

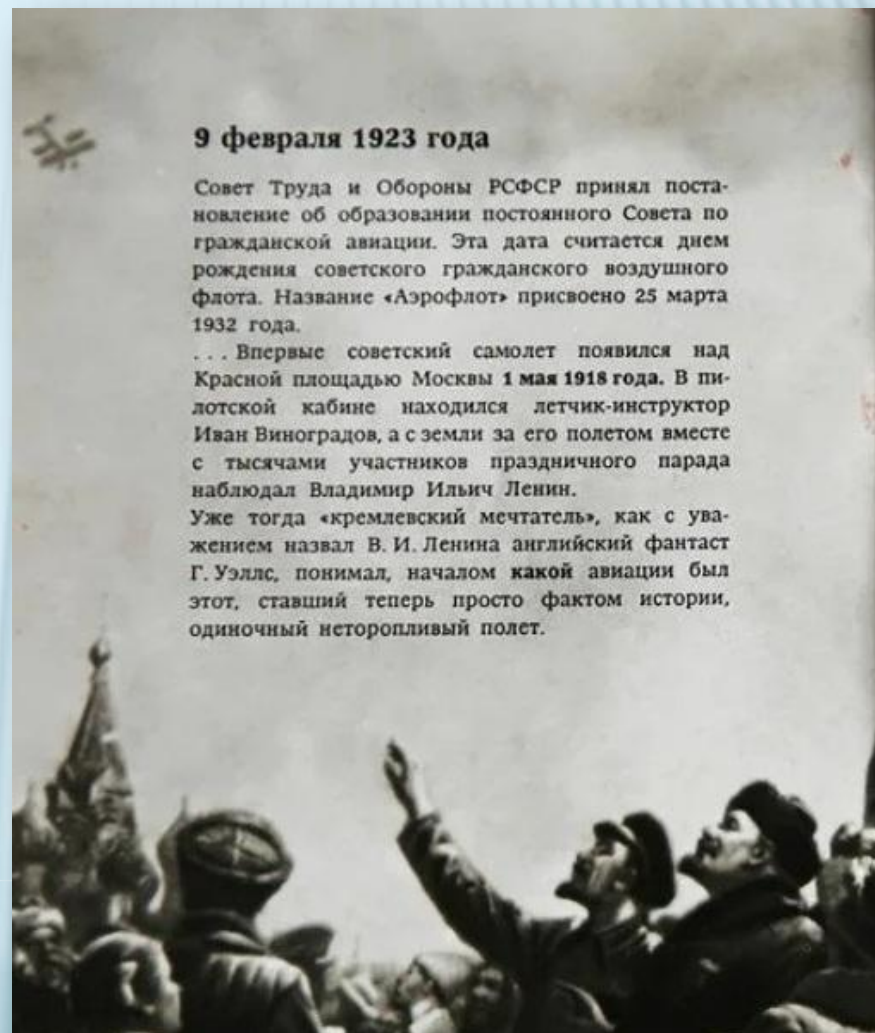
**АРХИВНЫЙ ОТДЕЛ АДМИНИСТРАЦИИ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА СТУПИНО МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

ВЫСОКОЕ НЕБО

/К 100-ЛЕТИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ/



9 февраля 1923 года Совет труда и обороны принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». Эта дата стала считаться днем рождения гражданской авиации СССР. В том же году образовалось первое авиатранспортное предприятие СССР. Общество с акционерным капиталом «Добролет» – Российское общество добровольного воздушного флота.

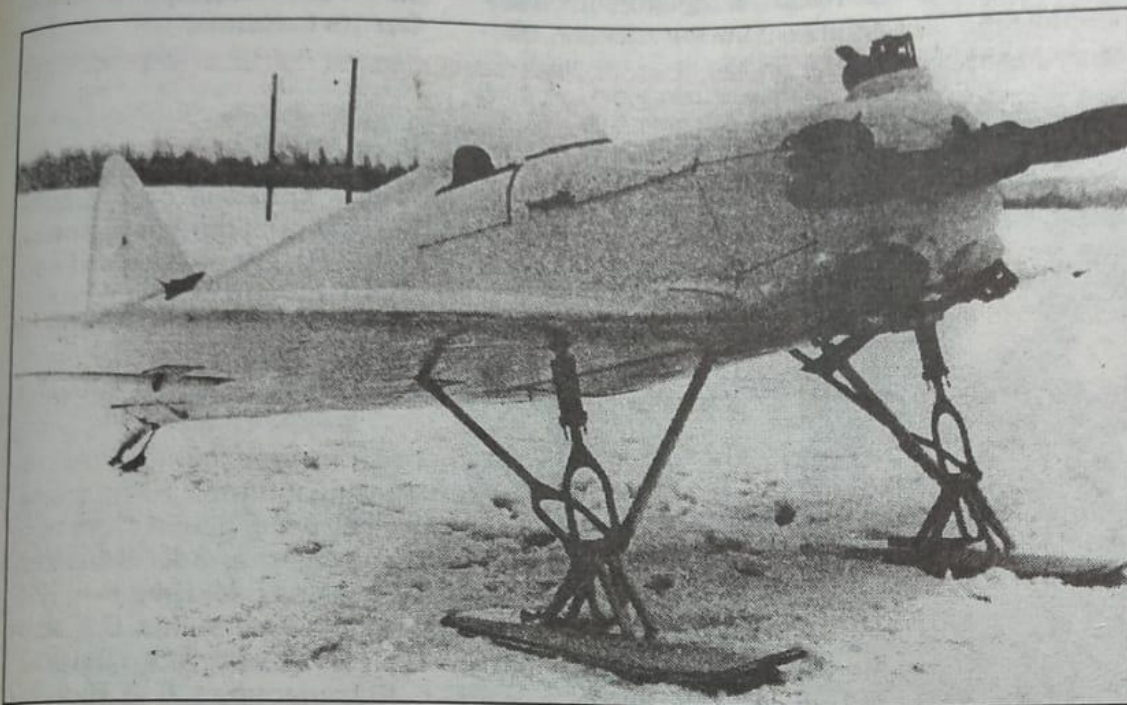


9 февраля 1923 года

Совет Труда и Обороны РСФСР принял постановление об образовании постоянного Совета по гражданской авиации. Эта дата считается днем рождения советского гражданского воздушного флота. Название «Аэрофлот» присвоено 25 марта 1932 года.

... Впервые советский самолет появился над Красной площадью Москвы 1 мая 1918 года. В пилотской кабине находился летчик-инструктор Иван Виноградов, а с земли за его полетом вместе с тысячами участников праздничного парада наблюдал Владимир Ильич Ленин.

Уже тогда «кремлевский мечтатель», как с уважением назвал В. И. Ленина английский фантаст Г. Уэллс, понимал, началом какой авиации был этот, ставший теперь просто фактом истории, одиночный неторопливый полет.



НА НИХ УЧИЛИСЬ ЛЕТАТЬ

17 декабря 1936 года по Глававиапрому вышел приказ, в котором говорилось о том, что завод № 150 должен приступить к производству учебно-тренировочных самолетов «УТ-1».

В первом квартале 1937 года на за-

вод были набраны основные кадры рабочих и инженерно-технических работников и организованы цеха по сборке самолетов. В этом же году здесь изготовили 19 «УТ-1» и три из них сданы заказчику.

Учебно-тренировочные машины

в процессе выпуска совершенствовались их знаменитым конструктором Яковлевым. В 1938 году на нашем заводе было изготовлено, испытано и реализовано 150 самолетов. А за первые три месяца 1939 года - 65. Производство «УТ-1» и «УТ-2» наращивало свою мощность, предприятие было готово к дальнейшему его развитию. Однако, в связи со строительством в стране нового большого прокатного завода, пуск которого приказом Наркомата авиационной промышленности был намечен на конец 39-го - начало 40-го года, производство учебно-тренировочных машин на нашем предприятии было приостановлено, а все соответствующее оборудование передано предприятию, носившему тогда название «Завод-47».

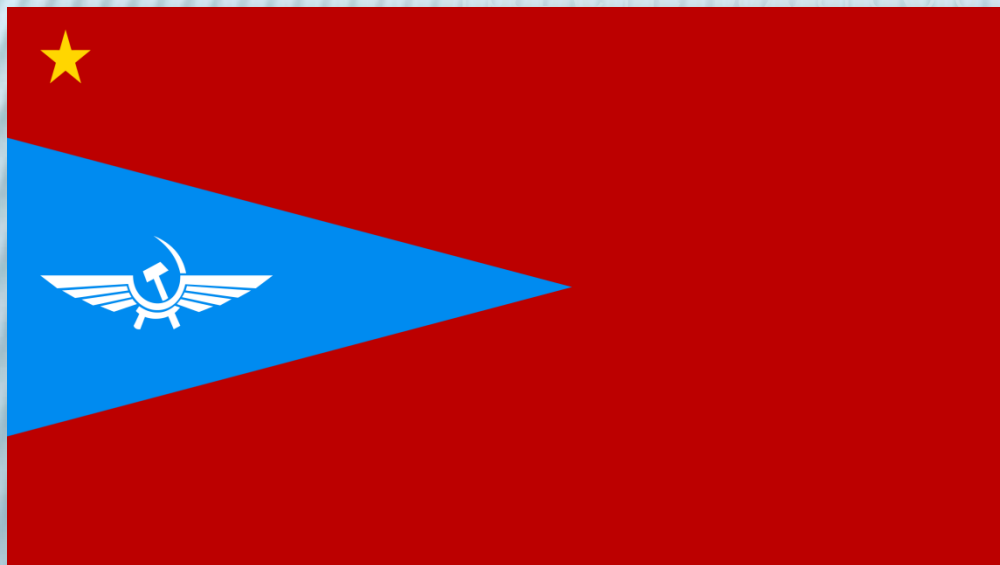
На нашем заводе «УТ-1» и «УТ-2» больше не выпускались.

На снимке: учебно-тренировочный самолет «УТ-1».

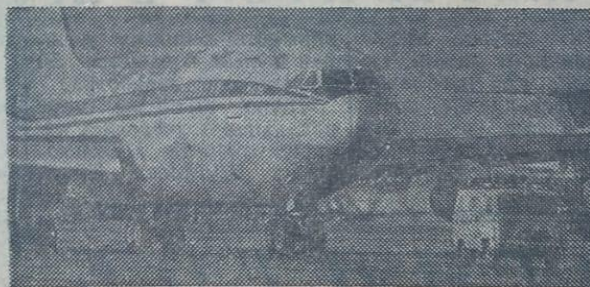
В 1930 году вместо «Добролета» и Главной инспекции Гражданского воздушного флота СССР, созданной в конце 1929 года, было образовано Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота при Совете Труда и Обороне, которое в 1932 году преобразовали в Главное управление Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) при Совете Народных Комиссаров СССР, а гражданскому воздушному флоту СССР присвоили сокращенное наименование «Аэрофлот».

В 1932 году в СССР утвердили специальный флаг гражданской авиации, ввели форменную одежду и знаки различия для персонала. В этом же году новая отрасль получила имя, известное и по сей день, — «Аэрофлот».

Флаг ГВФ СССР (1932) и эмблема
Главного управления ГВФ СССР



Завтра — День аэрофлота



«Внимание! Объявляется посадка на рейс номер...» Именно с этих слов начинается воздушное путешествие на самолетах Аэрофлота ежегодно более чем для ста миллионов пассажиров.

Гражданская авиация связала между собой свыше 3700 населенных пунктов нашей страны. Одной из крупнейших воздушных гаваней столицы по праву считается аэропорт Внуковского производственного объединения (ВПО). Из небольшого подмосковного аэродрома, откуда в мае 1941 года взлетел первый пассажирский самолет, он со временем превратился в современный комплекс по обслуживанию пассажиров и самолетов. Отсюда белокрылые авиалайнеры с эмблемой Аэрофлота вылетают в 53 города шести союзных республик СССР.

На снимке сверху: в сопровождении спецмашины на взлет вырывает аэробус ИЛ-86.

На снимке внизу: идет предполетная подготовка.



Во время Великой Отечественной войны (1941-1945) летчики гражданской авиации выполняли особо важные полеты в тылу врага, за границу и на территории страны. В эти тяжелые годы не прекращались регулярные полеты на международных воздушных линиях.

«ПТИЦА СОКОЛ»

Так, созвучно нашему городу и району, назвал книгу своих воспоминаний о Великой Отечественной войне подполковник авиации, Герой Советского Союза П.Ф. Гаврилин. Рассказ фронтового лётчика-истребителя, свидетельствует достоверно и ярко, хотя и без особых литературных красот, о великой войне, о воздушном противоборстве, о боевых товарищах.



Павел Гаврилин.

Павел Фёдорович Гаврилин родился 12 февраля 1920 года в селе Мамёшево Курмышского уезда Симбирской губернии РСФСР (ныне село Пильнинского района Нижегородской области Российской Федерации) в семье рабочего. Мальчишкой был романтиком, стремился в небо. В раннем возрасте Павел Гаврилин переехал в Подмоскovie к старшему брату. После окончания восьми классов школы он работал электриком на заводе 150 (Ступинский металлургический комбинат). Одновременно занимался в аэроклубе.

В ряды Рабоче-крестьянской Красной Армии Павел Гаврилин был призван Каширским райвоенкоматом Московской области и 17 сентября 1940 года по комсомольской путевке направлен в знаменитую Краснознаменную Качинскую военную авиационную школу лётчиков. После её окончания в марте 1941 года в числе двенадцати своих сокурсников младшего лейтенанта П.Ф. Гаврилина направили в 301-й истребительный авиационный полк Дальневосточного фронта.

«В мае мы получили контейнеры с новенькими самолётами И-16 и И-153, — вспоминает Павел Фёдорович. — Полк полностью был укомплектован и личным составом, и материальной частью. Базовым аэродромом у нас был аэродром Бирофельд. За это лето мы очень многое успели выполнить по программе курса боевой подготовки истребительной авиации.

Друзья, которые были распределены в Кубинку, под Москвой, писали нам, что

за лето почти полностью закончили первую задачу курса, когда мы на Дальнем Востоке давно уже летали по второй задаче. Это значило, что мы опередили их почти на целый полевой сезон. Ушли мы вперёд не потому, что в чём-то были лучше подготовлены, чем они, а потому, что находились в разных условиях жизнедеятельности. В Кубинке лётчики жили в стационарном гарнизоне. После полётов они проводили свободное время в Москве — в театрах, парках или на танцплощадках. В то время в Москве было



Самолет Гаврилина.

дремучая тайга на многие километры.

21 июня 1941 года по графику заступления в ряды в 18.00 я принял обязанности оперативного дежурного по части. Ночь прошла спо-

Весь строй, услышав слово «война», как бы замер в оцепенении. Известие ошеломляюще обрушилось на нас. Мы понимали: свалилось на наши плечи тяжкое испытание. С того построения, где было объявлено о начале войны, жизнь в полку пошла по распорядку военного времени. Каждый стремился побыстрее попасть в район боевых действий».

где провести время отдыха. А мы, дальневосточники, от подъёма до отбоя всё время находились в пределах границы аэродрома, за которой

коино, без происшествий. Утром, 22-го, в воскресенье раздались звуки сирены — боевая тревога! Вскоре на аэродроме появилось коман-

дование полка и, не объявив отбоя тревоги, приказало построить полк в полном составе. Командир полка перед строем объявил о нападении Германии на нашу страну. Весь строй, услышав слово «война», как бы замер в оцепенении. Известие ошеломляюще обрушилось на нас. Мы понимали: свалилось на наши плечи тяжкое испытание. С того построения, где было объявлено о начале войны, жизнь в полку пошла по распорядку военного времени. Каждый стремился побыстрее попасть в район боевых действий».

Забегая вперёд, отмечу, что в суматохе первых дней войны лётчик П. Гаврилин формально так и не сдал дежурства. С той поры хоть и пришлось воевать далеко на западе, считал он себя несущим дежурство на дальневосточной земле. Отбой тревоги не прозвучал для Павла Фёдоровича и в День Победы 9 мая 1945 года, де-

журство по полку он официально сдал только в дни празднования 45-летия страны, то есть через 44 года.

«С большим волнением следили мы за обстановкой на фронте, особенно, когда немцы подходили к Москве, — вспоминает П. Гаврилин. — В рапортах командованию мы писали: «Немцы подошли к Москве... Мы, молодые, здоровые, подготовленные лётчики, чего же мы сидим и выжидаем в такое тяжёлое время для страны?..» Такие же рапорты писало и наше командование полка, доказывая, что они на фронте нужнее. Мы знали, что наш черёд придёт, и вот 30 ноября 1942 года нас, лётчиков первой очереди, 27 человек во главе смайором В.В. Папковым отправили на Западный фронт».

Подготовил
Игорь
КУЧМЕНКО.
Продолжение следует.

«ПТИЦА СОКОЛ»

Так, созвучно нашему городу и району, назвал книгу своих воспоминаний о Великой Отечественной войне подполковник авиации, Герой Советского Союза П.Ф. Гаврилин. Рассказ фронтового лётчика-истребителя свидетельствует достоверно и ярко, хотя и без особых литературных красот, о великой войне, о воздушном противоборстве, о боевых товарищах.

Продолжение.
Начало в №13
от 21 февраля

В декабре 1942 года лётный состав полка, в котором служил лётчик Гаврилин, был переведён в 402-й истребительный авиационный полк 265-й истребительной авиационной дивизии, который проходил переформирование на базе 8-го Саратовского запасного истребительного полка на аэродроме Багай-Барановка в Вольском районе Саратовской области. Незадолго до возвращения в действующую армию материальная часть полка была пополнена 22 самолётами Як-1, приобретёнными на средства жителей города Вольска. Некоторое время Павел Фёдорович воевал на именном самолёте «Вольский цементник». В марте 1943 года 265-я истребительная авиационная дивизия вошла в состав 3-го истребительно-

го авиационного корпуса. 18 апреля 1943 года корпус прибыл в распоряжение 4-й воздушной армии Северо-Кавказского фронта.

Участвовал в боях с немецко-фашистскими захватчиками младший лейтенант П.Ф. Гаврилин с 20 апреля 1943 года. Воевал на истребителях Як-1, Як-9 и Як-3. В составе армии с 20

(Ю-87) младший лейтенант Гаврилин сбил в районе станции Крымская 29 апреля 1943 года. Всего за этот период Павел Фёдорович совершил 29 боевых вылетов и сбил 4 немецких самолёта.

«На Кубани стал применяться и метод «свободной охоты» — это очень эффективный тактический приём, когда пара (обычно) или звено (реже), не связанные определённым заданием, выходили на линию фронта и в районе боевых действий искали себе цель свободно, по обстановке, — пишет в своей книге Павел Фёдорович. — На «сво-

Мы, лётчики 4-й Воздушной армии генерала Вершинина 3-го истребительного авиакорпуса генерала Савицкого, в небе Кубани впервые завоевали господство в воздухе и до конца войны надёжно удерживали его на всех фронтах, где нам пришлось вести воздушные бои.

апреля по 3 июня 1943 года участвовал в Битве за Кавказ, в воздушных сражениях на Кубани, в воздушном прикрытии десанта в Мысхако. Первый самолёт противника

бодную охоту» посылали обычно слётанную пару или звено самых опытных лётчиков, они приносили полку большой успех». Кубанские воздушные



Павел Фёдорович Гаврилин с женой Маидой Александровной.

бои весной 1943 года для нас, лётчиков 402-го истребительного авиакорпуса, прибывших на фронт с ДВК и впервые вступивших в боевые действия, явились высшей школой тактики и приёмов воздушного боя. Аудиторией нашей были не академические кабинеты и учебные полигоны, а боевое кубанское небо, где нам противостояли отборные фашистские асы 4-го воз-

душного флота Люфтваффе — 3-й истребительной эскадрильи «Удет», эскадры «Рейнтгофен», «Мельдерс», «Зелёное сердце» и другие. К своим железным рыцарским крестам многие из них добавили на Кубани наши русские берёзовые кресты.

Мы, лётчики 4-й Воздушной армии генерала Вершинина 3-го истребительного авиакорпуса генерала

Савицкого, в небе Кубани впервые завоевали господство в воздухе и до конца войны надёжно удерживали его на всех фронтах, где нам пришлось вести воздушные бои. Тот, кто прошёл через кубанские воздушные бои, по тяжести и кровопролитности не имеющие себе равных, почти все дошли до Берлина, до Победы».

Их называли «соколами», а корпус Савицкого «стальным». Гаврилин был ведомым у командира дивизии генерала Евгения Яковлевича Савицкого, впоследствии дважды Героя Советского Союза и маршала авиации, отца космонавта Светланы Савицкой. «Приходилось и мне летать с генералом Савицким на боевые задания и, надо сказать, летать с Драконом, как звали его немцы, было непросто, — отмечает П. Гаврилин. — Не каждый лётчик мог удержаться у него в крыле. Пилот он был высочайшего класса. В воздухе всегда вёл активный поиск, прочёсывал пространство на всех уровнях высот. Заметив противника, занимал всегда выгодное для себя положение и, не считая вражеских самолётов, бросал свой «Як» в соколиную атаку... Полёты с генералом были для нас, молодых лётчиков, настоящей и неповторимой школой выработки истребительского почерка».

Подготовил
Игорь КУЧМЕНКО.
Продолжение следует.

БЫЛ ВЕДОМЫМ У ИВАНА КОЖЕДУБА

Брызгалов Павел Александрович родился 8 сентября 1922 года в деревне Бекини Кунгурского района Пермской области. В 1929 году вместе с родителями переехал в г. Молотов (ныне г. Пермь). В 1940 году окончил среднюю школу № 44 и стал курсантом аэроклуба. В 1941 году окончил Цюрис-Цхальскую (Закавказский военный округ) авиационную школу пилотов. Через шесть месяцев, в связи с окончанием этой школы, ему присвоили звание сержанта, и он был откомандирован в Руставскую школу лётчиков-истребителей в Тбилиси.



Павел Брызгалов.

Службу начал в запасном полку, где осваивал новые машины – ЛА-5, после чего был отправлен на фронт, под Белгород, в район боевых действий, который впоследствии войдёт в историю как битва на Курской дуге. Здесь он оказался в третьей эскадрилье 240-го истребительного авиационного полка, заместителем командира которой был знаменитый Иван Кожедуб.

Уже через два месяца получил свой первый боевой орден Красной Звезды, а менее чем два месяца

мастерство и умение прикрывать сопровождаемые группы над целью, смелой и решительной атакой рассеивал вражеские истребители. Штурмовики и бомбардировщики, которые сопровождал, всегда успешно выполняли боевые задания, не имели потерь.

Боевые задания Павел Александрович по приккрытию своих войск над полем боя выполнял умело. В составе групп Ла-5 стремительными внезапными атаками рассеивал бомбардировщики противника. Не

Во время войны выполнил 248 боевых заданий и лично сбил 19 самолётов противника. 15 мая 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР П.А. Брызгалову за проявленные мужество и стойкость, героизм и отвагу в боях за свободу и независимость Родины присвоено звание Героя Советского Союза.

спустя – второй – Отечественной войны 2-й степени.

Летал в разведку, на приккрытие наших войск, сопровождал бомбардировщики, штурмовал немецко-фашистские позиции. При сопровождении штурмовиков и бомбардировщиков проявлял высокое

допускал их к цели. Немецкие бомбардировщики под преследованием наших истребителей, в составе которых принимал самое активное участие и Брызгалов, в беспорядке, вне цели, сбрасывали бомбовую нагрузку, уходили на свою территорию, неся большие потери.

В характеристике на молодого лётчика по случаю присвоения ему звания «лейтенанта», подписанной Кожедубом, указывалось, что он «лётное дело любит, летает хорошо. Техника пилотирования – отличная. В воздушном бою ведёт себя смело и уверенно, храбро вступая в бой с превосходящими силами противника. Используя при этом свою смекалку и хитрость, умение вести воздушный бой».

Около года Брызгалов был ведомым у Ивана Кожедуба. Потом сам вошёл в бой пару, возглавлял четвёрку в скрывающейся группе. Как говорили его сослуживцы, был сильным воздушным бойцом. В этом убеждает и хроника боевых подвигов молодого лётчика.

Во время войны выполнил 248 боевых заданий и лично сбил 19 самолётов противника. 15 мая 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР П.А. Брызгалову за проявленные мужество и стойкость, героизм и отвагу в боях за свободу и независимость Родины присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны продолжил службу в армии. Окончил штурманский факультет Монинской Военно-воздушной академии. Служил в Ступинском районе штурманом дивизии, где обучал молодых лётчиков. Учился и сам, осваивая реактивный самолёт МиГ-17. В середине 1950-х годов, после известного сокращения авиационных полков, Брызгалова перевели в Ярославль, а оттуда в Крымскую дивизию ПВО. По состоянию здоровья в звании подполковника запаса он был уволен из армии. В течение 20 лет работал в ОКБ (ныне АО НПП «Аэросила») инженером, с 1964 г. – старшим инженером по испытаниям газотурбинных двигателей. Умер в 1998 г.

Владимир ВОРОБЬЁВ.
Продолжение следует.

СЛОВО О ПОЛКУ МАЛИНСКОМ

Михаил ЧЕРКАСОВ,
ветеран полка, майор
в отставке, кавалер ордена
«Красная Звезда».
Фото из архива автора

1 декабря 2020 года исполнилось 60 лет со дня формирования одной из первых в Вооружённых силах вертолётных частей – 269-го отдельного вертолётного полка (в/ч 26267), дислоцировавшегося в Ступинском районе, на аэродроме рядом с посёлком Малино. У него достойный путь.

КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

В 1960-м году эта часть была сформирована в посёлок Чучково Рязанской области из лётного состава, летавшего ранее на самолётах. В их числе были лётчики-фронтовики. На вооружение стала поступать новая техника – винтокрылые машины «Ми-4», однако лётный и технический состав полка успешно освоил вертолёт и не имел аварий и катастроф в процессе переучивания.

В сентябре 1962 года полку вручено Боевое знамя части. В июне 1963 года 1-я вертолётная эскадрилья полка была перебазирована на аэродром Малино, а в 1967 году – и весь состав полка. За всю свою недолгую, в общем-то, историю на счету полка и служивших в нём лётчиков и техников немало славных дел и большое количество ответственных с чётко поставленными задачами. Многие известные в вертолётной (или, как принято называть, армейской) авиации командиры и начальники в своё время начинали или проходили службу в этом полку – например, заслуженный военный лётчик СССР генерал-майор авиации Павел Новицкий.

...И «БЕЛЫЕ САЛОНЫ»

Трудно перечислить все те задачи, которые пришлось выполнять малинским вертолётчикам, а также войсковые учения и мероприятия, в которых им приходилось участвовать. Ни одно из крупных учений не проходило, чтобы там не присутствовали экипажи малинского полка. Ведь одной из главных задач являлось обеспечение перевозок высшего командного состава Вооружённых сил и лично министра обороны СССР.

Для этой цели на вооружении первой вертолётной эскадрильи полка имелись специальные вертолётные «Ми-8СП» (салон), которые обеспечивали высокопоставленным пассажирам не только комфортные условия полёта, но были также оборудо-

■ Посадка на авианосец



ваны специальными средствами связи, позволяющими бесперебойно управлять войсками на любом этапе полёта. Для перевозки министра обороны в полку имелось специальное подразделение (отряд) на так называемых «белых салонах». Этот отряд укомплектовывался наиболее подготовленными лётчиками и техниками (специалистами не ниже 2-го класса). При выполнении перелётов этим вертолётам всегда предоставлялась «зелёная улица». Эти рейсы назывались литерными. Часто бывало, что из-за плохой погоды, ночью лётчикам приходилось выполнять перелёты в несвойственных для вертолётчиков условиях – летать в условиях насыщенного воздушного пространства Москвы и Московского военного округа на воздушном эшелоне, что требовало от пилотов большого мастерства и безупречных навыков в пилотировании машины.

Надо учесть, что на серийных вертолётных практически не было навигационного радиолокационного оборудования, которое позволяло бы им летать на малых высотах в условиях отсутствия видимости земных ориентиров. Их «всепогодность» – это, в сущности, физические возможности и опыт экипажа. Высокие лётные качества экипажей полка постоянно поддерживались: кроме полётов на спецзадания ещё и проведением регулярных учебно-тренировочных полётов – не реже четырёх раз в неделю, преимущественно днём и ночью в сложных метеословиях.

НА УЧЕНИЯХ И В БОЮ

В 70-х – 80-х годах экипажи малинского полка были непременными участниками всех крупных войсковых учений и манёвров, проводимых не только на территории Советского Союза, но и на территории стран Варшавского договора, та-



■ Офицеры полка

ких как «Днепр», «Двина», «Неман-71», «Златид-81». Они обеспечивали перевозку министра обороны СССР, начальника Генерального штаба ВС, их заместителей, главнокомандующего и видов войск, командующего войсками МВО. Полк так и назывался негласно – маршалским. А однажды одиннадцати «сухопутным» малинским лётчикам пришлось выполнять посадку на авианесущий крейсер «Киев».

Однако задача перевозки руководящего состава была далеко не единственной для малинских вертолётчиков. В полку имелись ещё и транспортно-боевые подразделения вертолётов «Ми-8Т», которые выполняли перевозки войск и грузов, полёты на полгон на осваивали и бомбометание. То есть осваивали в полной мере все навыки и мастерство лётчиков боевой армейской авиации.

Одной из важных задач была постоянная круглосуточная готовность поисково-спасательного вертолётного вылета для спасения экипажа, терпящего бедствие – и не только экипажа своего полка, но и любого воздушного судна в районе полётов. А вель всего в нескольких десятках километров севернее

аэродрома в интенсивном режиме днём и ночью работает один из крупнейших аэропортов Европы – Домодедово.

Лётчикам этого полка приходилось выполнять ответственные полётные задания не только в различных точках СССР, но и за его границами: в странах Европы, Азии и Африки – во Вьетнаме, Сирии, Афганистане, Анголе и Перу. В полку насчитывалось около 60-ти офицеров и прапорщиков, прошедших через Афганистан. Так, лётчик-снайпер Владимир Кутрышкин был награждён за службу в Афганистане двумя орденами Красной Звезды. Впоследствии он трагически погиб в Испании, будучи в служебной командировке, связанной с тушением лесных пожаров.

В начале 90-х полк ещё сохранял свой «золотой фонд» лётного и технического состава, высококлассных специалистов своего дела, был в готовности выполнить любую задачу, которая могла поступить тогда от стремительно меняющегося руководства ВВС и Вооружённых сил. Так было и в августе 1991-го и в октябре 1993-го. В том памятном декабре 1994 года, за не-

В НАЧАЛЕ 60-Х ЭКИПАЖИ ПОЛКА ПРИНИМАЛИ УЧАСТИЕ В ПОИСКЕ И ЭВАКУАЦИИ С МЕСТА ПРИЗЕМЛЕНИЯ ЛЁТЧИКОВ-КОСМОНАВТОВ И ЭКИПАЖЕЙ КОМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ

делю или две до того момента, когда наши войска двинулись штурмовать город Грозный в первую чеченскую кампанию, группа наших экипажей, возглавляемая командиром первой эскадрильи подполковником Беловым, уже находилась в Моздоке и возвратилась она на свой аэродром лишь в конце января. И в последующем экипажи и технический состав части совершали регулярные командировки в эту горячую точку.

ОТКРЫВАЛИ ВОЗДУШНУЮ ЧАСТЬ ПАРАДА

Всем памятен парад в честь 50-летия Победы в Великой Отечественной войне. Тогда экипажи малинского полка открывали воздушную часть парада. Четыре «Ми-8» прошли в плотном строю – 15–20 метров винт от винта – и пронесли над Поклонной горой на специальных подвесках четыре огромных полотнища флага: России и видов Вооружённых сил. Это ответственное и почётное задание выполняли самые подготовленные лётчики. Полк был поощрён почётной грамотой президента России.

Малинский полк всегда славился своей лётно-методической школой по подготовке пилотов-вертолётчиков. Это замечательные лётчики, опытные инструкторы-методисты, служившие в этом полку, честно и бескорыстно передававшие своё мастерство и опыт молодым лётчикам.

...К сожалению, реформирование ударило по малинскому полку спустя годы. Сейчас уже мало что напоминает о былой славе 269-го полка, а также об уютном и ухоженном военном городке части. Но многие из проходивших службу в этой воинской части, отдавших силы и здоровье служению Родине, жны, и с теплотой вспоминают о славном прошлом своего полка и о своих боевых товарищах.

В 2023 году исполняется 100 лет со дня основания гражданской авиации России. Указом Президента Российской Федерации от 9 февраля 2013 г. N 98 установлен профессиональный праздник и определена дата его празднования - 9 февраля.

Гражданская авиация является важной составляющей транспортной системы России, играет ключевую роль в жизни страны и области, способствует росту ее экономики и укреплению межрегиональных связей. Сокращает огромные расстояния между городами, странами, континентами и людьми.

увеличить



УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О Дне работника гражданской авиации

1. Установить профессиональный праздник - День работника гражданской авиации и отмечать его 9 февраля.
2. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.



Президент
Российской Федерации В.Путин

Москва, Кремль
9 февраля 2013 года
№ 98

Сегодня авиатранспортный комплекс продолжает развиваться – наращивается сеть внутренних и международных перевозок, улучшается качество услуг, совершенствуется транспортная инфраструктура, а все эти результаты достигнуты благодаря опыту и высокой компетентности тружеников отрасли.

В г. Ступино располагается Ступинское машиностроительное производственное предприятие (АО «СМПП») — одно из ведущих серийных предприятий Российской Федерации по выпуску несущих систем вертолётов, разработанных на АО «МВЗ им. М. Л. Миля», АО «КАМОВ» и воздушных винтов для турбовинтовых самолётов и ОАО «Научно-производственное предприятие «Аэросила» - советская, российская фирма по разработке и производству самолётных воздушных винтов, винтовентиляторов, вспомогательных газотурбинных двигателей (ВГТД), гидромеханических регуляторов для воздушных винтов, механизмов для изменения стреловидности крыла, других авиационных агрегатов.



Ступинское машиностроительное производственное предприятие (СМПП) основано в 1948 году как завод № 120, на котором был налажен серийный выпуск воздушных винтов самолетов. За время существования предприятие освоило выпуск 20 базовых изделий, каждое из которых имеет многочисленные модификации и применяется на различных моделях авиационной техники, которые эксплуатируются по всему миру. Сегодня СМПП выпускает агрегаты для большинства вертолетов российского производства.



ОАО «СМПП» начинает осваивать изготовление втулки несущего винта вертолета МИ-38. Уже началась разработка технологии, в цеха передана техническая документация на оснастку и специальный инструмент. В первую очередь основная нагрузка ляжет на цех № 52, который должен будет обеспечить механические цеха предприятия и сборку необходимым специнструментом.

Первые три втулки планируется собрать уже в декабре этого года. Втулка несущего винта - «безуходная», с эластомерными подшипниками. Лопастей стеклопластиковые.

Что же будет представлять из себя новая винтокрылая машина? Ми-38 начал разрабатываться еще в середине восьмидесятых годов в конструкторском бюро



Возрождение МИ-38

Производство

МВЗ им. М.Л.Миля. По расчетам проектировщиков, он был задуман как транспортно-пассажирский вертолет для перевозки пассажиров и грузов, выполнения лесотехнических, строительно-монтажных, погрузочно-разгрузочных и аварийно-спасательных работ, оказания медицинской помощи и эвакуации больных, проведения

геолого-разведочных работ, а также использования в качестве салона для перевозки 30 пассажиров.

Конструкторские расчеты показали, что Ми-38 должен превосходить Ми-8 по массе перевозимого груза в 1,8 раза, по приведенной производительности - в 2 раза, по топливной эффективности - в 1,7 раза.

Однако развал СССР нарушил производственные связи, прекратилось и финансирование проекта.

За возрождение бездействующего проекта взялись «Миль», «Казанские вертолеты» и «Еврокоптер» - партнеры по новой фирме «Евромиль». «Прэрт Энд Витни Канада» поставит для вертолетов 127 двигателей. Главные российские субподрядчики снабдят жизненно важными компонентами, включая систему приводов, а систему несущего винта - ОАО «СМПП».

Это первая программа сотрудничества между Европой и Россией, явившаяся следствием возникновения «Евромиля». Целью этого сотрудничества является желание вдохнуть новую жизнь в проект, который пострадал из-за экономических трудностей.

Г. ФЕДОРОВ.



Начиная с первого автоматического воздушного винта АВ-1 практически на всех самолётах СССР использовались винты и регуляторы Ступинского ОКБ. Высокие аэродинамические характеристики и живучесть винтов способствовали успехам советской авиации в годы Великой Отечественной войны.





100 ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ

The image features a commemorative logo for the 100th anniversary of Russian civil aviation. The number '100' is rendered in a large, white, sans-serif font. A stylized white airplane is depicted flying from the top of the second zero towards the right. Two diagonal streaks, one blue and one red, cross through the second zero, representing the colors of the Russian flag. To the right of the '100', the text 'ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ' is written in a white, uppercase, sans-serif font, arranged in three lines. The entire graphic is set against a dark blue background with a faint, repeating pattern of a landscape or clouds.