне привыкать приходилось не только к боевым тревогам, но и к спартанским условиям быта. В модуле (так называют здание для временного проживания), в комнате 3х3 размещались по четыре человека. Ограничено было и пространство вокруг жилого модуля: за территорию площадью 1 кв.км выходить запрещалось...

Вряд ли необходимо говорить, что в условиях работы на Северном Кавказе не предусмотрены выходные и праздники. Представим лишь один день из жизни вертолётного полка. 31 декабря 2008 года началось по всем правилам армейской службы: 5:30 утра – подъём личного состава. Уже через час на разведку погоды по всему району вылетел вертолёт Ми-8 под прикрытием пары Ми-24. С девяти утра лётчики занялись выполнением своих основных обязанностей по высадке боевого десанта. В 15:35 – наносился удар по выявленной базе боевиков. Полёты закончились только в семь часов

вечера. За несколько оставшихся до полуночи часов бойцы украсили помещение, подготовились к встрече Нового года. Праздник отмечали вместе с ансамблем песни и пляски Российской армии им. А. В. Александрова. Однако уже в 7:30 утра 1 января Ми-8 вновь вылетел на разведку погоды.

Одной из главных задач вертолётчика всегда было спасение раненых. За минувшие четыре месяца боевой командировки лётчиками были спасены порядка двадцати раненых бойцов спецназа».

В первую чеченскую кампанию (1994–1996 гг.) вертолётчики жили в бытовых условиях, несоразмерно худших, чем в 2000-е годы. Это сейчас они после полётов отдыхают в добротных кирпичных зданиях. Тогда же их пристанищем на земле были палатки. Бывало, что экипажи, прилетев в Чечню, сами их устанавливали. Потом целую ночь топили печки, а с рассветом уходили на боевые вылеты. Не было тогда и оборудованной взлётно-посадочной полосы. Зимой, чтобы оторвать вертолёт от замерзшей земли, приходилось его раскачивать и буквально выдергивать шасси из грунта. Да что там говорить! У людей, которые ежедневно рисковали жизнью, возникали даже проблемы умыться, побриться, почистить зубы. Воду давали из расчёта три литра на человека в день...

Для выпускника училища Н. Ярцева афганская война недолго сменилась на мирные будни. И вот Чеченская. По окончании Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина он едва успел обустроиться в Будённовском гарнизоне, куда прибыл по распределению на должность заместителя командира эскадрильи в 487-й вертолётный полк, как получил приказ вылететь в Каспийск. Здесь в то время располагался штаб группировки войск, которая обеспечивала прикрытие административной границы с «самостийной Ичкерией». Военные, по сути, страховали регионы Северного Кавказа от всё более беспокойного соседа.

Работать в узких горных ущельях Дагестана и Чечни было тяжело, поскольку пространство для маневра вертолётов ограничено. Там с трудом «протискивалась» одна «вертушка», а приходилось работать группами по 4–6. Любое неверное движение лётчика – и многотонная машина может рухнуть в пропасть. Чтобы летать в таких экстремальных условиях, пилот должен быстро и точно визуальным образом определять ширину ущелья, уметь делать поправки на восходящие и нисходящие потоки воздуха. Каждый экипаж чётко знал технические и боевые характеристики вертолёта, но в боевой обстановке требовалось больше. В Дагестане, например, наши вертолётчики

работали на пределе эксплуатационных ограничений боевых машин. Всем премудростям войны в горах учили офицеры, которые воевали еще в Афганистане... «Двадцатьчетверки» эскадрильи Н. Н. Ярцева вели здесь воздушную разведку, сопровождали автоколонны и железнодорожные эшелоны, выполняли различные задачи в интересах группировки. И когда в августе 99-го боевики Басаева и Хаттаба атаковали Дагестан, первыми под огонь бандитов попали лётчики именно будённовского полка. Пробоину тогда получил вертолёт капитана Харченко. Машина совершила вынужденную посадку, экстренный ремонт производили в полевых условиях.

А потом был этот расстрел – иначе и не назовешь – вертолёт за командира полка подполковника Героя России Юрия Наумова. С начальником Генерального штаба Анатолием Квашниным они подсели на полосе Ботлихского полевого аэродрома. Вокруг – горушки. На вершине одной из них, как позже выяснилось, и засел «духовский» гранатомётчик. Первые выстрелы пришлось по застывшему на полосе Ми-8. Два офицера и находившийся в машине военнослужащий из подразделения охраны НГШ погибли. Ситуация – хуже не придумаешь. Пара Ми-24, которая должна была прикрывать «восьмёрку» в воздухе, на земле сама оказалась в положении мишени. Экипажи успели выскочить в укрытие. А невидимый стрелок, подбив один вертолёт, похоже, и не собирался бросать свою позицию. Выстрелы с высоты полетели в сторону других машин. Последним в их ряду стоял груженный боеприпасами Ми-26...

На счастье, один из вертолётчиков огневой поддержки оказался в мёртвой для стрелка зоне, за углом закрытия. Под обстрелом, перебежками, к своему Ми-24 проскочил Руслан Обухов. Запуск, стремительный взлёт, заход на горушку... Это тоже была наука. Горькая, но наука. И для «афганца» Ярцева, и для его более молодых сослуживцев. На такой войне, где нет четкой линии фронта, где противник порой элементарно не виден и может быть повсюду, расслабляться нельзя. Если уж сажать вертолёт, то стараться подбирать более-менее безопасное место, «зачищенную» площадку. Совсем скоро эта боевая настороженность станет частью фронтовой мудрости лётчиков.

487-й полк сполна отомстил за гибель своего замкомандира. Только за два августовских дня – 8 и 10 числа — экипаж подполковника Ярцева и лётчика-оператора майора Будника уничтожил в районе Ботлиха зенитную установку и позицию миномётчиков. В воздухе в дни активных боёв постоянно находились наши Ми-24: пехота чувствовала их надёжную поддержку.

В том, что это будет настоящая война, никто из лётчиков теперь уже не сомневался.

Тактика применения армейской авиации постоянно менялась и в Афгане, и в Чечне. «За речкой» вертолётчики сначала работали с максимальных высот. Ниже 2 тысяч метров — дальности поражения огнём стрелкового оружия — не опускались. Но с появлением у моджахедов ПЗРК эшелоны применения винтокрылой авиации переместились на предельно малые высоты.

В Чечне получилось наоборот. Когда зашли — работали у самой земли, «стригли» лопастями траву и кроны деревьев, «облизывали» сопки. Для «Игл» такая высота — 10 метров — действительно оказалась неудобной. А вот для обычных стрелков с АК — самой подходящей. Кроме того, работать на предельно малой высоте оказалось сложно и в плане пилотирования: сказывался маленький угол обзора. Лётчик просто не успевал сориентироваться, выскакивая на скорости прямо на огневую точку боевиков, и зачастую попадал под обстрел на догонном курсе. Примерно так получилось у Ярцева во время вылета в паре со всё тем же Русланом Обуховым. Они возвращались с воздушной разведки, шли над полем. Обычная картина для осени: работают трактора, пашут землю... Шквальный огонь из лесопосадки по ведущему Ми-24 раздался внезапно. Лётчик молниеносно бросил машину вниз, заставил ее буквально прижаться к земле. О развороте и боевом заходе не могло быть и речи: очереди просто прошли бы «двадцатьчетвёрку», оказавшуюся в зоне прямого поражения. Повезло, что вертолётчики шли так называемым «афганским» строем — рассредоточено, на расстоянии 300–400 метров друг от друга. Под огнём оказался ведущий — Николай Ярцев. Шедший ведомым Обухов передал: «Командир, наблюдаю огневую точку. Наношу удар».

Как позже выяснилось, стреляли из кузова припаркованного в лесополосе ГАЗ-66. Мирные сельчане в поле по соседству выступили в роли типичной маскировки. Залп неуправляемых ракет Руслана по огневой точке противника позволил Ярцеву развернуться, а заодно и обозначил для него место нанесения удара. Быстрый разворот, заход на цель. Лётчик-оператор включил управляемое оружие...

Позднее именно действия армейской авиации вынудили боевиков сменить тактику. Свою активность они быстренько перенесли на ночное время. Разведка стала докладывать: по ночам фиксируется интенсивная передислокация сил противника, проводится пополнение отрядов, ведётся снабжение. Авиаторам предстоял выход на «ночную охоту».

Уже первый ночной вылет пары Ми-24 из эскадрильи Николая Ярцева спутал боевикам все планы. Под Новогрозненском пара Ярцев-Обухов в первом же своём рейде накрыла крупную «духовскую» колонну. Бандиты не ожидали налёта, шли по-хозяйски смело, с непогашенными фарами. «Ленточку» на дороге засекали. Короткий доклад в штаб, «добро» на открытие огня – и по колонне наносится мощный удар. Полёты ночью – занятие для опытных лётчиков. У Ярцева такой опыт сохранился еще с Джелалабада. Имел ночную практику и Обухов. В первом же ночном бою лётчики отработали методично, по всем правилам. В воздухе перестроились, разэшелонировались. Огонь открыли с двух эшелонов – 900 и 1200 метров. И первым же залпом подожгли наливник, который шёл в этой колонне. «Подсветка» пришлось весьма кстати, обозначив нужные наземные цели. Боевики яростно отстреливались. По характеру трасс Ярцев понял: стреляют из 12,7-мм пулемёта. Но «зенитка» не спасла банду. Участь боевиков была предрешена...

Именно эскадрилья Николая Ярцева первой начала полёты на боевое применение в Веденский район. Осенью 99-го район просто кишел бандами. Боевиков обычно накрывали перед рассветом, когда те беззаботно выполняли из населённых пунктов – мест своего вполне легального ночного пребывания — и направлялись на лесные базы. Район нанесения удара обычно сперва подсвечивался авиабомбой: возить с собой на одном пилоне этот груз Н. Ярцев научился еще в Афгане. Ошарашенные боевики метались, прятались кто где мог: в канавах, сортирах. Ярцев, следуя прямой рекомендации президента, «мочил» их и там.

Кстати, Владимир Владимирович Путин дважды пожимал руку боевому лётчику. Первый раз – в 99-м в Ботлихе, когда вручал орден Мужества и часы с надписью «От Председателя Правительства Российской Федерации». Второй – в 2000 году в Кремле, когда прикалывал к парадному мундиру подполковника Золотую Звезду Героя России.

Строки из формулировки в представлении: «За мужество и отвагу, проявленные в чрезвычайных обстоятельствах при ликвидации незаконных вооружённых формирований в Северо-Кавказском регионе». За то, что берёт людей, учил их воевать по правилам, по писаной и неписаной фронтовой науке. За то, что на самые трудные задачи всегда шёл первым.

Высоко несёт славное звание выпускника Сызранского ВВАУЛ и Виктор Григорьевич Уколов. После Афганистана он участвовал в боевых действиях в регионе Северного Кавказа. Родина высоко оценила его заслуги. За

мужество и отвагу, проявленные при восстановлении конституционного строя и ликвидации незаконных бандформирований награждён двумя орденами Мужества, орденом «За военные заслуги» и именован огнестрельным оружием от Министра обороны РФ. В 2001 году Указом Президента РФ ему было присвоено почётное звание «Заслуженный военный лётчик Российской Федерации».

За мужество и отвагу, проявленные в чрезвычайных обстоятельствах при ликвидации незаконных вооружённых формирований в Северо-Кавказском регионе 22 наших выпускника удостоены звания Герой Российской Федерации: Липовой Сергей Анатольевич, Наумов Юрий Михайлович, Першиков Василий Анатольевич, Иванов Александр Александрович, Совгиренко Андрей Викторович, Ярцев Николай Николаевич, Кириллин Алексей Юрьевич, Сафронов Анатолий Александрович, Сахабутдинов Риф Раисович, Константинов Леонид Сергеевич, Кистень Константин Петрович, Гаврилов Николай Федорович, Недвига Юрий Дмитриевич, Дзюба Александр Иванович, Бондаренко Олег Вячеславович, Дорофеев Дмитрий Юрьевич, Володин Николай Николаевич, Чернявский Сергей Иванович, Рудых Александр Витальевич, Родобольский Игорь Олегович, Тюриков Виктор Иванович, Воловиков Андрей Валентинович.

Слава Героев – Слава училища. Сотни офицеров удостоены правительственных наград. А полковник С. И. Чернявский награждён орденом Боевого Красного Знамени, двумя – Мужества, двумя – Красной Звезды, орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени с изображением мечей, орденом «Афганская храбрость», двумя медалями «За отвагу». Капитан Н. Н. Володин к своим 25 годам был награждён двумя орденами Мужества, медалями «За отвагу» и Нестерова. Полковник И. О. Радобольский кавалер 7-ми орденов: трёх – Мужества, «За военные заслуги», двух – Красной Звезды, «За службу Родине в Вооружённых силах СССР» III степени. Подполковник А. В. Воловиков – единственный в России офицер – кавалер четырёх орденов Мужества!

Показательны ответы выпускника училища полковника А. А. Господ, золотого медалиста, военного лётчика-снайпера на вопросы о своём участии в войне, о наградах за мужество и героизм: «За полтора года службы в Афгане налетал 650 часов, а это немало. И сбивали нас тоже немало. Ежедневно, ежечасно, приходилось один на один сражаться со смертью. За 18 месяцев

полк потерял 33 борта и 34 человека. Знаете, рассказывать о той войне больно, да и стоит ли ворошить прошлое?..»

В 1984 году старший лейтенант Алексей Господ напишет домой, что ему вручили орден Красной Звезды. За что? «За работу, – отшучивается Алексей Алексеевич. – Все мы в Афгане были «рабочими войны», выполняли воинский долг. И каждый, кто служил там, достоин награды. Мне, может, повезло в большей степени». Уже дома, в Союзе, в 1991 году Алексея отыщет ещё одна награда за Афганистан – медаль «За отвагу».

Выпускники Сызранского вертолётного за всю свою 70-летнюю историю покрыли себя неувядаемой славой. Не было ни одного случая, когда бы воин-вертолётчик не выполнил боевой приказ, даже не смотря на смертельный риск.

ГОРДОСТЬ УЧИЛИЩА

За свою 70-летнюю историю Сызранское ВВАУЛ подготовило для страны около 19 000 лётчиков. Высокое воинское мастерство, мужество и героизм наших выпускников особо ярко проявились в годы Великой Отечественной войны, в период боевых действий в Афганистане и на Северном Кавказе. Высокий профессионализм, чувство долга и готовность к самопожертвованию стали основой успешного выполнения сложнейших задач, связанных с ликвидацией последствий аварии на Чернобыльской АЭС.

Мы гордимся своими выпускниками, награждёнными высшей государственной наградой – звездой Героя. Мы гордимся теми, кто, постоянно совершенствуя своё лётное мастерство, достиг высокой ступень служебного и профессионального роста – стали генералами, заслуженными военными лётчиками и заслуженными лётчиками-испытателями.

Мы гордимся и чтим память первых вертолётчиков училища, чей вклад в становление и развитие военной вертолётной авиации страны бесценен.

Мы гордимся и благодарны своим Почётным ветеранам, заслуженным педагогам и учёным, тем, кто полностью отдаёт себя непростому делу обучения и воспитания молодых авиаторов.

Мы гордимся и восхищаемся высокими спортивными победами наших спортсменов-вертолётчиков, чьи достижения приносят славу родному вузу.

Мы гордимся и надеемся на наш «золотой» фонд – медалистов, на то, что знания и навыки, полученные в стенах родного училища, станут крепким фундаментом для их дальнейшего профессионального роста.

Далее мы представим фамилии тех людей, которые навсегда останутся в истории Сызранского высшего военного авиационного училища лётчиков.

Герои Советского Союза - выпускники училища *

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Год окончания вуза	Дата присвоения звания
Гв. лейтенант	Плохов Алексей Александрович	17.04.1921	1941	13.03.1944
Старший лейтенант; капитан	Бегельдинов Талгат Якубекович	05.08.1922	1941	26.10.1944 27.06.1945
Гв. капитан	Балабин Юрий Михайлович	28.08.1922	1941	27.06.1945
Гв. капитан	Безбоков Владимир Михайлович	14.06.1922	1941	29.06.1945
Старший лейтенант	Васильев Алексей Александрович	18.02.1919	1941	29.06.1945
Старший лейтенант	Зайцев Борис Михайлович	04.01.1921	1941	18.08.1945
Полковник	Кузнецов Виктор Игнатьевич	10.02.1923	1942	21.10.1965
Майор	Гайнутдинов Вячеслав Карибулович	06.11.1947	1970	28.04.1980
Майор	Щербаков Василий Васильевич	20.04.1951	1972	28.04.1980
Подполковник	Шагалеев Фарит Султанович	08.02.1947	1973	08.04.1982
Подполковник	Зельняков Евгений Иванович	01.03.1947	1968	07.05.1982
Полковник	Павлов Виталий Егорович	21.10.1944	1965	03.03.1983
Подполковник	Очиров Валерий Николаевич	22.03.1951	1974	21.02.1985

* Воинские звания Героев Советского Союза, Российской Федерации и Социалистического Труда указаны на момент присвоения.

Подполковник	Ковалёв Николай Иванович	08.04.1949	1970	05.02.1986
Подполковник	Письменный Вячеслав Михайлович	06.08.1950	1971	05.02.1986
Капитан	Кучеренко Владимир Анатольевич	05.04.1954	1974	26.05.1986
Майор	Мальшев Николай Иванович	22.11.1949	1974	13.01.1987
Капитан	Попков Валерий Филиппович	24.03.1961	1982	21.04.1989
Полковник	Голованов Александр Сергеевич	28.09.1946	1970	16.06.1989

Герои Социалистического Труда – выпускники училища

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Год окончания вуза	Дата присвоения звания
Генерал-майор	Долинов Леонид Иванович	06.10.1930	1954	17.02.1984
	Цыбасов Игорь Вячеславович	02.02.1936	1957	23.06.1971

Герои Российской Федерации – выпускники училища

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Год окончания вуза	Дата присвоения звания
Полковник	Водолажский Василий Александрович	09.02.1937	1959	17.02.1995
Генерал-майор	Воробьёв Борис Алексеевич	02.02.1949	1971	20.07.1996
Полковник	Колпаков Николай Викторович	21.05.1955	1976	20.07.1996
Полковник	Новиков Алексей Иванович	30.05.1948	1973	20.07.1996

От школы пилотов до вертолётного училища

Полковник	Липовой Сергей Анатольевич	15.01.1960	1983	14.12.1996
Капитан	Стовба Валерий Станиславович	03.01.1966	1986	14.12.1996
Подполковник	Наумов Юрий Михайлович	30.01.1956	1994	12.03.1997
Подполковник	Першиков Василий Анатольевич	1961	1983	30.12.1999
Капитан	Иванов Александр Александрович	25.11.1974	1995	11.04.2000
Майор	Совгиренко Андрей Викторович	14.03.1966	1987	11.04.2000
Подполковник	Ярцев Николай Николаевич	20.08.1963	1984	16.05.2000
Капитан	Кириллин Алексей Юрьевич	18.04.1970	1991	11.07.2000
Полковник	Сафронов Анатолий Александрович	09.12.1959	1980	03.11.2000
Полковник	Сахабутдинов Риф Раисович	09.12.1955	1977	27.04.2001
Подполковник	Константинов Леонид Сергеевич	09.04.1961	1982	04.08.2001
Майор	Кистень Константин Петрович	07.04.1967	1989	08.11.2001
Полковник	Гаврилов Николай Фёдорович	14.09.1958	1979	14.01.2002
Подполковник	Недвиг Юрий Дмитриевич	01.05.1961	1982	14.01.2002
Майор	Дзюба Александр Иванович	13.08.1957	1985	06.06.2002
Майор	Бондаренко Олег Вячеславович	14.05.1966	1987	29.07.2002
Старший лейтенант	Дорофеев Дмитрий Юрьевич	12.10.1974	1998	02.07.2003

Капитан	Володин Николай Николаевич	28.07.1977	1999	02.03.2004
Полковник	Чернявский Сергей Иванович	04.04.1961	1982	12.07.2004
Полковник	Рудых Александр Витальевич	02.06.1955	1976	23.09.2004
Подполковник	Родобольский Игорь Олегович	18.03.1960	1983	21.09.2004
Подполковник	Тюриков Виктор Иванович	26.09.1954	1976	25.09.2004
Подполковник запаса	Климов Александр Михайлович	22.08.1956	1977	16.11.2006
Полковник	Маслов Сергей Владимирович	03.12.1960	1982	09.04.2008
Подполковник	Воловиков Андрей Валентинович	13.06.1965	1986	26.05.2008
Подполковник запаса	Мухаметгареев Венер Мансурович	22.12.1961	1983	04.06.2008

ГЕРОЙ АБХАЗИИ – ВЫПУСКНИК УЧИЛИЩА

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Год окончания вуза	Дата присвоения звания
Генерал-лейтенант	Сосналиев Султан Асламбекович	23.04.1942	1964	27.09.1994

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ПРОХОДИВШИЕ СЛУЖБУ В УЧИЛИЩЕ (НЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЕГО ВЫПУСКНИКАМИ)

1. Полковник Куличев Иван Андреевич – начальник 160 ВАУЛ 1958–1960 гг.
2. Полковник Литвинов Фёдор Павлович – зам. нач. 160 ВАУЛ 1953–1960 гг.
3. Подполковник Елисеев Николай Трофимович – командир эскадрильи 1952–1954 гг.
4. Майор Карпович Викентий Павлович – командир эскадрильи 1951–1953 гг.

5. Капитан Иванов Николай Васильевич – слушатель 1947–1948 гг.
6. Полковник Каприн Дмитрий Васильевич – командир полка 1962–1971 гг.
7. Подполковник Брехов Константин Владимирович – зам. начальника 160 ВАУЛ по лётной подготовке 1961–1962 гг.
8. Подполковник Ящук Ростислав Давыдович – нач. воздушно-стрелковой подготовки 160 ВАУЛ 1948–1954 гг.
9. Подполковник Асадчих Борис Александрович – начальник штаба 484 уВП 1957–1961 гг.

Выпускники училища – заслуженные военные лётчики, лётчики-испытатели, пилоты Советского Союза и Российской Федерации

(указан год окончания училища)

1. Полковник Авдеев Владимир Николаевич, 1978 г.
2. Полковник Акименко Анатолий Владимирович, 1975 г.
3. Подполковник Аникин Александр Фёдорович, 1980 г.
4. Генерал-майор Артамонов Александр Александрович, 1971 г.
5. Полковник Арчегов Вячеслав Магомедович, 1965 г.
6. Полковник Асташкин Александр Николаевич, 1976 г.
7. Генерал-майор Базаров Алексей Фёдорович, 1966 г.
8. Полковник Барсуков Борис Юрьевич, 1975 г. (э)
9. Генерал-майор Бегельдинов Талгат Якубекович, 1941 г.
10. Генерал-полковник Безбоков Владимир Михайлович, 1941 г.
11. Полковник Бендриков Фёдор Николаевич, 1970 г.
12. Полковник Белеутов Геннадий Иванович, 1972 г.
13. Белов Владимир Александрович, 1971 г.
14. Полковник Бигеев Марсель Саматович, 1970 г.
15. Полковник Бида Юрий Васильевич, 1970 г.
16. Полковник Богданов Игорь Александрович, 1977 г.
17. Полковник Борисов Александр Сергеевич, 1977 г.
18. Генерал-майор Бородий Игорь Вадимович, 1976 г.
19. Полковник Варнаков Алексей Иванович, 1970 г.
20. Полковник Варюхин Евгений Александрович, 1967 г.
21. Васильев Павел Матвеевич
22. Полковник Вильданов Нурула Нуртдинович, 1971 г.
23. Полковник Водолаго Сергей Михайлович, 1972 г.

24. Генерал-майор Воробьёв Борис Алексеевич, 1971 г.
25. Полковник Вотинцев Павел Дмитриевич, 1976 г.
26. Полковник Гаврилов Николай Фёдорович, 1979 г.
27. Полковник Господ Владимир Алексеевич, 1979 г.
28. Полковник Грицай Пётр Николаевич, 1971 г.
29. Полковник Грязнов Андрей Алексеевич, 1983 г.
30. Полковник Девяткин Александр Алексеевич, 1976 г.
31. Полковник Демин Николай Андреевич, 1963 г.
32. Полковник Долматов Сергей Михайлович, 1979 г.
33. Полковник Дорохов Виктор Николаевич, 1970 г.
34. Генерал-лейтенант Дубасов Александр Константинович, 1975 г.
35. Генерал-майор Дятлов Владимир Иванович, 1973 г.
36. Полковник Зайцев Павел Герасимович, 1970 г.
37. Генерал-лейтенант Закиров Рафаиль Шакурович, 1972 г.
38. Полковник Затюрюкин Борис Васильевич, 1948 г.
39. Полковник Захаров Сергей Александрович, 1981 г.
40. Полковник Золотов Сергей Павлович, 1981 г.
41. Полковник Иванов Виктор Иванович, 1966 г.
42. Полковник Иванов Виктор Аркадьевич, 1975 г.
43. Полковник Ивахненко Анатолий Петрович, 1968 г.
44. Полковник Иващенко Сергей Яковлевич, 1971 г.
45. Генерал-майор Игнатов Евгений Иванович, 1972 г.
46. Генерал-майор Казак Пётр Николаевич, 1970 г.
47. Полковник Казаков Анатолий Филаретович, 1982 г.
48. Полковник Калика Виктор Юрьевич, 1977 г.
49. Генерал-лейтенант Кашицын Евгений Николаевич, 1970 г.
50. Полковник Кизьяков Анатолий Иванович, 1973 г.
51. Полковник Киселёв Владимир Михайлович, 1975 г.
52. Подполковник Климов Александр Михайлович, 1977 г.
53. Полковник Козеев Юрий Дмитриевич, 1970 г.
54. Полковник Колпаков Николай Викторович, 1976 г.
55. Полковник Коновалов Александр Павлович, 1977 г.
56. Полковник Костин Владимир Иванович, 1970 г.
57. Полковник Косяков Сергей Викторович, 1982 г.
58. Полковник Котлов Михаил Сергеевич, 1972 г.
59. Полковник Кочетков Виктор Петрович, 1972 г.(э)

60. Полковник Кошелев Александр Алексеевич, 1956
61. Полковник Крайнов Владимир Анатольевич, 1975 г.(э)
62. Полковник Кузнецов Александр Константинович, 1977 г.
63. Полковник Кузнецов Виктор Игнатьевич, 1942 г.
64. Полковник Кузнецов Эдуард Сергеевич, 1961 г.
65. Генерал-майор Куклев Николай Викторович, 1979 г.
66. Полковник Лавров Владимир Александрович, 1983 г.(з)
67. Полковник Лебедев Александр Витальевич, 1974 г.
68. Полковник Лебедев Юрий Михайлович, 1975 г.
69. Генерал-майор Липовой Сергей Анатольевич, 1983 г.
70. Генерал-майор Лобасев Николай Викторович, 1972 г.
71. Полковник Лукьяненко Анатолий Александрович, 1979 г.
72. Полковник Макаров Геннадий Иннокентьевич, 1974 г.
73. Полковник Маслов Сергей Владимирович, 1982 г.
74. Полковник Миронов Валерий Васильевич, 1979 г.
75. Михайлов В. В.
76. Полковник Михалищев Анатолий Иосифович, 1973 г.
77. Полковник Можейко Виктор Сергеевич, 1973 г.
78. Полковник Наумов Николай Николаевич, 1975 г.
79. Полковник Недвига Юрий Дмитриевич, 1982 г.
80. Полковник Новиков Алексей Иванович, 1973 г.
81. Полковник Новосёлов Анатолий Витальевич, 1977 г.
82. Полковник Новоченко Александр Викторович, 1981 г.
83. Генерал-майор Олейник Вячеслав Макарович, 1972 г.
84. Полковник Олейник Юрий Васильевич, 1980 г.
85. Полковник Ореханов Анатолий Андреевич, 1968 г.
86. Полковник Осычнюк Михаил Степанович, 1983 г.
87. Генерал-лейтенант Очиров Валерий Николаевич, 1974 г.
88. Подполковник Павлов Василий Николаевич, 1982 г.
89. Генерал-полковник Павлов Виталий Егорович, 1965 г.
90. Полковник Паняев Александр Михайлович, 1973 г.
91. Полковник Папай Александр Сергеевич, 1974 г.
92. Полковник Патенко Вячеслав Александрович, 1974 г.
93. Полковник Петров Александр Анатольевич, 1979 г.
94. Генерал-лейтенант Письменный Вячеслав Михайлович, 1971 г.
95. Генерал-майор Пишенин Алексей Николаевич, 1970 г.

96. Полковник Пластков Анатолий Михайлович, 1970 г.(з)
97. Генерал-майор Платошин Владимир Валентинович, 1977 г.
98. Генерал-лейтенант Плохов Алексей Александрович, 1941 г.
99. Полковник Половинкин Виктор Евгеньевич, 1974 г.
100. Полковник Прияткин Сергей Брониславович, 1980 г.
101. Генерал-майор Проломов Евгений Юрьевич, 1977 г.
102. Полковник Пустовой Александр Николаевич, 1992 г.(з)
103. Полковник Пшеничный Николай Андреевич, 1973 г.
104. Полковник Разенков Владимир Фёдорович, 1967 г.
105. Полковник Ресницкий Юрий Петрович, 1970 г.
106. Генерал-майор Реснянский Вячеслав Иванович, 1960 г.
107. Полковник Рыжков Валерий Петрович, 1977 г.
108. Полковник Рыжков Николай Григорьевич, 1970 г.
109. Полковник Родобольский Игорь Олегович, 1983 г.
110. Полковник Романюк Николай Павлович, 1967 г.
111. Генерал-майор Рохлов Николай Алексеевич, 1956 г.
112. Полковник Рохлов Николай Николаевич, 1978 г.
113. Полковник Рудиков Виктор Сергеевич, 1968 г.
114. Полковник Рудых Александр Витальевич, 1976 г.
115. Генерал-лейтенант Самарин Сергей Николаевич, 1966 г.
116. Полковник Сафронов Анатолий Александрович, 1980 г.
117. Генерал-майор Сахабутдинов Риф Раисович, 1977 г.
118. Полковник Селезнев Виктор Дмитриевич
119. Полковник Семенович Александр Николаевич, 1974 г.
120. Генерал-майор Сергеев Юрий Аркадьевич, 1970 г.
121. Полковник Сергиенко Вячеслав Николаевич, 1966 г.
122. Полковник Сердюков Сергей Николаевич, 1979 г.
123. Полковник Сидоров Валерий Евгеньевич, 1983 г.
124. Полковник Скубенко Леонид Александрович, 1978 г.
125. Полковник Смирнов Александр Константинович, 1973 г.
126. Полковник Смирнов Вячеслав Александрович, 1973 г.
127. Полковник Соловьёв Борис Васильевич, 1975 г.
128. Полковник Сосналиев Султан Асламбекович, 1964 г.
129. Полковник Старчак Николай Александрович, 1957 г.
130. Полковник Степанюк Владимир Николаевич, 1968 г.
131. Полковник Сукноваленко Михаил Фёдорович, 1978 г.

132. Полковник Тагин Владимир Егорович, 1966 г.
133. Полковник Тимофеев Геннадий Георгиевич, 1962 г.
134. Тимофеев Юрий Владимирович, 1978 г.
135. Полковник Титов Николай Юрьевич, 1978 г.
136. Генерал-майор Уколов Виктор Григорьевич, 1977 г.
137. Генерал-майор Фёдоров Сергей Александрович, 1977 г.
138. Генерал-майор Филиппенок Анатолий Михайлович, 1967 г.
139. Полковник Фомин Александр Николаевич, 1973 г.
140. Полковник Фортун Александр Григорьевич, 1980 г.
141. Полковник Филясов Александр Александрович, 1974 г.
142. Полковник Фролкин Владимир Александрович, 1971 г.
143. Полковник Хайдаров Наиль Назипович, 1978 г.
144. Полковник Ханьков Василий Вадимович, 1977 г.
145. Полковник Харин Сергей Иванович, 1975 г.
146. Полковник Хорев Владимир Васильевич, 1977 г.
147. Полковник Целовальник Виталий Петрович, 1972 г.
148. Цыбасов Игорь Вячеславович, 1957 г.
149. Полковник Чемерис Валентин Александрович, 1966 г.
150. Черняев Александр Юрьевич, 1982 г.
151. Полковник Черняев Юрий Александрович, 1956 г.
152. Полковник Четверик Александр Иванович, 1972 г.
153. Полковник Чечеров Сергей Викторович, 1982 г.
154. Полковник Чиндин Пётр Иванович, 1975 г.
155. Полковник Чирков Михаил Николаевич, 1981 г.
156. Полковник Чичкин Александр Кузьмич, 1977 г.
157. Полковник Чуев Виктор Михайлович, 1966 г.
158. Полковник Чумаков Пётр Ильич, 1973 г.
159. Полковник Чуркин Николай Иванович, 1971 г.
160. Полковник Шагиев Борис Хошимович, 1984 г.
161. Генерал-лейтенант Шатохин Юрий Иванович, 1973 г.(э)
162. Полковник Шевандин Сергей Николаевич, 1975 г.(э)
163. Полковник Щербина Борис Александрович, 1952 г.
164. Полковник Щёжин Михаил Александрович, 1975 г.
165. Полковник Щурский Анатолий Владимирович, 1970 г.
166. Полковник Яворенко Евгений Викторович, 1987 г.
167. Полковник Ярцев Николай Николаевич, 1984 г.

ЗАСЛУЖЕННЫЕ ВОЕННЫЕ ЛЁТЧИКИ И ШТУРМАНЫ, ПРОХОДИВШИЕ СЛУЖБУ В СВВАУЛ,

(не являются его выпускниками)

1. Заслуженный военный лётчик СССР
генерал-майор Алексенцев Валентин Васильевич
2. Заслуженный военный лётчик СССР, лётчик-снайпер
генерал-майор Дидык Алексей Архипович
3. Заслуженный военный штурман СССР
полковник Филиппов Иван Никонорович
4. Заслуженный военный штурман РФ
полковник Якимов Валерий Константинович

ВЫПУСКНИКИ УЧИЛИЩА, ПОЛУЧИВШИЕ ЗВАНИЕ ГЕНЕРАЛ

1. Генерал-полковник Безбоков Владимир Михайлович
2. Генерал-полковник Павлов Виталий Егорович
3. Генерал-лейтенант Бредихин Борис Алексеевич
4. Генерал-лейтенант Гаврилов Николай Фёдорович
5. Генерал-лейтенант Дубасов Александр Константинович
6. Генерал-лейтенант Закиров Рафаиль Шакурович
7. Генерал-лейтенант Кашицин Евгений Николаевич
8. Генерал-лейтенант Очиров Валерий Николаевич
9. Генерал-лейтенант Плохов Алексей Александрович
10. Генерал-лейтенант Письменный Вячеслав Михайлович
11. Генерал-лейтенант Рохлов Николай Алексеевич
12. Генерал-лейтенант Самарин Сергей Николаевич
13. Генерал-лейтенант Сергеев Геннадий Николаевич
14. Генерал-лейтенант Суслов Сергей Александрович
15. Генерал-лейтенант Трофимов Владимир Петрович
16. Генерал-лейтенант Шатохин Юрий Иванович
17. Генерал-майор Анофриев Иван Иванович
18. Генерал-майор Анисимов Николай Андреевич
19. Генерал-майор Артамонов Александр Александрович
20. Генерал-майор Базаров Алексей Фёдорович
21. Генерал-майор Балабин Юрий Михайлович
22. Генерал-майор Бегельдинов Талгат Якубекович
23. Генерал-майор Безбородов Николай Максимович

24. Генерал-майор Бородий Игорь Вадимович
25. Генерал-майор Волчков Анатолий Фёдорович
26. Генерал-майор Воробьёв Борис Алексеевич
27. Генерал-майор Демендеев Геннадий Степанович
28. Генерал-майор Долинов Леонид Иванович
29. Генерал-майор Дятлов Владимир Иванович
30. Генерал-майор Евдокимов Владимир Николаевич
31. Генерал-майор Иванов Виктор Аркадьевич
32. Генерал-майор Игнатов Евгений Иванович
33. Генерал-майор Казак Пётр Николаевич
34. Генерал-майор Кибис Михаил Степанович
35. Генерал-майор Куклев Николай Викторович
36. Генерал-майор Липовой Сергей Анатольевич
37. Генерал-майор Лысенко Борис Иванович
38. Генерал-майор Лобасев Николай Викторович
39. Генерал-майор Лукашев Николай Яковлевич
40. Генерал-майор Олейник Вячеслав Макарович
41. Генерал-майор Пишенин Алексей Николаевич
42. Генерал-майор Платошин Владимир Валентинович
43. Генерал-майор Проломов Евгений Юрьевич
44. Генерал-майор Реснянский Вячеслав Иванович
45. Генерал-майор Сафронов Анатолий Александрович
46. Генерал-майор Сахабутдинов Риф Раисович
47. Генерал-майор Сергеев Юрий Аркадьевич
48. Генерал-майор Серебряков Александр Иванович
49. Генерал-майор Уколов Виктор Григорьевич
50. Генерал-майор Фёдоров Сергей Александрович
51. Генерал-майор Федюкович Николай Поликарпович
52. Генерал-майор Филиппёнок Анатолий Михайлович
53. Генерал-майор Филясов Александр Александрович
54. Генерал-майор Черняев Александр Юрьевич
55. Генерал-майор Шагалеев Фарит Султанович
56. Генерал-майор Шахунов Александр Александрович
57. Генерал-майор Шипачёв Константин Анатольевич
58. Генерал-майор Щербатых Владимир Михайлович

ГЕНЕРАЛЫ, ПРОХОДИВШИЕ СЛУЖБУ В УЧИЛИЩЕ

(не являются его выпускниками)

1. Макаров Дмитрий Кузьмич 1953–1958 гг. – выпускник Качинского ВАУЛ
2. Куличев Иван Андреевич 1958–1960 гг. – выпускник Пермской ВАШП
3. Кисель Фёдор Герасимович 1961–1970 гг. – выпускник Армавирского ВАУЛ
4. Алексенцев Валентин Васильевич 1970–1977 гг.– выпускник Омского ВАУЛ
5. Дидык Алексей Архипович 1977–1986 гг. – выпускник Чугуевского ВАУЛ
6. Переверзев Борис Николаевич 1959–1966 гг.– выпускник Омского ВАУЛ

ПИОНЕРЫ-ВЕРТОЛЁТЧИКИ, (ПЕРВЫМИ ОСВОИЛИ ВЕРТОЛЁТЫ И НАЧАЛИ ОБУЧЕНИЕ КУРСАНТОВ В 1953-1954 ГГ.)

Лётчики

1. Капитан Харитонов Михаил Евгеньевич
2. Подполковник Аугуль Александр Эрнестович
3. Майор Анисимов Владимир Петрович
4. Подполковник Добров Пётр Мартынович
5. Подполковник Чижов Кузьма Иванович
6. Капитан Аксёнов Дмитрий Тимофеевич
7. Капитан Алексенцев Валентин Васильевич
8. Капитан Базаров Пётр Николаевич
9. Капитан Басаргин Михаил Нифонтович
10. Капитан Блохин Владимир Антонович
11. Подполковник Ганчев Михаил Константинович
12. Капитан Гатовский Владимир Иосифович
13. Капитан Гмирянский Иван Иванович
14. Капитан Гончаров Николай А.
15. Капитан Демьяненко Владимир Трофимович
16. Майор Дигуров Дабе Габлаивович
17. Капитан Заварницын Александр Михайлович
18. Капитан Зайцев Алексей Иванович
19. Капитан Игнатов Евгений Петрович
20. Капитан Кизимов Михаил Емельянович
21. Капитан Ковальков Григорий Павлович
22. Капитан Колбасин Николай Николаевич

23. Капитан Корниенко Александр Иванович
24. Капитан Красношапка Владимир Ф.
25. Капитан Лебедь Виталий Николаевич
26. Капитан Лупенко В. П.
27. Капитан Малофеев Иван Иванович
28. Капитан Марченко Николай Иванович
29. Капитан Пелевин Иван Петрович
30. Капитан Переверзев Борис Николаевич
31. Капитан Пичугин Михаил Алексеевич
32. Капитан Пономарёв Геннадий Константинович
33. Капитан Пряжин Константин Григорьевич
34. Капитан Родионов Николай Васильевич
35. Капитан Савин Вениамин Михайлович
36. Майор Селивёрстов Василий Макарович
37. Капитан Степаненко Владимир Григорьевич
38. Капитан Шульгин Василий Иванович

ШТУРМАНЫ

1. Аверин Виктор Иванович
2. Кисляков Николай Александрович
3. Король Аркадий Евсеевич
4. Минаков Николай Николаевич
5. Проскура Михаил А.
6. Ушерович Владимир Давыдович

ПОЧЁТНЫЕ ВЕТЕРАНЫ СВВАУЛ

1. Полковник Аверин Виктор Иванович
2. Генерал-майор Алексенцев Валентин Васильевич
3. Полковник Аугуль Александр Эрнестович
4. Полковник Безручко Виктор Николаевич
5. Служащая ВС Белова Татьяна Владимировна
6. Полковник Бондаренко Виктор Григорьевич
7. Подполковник Борисов Алексей Иванович
8. Полковник Буланов Анатолий Сергеевич
9. Полковник Вайсман Лев Лазаревич
10. Майор Варганов Анатолий Агажанович
11. Подполковник Васильев Виктор Иванович

12. Служащая ВС Ганчурина Аида Гавриловна
13. Полковник Гатовский Владимир Иосифович
14. Подполковник Гирев Леонид Михайлович
15. Служащий ВС Глазунов Владимир Михайлович
16. Подполковник Грошевой Виктор Григорьевич
17. Генерал-майор Дидык Алексей Архипович
18. Подполковник Дорохов Николай Николаевич
19. Полковник Дурнов Александр Петрович
20. Подполковник Еремеев Алексей Васильевич
21. Полковник Ерошенко Виктор Матвеевич
22. Ст. прапорщик Зайцев Михаил Константинович
23. Полковник Золотаренко Пётр Николаевич
24. Служащий ВС Ибатуллин Фанил Абдуллинович
25. Подполковник Иванов Геннадий Антонович
26. Генерал-майор Кисель Фёдор Герасимович
27. Полковник Кисляков Николай Александрович
28. Служащая ВС Кислякова Зоя Петровна
29. Полковник Клименков Марлен Васильевич
30. Служащий ВС Коняев Григорий Васильевич
31. Подполковник Корнев Сергей Иванович
32. Полковник Косиченков Александр Николаевич
33. Полковник Кот Фёдор Никитович
34. Подполковник Кочнев Алексей Иванович
35. Подполковник Кузьмин Федор Григорьевич
36. Полковник Кукк Валерий Николаевич
37. Служащая ВС Кулагина Людмила Дмитриевна
38. Подполковник Кулешов Михаил Петрович
39. Полковник Личкатов Николай Васильевич
40. Служащая ВС Лобачёва Анна Кузминична
41. Полковник Макашин Валерий Иванович
42. Полковник Мелешкин Александр Андреевич
43. Подполковник Мигненко Владимир Иванович
44. Служащая ВС Микенберг Галина Сергеевна
45. Подполковник Могулев Иван Акимович
46. Полковник Мотовилов Иван Иванович
47. Подполковник Осипов Анатолий Анатольевич

48. Генерал-полковник Павлов Виталий Егорович
49. Подполковник Панышев Николай Александрович
50. Полковник Паняев Михаил Максимович
51. Полковник Пелевин Владимир Николаевич
52. Подполковник Петухов Александр Иванович
53. Полковник Пономарёв Геннадий Константинович
54. Полковник Попов Евгений Васильевич
55. Прапорщик Притулло Фёдор Андреевич
56. Полковник Романов Николай Васильевич
57. Полковник Ромасевич Вячеслав Фёдорович
58. Полковник Рудиков Виктор Сергеевич
59. Служащая ВС Рябухина Татьяна Ивановна
60. Служащая ВС Сергиенко Александра Филипповна
61. Майор Сергиенко Николай Иванович
62. Подполковник Смирнов Анатолий Степанович
63. Полковник Смирнов Вячеслав Александрович
64. Полковник Смирнов Иван Фёдорович
65. Служащая ВС Солдатовая Нина Ивановна
66. Полковник Солодовников Пётр Андреевич
67. Полковник Сорокин Юрий Иванович
68. Служащий ВС Степанов Пётр Алексеевич
69. Полковник Судаков Владимир Яковлевич
70. Подполковник Третьяков Алексей Александрович
71. Полковник Фокин Николай Георгиевич
72. Подполковник Харитонов Михаил Евгеньевич
73. Подполковник Юхтин Николай Николаевич

**ПРЕПОДАВАТЕЛИ УЧИЛИЩА (ИНСТИТУТА), ИМЕЮЩИЕ ЗВАНИЕ
«ЗАСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ»**

- Служащий ВС Турукин Виталий Иванович
Служащая ВС Рябухина Татьяна Ивановна
Служащий ВС Соколов Александр Дмитриевич
Служащая ВС Пелевина Аллиса Петровна
Служащая ВС Кислякова Ольга Петровна
Служащий ВС Коняев Григорий Васильевич
Служащий ВС Онушкин Юрий Петрович

**ПРЕПОДАВАТЕЛИ УЧИЛИЩА (ИНСТИТУТА),
НАГРАЖДЁННЫЕ ЗНАКОМ «ПОЧЁТНЫЙ РАБОТНИК ВЫСШЕГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ»**

- Служащая ВС Пелевина Аллиса Петровна, 1998 г.
Служащая ВС Аверина Инна Павловна, 2007 г.
Служащий ВС Глазунов Владимир Михайлович, 2007г.
Служащая ВС Иевлева Галина Владимировна, 2007 г.
Служащий ВС Криволюцкий Михаил Петрович, 2007 г.
Служащий ВС Лешенко Вячеслав Степанович, 2007 г.
Служащий ВС Масленников Владимир Викторович, 2009 г.
Служащий ВС Ерзин Хайдар Хамберович, 2009 г.

**ПРЕПОДАВАТЕЛИ УЧИЛИЩА (ИНСТИТУТА),
НАГРАЖДЁННЫЕ ЗНАКОМ «ОТЛИЧНИК ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ»**

1. Полковник Безручко Виктор Николаевич
2. Служащая ВС Бурмирстрова Галина Андреевна
3. Полковник Гатовский Владимир Иосифович
4. Полковник Григорьев Вениамин Александрович
5. Полковник Кажев Иван Васильевич
6. Служащая ВС Каминская Галина Владимировна
7. Подполковник Кисляков Николай Александрович
8. Служащий ВС Коняев Григорий Васильевич
9. Полковник Кудрявцев Яков Яковлевич
10. Полковник Лобусев Сергей Аверкиевич
11. Полковник Ложкин Пётр Антонович
12. Служащая ВС Пелевина Аллиса Петровна
13. Служащая ВС Рябухина Татьяна Ивановна
14. Полковник Сергеев Николай Андреевич
15. Полковник Сергеев Юрий Михайлович
16. Служащая ВС Смирнова Галина Васильевна
17. Служащий ВС Турукин Виталий Иванович

Учёные – выпускники СВВАУЛ*

1. Полковник Дробнич И. Л. 160 ВАУЛ кандидат военных наук
2. Полковник Пирнак Я. Н. 160 ВАУЛ кандидат военных наук
3. Полковник Сапунов А. П. 160 ВАУЛ кандидат военных наук
4. Генерал-майор Базаров А. Ф. 1966 г. доцент
5. Генерал-майор Безбородов Н. М. 1967 г. кандидат исторических наук
6. Полковник Байкин А. И. 1968 г. кандидат военных наук, доцент
7. Полковник Ресницкий Ю. П. 1970 г. доктор технических наук
8. Генерал-майор Сергеев Ю. А. 1970 г. кандидат военных наук
9. Полковник Соловьев В. А. 1970 г. кандидат военных наук
10. Полковник Щурский А. В. 1970 г. кандидат исторических наук
11. Полковник Трушенков В. В. 1971 г. доктор военных наук
12. Генерал-лейтенант Закиров Р. Ш. 1972 г. кандидат экономических наук
13. Генерал-майор Лобасев Н. В. 1972 г. кандидат военных наук
14. Подполковник Глазунов В. М. 1973 г. доцент
15. Полковник Крюков Ю. В. 1973 г. кандидат психологических наук
16. Полковник Хвалгин В. В. 1973 г. кандидат военных наук
17. Полковник Малыхин В. И. 1974 г. кандидат военных наук
18. Полковник Семенович А. Н. 1974 г. кандидат технических наук
19. Полковник Терновский В. И. 1974 г. кандидат военных наук
20. Подполковник Базанов В. М. 1975 г. кандидат военных наук
21. Полковник Казимиров В. П. 1975 г. кандидат военных наук
22. Полковник Каштан М. И. 1977 г. кандидат военных наук
23. Генерал-майор Уколов В. Г. 1977 г. кандидат исторических наук
24. Полковник Васильев П. В. 1978 г. доцент
25. Полковник Жорин В. Н. 1978 г. кандидат военных наук
26. Генерал-майор Сафронов А. А. 1980 г. кандидат экономических наук
27. Полковник Безнощенко В. В. 1981 г. кандидат технических наук
28. Полковник Ваулин В. И. 1981 г. кандидат педагогических наук
29. Полковник Попков В. Ф. 1982 г. кандидат военных наук
30. Полковник Романов Н. Н. 1982 г. кандидат исторических наук
31. Генерал-майор Шипачев К. А. 1982 г. кандидат военных наук
32. Полковник Аксёненко М. В. 1983 г. кандидат военных наук
33. Полковник Гладких Ю. Н. 1983 г. кандидат технических наук

* Указан год окончания училища

34. Полковник Осычнюк М. С. 1983 г. кандидат военных наук
35. Полковник Ярцев Н. Н. 1984 г. кандидат педагогических наук
36. Майор Ветошников Д. А. 1987 г. кандидат военных наук
37. Полковник Гринев И. В. 1987 г. кандидат юридических наук
38. Майор Костриков С. В. 1987 г. кандидат экономических наук
39. Полковник Бобков О. Б. 1988 г. доцент
40. Полковник Моисеев А. Н. 1988 г. кандидат военных наук
41. Подполковник Полуяхтов В. А. 1989 г. кандидат технических наук
42. Полковник Островой А. В. 1991 г. кандидат технических наук
43. Подполковник Равлык Р. Ф. 1995 г. кандидат военных наук
44. Подполковник Мигненко И. В. 1998 г. кандидат технических наук
45. Майор Войнаровский О. В. 2000 г. кандидат исторических наук
46. Майор Джаксбаев В. А. 2000 г. кандидат технических наук
47. Майор Моисейкин Д. А. 2000 г. кандидат технических наук
48. Капитан Симакин И. Г. 2002 г. кандидат технических наук

Выпускники, окончившие училище (институт) с золотой медалью

- 1970 год – А. А. Коноплёв, А. В. Косарев, Ю. П. Ресницкий, В. А. Соловьёв,
А. С. Смирнов, В. Г. Сушков, М. Е. Харитонов, А. М. Шулаков.
- 1971 год – В. И. Бахтин, В. С. Беличенко, Л. Л. Дерум.
- 1972 год – С. М. Водолага, В. С. Войнаровский, Г. Н. Глухов, В. Н. Жарков,
Н. В. Зенков, Ю. А. Миронов, В. А. Фархиев, И. М. Халитов,
А. Н. Черемисин.
- 1973 год – В. И. Дорожкин, А. А. Кижеватов, Н. И. Куликов, А. И. Панкратовский,
И. И. Поздеев.
- 1974 год – С. В. Безденежных, Ю. Ф. Карпещад, Е. А. Косарьков, В. В. Кравцов,
А. В. Лебедев, А. А. Никитин, А. Н. Семенович.
- 1975 год – В. А. Громов, А. Г. Жосул, В. П. Казимиров, И. П. Салдаев,
В. Г. Степанов, Ю. М. Яковлев.
- 1976 год – А. В. Гаршин, В. С. Калугин, В. И. Михайлов.
- 1977 год – В. И. Калиберда, М. И. Каштан, А. Д. Корниец, В. Р. Кухтин,
Н. В. Сенотов, В. В. Хорев.
- 1978 год – А. В. Ведюн, В. В. Колосков, В. Н. Конкин, В. М. Пастухов,
Н. Г. Сафронов

- 1979 год – И. А. Ганус, В. А. Господ.
1980 год – В. Е. Графский.
1981 год – В. В. Безнощенко.
1982 год – А. А. Волченков, А. А. Господ, В. И. Драчков.
1983 год – В. В. Алексеев, В. К. Новиков, В. Р. Сесь.
1984 год – И. С. Верба, В. В. Захаров.
1985 год – Е. В. Вольнов, И. В. Пещеров, С. В. Царёв.
1986 год – М. Ю. Бородин, А. Н. Жирнов, А. В. Казаков, Ю. Н. Палашкин.
1988 год – А. В. Турукин, О. В. Щербина.
1989 год – А. А. Воробьёв, С. Л. Короткий, С. В. Попович.
1991 год – А. О. Побиванцев.
1992 год – А. В. Гусев, А. Б. Леднёв, А. Ю. Онушкин, А. Е. Солодянкин,
И. Н. Шавкунов, В. А. Шулаков.
1993 год – В. Ф. Дремов, Д. А. Косинцев, С. Г. Марусин, В. О. Некрасов,
А. М. Нурахметов, С. В. Толмачёв.
1994 год – А. В. Чайников.
1995 год – В. В. Авдиенко.
1998 год – В. Л. Дмитриук, С. В. Керов, А. С. Копейкин.
1999 год – Г. А. Гордиенко, Т. М. Каримов, Р. Н. Кутлюяров, А. А. Лебедев,
Р. В. Молодкин.
2000 год – К. В. Бахтин, В. И. Богданов, О. В. Войнаровский, Е. С. Воронков,
Д. А. Моисейкин, Д. Ю. Чернавин.
2001 год – Е. Е. Астахов, М. В. Афанасьев, И. И. Вафин, М. В. Мироненков,
В. Ю. Перваков, С. В. Рудиков, Р. Ш. Салехов.
2002 год – В. А. Лазарев.
2003 год – А. М. Железников, Р. А. Жуков.
2004 год – Р. Г. Горюнов, А. Е. Косарьков, М. А. Стрельников.
2005 год – М. С. Дмитриев, А. М. Гукасян (Армения).
2006 год – Е. Б. Сеелев, Р. З. Ибрагимов.
2007 год – С. В. Здравов.
2008 год – В. В. Егоров
2009 год – И. В. Криштапов

СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ ВЕРТОЛЁТНЫЙ СПОРТ

Из числа выпускников Сызранского ВВАУЛ подготовлено:

- заслуженных мастеров вертолётного спорта 1 человек,
- мастеров вертолётного спорта международного класса – 3 человека;
- мастеров вертолётного спорта – 218 человек.

ЧЕМПИОНЫ МИРА: ГОДЫ

1. Дегтярь В. В. 2002, 2005
2. Подполковник Васильев П. В. 2002, 2005
3. Шварц С. А. 2008
4. Майоров А. 2008

ПРИЗЁРЫ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА

1. Шварц С. А. 2008
2. Майоров А. 2008
3. Дегтярь В. В. 2008
4. Полковник Васильев П. В. 2008

АБСОЛЮТНЫЕ ЧЕМПИОНЫ СССР:

1. Капитан Опарин А. 1963
2. Капитан Евсеев Ю. 1967
3. Капитан Писаненко А. 1969
4. Капитан Захаров В. 1972
5. Капитан Жарков В. 1978
6. Подполковник Оборнев В. 1981; 1982
7. Майор Дегтярь В. 1984; 1988

МНОГОКРАТНЫЕ ЧЕМПИОНЫ СССР, РОССИИ, ВС СССР, ПРИВО:

Н. Ш. Касымов, Н. М. Милько, А. С. Смирнов, И. Т. Титаренко, А. И. Носов, В. В. Сахаров, Э. Э. Заблотный, А. А. Шахунов, Б. И. Лысенко, М. М. Золотых, В. И. Брыкаев, А. Н. Пишенин, В. М. Балькин, П. К. Рыбаков, В. М. Чуев, В. М. Захаров, В. П. Шаповаленко, Н. И. Корнев, В. А. Оборнев, В. В. Болвачев, В. А. Искуратов, А. А. Безруков, А. Д. Корниец, В. И. Викторов, В. В. Дегтярь, П. В. Васильев, С. А. Шварц.

Удостоены звания:

«Заслуженный тренер СССР»

Бесфамильный А. Ф.

«Заслуженный тренер РСФСР»

Подполковник Иванов Г. А., Майор Брыкаев В. И.

«Заслуженный тренер России»

Подполковник Болвачёв В. В.

«Судья международной категории»

Подполковник Харитонов М. Е.

Подполковник Коркин В. Н.

Майор Руденко А. К.

Полковник Синько Л. И.

Полковник Лобов А. И.

Подполковник Иванов Г. А.

Подполковник Болвачев В. В.

Майор Безруков А. А.

Майор Дегтярь В. В.

Подполковник Васильев П. В.

Подполковник Шварц С. А.

«Судья всесоюзной категории»

Подполковник Золотых М. М.

Подполковник Борисов А. И.

Подполковник Левченко Ю. К.

Полковник Коробейников А. Г.

Полковник Буланов А. С.

Майор Оселков А. М.

Подполковник Леоненко В. В.

Подполковник Оборонев В. А.

**ЗА БОЛЬШОЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ
ВЕРТОЛЁТНОГО СПОРТА НАГРАЖДЕНЫ МЕДАЛЯМИ:**

ИМЕНИ М. Л. МИЛЯ

Генерал-майор Дидык А. А.

Подполковник Иванов Г. А.

Майор Дегтярь В. В. (дважды)

Полковник Васильев П. В.

ИМЕНИ А. М. ЧЕРЁМУХИНА

Майор Дегтярь В. В. (дважды)

ИМЕНИ А. И. ПОКРЫШКИНА

Генерал-полковник Павлов В. Е.

Полковник Фокин Н. Г.

Подполковник Болвачёв В. В.

Полковник Васильев П. В.

«РОССПОРТА»

Полковник Васильев П. В.

Майор Дегтярь В. В.

**ФЕДЕРАЦИЕЙ ВЕРТОЛЁТНОГО СПОРТА
В 2009 ГОДУ НАГРАЖДЕНЫ МЕДАЛЬЮ**

«ЗА ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ВЕРТОЛЁТНОГО СПОРТА»

Полковник Панцев А. М.

Полковник Васильев П. В.

Полковник Храменков А. А.

Подполковник Иванов Г. А.

Подполковник Болвачёв В. В.

Подполковник Шварц С. А.

Подполковник Брыкаев В. И.

Майор Дегтярь В. В.

Майор Тишкин В. М.

Капитан Майоров А. В.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Гордостью института являются спортивные достижения Заслуженного мастера спорта, Мастера спорта международного класса подполковника Осипова Анатолия Анатольевича, который первым в мире совершил 7000, 8000, 9000, 10000, 11000 и 14000 прыжков с парашютом. Пятидесятикратный рекордсмен мира занесен в Книгу рекордов Гиннеса. Совершил около 16500 прыжков.

ЗВАНИЯ «ПОЧЁТНЫЙ ГРАЖДАНИН ГОРОДА СЫЗРАНИ»

удостоены:

Генерал-полковник Павлов Виталий Егорович

Полковник Буланов Анатолий Сергеевич

Подполковник Осипов Анатолий Анатольевич

ВЫПУСКНИКИ СВВАУЛ

В БОЕВОМ СТРОЮ

Незаметно пролетают годы упорной и напряжённой учёбы в стенах ставшего родным училища. Уходят в прошлое лекции и экзамены, тренажи и курсантские полёты, сданы государственные экзамены. День выпуска... На учебном плацу замер в торжественной тишине чёткий строй выпускников. Ещё вчера они носили курсантскую форму, а сегодня на их погонах золотятся лейтенантские звёздочки, на тужурках сверкают синей эмалью нагрудные знаки об окончании вуза. Молодые лейтенанты прощаются со Знаменем училища.

По-разному складывается военная судьба питомцев Сызранского вертолётного. Их можно встретить в суровом Заполярье и на широких южных просторах, на Дальнем Востоке и на западных рубежах Родины. В сложных полётах они демонстрируют лётное мастерство, высоко держат честь училища, давшего им путёвку в армейскую жизнь. В условиях военной жизни они показывают образцы выполнения воинского долга, преданности родной Отчизне и яркие примеры братского интернационализма. С гордостью и чувством глубокого удовлетворения командование СВВАУЛ ежегодно получает отзывы о своих питомцах из строевых частей. В них отмечается, что выпускники обладают большим запасом теоретических знаний и лётных навыков, уверенно ориентируются в сложной обстановке и успешно справляются с задачами обучения и воспитания подчинённых. Это политически зрелые воздушные бойцы. Более чем в 90 процентов отзывов употребляются фразы: «Летать любит, летает смело и уверенно, волевой командир и умелый воспитатель». В письмах приводятся примеры доблестных подвигов наших воспитанников при выполнении боевых заданий.

Выпускник Сызранского ВВАУЛ комсомолец старший лейтенант Г. Ф. Едалов проходил службу в группе советских войск в Германии. В короткий срок он стал высококвалифицированным лётчиком и был допущен к несению боевого дежурства. В один из дней, когда офицер со своим экипажем

заступил на дежурство по охране воздушных рубежей, на командный пункт поступил сигнал: неопознанная цель, летящая со скоростью 140 км/час, нарушила границу воздушного пространства. Старшему лейтенанту был отдан приказ обнаружить нарушителя, определить тип летательного аппарата и его принадлежность. Прошли считанные минуты после взлёта, и вертолёт, пилотируемый Г. Едаловым, прибыл в указанный район. В эфир летят чёткие команды наведения, и цель обнаружена – это легкомоторный самолёт с опознавательными знаками одной из капиталистических стран. Оценив обстановку, командир экипажа принял решение задержать нарушителя. Но сделать это оказалось непросто. Пилот самолёта-нарушителя не выполнял команды советского летчика – «следуйте за мной» – и резким разворотом попытался уйти в сторону границы. Г. Едалов понял, что нельзя терять ни секунды, и используя все свое мастерство, лётно-тактические возможности вертолёта, сблизился с нарушителем и эволюциями своей винтокрылой машины начал принуждать его к потере высоты. А нарушитель, маневрируя и выполняя фигуры сложного пилотажа, пытался уйти от преследования. Но советский лётчик действовал мужественно и хладнокровно. Убедившись, что самолёт, благодаря более высокой манёвренности, по-прежнему предпринимает попытки оторваться, командир экипажа открыл по нему огонь из сигнальной ракетницы. Нарушитель осветительные ракеты принял за боевые и ответил, что повинуется требованию экипажа вертолёта.

Умелыми маневрами вертолёта Г. Едалов принудил нарушителя к посадке на поле. И не успел пилот выбраться из кабины самолёта, как увидел направленное на него дуло пистолета. С помощью бортового техника мужественный офицер связал нарушителя и доставил на вертолёте в штаб своей части. За умелые действия, мужество, находчивость и храбрость Министр обороны СССР наградил старшего лейтенанта Г. Ф. Едалова золотыми наручными часами.

А вот выдержка из служебной аттестации ещё одного выпускника – майора В. В. Щербакова: «Военный лётчик I класса. Летает смело и уверенно. Имеет прочную идейно-теоретическую, морально-психологическую подготовку. Является образцом в выполнении полётных заданий. Обладает инициативой, творческим подходом к решению задач боевой подготовки, политического и воинского воспитания». Менее чем за десять лет вырос коммунист Щербаков от рядового лётчика до командира эскадрильи боевых винтокрылых машин. После окончания училища в 1972 году сразу стал командиром

экипажа, а спустя два года, он уже командир вертолётного звена, имеет допуск к инструкторской работе во всех метеоусловиях. Везение? Нет, только целеустремленность, исключительная работоспособность помогли офицеру достичь того, что на поверку оказалось не под силу другим.

В год назначения на должность командира звена Щербаков получил исключительно сложное задание. Предстояло найти в горах группу людей, попавших в бедственное положение. Потерпевших обнаружили быстро, но как их вывозить? На крутом склоне, где находились люди, – огромные ели, а превышение места предполагаемой посадки над уровнем моря без малого три километра.

– Разрешите забрать с висения, – запросил Щербаков у командного пункта.

– Разрешаю, – мгновенно пришёл ответ. На земле знали уровень подготовки лётчика и верили в его мастерство.

За этот и другие, трудные, но безупречно выполненные полёты, старший лейтенант Василий Щербаков был награждён своим первым орденом – «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Были и другие полёты: помогал Щербаков пограничникам, неоднократно участвовал в поиске и эвакуации экипажей космических кораблей, спасал незадачливых альпинистов, доставлял отрезанным снежными лавинами чабанам продовольствие и воду, отарам – сено в тюках.

Но все-таки главным в службе военного лётчика первого класса Щербакова были боевая учёба, умение защищать Родину, обучение подчинённых. Особо это проявилось при выполнении интернационального долга в Афганистане, где Василий Васильевич командовал вертолётной эскадрильей. Родина достойно оценила службу майора Щербакова. За мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи ДРА, он одним из первых вертолётчиков был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Вячеслав Гайнутдинов окончил училище в 1970 году. Глубокие теоретические знания, влюблённость в лётное дело позволили молодому авиатору в короткий срок стать в боевой строй части. Для коммуниста В. К. Гайнутдинова не было невыполнимых задач. За этими словами стоят его ратные дела: выручка попавшего в беду экипажа вертолёта и спасение сослуживцев, посадки в местах, где, казалось, для этого не было никакой возможности, снайперская точность выхода в заданный район, доставка крайне необходимых грузов в труднодоступные районы. Умело используя лётно-технические

данные вертолёт, офицер не раз выходил победителем из сложнейшей ситуации. За мужество и отвагу, образцовое выполнение заданий командования указом Президиума Верховного Совета СССР майору Гайнутдинову присвоено звание Героя Советского Союза. Через четыре месяца после этого знаменательного события при выполнении боевого задания мужественный вертолётчик погиб. Приказом Министра обороны СССР Герой Советского Союза майор В. Гайнутдинов навечно зачислен в списки первой эскадрильи вертолётного полка.

Достоинно несут службу в частях наши выпускники. На ответственные должности были назначены военные лётчики Б. Г. Лукьяненко, Н. В. Топтун, А. А. Ермолаев, Б. Н. Переверзев, В. Е. Павлов, А. Н. Гиматинов, А. А. Козин, В. И. Филимонов, С. А. Суслов, Ю. И. Шатохин, Н. А. Анисимов, Б. И. Лысенко, А. А. Артамонов, В. М. Щербатых, Е. Ф. Азеев, Н. А. Рохлов, А. А. Кошелев, Ю. А. Черняев, Ю. П. Митин, В. И. Реснянский, Ю. А. Сергеев, Г. С. Демендеев, В. А. Потёмкин, С. Н. Самарин, Е. Н. Кашицын, А. Ф. Волчков, В. М. Письменный, А. М. Филиппёнок, Н. М. Безбородов, А. Ф. Базаров, Г. Н. Сергеев, Б. А. Воробьёв, П. Н. Казак, В. Н. Евдокимов, Н. Я. Лукашев, А. Н. Пишенин, А. И. Серебряков.

Упорно и настойчиво трудились и трудятся и другие питомцы училища, преумножая славу Сызранского лётного. Ратная служба многих из них отмечена правительственными наградами. Но не только в строевые части уходят выпускники. Что может быть для лётчика почётнее и благороднее задачи, чем учить юношей летать, давать им путёвку в небо? И ежегодно лётно-инструкторский состав пополняется выпускниками. В наш век, когда авиация стала реактивной, всепогодной, без помощи инструктора невозможно овладеть ни одним сложным элементом полёта. Только он, лётчик-инструктор, может показать, научить, определить и помочь исправить ошибку. Тот, кто обучает курсанта сложному искусству управления учебной машиной, должен обладать мужеством, педагогическим тактом, в совершенстве владеть лётным мастерством. Поэтому на должность лётчика-инструктора назначаются лучшие из воспитанников училища. Это, как правило, отличники учебы, активные общественники и хорошие спортсмены. Большую часть своей службы посвятили благородному делу обучения и воспитания курсантов лётный состав *Пугачёвского полка* – А. Э. Аугуль, В. В. Алексенцев, В. А. Тихомиров, В. В. Михайлов, Береснев, Н. И. Кравец, М. Д. Соколов, Н. А. Истомин, В. Д. Ушерович, Н. Н. Минаков, Г. Н. Боярчук, А. А. Скок,

В. А. Тюрин, А. А. Каспрук, А. Н. Ярополов, В. А. Поршнев, В. Н. Савенко, В. Терещенко, В. Самойленко, А. А. Никитин, П. А. Ерохин, Б. Л. Демидов, Бесхмельнов, В. Н. Колясников, А. А. Король, Г. Ш. Галимов, А. А. Рябов, Н. Г. Фокин, М. Д. Соколов, В. В. Толмачёв, А. А. Большов, В. Н. Дременков, В. Н. Ерёмкин, В. П. Елянюшкин, И. А. Жучков, А. М. Никулин, В. Ф. Исаков, А. И. Косолобов, В. С. Саратов, В. А. Кондрашов, Е. Е. Литке, В. Н. Малышев, В. М. Шапрынский, А. М. Буряхин, Р. Г. Нигматуллин, Н. А. Карташов, Н. Г. Герасимов, Л. А. Скубенко, Д. И. Кятвертис, С. Б. Прияткин, А. И. Дубровский, А. В. Коренник, Г. Т. Ахметов, А. Т. Ахметов, Ю. А. Механиков, И. Ю. Кадеев, А. М. Тимаев, М. В. Рябенко, С. К. Внуков, О. А. Арефьев, И. С. Зубарев, А. П. Алексеев, А. Н. Минаков, А. С. Цикалов, З. Ю. Каюпов, С. В. Николаев, А. Е. Долматов, В. С. Вашестюк и многие другие; **Сызранского полка** – В. И. Чирков, В. П. Кузнецов, Г. А. Иванов, Б. И. Щуркин, А. И. Юрченко, Б. И. Лысенко, В. И. Реснянский, В. М. Чуев, Г. С. Демендеев, А. Ф. Базаров, В. С. Рудиков, И. Р. Цымбельман, В. А. Потёмкин, А. Н. Пишенин, В. Г. Грошевой, С. С. Пустовалов, И. И. Молев, И. И. Мотовилов, В. Г. Трошин, Л. М. Гирёв, М. В. Клименков, П. А. Корчагин, В. Н. Керов, С. Г. Алфутин, А. С. Мазин, Н. В. Глянецв, В. М. Глазунов, Ю. П. Хмурый, Е. А. Маркелов, Н. П. Федюкович, Н. И. Гутовец, В. М. Худяков, В. П. Солодовников, В. Н. Сергиенко, Ю. Н. Кузьмин, Г. Б. Полев, Г. Н. Сюкрев, С. Шестаков, А. Н. Черныш, О. М. Теплов, А. М. Добряков, В. В. Болвачёв, О. В. Питьёв, И. Карпов, С. В. Рыжов, П. С. Сиганов, В. И. Осташкин, И. К. Шуйский, А. Ф. Никулин, Е. П. Абрамов, А. Д. Корниец, В. Н. Денисов, Ю. Г. Урмаш, А. Трусов, Г. Ф. Шабалин, В. И. Иванов, В. В. Дегтярь, А. Б. Сопов, Р. Х. Башаев, С. Л. Кустовский, В. П. Чабуркин, И. А. Пейсахович, А. В. Гнеушев, С. В. Гнеушев, Е. А. Назаров, Г. А. Щёжин, В. Попов, Григорьев, Шеволин, А. Н. Кураколов, Н. М. Капустин, Е. Н. Григоренко, С. М. Горюнов, А. А. Анкудинов, А. В. Сарафанов, С. Ш. Абдрезяков, В. В. Винокуров, Б. Г. Никитин, А. Н. Сердюков, В. В. Рыбалко, Д. А. Сердюк, А. С. Хотеев, Зверев, Б. В. Куимов, В. Ю. Горшков, В. Н. Липчинский, В. Н. Афошин, В. И. Ваулин, В. Н. Ваулин, В. А. Орлов, А. В. Щетинкин, В. М. Куликов, В. Н. Личкатов, Р. Г. Габдрашитов, С. И. Кузьминых, В. А. Артюхин, С. А. Хурсюк, Ю. А. Торгашкин, В. И. Полонский, Ю. Э. Гейдебрехт и многие другие; **Безенчукского полка** – А. С. Буланов, И. Г. Бабешкин, С. С. Сирота, А. Степанцов, Р. Б. Корочкин, В. В. Иванов, П. А. Тихов, Н. М. Михальский, А. А. Дидык, В. Н. Кукк, А. С. Шеин, В. М. Балыкин,

П. П. Куцыков, В. Ф. Ящерицын, Ю. И. Садков, Н. П. Маколдин, А. А. Трофименко, П. И. Артемьев, Ю. С. Чернышов, Н. А. Юрасов, Туманов, В. И. Семочкин, Г. Чурочкин, Чернявский, Р. М. Кадыркин, К. Ш. Узбеков, В. С. Борисенко, Ю. В. Строганков, С. С. Догадин, Е. А. Косарьков, В. В. Тихолаз, В. А. Смирнов, А. М. Федерякин, П. В. Васильев, С. Н. Сердюков и многие другие; *Соколинского полка* – С. П. Ковалев, А. А. Великое, В. С. Кашкевич, С. Э. Сарычев, В. В. Богданов, О. Ю. Гуцин, А. А. Корягин, С. В. Пужляков, Г. Н. Шульгин, С. Д. Грачёв, В. Н. Киселёв, О. А. Трупяков, М. И. Гуров, Н. Н. Башкатов, С. А. Кондратьев, А. В. Зизевский, С. Е. Казаков, Ю. П. Рындин, Ю. В. Богданов, В. В. Богданов, О. Е. Бондаренко, Н. И. Дёмин, В. А. Омельченко, Г. Г. Дубинин и другие.

12 апреля 1989 года в Центре боевой подготовки и переучивания лётного состава в Торжке по инициативе выпускника СВВАУЛ генерал-майора авиации Б. А. Воробьёва и его заместителя полковника Е. И. Игнатова была создана специальная пилотажная группа «Беркуты», выполняющая сложный пилотаж не на лёгких спортивных вертолётах, а в составе четырёх–шести боевых Ми-24П, или одиночно.

Первые показательные полёты группа выполнила на аэродроме Кубинка 10 апреля 1992 года, а затем на салоне МОСАЭРОШОУ-92. Командиры экипажей, принявшие участие в этом салоне, считаются первым составом пилотажной группы «Беркуты». Это выпускники СВВАУЛ разных лет: генерал-майор Воробьёв Б. А. – 1971 г. (групповой и одиночный пилотаж, первым в мире выполнил на Ми-24 косую петлю), полковники Игнатов Е. И. – 1972 г., Рудых А. В. – 1976 г., Чичкин А. К. – 1977 г., подполковник Калиш В. Б. – 1979 г., майор Бардаков А. А. – 1981 г., капитан Спичкин Н. В.

До настоящего времени группа остается единственной в мире вертолётной пилотажной группой на боевых вертолётах. Тысячи зрителей за прошедшие годы смогли оценить мастерство лётчиков на многочисленных показательных выступлениях, в том числе и на празднованиях юбилея родного вуза в 1995 и в 2000 годах. Среди курсантов института популярностью пользуется видеофильм «Атакуют Беркуты», в котором показано одиночное и групповое применение АСП по наземным и воздушным целям. За 20 лет своего существования пилотажная группа четырежды обновляла свой состав. В разные годы в неё входили: С. П. Золотов, А. В. Новоченко, А. Ф. Аникин, А. В. Егоров, В. М. Цимбалов, М. И. Илюйкин, С. Г. Яборов, А. Михайлиди, С. Бакин, Д. Меняйло, И. Бутенко, А. Золин.

В настоящее время состав пилотажной группы «Беркуты» выглядит следующим образом. Командир группы – заместитель начальника 344 ЦБП и П (ЛС АА) полковник Галкин Евгений Викторович (выпускник СВВАУЛ 1988 года), лётчик-снайпер; начальник штаба группы – заместитель начальника центра (по научно-исследовательской работе) полковник Бутенко Игорь Владимирович (1992), военный лётчик первого класса; ведущий группы – командир авиабазы полковник Михайлиди Андрей Валерьевич (1990), лётчик-снайпер; полковник Золотов Сергей Павлович – начальник лётно-методического отдела центра (1981), лётчик-снайпер; подполковники Попов Андрей Фридрихович – начальник отделения боевой подготовки центра (1990), военный лётчик первого класса; Бакин Сергей Евстафьевич – начальник группы лётно-методического отдела (1990), военный лётчик первого класса; Золин Александр Викторович – командир эскадрильи авиабазы (1988), военный лётчик первого класса; Миняйло Дмитрий Витальевич – старший инструктор лётчик (исследователь) центра (1990), военный лётчик первого класса.

В 1997 году приказом по ЦБП ПЛС была создана группа «Чёрные акулы» на вертолётах Ка-50. Сложный пилотаж в составе группы подготовили: генерал-майор Е. И. Игнатов, полковники – С.П. Золотов, А. В. Рудых, В. В. Ханыков, подполковник А. В. Егоров, майор А. Ф. Аникин.

ВЕРТОЛЁТНЫЙ СПОРТ В УЧИЛИЩЕ

В 1958 году было принято решение о включении вертолётного спорта в единую спортивную классификацию. На первый чемпионат СССР по вертолётному спорту, проводившийся в г. Калуге, были приглашены лётчики училища. В состав нашей первой команды входили офицеры В. М. Савин, М. Н. Басаргин, М. В. Евстафьев. Опытные лётчики успешно справились с новой задачей, ровно выступили во всех трёх упражнениях и заняли первое (командное) место в многоборье, Кубок СССР они увезли с собой.

Команда в составе А. Д. Ицкова, В. А. Блохина и К. А. Пряжина в следующем году заняла второе место, а подполковник А. Д. Ицков стал первым в училище мастером спорта СССР по вертолётному спорту.

С 1961 года к соревнованиям стали готовиться не только отдельные опытные лётчики, но и целые команды. Особенно активно вертолётный спорт в училище стал развиваться с 1962 года, когда начали проводиться соревнования на первенство ПриВО и Вооружённых Сил СССР. Командование училища и прежде всего его начальник Ф. Г. Кисель умело использовали этот вид спорта для пропаганды вертолётной авиации и повышения лётного мастерства личного состава. Полёты по упражнениям программы соревнований со строгим судейством, с наличием зрителей требуют от пилота не только высокого лётного мастерства, но и хорошей психологической подготовки. Без выдержки и самообладания даже при большой натренированности высокого результата на соревнованиях не показать. Именно на соревнованиях, как нигде в другом месте, проявляется настоящая состязательность, сравнимость результатов, наглядность высокого мастерства и появляется возможность учиться на лучших примерах техники пилотирования.

Чемпионаты Вооружённых Сил СССР, проводившиеся на базе СВВАУЛ, надолго запомнились спортсменам, тренерам и судьям как эталон организации вертолётных соревнований. Вот как отозвался о 23-м чемпионате СССР в г. Сызрани журнал «Крылья Родины» (1982, № 11): «Основное, что

характеризовало нынешний чемпионат – это высокий уровень его организации и проведения. Коллектив Сызранского высшего военного авиационного училища лётчиков и его начальник Заслуженный военный лётчик СССР А. Дидык сделали все, чтобы соревнование прошло успешно. Хорошо было поставлено материально-техническое обеспечение, продуманы вопросы безопасности полётов. Надёжное и чёткое руководство полётами исключали какие бы то ни было задержки с вылетами. На старте оборудованы столовая для вторых завтраков, буфеты, медпункты, узел связи, крытый павильон, откуда можно наблюдать за летающими экипажами. Выступления спортсменов сопровождалось содержательным дикторским текстом и музыкой».

Каждый чемпионат СССР на аэродроме СВВАУЛ становился праздником для всего населения города. В их подготовке и проведении наряду с личным составом ВВС на территории ПриВО принимали участие городские комитеты КПСС, ВЛКСМ и ДОСААФ, по физической культуре и спорту, горисполком, коллективы многих предприятий. Подготовка к чемпионату, его ход и итоги широко освещались городской газетой и местным радио.

Полёты по программе соревнований на малой высоте имели нормативы в 2 раза более строгие, чем на оценку «отлично» по курсу боевой подготовки, к тому же сохранение (выдерживание) высоты, места и угловой скорости разворотов оценивались не приблизительно, «на глаз», а с помощью дополнительного оборудования места соревнований и вертолётов.

Посадка в квадрат 25х25 м, ограниченный лентами на шестах на высоте 10 м, даже опытным лётчикам давалась не сразу, а после тренировки спортсмены выполняли её быстро, чисто и безопасно. Доставка груза на лодку, в окно крыши, вертолётный слалом и многие другие спортивные упражнения вообще не имели аналогов в курсе боевой подготовки, но оценивались при выполнении специальных заданий.

С введением соревнований по 3-му и 2-му спортивным разрядам в программу обучения курсантов первого и второго годов обучения на вертолётах Ми-1 и Ми-2 расширился резерв вертолётного спорта, появились возможность и стимулы для дальнейшего повышения лётной натренированности курсантов, а значит и безопасности полётов.

Спортсмены, тренеры, судьи училища внесли большой вклад в развитие вертолётного спорта в стране путём участия в разработке и обсуждении программ, правил и порядка судейства соревнований, методики тренировок и выполнения полётов. Судья международной категории М. Е. Харитонов,

судьи всесоюзной категории М. М. Золотых и Г. А. Иванов входили в состав президиума Федерации вертолётного спорта, проводили большую работу в составе различных комиссий этой организации. Рекомендации тренеру по вертолётному спорту, разработанные Г. А. Ивановым, с успехом использовались тренерами и спортсменами учебных авиационных центров ДОСААФ, аэроклубов и армейскими спортсменами.

За период с 1958 по 1989 гг. в училище подготовлено 217 мастеров спорта СССР по вертолётному спорту. Офицерам В. В. Сахарову, Э. Э. Заблотному и Ю. В. Евсееву в 1967 году за многолетние успешные выступления в соревнованиях было присвоено звание «Почётный мастер спорта СССР». Офицеры В. А. Оборнев и В. В. Дегтярь стали мастерами спорта СССР международного класса.

На чемпионатах Вооруженных Сил РСФСР и СССР в разные годы наиболее успешно защищали спортивную честь училища такие офицеры, как Н. Ш. Касымов, Н. М. Милько, И. Т. Титаренко, А. И. Носов, А. А. Шахунов, Б. И. Лысенко, А. А. Опарин, М. М. Золотых, В. М. Захаров, А. Н. Пишенин, В. М. Балыкин, П. Н. Рыбаков, В. П. Шаповаленко, Н. И. Корнев, В. В. Болвачёв, В. А. Искуратов, А. А. Безруков, А. Д. Корниец, П. В. Васильев, С. А. Шварц и другие. Офицер В. А. Оборнев, выступал за команду округа и Вооруженных Сил, завоевал 35 медалей различного достоинства, в том числе 2 больших золотых абсолютного чемпиона СССР 1981 и 1982 годов. Офицер В. В. Дегтярь в 1984 году, дебютируя на 25-м чемпионате СССР, показал себя высокоподготовленным спортсменом и надёжным бойцом. Завоевав 2 серебряные и 2 золотые медали, он стал абсолютным чемпионом СССР. В последующем Виктор Владимирович установил своеобразный рекорд: 3 года подряд (с 1984 по 1986) был чемпионом Вооруженных Сил и СССР по вертолётному слалому – самому сложному и зрелищному упражнению. В 1988 году он вторично становится абсолютным чемпионом СССР. Красота и элегантность выполнения полётов этим спортсменом неоднократно отмечались специальными призами организаторов соревнований. В. В. Дегтярь завоевал на чемпионатах Вооруженных Сил и СССР 34 медали различного достоинства, в том числе две имени А. М. Черёмухина – за высокие спортивные достижения в вертолётном спорте.

За большой вклад в развитие вертолётного спорта и достижение высоких спортивных результатов решением бюро Федерации космонавтики СССР от

20 февраля 1985 года награждены медалью имени М. Л. Миля генерал-майор А. А. Дидык, подполковник Г. А. Иванов и капитан В. В. Дегтярь.

Специальный корреспондент журнала «Крылья Родины» Н. Балакин, освещавший все первые 25 чемпионатов СССР по вертолётному спорту, так писал о наших спортсменах в 1982 году: «Не надо большого опыта, чтобы отличить почерк военных лётчиков. Чёткость и уверенность действий, аккуратность, плавность, чистота – вот что характеризовало стиль их выступлений».

Заметный вклад в развитие вертолётного спорта в училище и стране внесли судьи М. Е. Харитонов, А. С. Буланов, А. И. Борисов, Л. Л. Вайсман, Н. В. Личкатов, Г. К. Пономарёв, И. Р. Цымбельман, А. Г. Коробейников и многие другие.

Успехи спортсменов достигнуты во многом благодаря усилиям тренеров М. М. Золотых, заслуженного тренера России Г. А. Иванова, А. С. Шеина, С. Г. Алфутина. Большую помощь в обеспечении тренировок и соревнований оказывали работники кафедры физической подготовки и спорта – Н. В. Личкатов, Н. П. Фарофонова, бортовые техники – И. Барышников, В. Егоров, А. Миргородский, В. Лесняк, Н. Доронин, В. Ерочкин и многие другие.

С середины 80-х годов на лидирующие позиции в вертолётном спорте выходят спортсмены Саратовского ВВУЛ. За 5 лет (1986–1990) нашим спортсменам-вертолётчикам удалось одержать всего три крупные победы: в 1987 году В. В. Дегтярь выиграл абсолютное первенство Вооружённых сил, в 1988 году он стал абсолютным чемпионом СССР, а в 1990 году звание абсолютного чемпиона ВС СССР завоевал П. В. Васильев.

Снятие с вооружения армейской авиации и ВВС в 1989 году вертолётов Ми-2, разразившийся в стране политический и экономический кризис предопределили конец массового вертолётного спорта в СССР и его Вооружённых силах.

32 года спортсмены Сызранского ВВАУЛ принимали участие в соревнованиях по вертолётному спорту. Они показывали высокие результаты, накопили богатый опыт участия в соревнованиях, что послужило основой подготовки спортсменов международного уровня. Итоги их выступлений подробно проанализировали В. И. Ваулин и П. В. Васильев в своей книге «Вертолётный спорт России».

Возрождение добрых спортивных традиций вертолётного спорта началось с проведения с 25 по 28 октября 2000 года на аэродроме Троекуровка

37-го открытого чемпионата России. Его участниками стали самые титулованные спортсмены за всю историю проведения подобных соревнований в нашей стране. В числе других были 10 заслуженных мастеров спорта, 2 мастера спорта международного класса, 8 мастеров спорта и 4 перворазрядника. Все полёты выполнялись на вертолёте Ми-2. Чемпионат показал, что общий уровень подготовки спортсменов по всем видам программы заметно снизился. Главная причина – нехватка авиационной техники для тренировок спортсменов при подготовке к чемпионату. По инициативе ЦСК Самарского ВВС при поддержке руководящего состава института и Командующего армейской авиацией был организован экипаж в составе мастера спорта международного класса В. В. Дегтяря и мастера спорта П. В. Васильева для участия в чемпионате мира по вертолётному спорту в 2002 году, который проводился в Австрии. Они показали лучший результат в полёте на малой высоте и завоевали звание чемпионов мира. А спортсмены ВВС России стали чемпионами по всем упражнениям программы соревнований.

14–18 августа 2008 года в германском городе Эйзенахе прошёл 13-й чемпионат мира по вертолётному спорту. Репортажи с пекинской Олимпиады и из Южной Осетии отодвинули это событие в лентах новостей на второй план. А зря! Ибо в этих соревнованиях российские спортсмены показали результаты более впечатляющие, нежели наша олимпийская сборная. Из 18-ти комплектов наград российские вертолётчики взяли 14! В чемпионате принимали участие 44 экипажа из семи стран – Германии, Австрии, Франции, Великобритании, Швейцарии, Украины и России. Все они выполняли одни и те же обязательные упражнения: «Навигация», «Полёт на точность», «Слалом», «Почтальон». Последнее предполагает точность сброса груза в контейнеры и последующую посадку на размеченный крест с пятисантиметровым центром. Кстати, организаторы ввели его чуть ли не накануне соревнований, и для многих оно стало неприятным сюрпризом. Наши пилоты, например, готовились к этому упражнению всего один день, что, впрочем, не помешало им показать прекрасные результаты. Экипаж в составе А. Майорова и С. Шварца стал серебряным призёром мирового первенства и чемпионом в упражнении «Навигация». Ещё один наш экипаж, укомплектованный выпускниками училища В. Дегтярь и П. Васильевым, стал бронзовым призёром в упражнении «Слалом». Наверняка их успехи стали бы более впечатляющими, если бы не обострившаяся травма у одного из прославленных чемпионов. Надо ещё раз отметить что, выступая на последних трёх

чемпионатах мира и внутрироссийских соревнованиях по вертолётному спорту, В. Дегтярь и П. Васильев неоднократно поднимались на пьедестал и приносили славу нашему училищу. И это при практическом отсутствии условий для тренировочного процесса. Для подготовки к очередным соревнованиям Петр Васильев «разрывался» между теоретическими занятиями с курсантами и шлифовкой лётного мастерства, а Виктор Дегтярь был вынужден совмещать свой очередной отпуск с выступлением на соревнованиях, так как по месту основной работы были не в восторге от его частых отлучек. К сожалению, время берёт своё, и наши прославленные мастера готовятся закончить свою спортивную биографию. Им есть чем гордиться. За плечами более 20 лет выступлений на соревнованиях самого различного ранга. Трёхкратный чемпион мира, двукратный абсолютный чемпион СССР, заслуженный мастер спорта В. Дегтярь является обладателем 76 медалей различного достоинства, 35 из которых – золотые! У его товарища по экипажу трёхкратного чемпиона мира, мастера спорта международного класса полковника П. Васильева их – 30! Им на смену приходит молодая и перспективная молодежь. После длительного перерыва на базе Соколинского полка возобновился тренировочный процесс подготовки мастеров вертолётного спорта. Надеемся, новое поколение спортсменов продолжит славные спортивные традиции наших знаменитых чемпионов.

