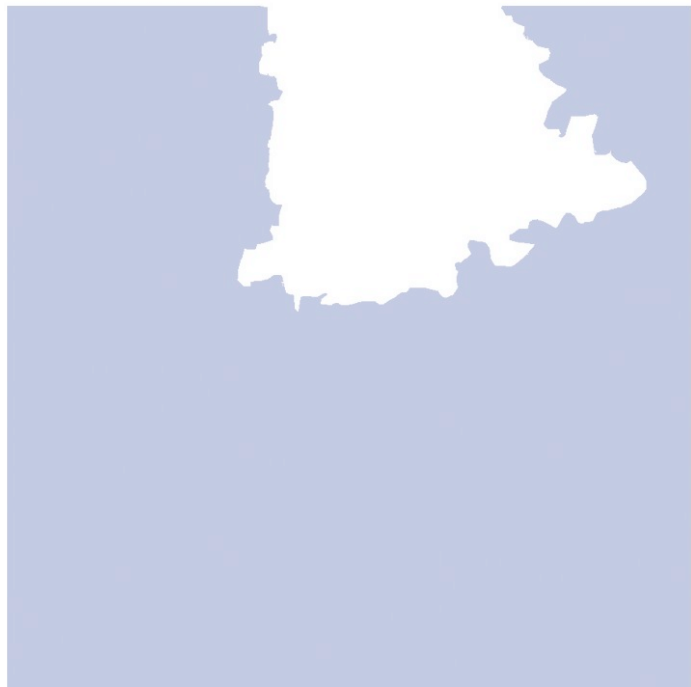
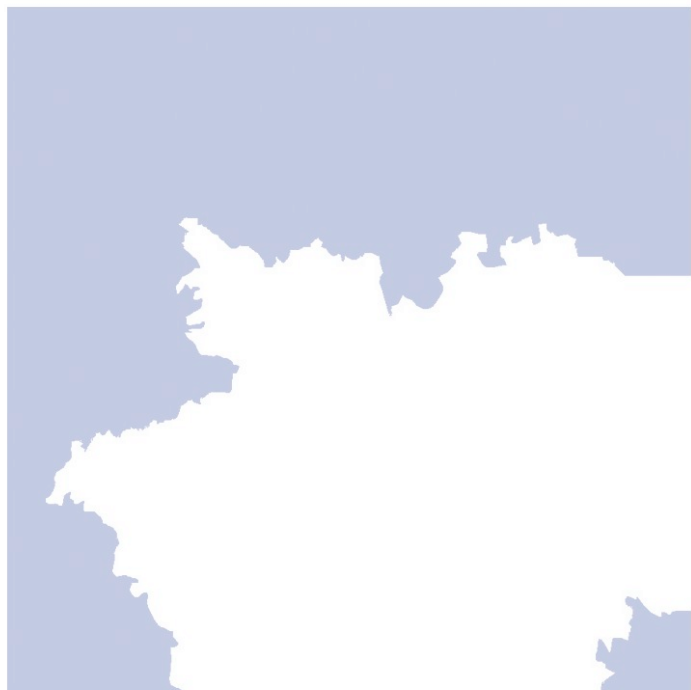


ИСТОРИЯ
УЛЬЯНОВСКОЙ АВИАЦИИ
100 ЛЕТ И ИМЕН



истории и культуры

имени Н.М. Карамзина

ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОЙ АВИАЦИИ

100 ДАТ И ИМЕН

НИИ

ИИИ и культуры

Издательство «Корпорация технологий продвижения»

и Н.М. Карамзина

Ульяновск
2014

ББК 39.5 (2Р-4 Уль)
УДК 629.13+947.1
И 90

Авторский коллектив: С. А. Андреев, Т. И. Бурлакова, В. И. Будкевич, Е. А. Бурдин, Ю. А. Валкин, Т. А. Громова, Е. А. Ерохина, М. В. Ивлиева, С. В. Карцев, Т. Б. Качкина, А. В. Кобзев, Н. В. Липатова, Л. Ю. Лукичёва, Е. Р. Морозова, С. А. Прокопенко, Т. Ю. Сергеева, А. А. Симонов, С. О. Титов, О. Г. Шейпак.

Рецензенты:

Бурдин Евгений Александрович, доктор исторических наук, профессор кафедры культурологии и музееведения Ульяновского государственного педагогического университета им. И. Н. Ульянова.

Романов Валерий Васильевич, доктор исторических наук, профессор кафедры теории и истории государства и права Ульяновского государственного университета.

И90 История ульяновской авиации. 100 дат и имён / сост. С. А. Андреев, В. И. Будкевич, Т. Б. Качкина, Н. В. Липатова, С. А. Прокопенко. – Ульяновск: Издательство «Корпорация технологий продвижения», 2014. – 144 с.

ISBN 978-5-94655-250-9

В книге рассказывается о наиболее значимых событиях в истории развития авиации на территории нашего края, начиная с первых попыток освоения симбирского неба до превращения Ульяновска в крупный центр авиационной промышленности. Представлены биографии людей, чья жизнь и судьба неотделимы от ульяновской авиации.

Выражаем благодарность:

Т. И. БУРЛАКОВОЙ

(Муниципальное образовательное учреждение дополнительного образования детей «Чердаклинский центр дополнительного образования детей»);

Ю. М. ВАЛКИНУ

(Головной отраслевой музей истории гражданской авиации);

Т. А. ГРОМОВОЙ

(Областное государственное бюджетное учреждение культуры «Ульяновский областной краеведческий музей имени И.А. Гончарова»);

Е. А. ЕРОХИНОЙ

(Институт авиационных технологий и управления);

Н. В. ЗАБАЛУХИНОЙ, А. Г. ПАШКИНУ

(Областное государственное бюджетное учреждение Государственный архив новейшей истории Ульяновской области);

М. В. ИВЛИЕВОЙ

(Муниципальное бюджетное учреждение культуры «Димитровградский краеведческий музей»);

Е. Р. МОРОЗОВОЙ

(Муниципальное образовательное учреждение «Новоульяновская средняя общеобразовательная школа № 1»);

Т. Ю. СЕРГЕЕВОЙ

(Государственное бюджетное образовательное учреждение дополнительного образования детей «Областной Центр детского (юношеского) технического творчества»);

А. А. СИМОНОВУ

(Соавтор международного патриотического интернет-проекта «Герои страны», сотрудник-спасатель Наземной поисково-спасательной службы Лётно-исследовательского института имени М. М. Громова в г. Жуковский Московской области);

О. Г. ШЕЙПАК

(Литературно-краеведческий журнал «Мономах»).

ISBN ISBN 978-5-94655-250-9

К 39.5 (2Р-4 Уль)
УДК 629.13+947.1

© Коллектив авторов, 2014

© ОГБУ НИИ истории и культуры, 2014

© Издательство «Корпорация технологий продвижения», 2014

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

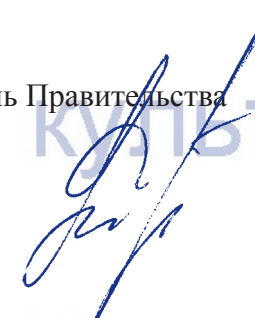
Вы держите в руках книгу «История ульяновской авиации. 100 дат и имён», посвящённую развитию воздухоплавания и авиационной промышленности на территории нашей области. Она написана авторским коллективом Научно-исследовательского института истории и культуры Ульяновской области в рамках большой работы по подготовке авиационной энциклопедии.

Ульяновская область гордится героическими лётчиками, талантливыми конструкторами, самоотверженными авиационными инженерами. Это благодаря им Ульяновск сегодня – один из крупнейших авиационных центров России и Европы. Здесь расположены крупные предприятия в сфере авиационного производства и бизнеса, учебные заведения, осуществляющие подготовку авиаторов и авиационных инженеров, а также два аэропорта, имеющих статус международных. В Ульяновске действует замечательный музей отечественной авиации, имеющий общенациональное значение.

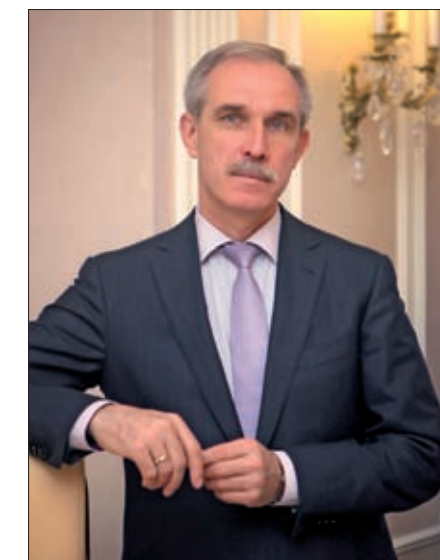
Наш город по праву может считаться авиационной столицей России, являясь центром производства отечественной транспортной авиации. Мы выступаем инициаторами выстраивания кластерных связей между сотнями участников отрасли, привлекаем и используем самые передовые технологии в сфере авиационной промышленности, объединяем единомышленников на площадке Международного авиатранспортного форума.

Изучение и сохранение традиций помогает уверенней идти вперёд и добиваться значимых результатов тем, кто сегодня продолжает трудиться в сфере авиации и авиационной промышленности. Уверен, что данное издание будет интересно как профессионалам, так и всем, кто хоть раз поднимал голову, наблюдая взмывающий в небо самолёт.

Губернатор – Председатель Правительства
Ульяновской области



С. И. Морозов



**Сергей Иванович
МОРОЗОВ,**
Губернатор – Председатель
Правительства
Ульяновской области

История и культура
имени Н.М. Карамзина



20 июля 1882 г. в Красном Селе под Петербургом в воздух поднялся первый в мире самолёт, построенный Александром Фёдоровичем Можайским (1825–1890). «Воздухоплавательный снаряд», как было написано в патенте на него, выданном в 1881 г., стал результатом многолетних аэродинамических исследований.

Самолёт Можайского имел все пять основных частей современного самолёта: фюзеляж, неподвижное крыло, силовую установку (две паровые машины), хвостовое оперение (стабилизатор, рули высоты и киль) и шасси. Самолёт братьев Райт, полёт которого был официально зарегистрирован в 1903 г., имел из этого перечня только силовую установку и крыло.

По свидетельству очевидцев, самолёт Можайского взлетел по специально построенному наклонному деревянному настилу, оторвался от земли, пролетел более 100 сажень и благополучно приземлился. Дальнейшие расчёты показали, что для полноценного полёта ему не хватало мощности силовой установки, что и было подтверждено современными изысканиями в институте ЦАГИ.

Создание российской авиации напрямую связано с разгромом российского военно-морского флота в русско-японской войне.

Под давлением патриотически настроенной общественности, возмущенной позорной военной катастрофой, повелением императора Николая II 6 (19) февраля 1904 г. был учреждён «Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования». С 1904 г. до начала 1910 г. комитетом было собрано более 18 миллионов рублей. На эти деньги было построено 18 минных крейсеров (миноносцев), 4 подводных лодки, а также турбинный минный крейсер «Новик», который не имел себе равных в мире по тактико-техническим характеристикам. После завершения этой военно-морской программы на счетах Особого комитета остались деньги, и в 1908 г. двоюродный дядя императора Николая II Великий князь Александр Михайлович, вдохновлённый успешными полётами французского изобретателя и авиатора Луи Блерио, при поддержке Комитета направил средства на подготовку лётчиков и приобретение самолётов.

Как вспоминал сам Великий князь, «...к концу осени 1908 г. мой первый аэродром и ангары [в Гатчине] были готовы. Весною 1909 г. мои офицеры окончили школу Блерио. Ранним летом в Петербурге была установлена первая авиационная неделя. Многочисленная публика – свидетели первых русских полётов – была в восторге и кричала ура».

К осени 1910 г. в Санкт-Петербург доставили первые 7 из заказанных самолётов. Всего было приобретено 90 самолётов, и ещё 3 были получены в дар.

САМОЛЁТ – ЭТО УПРАВЛЯЕМЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ ТЯЖЕЛЕЕ ВОЗДУХА. ИЗ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ



Модель самолёта А. Ф. Можайского.
Государственный Политехнический
музей (г. Москва)

ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ
ИМЕНИ Н.М. Карамзина

ДАТЫ

ИЗ ИСТОРИИ СИМБИРСКОЙ-УЛЬЯНОВСКОЙ АВИАЦИИ



Аэродром в Гатчине



Почтовая марка, посвящённая
первому российскому самолёту
«Россия-А»

Но ставка была сделана не на иностранные самолёты, а на собственные конструкции и отечественное авиационное производство.

Завод Первого Российского товарищества воздухоплавания (ПРТВ) уже в феврале 1910 г. сконструировал и построил первый русский биплан «Россия-А». По своей схеме он напоминал французский «Фарман III», однако в лучшем конструктивном исполнении, и стоил почти в полтора раза дешевле иностранных аэропланов. В 1910 г. на нём был установлен первый русский рекорд продолжительности полёта – 15 мин.

4 июня 1910 г. несколько десятков метров на самолёте-биплане собственной конструкции пролетел профессор Киевского политехнического института князь Александр Кудашев.

16 июня 1910 г. впервые поднял свой самолёт в воздух авиаконструктор Игорь Сикорский, а ещё через три дня состоялся полёт самолёта инженера Якова Гаккеля.

В сентябре 1910 г. Императорским аэроklubом в столице был устроен «Всероссийский Праздник Воздухоплавания», участниками которого были исключительно российские авиаторы.

К ноябрю 1910 г. в Севастополе было закончено оборудование первой русской школы авиации (на юге был длительный полётный сезон). Первым её руководителем стал М. Н. Ефимов.

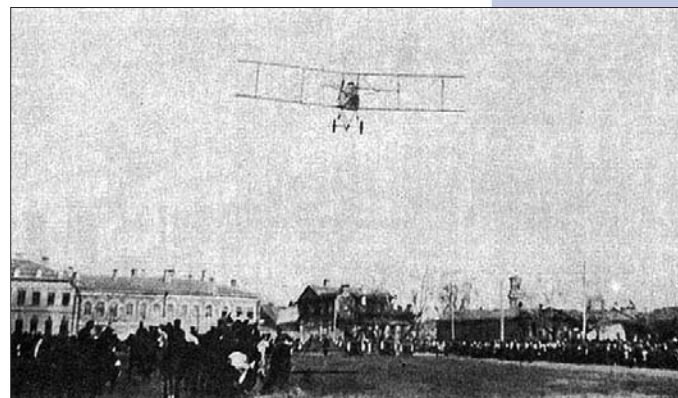
Так начиналась история российской авиации, тесно связанная, как мы увидим, с симбирским-ульяновским небом*.

* Фото Модель самолёта Можайского: <http://www.opocuu.com/1807115.jpg>;
Гатчинский аэродром: <http://history-gatchina.ru/article/img3/vm1004.jpg>;
марка «Россия-А»: <http://tetyana.kiev.ua/images/drawings/marks/a0285.jpg>.



ПЕРВЫЙ ПОЛЁТ НАД СИМБИРСКОМ

В октябре 1910 г. Симбирск с целью дать небольшое авиационное представление посетил российский подданный итальянского происхождения, представитель польского дворянства граф Михаил Сципио дель Кампо (1887–1984). В доме Кудряшова на Большой Саратовской улице в магазине «Товарищество» была организована продажа билетов. Местные газеты пестрили рекламными заголовками, знакомившими горожан с предстоящим действием и с лётными особенностями моноплана «Анрио»: *«Первый в Симбирске моноплан прибыл и помещён в специально выстроенный ангар. Эти монопланы – единственные в России. Поддерживающая поверхность его равняется 16 квадратным метрам, вес 22 пуда, на нём установлен 4 цилиндрический двигатель. Остов аппарата в форме лёгкой лодочки покоится на тележке с амортизаторами и двумя пневматическими колесами. Тяга – ровно 150 километров».*



Один из первых полетов над ярмарочной площадью Симбирска. 1912–1913 гг. Фото Н. Кушманского и А. Менделя

21 октября 1910 г. в 4 часа дня на ипподроме Бегового общества, находившемся на южной окраине города, был осуществлён пробный полёт моноплана над Симбирском, который и стал первым в истории города. Авиатор в присутствии небольшой группы симбирян – городского головы Л. И. Афанасьева, редактора газеты «Симбирянин» А. П. Коваленко, дворянки Е. М. Перси-Френч – поднялся на аэроплане марки «Анрио» над Симбирском на стометровую высоту, пролетел в сторону ближайшего леса, повернул к вокзалу и вернулся на ипподром. Долив в бак бензина, он поднялся вторично, снизив высоту полёта до 80 метров, и через 10 минут вновь опустился на землю, где его уже ждали сбежавшиеся с окрестных улиц жители.

Горожане ожидали объявленного официального выступления, но оно так и не состоялось. Виной всему оказался сильный ветер, и полёт перенесли на четверг 22 октября. Однако, к разочарованию публики, полёт не состоялся ни 23 октября, ни в последующие два дня. Первые самолёты не летали при скорости ветра 10 метров в секунду. Наконец 26 октября, хотя скорость ветра равнялась 15 метрам в секунду, авиатор решил лететь во что бы то ни стало. При взлёте *«моноплан рвануло ветром на забор ипподрома, но авиатор не растерялся, и обошлось без катастрофы»**

* Симбирянин. – 1910. – 23 окт.; Громова Т. А. В небе над Симбирском / Т. А. Громова // Мономах. – 2011. – № 1.

10 сентября 1912 г. канцелярия симбирского губернатора зарегистрировала письмо председателя Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования Великого Князя Александра Михайловича. Личное обращение к симбирскому губернатору с просьбой помочь возымело действие. 8 октября 1912 г. Симбирский губернатор А. С. Ключарёв писал в Санкт-Петербург: *«Глубоко польщенный обращением ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЫСОЧЕСТВА и вполне сознавая важность дела усиления Российского воздушного флота <...> почту особым долгом предпринять все зависящие от меня меры к достижению возможно благоприятных результатов в смысле сбора на это дело пожертвований в пределах ВЫСОЧАЙШЕ вверенной мне губернии».*

Уже 31 октября 1912 г. под председательством губернатора состоялось первое совещание Симбирского Центрального Комитета по организации сборов на воздушный флот.

Одновременно тайный советник Александр Степанович Ключарёв обратился к богатым симбирянам с просьбой о целевых взносах. Первое пожертвование в сто рублей сделал 26 октября губернский секретарь Н. П. Пастухов, в тот же день одну тысячу рублей внёс в местное казначейство крупнейший симбирский фабрикант и купец мануфактур-советник Н. Я. Шатров.

С согласия императора для поощрения жертвователей были учреждены нагрудные знаки: за пожертвование в 500 руб. – золотой, в 100 руб. – серебряный. Для сравнения, месячное жалование генерал-майора в то время составляло 312 руб., а стоимость плотного обеда равнялась 25 копейкам. В отдельных случаях за особые труды и заслуги нагрудный знак выдавался бесплатно. Для широкого распространения были выпущены памятные серебряные жетоны на цепочке, которые продавались за 3 рубля. Одновременно задействовали другие способы популяризации: от информационной поддержки в симбирской прессе до рекламных щитов, брошюр и настольных игр.

В ноябре 1912 г. из Санкт-Петербурга в губернию пришли золотые знаки, первый из которых получил Н. Я. Шатров. Вдова потомственного почётного гражданина Симбирска А. А. Кирпичникова предпочла вариант знака в форме кулона с золотой цепочкой. Серебряный знак был выдан Н. П. Пастухову.

Архивные документы свидетельствуют, что вопрос сбора пожертвований находился на личном контроле губернатора. Только за период с 26 октября 1912 г. по 1 января 1913 г. удалось собрать 5789 рублей. Наиболее крупные взносы были сделаны в губернском городе. На местах наибольшую активность проявили жители Карсунского уезда.

КОМИССИЯ ПО СБОРУ ПОЖЕРТВОВАНИЙ НА ВОЕННЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ



А. С. Ключарёв. Симбирский губернатор в 1911–1916 гг.



Золотой знак Комитета по усилению воздушного флота

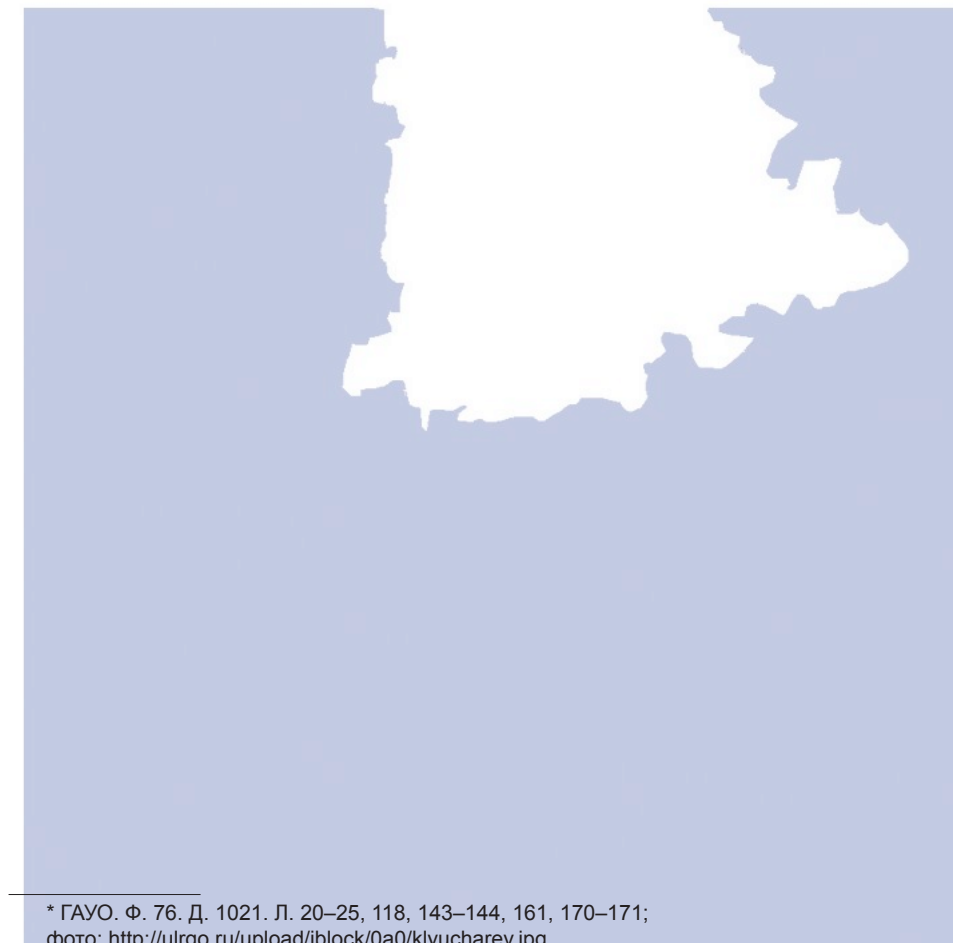


Жетон пожертвователя на строительство воздушного флота

Основную долю пожертвований на этом этапе обеспечили фабриканты, купцы, дворяне, чиновники, гуманитарная и техническая интеллигенция. Удивительную пассивность проявили офицеры многочисленных воинских частей, дислоцированных в губернии.

Из крестьян отличились селяне I-го участка Карсунского уезда, где на Анненковском, Уренско-Карлинском и Усть-Уренском волостных сходах собрали 600 рублей.

Наименьший индивидуальный взнос был сделан некоей С. С. Пивоваровой. Но и он был принят с благодарностью – прямая иллюстрация отклика на красивую пропагандистскую афишу: «Не жалейте копейки. Кто любит Родину и кому дорога Россия, тот должен помнить, что воздушный флот необходим для России...». В целом кампания начиналась успешно. Уже 31 декабря 1912 г. губернатор отправил в Санкт-Петербург запрос: «В дополнение к отношению от 18 сего декабря за № 48 прошу Комиссию выслать мне еще дополнительно пятьсот шт. серебряных трехрублевых жетонов, так как распространение таковых среди населения Симбирской губернии за последнее время идёт очень успешно»*.



* ГАУО. Ф. 76. Д. 1021. Л. 20–25, 118, 143–144, 161, 170–171; фото: <http://ulrgo.ru/upload/iblock/0a0/klyucharev.jpg>.

АВИАПОЧТА

24 мая 1924 г. в Ульяновске открылся первый пункт по пересылке письменной корреспонденции по России и в страны Европы воздушным сообщением.

Сначала отправление корреспонденции авиапочтой осуществлялось по вторникам, четвергам и субботам. Но уже летом 1926 г. ульяновский пункт авиапочты стал работать ежедневно (кроме пятницы), а география направлений значительно расширилась: письма доставлялись в Орёл, Харьков, Артёмовск, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды, Баку и Тифлис. При этом подчёркивалось, что воздушный путь пересылки корреспонденции – «самый наибыстрейший» и гарантирующий незамедлительную доставку почтовых отправлений адресату.



Первые советские марки авиапочты

В 1934 г. Ульяновский горсовет в целях организации почтово-пассажирской авиалинии между крупными авиацентрами Средневожского края выделил из своего бюджета 10000 руб. для создания своей авиаэскадрильи. Как писала газета «Пролетарский путь» от 27 июня 1934 г., предполагалось, что первые авиарейсы между Самарой и Ульяновском начнутся уже осенью 1934 г. Ульяновск в те годы рассматривался как транзитный пункт создававшегося почтового воздушного Среднеазиатского Маршрута (САМ), формирование которого завершилось к 1939 г. После окончания Великой Отечественной войны начинается новый этап развития авиапочты в Ульяновске.

В 1945 г. Ульяновская область для этой цели получила три самолёта По-2. К 1948 г. парк самолётов вырос до 8 машин. С этого года самолёты впервые начинают использоваться для перевозки почты в районах области. К 1975 г. Ульяновск был связан воздушными трассами с 35 областными центрами и крупными городами СССР.

имени Н.М. Карамзина

АВИАЛОТЕРЕЯ

2 августа 1927 г. в Ульяновске городским отделением Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству (ОСОАВИАХИМ) планировались мероприятия, посвященные 10-й годовщине Октябрьской революции. Кроме

традиционных митингов руководство организации готовило жителям города настоящий подарок – демонстрацию самолёта и организацию первой в истории Ульяновска авиационной лотереи.

Фракция ВКП(б) Губсовета ОСОАВИАХИМа разработала план встречи самолёта, который водным путем должен был прибыть на волжскую пристань.

В соответствии с планом в 17.00 ячейки ОСОАВИАХИМа собрались на площади Революции (бывшая Соборная, ныне площадь Ленина), и в 17.15 колонны с музыкой двинулись строевым шагом с площади по ул. К. Маркса, Смоленскому спуску к волжской пристани.

Организация авиационной лотереи была поручена некоему товарищу Рыкову, он же осуществлял продажу билетов II-й Авиалотереи ОСОАВИАХИМа всем желающим на месте причала корабля с самолётом. Значительная часть выигрышей от этой денежно-вещевой лотереи представляла собой полёты на самолёте, авиаперелёты на разные даты и по разным маршрутам, в том числе и за границу.

В Ульяновске в тот день кроме полётов над городом разыгрывались билеты кругосветных и европейских путешествий: Москва – Берлин – Париж – Гавр – Нью-Йорк – Чикаго – Токио – Владивосток – Москва и Москва – Одесса – Константинополь – Афины – Рим – Вена – Берлин – Москва.

Авиавыигрыши можно было обменять на вещевой или денежный эквивалент. Главный приз представлял собой путешествие «во все части света».



Лотерейный билет



Плакат лотереи

18 августа 1933 г. Первый авиационный праздник, посвященный Дню Воздушного Флота СССР, состоялся в Ульяновске на аэродроме, расположенном на территории современного автомобильного завода и прилегающих улиц. Праздник был проведен силами лётного состава и курсантов Объединенной школы пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа.

Традиция празднования Дня авиации на ульяновской земле уходит своими корнями в далёкие 1930-е годы.

В 1920–1930 гг. в молодой Советской республике стремительными темпами развивалось авиастроение, авиационный и парашютный спорт. Популярность авиации среди населения была невероятно высока.

Командующий ВВС РККА Я. И. Алкснис в ноябре 1932 г. внёс на рассмотрение Революционного Военного Совета (высшего военного органа СССР) предложение ВВС об учреждении нового праздника – Дня авиации «с целью дальнейшей популяризации гражданской и военной авиации в массах». До этого регулярных авиационных праздников ни в царской России, ни в СССР не было.

Предложение было рассмотрено в Правительстве и ЦК, и 28 апреля 1933 г. Совет народных комиссаров СССР принял постановление № 859 «О праздновании Дня Воздушного Флота Союза ССР». Праздник предлагалось проводить ежегодно в августе («наилучшем времени по метеоусловиям, после подготовки в летних лагерях личного состава ВВС») в виде авиационных парадов с демонстрацией лучших образцов военной и гражданской авиационной техники, пилотируемых лучшими военными и гражданскими лётчиками, а также с участием выдающихся спортсменов авиаторов и парашютистов. Так с 1933 г. возникла традиция ежегодно проводить празднование Дня Воздушного Флота СССР. Этот праздник был установлен как для военных и гражданских авиаторов, так и для разработчиков и создателей авиатехники.

В настоящее время День авиации, отмечаемый в третье воскресенье августа, стал традиционным праздником в Ульяновске, особенно в его левобережной части.

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ АВИАЦИИ В УЛЬЯНОВСКЕ



День Воздушного Флота СССР праздновался ежегодно 18 августа вплоть до 1980 г., когда Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 октября 1980 г. № 3018-Х «О праздничных и памятных днях» было установлено, что День Воздушного Флота СССР отмечается в третье воскресенье августа

АЭРОСАНИ



Аэросани – транспорт для российских просторов

Аэросани – самоходные сани, снабжённые двигателем внутреннего сгорания с толкающим воздушным винтом (пропеллером). Это транспортное средство предназначено для передвижения по снегу и льду.

1903 г. принято считать датой рождения аэросаней. Конструкция, предложенная инженером Сергеем Сергеевичем Неждановским, получила признание, и уже в 1905 г. журнал «Воздухоплаватель» назвал их «саниями с воздушным винтом для передвижения по снегу». Первая модель представляла собой лёгкие сани, на которых устанавливался двигатель внутреннего сгорания с аэродинамическим движителем – воздушным винтом. Уже в 1907 г. на московской фабрике «Дукс» был построен и испытан «лыжный автомобиль» Ю. А. Меллера, сконструированный им совместно с инженером А. Д. Докучаевым. А год спустя эта машина получила название – «аэросани».

В январе 1910 г. испытал аэросани собственной конструкции знаменитый в будущем авиаконструктор И. И. Сикорский. Появление первых серийных транспортных средств относят к 1912 г., когда на Русско-Балтийском заводе началось строительство партии саней по заказу военного министерства.

К тому времени на снегоходные машины обратили внимание и за рубежом: во Франции, Австрии, Германии и других странах. Следует отметить, что до начала 1920-х гг. Россия оставалась признанным мировым лидером по производству аэросаней. И лишь революционные события 1917 г. и гражданская война стали причиной частичного свёртывания производства этого средства передвижения.

После окончания гражданской войны производство аэросаней продолжилось. Скорость аэросаней в зависимости от мощности двигателя колебалась от 25 до 140 км/час. Аэросани имеют шасси, состоящие из 3 или 4 лыж. До 1939 г. советские инженеры создали более двадцати конструкций аэросаней.

В 1932 г. несколько вариантов разработал Отдел строительства глассеров и аэросаней ОСГА. В 1934 г. эту организацию преобразовали в специальный завод Лессудомашстроя, серийно выпускавший машины марки НКЛ по проекту главного конструктора Н. М. Андреева. В том же году на горьковском заводе «Красный металлист» под руководством главного конструктора М. В. Веселовского были запущены в производство аэросани типа КМ.

Именно аэросани конструкции Н. М. Андреева появились в 1936 г. в ульяновской школе пилотов и авиатехников. Аэросани использовались в хозяйственной части для транспортировки оборудования в зимний период, подвоза дров, воды и в качестве агитационного средства на праздниках.

В декабре 1936 г. в Ульяновске вышел в свет первый номер специализированной авиационной газеты «Взлёт» – печатного органа бюро ВКП(б), бюро ВЛКСМ и месткома ульяновской Объединённой школы пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа.

История появления этого периодического издания долгая и сложная. Первые попытки руководства школы обзавестись своей газетой были предприняты ещё в 1932 г., но они не увенчались успехом. Повторно комиссар школы обратился с ходатайством о разрешении школе иметь свой орган печати в начале 1936 г.

Поддержка редколлегии центрального журнала «Самолёт» оказалась решающей, и в Ульяновске появилась своя специализированная авиационная газета. Её традиционными рубриками стали: «Школьные новости», «Обменяемся опытом», «Авиационные новости».

Многотиражка «Взлёт» являлась мощным оружием в борьбе за успешное освоение лётного дела и изучение авиационной техники. В ней рассказывалось о людях, которые в сложных ситуациях в полёте принимали правильные решения по сохранению экипажа и самолёта, писалось о жизни школы пилотов и авиатехников.

ГАЗЕТА «ВЗЛЁТ»



Редколлегия газеты «Взлёт», 1937 г.



имени Н.М. Карамзина

ИМЕННЫЕ ЭСКАДРИЛЬИ

7 ноября 1941 г. на торжественном митинге комсомольцы завода имени Володарского, желая приблизить день победы над фашизмом и, несмотря на трудности и лишения, выступили с инициативой собрать деньги на строительство эскадрильи боевых самолётов «Родина Ильича».

За несколько дней комсомольцы собрали 100 тыс. руб. и подписались на облигации государственного займа ещё на 200 тыс. руб. Бюро горкома комсомола одобрило инициативу, соответственно комсомольские организации всего города последовали этому примеру. На постройку эскадрильи комсомольцы-ульяновцы ежемесячно отчисляли одно- или двухдневный заработок. На эти же цели шли средства от молодёжных субботников и воскресников.

Пионеры и школьники Ульяновска и будущей Ульяновской области в свою очередь развернули сбор средств на постройку самолёта «Куйбышевский пионер». В первый день сбора средств – 7 ноября 1942 г. – было собрано 175 руб. Школьники собирали металлолом, работали в колхозах, принимали участие во Всесоюзном социалистическом соревновании по сбору лекарственных, пищевых дикорастущих и технических растений, передавали на постройку боевых самолётов собственные сбережения.

Жители Ульяновска принимали участие и в сборе средств на строительство самолётов для эскадрильи «Валериан Куйбышев».

Значительный вклад ульяновцев в победу над фашизмом был замечен председателем Государственного Комитета обороны СССР И. В. Сталиным, который выслал телеграмму со словами благодарности всем участникам сбора средств на именные эскадрильи и самолёты*.



Около построенного на собранные средства самолёта.
Фото из архива ГАНИ УО

* ГАНИ УО. Ф. 162. Оп. 2. Д. 2104. Л. 1;
Ф. 162. Оп. 2. Д. 688. Л. 10.

В 1942 г. в г. Ульяновске в связи с приближением линии фронта было принято решение о строительстве стационарных наблюдательных пунктов ПВО. Всего на территории города в годы войны действовало 18 таких пунктов, а первый размещался на территории современного моторного завода. Сам наблюдательный пункт представлял собой смотровую



В. И. Клоков

площадку, возвышавшуюся на 15–18-метровой высоте. Именно со стационарного наблюдательного пункта ПВО № 1 в апреле 1943 г. рядовым 285-го отдельного зенитного дивизиона Владимиром Ивановичем Клоковым на высоте 2000 м был замечен прорвавшийся через линию обороны немецкий самолёт-разведчик «Хенкель». Красноармеец сообщил ориентиры и предполагаемый маршрут полёта немецкой машины, что позволило запеленговать и сбить самолёт под г. Пензой.

Красноармеец Клоков родился 25 октября 1925 г. в г. Ульяновске. С детства страдал слабым зрением, в связи с чем ему неоднократно было отказано призывной военной медицинской комиссией. После четвёртого отвода он пошёл на хитрость, выучил наизусть офтальмологические таблицы и прошёл комиссию. В январе 1943 г. был призван в армию. И волей судьбы был приписан «смотрящим за небом» – должность, с которой он справился на «отлично».

После войны Владимир Иванович работал старшим мастером ремесленного училища № 3 г. Ульяновска, а с 1963 г. находился на службе в МВД. Он ушёл в отставку в звании подполковника*.

СТАЦИОНАРНЫЙ НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ ПУНКТ ПВО №1

ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

ИМЕНИ Н. М. КАРАМЗИНА

* ГАНИ УО. Ф. 162. Оп. 2. Д. 695.

СБИТ ФАШИСТСКИЙ САМОЛЁТ

То, что Ульяновская область находилась в тысяче километров от линии фронта, вовсе не означает, что во время Великой Отечественной войны здесь не велись бои. Схватки с фашистами случались и в ульяновском небе.

Воскресным утром **4 октября 1942 г.** с аэродрома Сеща (Брянская область) взлетел немецкий разведчик «Юнкерс-88», который должен был пересечь линию фронта до Пензенской железнодорожной ветки и лететь до Куйбышева (ныне Самара) через стратегический объект – волжский мост. Внутри самолета было установлено три мощных аэрофотоаппарата.

На перехват с Сызранского аэродрома поднялся истребитель МИГ-3, пилотируемый сержантом Николаем Шутовым. Воздушный бой завязался в небе над сёлами Баклуши и Муратовка Павловского района.

Николай Фёдорович Шутов родился 4 августа 1921 г. в селе Новая Майна (ныне Мелекесский район). Перед войной он окончил заводское училище, работал токарем, занимался в аэроклубе. В армию его призвали в 1940 г. В 1942 г. после Черниговской военной авиашколы пилотов сержанта Шутова направили в 802-й истребительный авиапункт 141-й

истребительной авиадивизии Куйбышевского дивизионного района ПВО, прикрывавшей с воздуха сызранское направление.

Это был второй бой в жизни Николая Шутова и 27-й вылет на патрулирование и перехват разведчиков противника. В бою он израсходовал все боеприпасы и, видя, что вражеский бомбардировщик уходит, пошёл на таран. «Юнкерс» упал в трёх километрах от села Баклуши. Советский лётчик пожертвовал своей жизнью, чтобы уничтожить вражеский самолёт. Пилот и стрелок-радист «Юнкерса» выбросились с парашютами и были взяты в плен местными жителями.

На месте, где врезался в землю истребитель Николая Шутова, образовалась глубокая воронка. В 1972 г. учащиеся Баклушинской средней школы на комсомольском собрании приняли решение собрать средства на строительство памятника герою-комсомольцу Николаю Шутову. За годы войны немецкие самолеты 56 раз находились над территорией нашего края, но сбит был только один*.



Обелиск
в честь подвига Николая Шутова
в селе Баклуши Павловского района
Ульяновской области

* «В последнем бою мною «Юнкерс» сбит...» // Ульяновская правда № 70. – 2009. – 28 авг.;
фото: http://trudsam.ru/uploads/posts/2013-05/1369815092_pamyatnik-v-baklushah.jpg.

В 1993 г. в Ульяновск была передислоцирована 104-я гвардейская воздушно-десантная ордена Кутузова 2-й степени дивизия. В 1998 г. её переформировали в 31-ю гвардейскую отдельную воздушно-десантную ордена Кутузова 2-й степени бригаду с передачей ей Боевого знамени, ордена, исторического формуляра 104-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

Свою историю бригада ведёт от 11-й гвардейской воздушно-десантной дивизии. 8 декабря 1944 г. Государственный Комитет Обороны принял решение реорганизовать её в 104-ю гвардейскую стрелковую дивизию. Переформирование дивизии происходило в г. Слуцке Белорусской ССР. Дивизия принимала участие в Венской операции, на её завершающем этапе десантники штурмом овладели Санкт-Петербургом, тем самым замкнув окружение австрийской столицы. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 апреля 1945 г. дивизия была награждена орденом Кутузова 2-й степени.

В апреле 1946 г. 104-я гвардейская стрелковая дивизия была вновь реорганизована в 104-ю гвардейскую воздушно-десантную ордена Кутузова 2-й степени дивизию и передислоцирована в Эстонскую ССР. В 1960 г. она была отправлена в Закавказский военный округ. В ходе мероприятий по реформированию ВДВ с 1 декабря 2006 г. полное наименование бригады стало таким: 31-я отдельная гвардейская десантно-штурмовая ордена Кутузова 2-й степени бригада. С 2005 г. она переведена на контрактную систему комплектования.

Лозунг дивизии «Себе – честь, Родине – слава» перешёл 31-й гвардейской отдельной десантно-штурмовой бригаде.

Личный состав дивизии и бригады принимал участие в боевых действиях в Афганистане, Чечне, в Крыму, выполнял миротворческие миссии в Абхазии, а также в составе миротворческих сил ООН в бывшей Югославии. Боевую технику дивизии можно опознать по нарисованному символу – скорпиону. За мужество и отвагу, проявленные при исполнении своих служебных обязанностей, сотни военнослужащих соединения награждены орденами и медалями, а звания Героя России удостоены гвардии рядовой Н. К. Джорджадзе (посмертно), гвардии старший лейтенант А. И. Бочаров, гвардии старший лейтенант О. А. Еремецкий (посмертно), гвардии сержант Р. И. Кулаков (посмертно), гвардии старший лейтенант О. И. Лобунец, гвардии майор В. В. Макаров, гвардии капитан Р. В. Спиридонов, гвардии капитан А. А. Чириков.

31-я ОТДЕЛЬНАЯ ГВАРДЕЙСКАЯ ДЕСАНТНО- ШТУРМОВАЯ ОРДЕНА КУТУЗОВА 2-й СТЕПЕНИ БРИГАДА



имени Н.М. Карамзина

НОВЫЙ ГОРОД

В 1975 г. с началом строительства авиакомплекса в Ульяновске появился новый район с официальным названием «район Авиастроителей». Ульяновцы стали называть его «Новый город».



В условиях привычного долгостроя возведение целого города походило на сказку. Развернулось поистине гигантское строительство: в первые годы осваивалось капиталовложений по 500–800 тыс. рублей в сутки – немалая по тем временам сумма.

Авиазавод был объявлен ударной комсомольской стройкой, со всего Советского Союза на неё потянулась молодёжь. Вот каким предстал район авиастроителей перед своими первыми обитателями: *«Мы увидели его неожиданно. Ехали по голой степи, лишь иногда вдалеке мелькали дома приволжских деревень. И только дорога бетонная – верный признак близкого строительства – говорила о том, что едем в правильном направлении. И вдруг: «Да вот же он – Новый город!».* За щитом слева – та же степь, справа – обозначенный котлованами будущих домов первый микрорайон...».

Район Авиастроителей задумывался как город-сад, город будущего. Главная его магистраль должна была походить по внешнему виду на Калининский проспект столицы (Новый Арбат). Набережную планировалось намывать по итальянскому проекту. На одной из проходных завода был повешен плакат: *«Строим легенду. Для этого мы собрались здесь и работаем вместе. Гордимся своей исключительностью».*

Многое так и осталось мечтами, но немало было сделано. Здесь совершенно отсутствуют кривые улицы и «дороги с семью загибами на версту». Полный отказ от радиальной схемы – бича сегодняшних мегаполисов. Прямые проспекты и бульвары, все пересекаются между собой под прямым углом. Удобная планировка, улицы раза в три шире дорог в старом городе.

Множество молодых людей, собравшихся на строительство, вызвали в Новом городе настоящий демографический взрыв. К перестроечным временам в нём жили почти 170 тысяч человек, 37 % из них составляла учащаяся молодёжь в возрасте до 16 лет. Новгородцы помнят 1990-е гг., когда во всех школах микрорайона в классах-параллелях были буквы от «А» до «М», а школьники учились в 3 смены. И сейчас население района значительно моложе, чем население остального Ульяновска*.

* Фото: <http://www.ultop.ru/public/images/news/53150.png>.

«Волга-Днепр» стала первой авиакомпанией, выполняющей полёты в Афганистан после начала антитеррористической операции, проводимой в соответствии с резолюцией Совета Безопасности ООН № 1267.

Первый полёт в Кабул самолёт Ан-124-100 авиакомпании «Волга-Днепр» совершил 17 декабря 2001 г. сразу после падения режима движения «Талибан». С этого момента по контрактам ООН, Международной продовольственной программы (World Food Program) и 15 государств союзнической коалиции авиакомпания совершила свыше 200 чартерных рейсов в Афганистан и перевезла более 14 тысяч тонн грузов. Полёты выполнялись из Европы, Северной Америки и Австралии.

Часть транспортных самолётов авиакомпании при ведении этих операций совершали полёты на афганскую авиабазу Баграм, условия посадки на аэродром которой до сих пор среди специалистов авиации и лётчиков считаются одними из наиболее трудных.

Авиабаза Баграм представляет собой аэродром, расположенный в зоне очень жаркого климата и окружённый со всех сторон высокими горами. В те времена здесь отсутствовали средства навигационного обеспечения полётов за исключением самых простейших наземных средств контроля, поэтому все подходы самолётов к аэродрому обеспечивались лётчиками в визуальном режиме, что потребовало от лётного состава авиакомпании высокого профессионализма и чёткой работы.

Выполнению полётов предшествовала тщательная предварительная подготовка. Особенно скудной была информация об аэропорте Баграма. В связи с нехваткой информации один из представителей лётной службы «Волга-Днепр» посетил аэропорт и собрал на месте информацию о потенциальных опасностях при выполнении рейса. Заходы на посадку по схеме аэродрома Баграм были отработаны в ходе аэродромной тренировки в аэропорту Ульяновска.

«Только после решения всех технических и организационных вопросов авиакомпания приступила к выполнению ответственной миссии. Учитывая важность выполняемой задачи, к выполнению рейсов были допущены самые подготовленные пилоты, прошедшие серьёзную подготовку по факторам "человек-машина-среда" и "человек больше, чем "среда-машина", – рассказал Сергей Бу-

ПЕРВЫЙ ПОЛЁТ В КАБУЛ ПОСЛЕ НАЧАЛА АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ



Авиабаза Баграм

янкин, заместитель директора лётной службы авиакомпании «Волга-Днепр». – *Первые месяцы после начала выполнения полётов были очень напряжёнными, особенно в феврале. Все отпуска, все мероприятия, не связанные с безопасностью полётов, были отменены, собраны все экипажи. Никто не возражал, поскольку все осознавали значение нашей работы. Несмотря на сложную обстановку в регионе, сотрудники Группы компаний с честью выполняют свою благородную миссию, принося на крыльях "Руслана" гражданам Афганистана не только так необходимую им сегодня помощь, но и надежду на лучшее будущее. Залогом этого является высокий профессионализм всех экипажей авиакомпании, задействованных в грузовых авиаперевозках в Афганистан.*

Среди грузов, перевезённых авиакомпанией «Волга-Днепр» в Афганистан, – чешский передвижной госпиталь, вертолёты, легковые автомобили, временные мосты, палатки, крупные партии продовольствия, снегоуборочные машины, медикаменты, передвижные кухни, машины скорой помощи, тяжелые грузовики, коммуникационные системы, миноискатели и почта.

Самолёты Ан-124-100 авиакомпании «Волга-Днепр» идеально подходили для такого рода перевозок. Все воздушные суда авиакомпании были оборудованы современной авионикой, которая включала в себя систему спутниковой навигации GPS, систему предупреждения столкновения самолётов в воздухе (TCAS-2000), систему предупреждения сближения с землей (TAWS) и РЛС с режимом картографирования, что обеспечивало безопасность полётов в условиях недостаточного управления воздушным движением с земли или же его полного отсутствия.

Обстановка на Баграме в начале полётов транспортных самолётов с тяжелыми грузами осложнялась практически полным отсутствием на этом аэродроме наземного погрузочно-разгрузочного оборудования, отсутствовали даже источники электропитания. Но Ан-124-100 имеет две вспомогательные силовые установки и не нуждается в наземном обеспечении электроэнергией ни для разгрузки, ни для запуска двигателей. Кроме того, комплекс бортового погрузочно-разгрузочного оборудования Ан-124-100 и наличие передней и задней грузовых рампов позволял осуществлять разгрузку без использования специальной аэропортовой техники и сократить время разгрузки до минимума. Автономность Ан-124-100 была высоко оценена местными властями в Баграме и Кабуле*.

* Пресс-центр компании Волга-Днепр»: <http://www.volga-dnepr.com/rus/presscentre/releases/?id=138>;

Горшков Ф. Поддержка Россией миротворческих операций в Афганистане // ВИНТИ. Серия «Вооруженные силы и военно-промышленный потенциал». – 2004. – № 2; фото: http://www.militaryarticle.ru/stat/348_stat.html.

Первые самолёты имели крылья, изготовленные из дерева и обтянутые тканью, пропитанной специальным авиационным лаком. Чтобы выполнить во время полёта поворот или вираж, пилот изгибал такие крылья при помощи проволочных тяг. Цельнометаллические крылья на многих моделях самолётов стали устанавливаться с 30-х годов прошлого века.

В результате эволюции авиационных сплавов на смену металлу пришли композиты. Главное их отличие – наличие усиливающих элементов, позволяющих получать материалы с нужными значениями и специальными свойствами.

Сейчас в авиапроме композиционные материалы применяют наиболее широко при изготовлении крыльев. Помимо снижения веса (до 300 кг) характеристики композиционных материалов позволяют удлинить крыло, что улучшает аэродинамические характеристики и экономит топливо.

Новый ближне- и среднемагистральный узкофюзеляжный самолёт МС-21 вместимостью от 100 до 220 пассажиров – один из прорывных проектов отечественных авиастроителей. Первый полёт МС-21 намечен на 2015 г. Он будет иметь так называемое «чёрное» крыло (по цвету углепластика), в котором около 50 % деталей сделано из композитов.

ЗАО «АэроКомпозит-Ульяновск» – первое в мире предприятие, которое использует инфузионную технологию для производства столь крупных деталей и с максимальным применением автоматизированного производства. Эта технология позволяет производить за один технологический цикл крупногабаритные конструкции (длина панели крыла МС-21 составляет около 18 метров при ширине до трёх метров). При этом обеспечивается равномерная пропитка и повышение прочностных характеристик продукции. Для инфузионной технологии не нужны автоклавы, что позволяет значительно сэкономить на производстве «чёрного крыла».

В апреле 2014 г. на ЗАО «АэроКомпозит-Ульяновск» началось изготовление полноразмерных лонжеронов кессона крыла и стрингеров панелей центроплана. Серийное производство деталей крыла начнется в середине лета 2014 г. На ЗАО «АэроКомпозит-Ульяновск» будет также осуществляться финальная сборка крыльев и центроплана для МС-21*.

* Фото: http://vpk.name/file/img/ms-21_250813_001.t.jpg;
<http://ulbusiness.ru/wp-content/uploads/2014/05/cherny-e-kry-l-ya-380x240.jpg>.

ПЕРВОЕ «ЧЁРНОЕ» КРЫЛО ДЛЯ МС-21

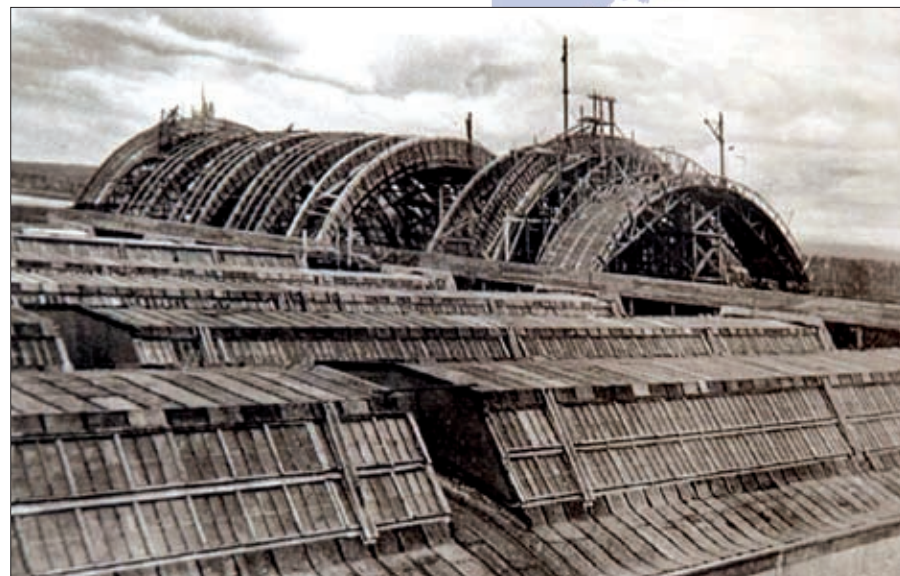


Самолёт МС-21



На предприятии
ЗАО «АэроКомпозит-Ульяновск»

КРЫЛЬЯ ПОБЕДЫ МОГЛИ КОВАТЬ И В УЛЬЯНОВСКЕ



Таким мог бы быть авиазавод в г. Ульяновске. Завершение строительства авиационного завода, Комсомольск-на-Амуре, 1938 г.

В 1938 г. уже было ясно, что война – лишь вопрос времени. Постановлением СНК СССР и ЦК ВКБ (б) от **23 января 1941 г.** было принято решение о строительстве на территории г. Ульяновска ряда военных заводов, в т. ч. по ведомству Наркомата Авиационной промышленности (№ 127, № 280, № 288). Одновременно правительство озаботилось проблемой энергодефицита: было запланировано строительство ТЭЦ с выделением огромной по тем временам суммы – около 80 млн рублей.

Под новые заводы отводилась территория к западу от города, за рекой Свягой, между селами Мостовая, Сельдь и Вырыпаевка. Предполагалось также масштабное жилищное строительство, создание социальной и транспортной инфраструктуры.

Прогнозируя быстрый рост населения Ульяновска до 300 тыс. человек, предусмотрели резервирование площадей под эту застройку.

Для ускорения и удешевления подготовительных работ

Исполком Ульяновского горсовета предложил построить железнодорожную ветку от села Вырыпаевка на стройплощадку и к сланцевым рудникам.

У деревни Сельдь для обеспечения строительства местным стройматериалом запланировали возвести кирпичный завод. Он был привязан к проектируемой железнодорожной ветке, отводимой от магистрали Инза – Уфа, которая связала бы намеченные к строительству объекты.

Однако с началом Великой Отечественной войны все ресурсы были брошены на фронт, планы строительства отложены, а экономик Ульяновска начали формировать эвакуированные сюда из западных областей страны предприятия.

Следующая, на этот раз успешная попытка связать город с авиацией была сделана 30 лет спустя при проектировании и строительстве Ульяновского авиационно-промышленного комплекса*.

* Кузьмина Т. Н., Шарошкин Н. А. Индустриальное развитие Поволжья. 1928 – июнь 1941 гг.: достижения, издержки, уроки. – Пенза: ПГПУ им. В. Г. Белинского, 2005. ГАУО. Ф. 634. Оп. 13. Д. 20. Лл. 61–62, 2.

УЛЬЯНОВСКОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ПРИБОРОСТРОЕНИЯ

Ульяновское конструкторское бюро (УКПБ) приборостроения УКБП было основано **24 мая 1954 г.** в соответствии с Приказом Министра Авиационной Промышленности СССР и разместилось на производственных площадях приборостроительного завода № 280 (в настоящее время ОАО «Утёс»).

Первым руководителем филиала ОКБ-149 в Ульяновске стал главный конструктор ОКБ г. Раменское Герой Социалистического труда С. В. Зеленков. В 1963 г. КБ получило статус самостоятельной организации, а в 1966 г. – официальное наименование, существующее до сих пор. В 1993 г. УКБП стало дочерним предприятием «Авиаприбор-Холдинга», в 2009 г. вошло в состав Концерна «Авиаприборостроение», а в 2012 г. – Концерна «Радиоэлектронные технологии» Госкорпорации «Ростехнологии».

В период становления (1954–1964) предприятие специализировалось на разработках датчиков, сигнализаторов и указателей высотно-скоростных параметров, магнитных и астрономических компасов и элементов внутрикабинного освещения для самолётов и вертолётов всех типов. Выпускалась аппаратура для ракетно-космической техники, в частности командно-сигнальные устройства типа КСУ, устройства коммутации, ряд светотехнических устройств для освещения приборной доски и кабины космического аппарата. В этой части ульяновское КБ приборостроения сотрудничало с конструкторскими бюро П. Д. Грушина, А. Я. Березняка, С. П. Королева, А. М. Люльки.

За первые десять лет были разработаны сотни приборов для новых поколений отечественной авиации, налажено их опытное производство в КБ и серийное производство на заводах страны. Было построено собственное здание УКБП.

Следующим этапом в развитии УКБП (1965–1980) стали разработки измерителей аэродинамических углов, систем предупреждения критических режимов по высотно-скоростным параметрам, перегрузке и углам атаки.

Свой шестидесятилетний юбилей предприятие встречает как одно из ведущих в авиаприборостроительной отрасли России. Предприятие получило новый статус высшей степени ответственности – интегратора верхнего уровня комплексов бортового оборудования вертолётов. Также обеспечено полномасштабное профильное участие всех конструкторских подразделений в создании бортовых систем «Магистрального самолёта XXI века МС-21» – приоритетного проекта ОАО «Объединённая авиастроительная корпорация»*.



Комплекс бортового оборудования МИ-171А2

* Ульяновское конструкторское бюро приборостроения: путь длиною в полвека. – Ульяновск: Корпорация технологий продвижения, 2004.

«АВИАСТАР-СП»



16 апреля 1975 г. вышло постановление Правительства СССР № 299102 «О строительстве в Ульяновске авиационного промышленного комплекса».

28 апреля 1975 г. министр авиационной промышленности СССР Дементьев П. В. подписал приказ № 175 о строительстве в Ульяновске комплекса из трёх заводов: самолётостроительного, агрегатного и приборостроительного. Генеральным директором нового предприятия был назначен А. С. Сысцов, который ранее занимал должность главного инженера Ташкентского авиационного производственного объединения им. В. П. Чкалова. Впоследствии он стал министром авиационной промышленности СССР.

Дата официального рождения Ульяновского авиационно-промышленного комплекса – **10 июня 1976 г.**, когда было заложено основание первого корпуса будущего авиагиганта. Работа велась по многим направлениям: одновременно строились завод и громадный жилой массив. Стройка была объявлена всесоюзной ударной комсомольской.

Ульяновский авиационный промышленный комплекс был задуман, построен и пущен в эксплуатацию с целью создания в СССР предприятия по производству нового широкофюзеляжного военно-транспортного самолёта Ан-124 «Руслан».

Сегодня производственный комплекс ЗАО «Авиастар-СП» обладает широким спектром технологических операций: от штамповки и механообработки до окончательной сборки и испытаний авиационной техники. Завод специализируется на производстве транспортных самолётов Ил-76-МД-90А, пассажирских и грузовых самолётов семейства Ту-204, сервисном обслуживании уникальных тяжелых транспортных самолётов Ан-124-100 «Руслан». Предприятие осуществляет гарантийное и послегарантийное обслуживание авиационной техники.

В ЗАО «Авиастар-СП» ведётся монтаж интерьеров и отработка систем самолётов семейства Sukhoi Superjet 100. Кроме того, предприятие участвует в кооперации по производству нового по-настоящему конкурентоспособного на международном уровне ближне-среднемагистрального пассажирского самолёта МС-21. Ульяновский авиационный завод входит в структуру ОАО «Объединённая авиастроительная корпорация» и участвует в реализации глобальной цели корпорации – сохранении и укреплении позиций России в качестве одного из центров мирового авиастроения*.

* Остапенко Ю. А., Шустов И. Г. Авиация: энциклопедический словарь. – М.: Общество авиастроителей, 2014.

В 1920 г. в Москве был создан Центральный Институт Труда как первое в мире научное учреждение, «...разрабатывающее, демонстрирующее и пропагандирующее принципы научной организации труда и объединяющее деятельность всех других учреждений Республики, изучающих труд». Уже тогда ЦИТ имел в своём составе конструкторское бюро по проектированию технологического оборудования, которое производилось на заводах, подчинённых институту.

В 1930-х гг. основное внимание института было сконцентрировано на авиационной промышленности. НИАТ вместе со страной прошёл огромный путь – от изучения трудовых приёмов ручной клёпки до создания и строительства не имеющих аналогов в мире самолётов Ан-225, Ту-160, Су-27, в конструкции и технологии которых сконцентрированы высшие достижения науки и техники. В основных региональных центрах авиационной промышленности было организовано восемь филиалов НИАТ.

В **1983 г.** в качестве структурного подразделения НИАТ был создан Ульяновский филиал, который сегодня преобразован в ОАО «Ульяновский НИАТ». Им были разработаны и внедрены оборудование и технология для производства методом стесненного изгиба профилей каркаса самолетов «Ил-114», «Ан-140» и «Ан-70».

Сегодня ОАО «Ульяновский НИАТ» внесено в список стратегических предприятий России. Предприятие разрабатывает и производит профилегибочное оборудование, специализируясь на внедрении технологий, использующих уникальные методы деформирования металлических заготовок («Метод стесненного изгиба», «Метод интенсивного деформирования»). Стан для изготовления гнутых профилей и техоснастка идут на экспорт.

Совершенствование способов организации труда и подготовка кадров для авиационной промышленности также входят в сферу направлений деятельности института. 23 июля 2014 г. вышел Приказ Минобрнауки России № 780, в соответствии с которым «Ульяновский НИАТ» получил статус «Федеральная инновационная площадка» (ФИП) на 2014–2016 гг. для участия в реализации проекта «Подготовка рабочих кадров, соответствующих требованиям высокотехнологичных отраслей промышленности, на основе дуального образования»*.

ОАО
«УЛЬЯНОВСКИЙ
НИАТ»

В цехе «Ульяновского НИАТ»

История и культуры

имени Н. М. Карамзина
* Официальный сайт «Ульяновский НИАТ»: <http://www.ulniat.ru>

УЛЬЯНОВСКИЙ ФИЛИАЛ КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО ОАО «ТУПОЛЕВ»



История филиала начинается в **1986 г.** с создания представительства ММЗ (Московский машиностроительный завод) «Опыт» на Ульяновском авиационно-промышленном комплексе (в настоящее время ЗАО «Авиастар-СП») для сопровождения производства пассажирских авиалайнеров четвёртого поколения Ту-204. Совместно со специалистами серийного завода филиалом была развернута работа по запуску в производство конструкторской документации на Ту-204. Своё современное наименование – УФКБ ОАО «Туполев» – предприятие получило после реорганизации АНТК им. А. Н. Туполева в ОАО «Туполев».

Первый серийный самолёт Ту-204 поднялся в воздух **17 августа 1990 г.** В 1990-е гг. Ту-204, оказался единственной современной разработкой в области гражданской авиационной техники, произведённой в условиях, когда работы по её проектированию в стране почти не велись. Чтобы обеспечить спрос на ульяновские самолёты, разработчики и производители выработали смелую антикризисную стратегию индивидуального подхода к пожеланиям авиакомпаний-заказчиков при практически единичном производстве. Так рождалось семейство самолётов Ту-204, обладающее широким спектром характеристик и сфер применения.

Сегодня семейство Ту-204 насчитывает уже более десятка основных типов и модификаций. На авиасалоне МАКС-2009 состоялась презентация модели представительского класса Ту-204-300А, предназначенного для комфортных межконтинентальных перелётов.

В настоящий период в рамках российско-китайского проекта конструкторы УФКБ ОАО «Туполев» ведут разработки самолёта специального назначения на базе Ту-204, участвуют в оборонных программах ОАО «Туполев».

С начала 2000-х гг. Ульяновский филиал становится передовым подразделением ОАО «Туполев» в части использования новейших информационных технологий в проектировании. Это позволяет УФКБ оставаться головным подразделением в сфере разработки и выпуска конструкторской документации на самолёты данного типа. Сегодня ульяновский филиал продолжает работу по конструкторскому сопровождению производства и по организации сертификационных испытаний новых типов и модификаций Ту-204 на ЗАО «Авиастар-СП». Также филиал участвует в деятельности по поддержке находящихся в эксплуатации самолётов семейства Ту-204.

АВИАКОМПАНИЯ «ВОЛГА-ДНЕПР»

22 августа 1990 г. на территории Ульяновской области было зарегистрировано первое акционерное общество – в настоящее время всемирно известная авиакомпания «Волга-Днепр». Её основными акционерами выступили производитель самолётов Ан-124-100 «Руслан» и пассажирских Ту-204 ОАО «Авиастар», производитель авиационных двигателей ЗМКБ «Прогресс» (Запорожье), разработчик самолётов различных типов АНТК им. О. К. Антонова (Киев), Киевский авиастроительный завод АО «Авиант».

Авиакомпания «Волга-Днепр» стала первой частной грузовой авиакомпанией в России. В основу её деятельности была положена коммерческая эксплуатация уникальных сверхтяжелых самолётов Ан-124-100 «Руслан». Благодаря выводу «Русланов» на гражданский рынок, авиакомпания создала принципиально новый сегмент в области международной логистики – доставку нестандартных (сверхтяжелых, крупногабаритных) грузов воздушным транспортом. Сегодня авиакомпания «Волга-Днепр» является мировым лидером данного направления.

Авиакомпания «Волга-Днепр» выполняет перевозки по заказу международных промышленных корпораций различных отраслей мировой экономики, принимает активное участие в обеспечении миротворческих и гуманитарных миссий по всему миру. Она является членом Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) и Международной авиагрузовой ассоциации (ТIАСА).

«Волга-Днепр» прошла сертификацию на обслуживание полного производственного цикла – от подготовки лётных экипажей и выполнения международных полётов до проведения всех видов технического обслуживания самолётов. Стандарты техобслуживания одобрены инспекциями американских, английских и канадских авиационных властей.

В 2009 г. авиакомпания «Волга-Днепр» стала обладательницей высшей награды международной организации Baltic Air Charter Association (ВАСА) – ВАСА Excellence Awards в номинации «Лучшая грузовая чартерная авиакомпания». В марте 2010 г. по итогам ежегодного опроса журнала «Air Cargo World» авиакомпания «Волга-Днепр» получила награду Air Cargo Award of Excellence в категории «Авиaperевозчик».

В 2013 г. Авиакомпания «Волга-Днепр» в седьмой раз стала лауреатом национальной авиационной премии «Крылья России».



ЦЕНТР ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ «АВИАСЕРВИС»



9 декабря 2002 г. на базе ЗАО «Авиастар-СП» открылось предприятие для технического обслуживания авиационной техники в постпродажный период – Центр технического обслуживания и ремонта авиационной техники «Авиасервис».

Подразделения «Авиасервиса» размещаются на территории авиазавода, что позволяет при выполнении особо важных техпроцессов, связанных с надежностью и безопасностью полётов, интегрироваться в основное производство ЗАО «Авиастар-СП». Оперативно решать проблемы, выявленные в ходе послепродажного обслуживания, помогают также размещенные на территории «Авиастара» филиалы разработчиков («Туполев», «Ильюшин», «Антонов»).

УВАУГА предоставляет возможность проводить теоретическую подготовку персонала, а практические занятия и стажировка организуются на Учебно-производственной базе ЗАО «Авиастар-СП».

«Авиасервис» использует мощные технические ресурсы международного аэропорта «Ульяновск-Восточный». Высококвалифицированные специалисты предприятия обладают сертификатами, выданными авиационными властями России, Кубы, Египта, что дает им право выполнять все виды послепродажного сопровождения на воздушных судах производства ЗАО «Авиастар-СП», а также на ИЛ-76 и самолётах малой авиации В-300.

В 2013 г. специалисты «Авиасервиса» впервые для себя провели ремонт и техническое обслуживание борта МЧС России Ил-76 ТД, который адаптирован к перевозке пассажиров. На воздушном судне были установлены кресла с кислородным оборудованием и кухня. Этот борт, в частности, участвовал в эвакуации людей во время наводнения на Дальнем Востоке, эвакуировал людей из Сирии*.

* Официальный сайт «Авиастар-СП»: http://www.aviastar-sp.ru/products_and_services/services/tsto_rat.

ОАО «СПЕКТР-АВИА»

Самой крупной специализированной компанией в России, занимающейся окраской самолётов, является ульяновское предприятие ОАО «Спектр-Авиа». Компания зарегистрирована 22 мая 2003 г.



В настоящее время центр окраски входит в консорциум «Ульяновск-Авиа». Процесс окраски самолётов является не менее важным и ответственным, чем любой другой этап изготовления летательного аппарата. От правильной окраски зависит не столько эстетичный вид воздушного судна, сколько его лётные характеристики, а также долговечность конструкции.

Основными клиентами компании являются производственные структуры, входящие в Объединенную авиастроительную корпорацию. Сегодня «Спектр-Авиа» работает на такие компании, как ульяновский авиазавод «Авиастар-СП», воронежское акционерное самолётостроительное общество, казанское авиационное производственное объединение, «Гражданские самолёты Сухого» и ряд других крупных авиапроизводителей.

Также со «Спектр-Авиа» сотрудничают российские авиакомпании. Практически все авиаперевозчики из России, начиная от Аэрофлота и «Трансаэро» и заканчивая небольшими региональными авиакомпаниями, используют ульяновский центр покраски как для обновления покрытия, так и в случае имиджевых акций, требующих нанесения изображения на самолёты или при смене логотипа и фирменных цветов.

Только в 2011 г. «Спектр-Авиа» окрасило свыше тридцати самолётов различных типов. Гордостью компании являются работы по покраске самолётов Президентского специального лётного отряда «Россия» – Ту-204-300, Ил-96-300, Ил-62М.

АВИАЦИОННАЯ СТОЛИЦА РОССИИ



Зарегистрированный
торговый знак

«Авиационная столица России» – не просто красивые слова. Правительство Ульяновской области сделало эту фразу своим товарным знаком в целях лучшего позиционирования региона в международном разделении труда **22 ноября 2011 г.** и сегодня является его единственным обладателем на территории России.

Брендовый и инфраструктурный проект «Авиационная столица России», направленный на развитие и продвижение услуг авиационного кластера Ульяновской области, был запущен в **2008 г.**

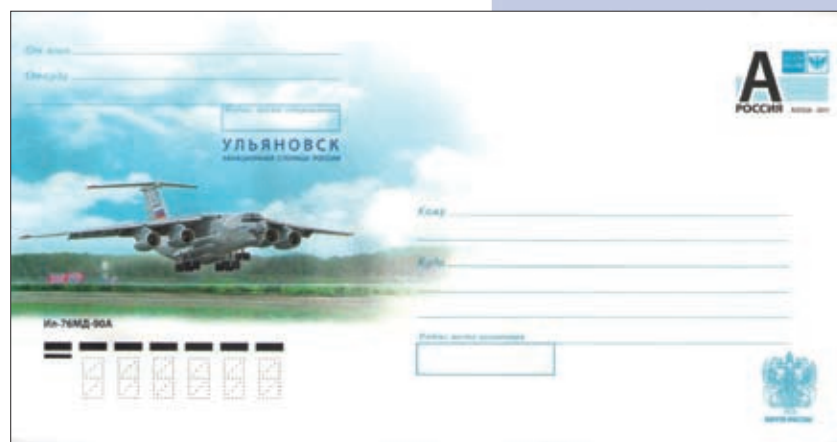
Одним из факторов успеха проекта «Авиационная столица России» стала победа в конкурсе на организацию первой в России портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) для привлечения зарубежных инвестиций и технологий в авиационную инфраструктуру, науку и промышленность. На данный момент Ульяновскую ПОЭЗ активно осваивают первые резиденты.

В 2011 г. дирекция проекта на территории региона провела Международный авиатранспортный форум (МАТФ). Несмотря на то, что Форум проводился впервые, он сразу был признан равным по значимости крупнейшему российскому авиасалону МАКС – между двумя выставками было подписано партнёрское соглашение о координации дат их проведения.

Сегодня полноценное развитие любой отрасли невозможно без международного сотрудничества. В рамках продвижения проекта «Авиационная столица России» Правительство Ульяновской области активно сотрудничает с крупнейшими авиационными компаниями Китая, Германии и Франции. Готовность сотрудничать с Ульяновском выразило представительство авиационного кластера земли Берлин-Бранденбург, Министерство транспорта Чехии, Ассоциация аэрокосмической промышленности Франции (GIFAS) и другие. Правительство Ульяновской области готовится к подписанию соглашения о сотрудничестве с особой торговой зоной Пекина – стратегическим партнёром дальнейшего развития ПОЭЗ «Ульяновск-Восточный» как крупного грузового узла связи (хаба).

Следствием такой активной деятельности стало признание и поддержка со стороны федеральной власти: по поручению Председателя Правительства РФ Ульяновская область стала пилотной площадкой развития кластерной экономической модели, куратором которой выступают общественная организация «Деловая Россия» и Агентство стратегических инициатив.

Маркированный конверт



Кластер «Ульяновск-Авиа» создан по инициативе правительства Ульяновской области в **августе 2009 г.** Его деятельность направлена на повышение конкурентоспособности продукции и услуг авиационной отрасли нашего региона. Организационно-правовую форму проекта воплощает Консорциум «Научно-образовательно-производственный кластер «Ульяновск-Авиа». Ульяновский авиационный кластер включает производственный сектор, сектор авиационного транспорта и перевозок (логистика), проектно-исследовательский сектор (технологии), сектор подготовки кадров.

Основное ядро кластера составляют завод «Авиастар-СП», ОАО «АэроКомпозит», ОАО «УКБП», авиакомпания «Волга-Днепр», аэропорт «Ульяновск-Восточный», на базе которого создана Портовая особая экономическая зона.



В 2011 г. в кластере насчитывалось 34 предприятия, в 2016 г. планируется выйти на цифру в 241. Важную стабилизирующую роль играет контракт «Авиастара-СП» с Министерством обороны от 04.10.2012 г. на поставку 39 самолётов Ил-76 МД-90-А. Сумма заказа составляет около 140 млрд. рублей. Ульяновские авиастроители включились в проект по производству пассажирских самолётов MC-21 и SSJ 100.

В 2013 г. был дан старт двум важным системообразующим проектам: формированию Центра российского транспортного авиастроения и организации индустриального парка. На Президиуме Единого градостроительного совета Ульяновской области одобрена концепция Аэрополиса – современного общественно-делового комплекса стапятидесяти тысячного города, строительство которого запланировано на территории, примыкающей к международному аэропорту «Ульяновск-Восточный» и Промышленной зоне «Заволжье».

22 мая 2014 г. Ульяновский авиационный кластер принял участие в работе Международной авиакосмической выставки IА Berlin*.

Фото: <http://cluster.hse.ru/upload/iblock/103/10344712d24ca3129dc0105e58467aac.pdf>.

НАУЧНО- ОБРАЗОВАТЕЛЬНО- ПРОИЗВОДСТ- ВЕННЫЙ КЛАСТЕР «УЛЬЯНОВСК- АВИА»

Подписание контракта на поставку
Ил-76 МД-90-А (4 октября 2012 г.)

АЭРОКОМПОЗИТ

Соглашение о сотрудничестве между Правительством Ульяновской области, ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» и ЗАО «АэроКомпозит» от **15 февраля 2010 г.** дало старт инвестиционному проекту «Строительство завода по производству композиционных конструкций» на территории Ульяновской области.

18 марта 2011 г. ЗАО «АэроКомпозит – Ульяновск» было зарегистрировано, а уже 30 ноября 2011 г. на территории ЗАО «Авиастар-СП» в корпусе 1В состоялась закладка первого камня в строительство завода по выпуску агрегатов из композиционных материалов.

На сегодняшний день ЗАО «АэроКомпозит–Ульяновск» – единственный в России завод по производству силовых конструкций и агрегатов для авиации из

композиционных материалов, создаваемых при помощи инфузионной технологии, и одно из пяти крупнейших мировых производств с подобной специализацией. Уникальность инфузионной технологии заключается в существенном удешевлении процесса изготовления и создания более сложных конструкций с высокой степенью интегральности за один технологический цикл по сравнению с традиционной автоклавной технологией. Также инфузионная технология позволяет значительно уменьшить вес изделия. Производство в Ульяновске включает полный технологический цикл изготовления деталей из полимерных композиционных материалов безавтоклавным методом инфузии: от выкладки вспомогательных материалов до контроля геометрии и покраски.

В настоящее время в Ульяновске в рамках программы МС-21 и других перспективных программ Объединенной авиастроительной корпорации развернуто производство таких конструкций из полимерных композиционных материалов, как панели центроплана, лонжероны, панели кессона крыла и т.д.

В 2014 г. предприятие получило Международный сертификат соответствия на свою продукцию. На проектную мощность (100 комплектов в год) предприятие выйдет в 2017 г.*

* Деловой авиационный портал: <http://www.ato.ru/content/ulyanovsk-gotovitsya-k-osvoeniyu-chernogo-kryla>;

Официальный сайт «АэроКомпозит–Ульяновск»: <http://aerocomposit.ru/proizvodstvo-v-ulyanovske>;

фото: <http://glav.su/forum/2-science/540-sukhoi-superjet-100/offset/2980>.



Монтаж оборудования для выпуска первого серийного крыла для самолёта нового поколения МС-21

«ПРОМТЕХ-УЛЬЯНОВСК»

10 января 2013 г. на территории Ульяновской области было зарегистрировано ЗАО «ПРОМТЕХ-Ульяновск». Это дочернее предприятие широкопрофильного холдинга ЗАО «Промышленные технологии», который специализируется на проектировании, производстве и послепродажном обслуживании бортовых кабельных сетей и электрифицированных систем летательных аппаратов.

Экспертный совет Министерства экономического развития Российской Федерации по портовым особым экономическим зонам (ПОЭЗ) рассмотрел и одобрил заявку «ПРОМТЕХ-Ульяновск» на строительство в Ульяновской ПОЭЗ серийного завода по производству авиационных бортовых кабельных сетей (БКС), который будет обеспечивать нужды ЗАО «Авиастар-СП», а также ряда других российских авиационных корпораций: ОАО «Вертолёты России», Объединенной авиастроительной корпорации и ГК «Ростехнологии»*.

**ПРОМТЕХ
УЛЬЯНОВСК**

Создание серийного завода по изготовлению авиационных бортовых кабельных сетей летательных аппаратов для нужд ЗАО «Авиастар-СП», а так же в интересах ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация, ОАО «Вертолеты России» и ГК «Ростехнологии».



* Официальный сайт «Ульяновск – особая экономическая зона»: <http://www.ulsez.ru/nashi-rezidenty/promtex>.

АК-1 – ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЁТ

В 2011 г. в Ульяновском музее гражданской авиации появился уникальный экспонат – точная копия первого советского пассажирского самолёта Ак-1, когда-то существовавшего в единственном экземпляре.

Ак-1, спроектированный в Центральном аэрогидродинамическом институте, был рассчитан на перевозку 2–3 пассажиров. Он строился в Москве на средства, внесённые латышскими стрелками в Фонд строительства советского воздушного флота, поэтому

на фюзеляже самолёта появилась надпись «Латышский стрелок». Испытания Ак-1 показали его хорошие лётные данные. С взлётной массой 1650 кг он развивал скорость до 150 км/ч и мог подняться на высоту до 2200 м. К зиме 1924 г. самолёт налетал 11000 км и перевёз 172 пассажира. После окончания зимнего ремонта весной 1925 г. самолёт был включён в состав машин для перелёта Москва – Пекин.

По некоторым данным, 20 августа 1925 г. самолёт получил серьёзные повреждения во время демонстра-

ционного полёта в Далайне и не был восстановлен.

В 1983 г. Министерство гражданской авиации СССР поручило Троицкому авиационному техническому училищу воссоздать в натуральную величину АК-1 для ульяновского музея истории гражданской авиации. Работа длилась 2 года. В первой половине 1986 г. самолёт был изготовлен и отправлен в Ульяновск. Но долгие годы он оставался скрытым от посетителей в техническом помещении. Сотрудники музея решили не выставлять уникальную копию на открытом воздухе в связи с тем, что она, как и оригинал, сделана из фанеры. С появлением в музее летнего демонстрационного павильона появилась возможность поместить экспонат для всеобщего обозрения*.

* Валкин Ю. М. История самолёта и пилота // Мономах. – 2011. – № 1. – С. 10–13.



Самолет АК-1 был построен в единственном экземпляре в ноябре 1923 г.

ТБ-1 (АНТ-4) – САМЫЙ СТАРЫЙ ЭКСПОНАТ МУЗЕЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

У многих экспонатов Ульяновского музея гражданской авиации непростая судьба. 12 января 1944 г. из заполярного Туруханска в Игарку вылетел АНТ-4 с экипажем из четырёх человек и с одиннадцатью пассажирами на борту. Планировалось, что полёт продлится 2 часа, но через двое суток 3 экипажа вылетели на поиски исчезнувшего самолёта. На третий день пропавший самолёт обнаружили, пассажиры и члены экипажа были спасены.

Через 39 лет, летом 1983 г., поисковики прибыли на остров



ТБ-1 (АНТ-4)

Диксон – место крушения – за упавшим самолётом. После реставрации в 1985 г. этот самолёт занял своё место в экспозиции ульяновского музея.

ТБ-1 (АНТ-4) был поистине легендарной машиной. К ней во многих случаях применимо определение «первый советский»: первый бомбардировщик советской конструкции, поступивший в серийное производство, первый отечественный бомбардировщик-моноплан, первый советский цельнометаллический бомбардировщик. Кроме того, АНТ-4 стал родоначальником целого семейства многомоторных самолётов, созданных под руководством А. Н. Туполева. Именно с появлением ТБ-1 фактически началось становление в нашей стране стратегической авиации.

ТБ-1 (АНТ-4) был разработан ещё в 1925 г. и серийно выпускался до 1932 г. Эти машины эксплуатировались до 1936 г. На них (но с германскими двигателями) совершали сверхдальние перелёты и спасали челюскинцев.

После того как ТБ-1 отслужил в вооружённых силах Красной Армии, машины были переданы Аэрофлоту для перевозки грузов и пассажиров, так что вполне объяснимо, почему эта боевая машина находится в музее гражданской авиации*.

* Сивопляс И. Музейные крылья // Проспект. – 2010. – Сент. – С. 72–73.

**МИ-1 И МИ-15 –
ПЕРВЫЕ
ЭКСПОНАТЫ
МУЗЕЯ
ИСТОРИИ
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ**



Ми-1М СССР-17411 (507017)



PZL M-15 «Бельфегор»

Первыми экспонатами музея, прибывшими в Ульяновск в августе 1983 г., стали вертолёт Ми-1 и реактивный самолёт М-15.

Ми-1 – первый советский серийный вертолёт, был разработан в 1948 г. Зрелище винтовой машины, приземлившейся на крохотной площадке близ дачи Иосифа Виссарионовича Сталина в Абхазии, так поразило «отца народов», что он, доселе сомневавшийся в возможностях новой техники, тотчас распорядился выделить средства на дальнейшие разработки. Ми-1 выпускался в 1954–1960 гг. На нём было установлено 27 мировых рекордов скорости и дальности полёта.

Самолёт М-15 был разработан и построен в Польше по за-

казу советского правительства. Конструкция была уникальной – единственный в своём роде реактивный сельскохозяйственный самолёт и реактивный биплан. За выразительную внешность поляки прозвали свое детище «Бельфегором» – по имени демона, соблазняющего людей возможностью совершать неожиданные открытия.

В апреле 1980 г. на аэродроме Майкопа М-15 столкнулся при рулёжке со своей тезкой и был списан. Таким удивительным образом в ульяновском музее гражданской авиации судьба свела эти две машины со схожей маркировкой*.

* Сивопляс И. Музейные крылья // Проспект. – 2010. – Сент. – С. 72–73.

**ТУ-116 – БОРТ № 1
ДЛЯ Н. С. ХРУЩЁВА**

Среди экспонатов музея истории гражданской авиации – легендарный советский правительственный Ту-116.

В 1956 г. на вооружение ВВС СССР поступил турбовинтовой стратегический бомбардировщик-ракетоносец Ту-95, запущенный в серию на авиазаводе № 18 г. Куйбышева. Машина не знала равных ни по скорости, ни по дальности перелётов. Новинка привлекла внимание Никиты Сергеевича Хрущёва, пожелавшего обзавестись личным лайнером для заокеанских визитов.

В преобразованные фюзеляжи двух бомбардировщиков были встроены герметичные пассажирские кабины-капсулы с иллюминаторами, трапом, двумя салонами на 20 пассажиров, туалетом



Экспонат музея
Ту-116

и служебным помещением. Первый полёт лайнера состоялся в апреле 1957 г. В марте 1958 г. в ходе испытаний Ту-116 совершил беспосадочный перелёт по маршруту Чкаловское – Иркутск – Чкаловское протяженностью 8600 км. Остаток топлива в баках позволял пролететь ещё около 3000 км.

Но чудо-самолёт так и не стал бортом № 1. По мало достоверной, но хорошо отражающей колоритную фигуру Никиты Сергеевича легенде, он планировал вылететь на Ту-116 в гости к кубинскому лидеру Фиделю Кастро, однако категорически отказался от полёта, узнав, что пассажирский люк расположен в задней части фюзеляжа, под хвостом. «*Это я как из задницы полезу*», – изрёк автор афоризма про «кузькину мать». Сам же самолёт был снят с эксплуатации только в 1991 г.*.

АН-124 «РУСЛАН»



АН-124 «Руслан»

10 октября 1985 г. осуществлена выкатка из цеха окончательной сборки Ульяновского авиационного завода первой машины АН-124 «Руслан» (тяжелый дальний транспортный самолёт разработки ОКБ им. О. К. Антонова). 30 октября 1985 г. состоялся его первый полёт. Этот самолёт до сих пор не превзойден в мире по своим лётно-техническим характеристикам. «Руслан» – первый советский самолёт, оснащенный бортовой автоматизированной системой, которая проверяет параметры работы всех агрегатов. При сборке Ан-124 впервые в СССР использовали лазерную технику.

Самолёт Ан-124 «Руслан» создавался в первую очередь для транспортировки мобильных пусковых установок межконтинентальных баллистических ракет, а также для проведения крупномасштабных десантных перевозок личного состава и тяжёлой боевой техники. Самолёт способен брать на борт до 440 десантников или 880 мотострелков.

Самым успешным проектом мировой транспортной авиации АН-124 стал благодаря своим техническим характеристикам. Главная особенность, определившая его успех, это два грузолюка: традиционный, хвостовой, и откидывающаяся вверх носовая часть. Они позволяют организовать сквозной проезд техники, что даёт возможность значительно уменьшить время погрузки-выгрузки. Специальное шасси, умеющее «приседать», уменьшает угол въезда на носовую рампу и даёт меньшую нагрузку на покрытие аэродрома. Гражданский вариант самолёта может выполнять полёты на всех географических широтах и предназначен для перевозки грузов, в том числе нестандартных крупногабаритных.

Уже через две недели после дебюта на аэрокосмическом салоне в Ле Бурже в 1985 г., где самолёт произвёл фурор, экипаж В. Терского установил за один полёт сразу 21 рекорд, в том числе по грузоподъемности: «Руслан» поднял на высоту 10750 метров груз весом более 171 т.

На «Авиастар-СП» сегодня модернизируют «Русланы», благодаря чему грузоподъемность модификации (Ан-124-100) увеличивается на 30 тонн. Ресурс конструкции модернизированного «Руслана» установили в 50 тысяч лётных часов, 10 тысяч полётов или 45 календарных лет.

Самолёт Ан-124-100 можно увидеть в фильмах «Умри, но не сейчас», «Ширли-мырли», «Форсаж 6».

ТУ-204

Ту-204 – среднемагистральный советский-российский пассажирский самолёт, разработанный в конце 1980-х – начале 1990-х гг. в ОКБ Туполева для замены на авиалиниях пассажирского самолёта Ту-154. В 1982 г. на коллегии МАП по инициативе министра И. С. Силаева было принято решение о создании среднемагистрального самолёта Ту-204 с двумя двигателями. В 1983 г. Совет министров СССР издал постановление о разработке и постройке этих авиалайнеров. В постановлении указывалось, что создаваемые самолёты по конкурентоспособности не должны уступать западным образцам.

Ту-204 производится с 1990 г. на заводе «Авиастар-СП» в Ульяновске. 17 августа 1990 г. состоялся первый полёт выпущенного на УАПК пассажирского самолёта (бортовой номер RA-64003, серийный номер 003). На основе базового варианта Ту-204 создано около 20 модификаций, отличающихся назначением, лётно-техническими характеристиками, типом двигателей и составом бортового оборудования. В семейство самолётов Ту-204/214 входят пассажирские, грузовые, специальные и VIP-модификации.

На Ту-204 применены электродистанционная система управления, электронно-цифровая система управления двигателями с полной ответственностью (FADEC), суперкритические профили крыла, блоки оборудования с цифровыми вычислителями и другие новшества, не использовавшиеся на отечественных самолётах предыдущих поколений.

С целью снижения массы самолёта разработчики приняли решение о широком внедрении в конструкцию композитных материалов на основе угле-, стеклооргано-пластиков и гибридных материалов. Был выполнен большой объём экспериментальных работ по исследованию композитных материалов на образцах и опытных изделиях, в результате чего разработана и внедрена директивная технология изготовления композитных деталей Ту-204. Масса применённых на самолёте композитных материалов составила 14 % от общей массы.



ТУ-204 в цехе



Первый полёт Ту-204, собранного на ульяновском авиазаводе



Ту-204-300, построенный на ульяновском авиастроительном заводе ЗАО «Авиастар-СП» (передан заказчику 9 января 2011 г.)

При разработке конструкции внедрены и другие технологические новшества: использованы длинномерные монолитно-сборные панели, панели крыла без стыков обшивок, крупно-размерные листы обшивок фюзеляжа и усовершенствованные крепежные детали, в том числе титановые. Использование длинномерных полуфабрика-

тов и крупногабаритных листов позволило существенно уменьшить количество стыков на фюзеляже, в результате чего снизилась масса конструкции и улучшилось качество внешней поверхности самолёта. Особое внимание было уделено повышению коррозионной стойкости конструкции. Была усовершенствована схема теплозвукоизоляции, в нижней части гермокабины установлены дренажные клапаны, и усилено лакокрасочное покрытие. В конструкции применены новые высокопрочные материалы с улучшенными характеристиками вязкости, малоциклового усталости, низкими скоростями роста трещин с хорошими усталостными характеристиками.

К моменту окончания проектирования самолёт решили серийно строить на Ульяновском авиационно-промышленном комплексе (УАПК) им. Д. Ф. Устинова (с 1992 г. ЗАО «Авиастар-СП»). Первый Ту-204 был построен в Москве совместно опытным производством АНТК им. А. Н. Туполева и УАПК.

На различные варианты Ту-204 получено более 50 российских и международных сертификатов и дополнений к ним. Самолёты семейства Ту-204/214 отвечают всем современным требованиям по безопасности, шуму на местности и эмиссии вредных веществ. Находящиеся в эксплуатации модификации Ту-204 соответствуют требованиям ИКАО и Евроконтроля по вертикальному эшелонированию и точности навигации, без ограничений допущены к полётам в страны ЕС, а также выполняют регулярные рейсы по всему миру*.

* Фото: <http://www.aviastar-sp.ru/upload/iblock/a9c/a9c7fc01cdaa94547c34bda9448c7e6d.jpg>;
<http://www.aviastar-sp.ru/upload/iblock/a31/a312363fb4936ce081baab3b41f2c622.jpg>;
<http://www.ulgov.ru/pub/images/atts/news/gallery/samolet01.jpg>.

ЛЕТАЮЩАЯ ТАРЕЛКА – ТЕРМОПЛАН АЛА-40

Этот уникальный аппарат совершенно необычной конструкции был построен на Ульяновском авиационном заводе в период с 1988 по 1992 г. Дисковидный аппарат диаметром 40 м, высотой в 16 м и объемом 10660 м³ представлял собой дирижабль совершенно необычной конструкции – в виде летающей тарелки.

Термоплан – сверхтяжелый аэростатический летательный аппарат, задуманный в начале 80-х годов XX века для транспортировки больших грузов на дальние расстояния. Внешне он представляет собой огромный диск (диаметром от 140 до 320 м в зависимости от модификации) с подвешенной снизу гондолой.

Внутри диск разделен на два отсека. Первый заполняется гелием или водородом, второй – горячими выхлопными газами от работающих двигателей. Экипаж (от 12 до 24 человек), регулируя поступление газов, должен контролировать скорость подъема и спуска аппарата и его перемещение в воздухе. Предполагалось, что термоплан сможет летать на расстояния до 8000 км, развивая максимальную скорость 180–250 км/час, и перевозить от 100 до 2000 тонн груза либо от 650 до 10000 человек (чем больше диаметр диска, тем больше и работоспособность машины).

Небольшой демонстрационный образец АЛА-40 диаметром 40 метров и вместимостью экипажа 2 человека может поднять груз массой 3500 кг. Он прошёл наземные испытания. Первые испытательные полёты должны были быть осуществлены в 1993 г., но он совершил только подлёты*.



Термоплан АЛА-40 в цехе ульяновского завода

ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

имени **Карамзина**
 * Русский Пепеланц-1 (Термоплан): http://www.kavitus.lv/index.php?option=com_content&task=view&id=174&Itemid=2.
 Техника молодежи. – 1999. – № 2.

**ПЕРВЫЙ
СЕРИЙНЫЙ
ИЛ-76МД-90А
ПОЛУЧИТ
ИМЯ «УЛЬЯНОВСК»**



Ил-76МД-90А



Производство и ход покраски первого построенного в Ульяновске Ил-76 (декабрь 2012 г.)

10 марта 2014 г. в Минобороны РФ одобрили предложение присвоить имя «Ульяновск» самолёту Ил-76МД-90А с бортовым номером 01. Письмо с таким решением, подписанное первым заместителем руководителя военного ведомства В. Герасимовым, пришло на имя главы региона С. Морозова.

На фюзеляже воздушного судна разместится герб и флаг Ульяновской области. Кроме этого, Минобороны рассмотрело предложение давать самолётам имена известных людей, уроженцев региона.

Ил-76 МД-90А значительно отличается от своего предшественника. Самолёт имеет другую конструкцию крыла, рассчитанную на большую максимальную взлётную массу (210 тонн против 190). На крыле установлены цельные 24-метровые панели, что увеличило ресурс машины. Модернизированный Ил оборудован пермскими двигателями ПС-90А-76, каждый из которых имеет тягу 14,5 тонн. Самолёт приведён в соответствие нормам ИКАО, Евроконтроля, FAA США и построен с расчётом на будущее. Лётный ресурс модернизированной машины рассчитан на 35 лет эксплуатации; конструкторы намерены продлить его до 45 лет.

Ил-76МД-90А оснащён новым бортовым радиоэлектронным оборудованием, перспективным пилотажно-навигационным комплексом «Купол-3». Новый цифровой автопилот позволяет совершать посадку по второй категории ИКАО, когда самолёт доводится до высоты 30 метров над взлётно-посадочной полосой в автоматическом режиме, а затем сажается уже в ручном (Ил-76 летал по первой категории, и в этом случае высота принятия решения – 60 метров). Это позволит расширить область эксплуатации воздушного судна.

Также самолёт оснащён так называемой стеклянной кабиной с цифровым полем индикации самолётных систем и оборудования. В кабине самолёта восемь экранов (шесть у лётчиков и два у штурмана). Такой вариант более информативен: лётчикам гораздо проще воспринимать компак-

тный кадр, где отражено пространственное положение самолёта, его скорость, высота и прочие пилотажные параметры*.

* Фото: http://topwar.ru/uploads/posts/2012-10/1350930533_6.jpg; <http://sdelanounas.ru/i/d/w/dWxnb3YucnUvcHVlL2ltYWdlcy9hdHRzL25ld3MvZ2FsbGVyeS8xMjlyMTYwLkpQRz9fX2kPTI2Nzk1.jpg>.

Сегодня трудно представить, что аэродром, на который принимались первые самолёты в Ульяновске, был обыкновенный полевой, с травяным покрытием. Его границами были современные улицы Засвияжского района – Октябрьская, Автозаводская и Московское шоссе с центром на пересечении улицы Полбина и проспекта 50 лет ВЛКСМ. Скорее всего, авиарейсы того времени были периодическими и осуществлялись на самолётах, базировавшихся в других городах страны.

18 мая 1955 г. можно считать официальным днём рождения первого аэропорта Ульяновска. В этот день в 9 км юго-западнее центра города и 3 км южнее п. Баратаевка началось строительство современного для тех лет здания аэровокзала с пропускной способностью 50 пасс./час, которое было сдано в 1957 г. Была открыта первая регулярная авиалиния по маршруту «Куйбышев – Ульяновск – Москва» на самолётах Ан-2 и Ил-14. Долгое время ульяновский аэродром мог принимать лишь небольшие самолёты, а взлётно-посадочная полоса длиной 800 метров располагалась неподалёку от территории автозавода.

В 1970 г. при участии Ленинградского филиала «Ленаэропроект» был построен и принят в эксплуатацию новый аэровокзал пропускной способностью 400 пасс./час, построена новая взлётно-посадочная полоса длиной 2500 метров. В 2010 г. было осуществлено проектирование полной реконструкции аэропорта.

В 2013 г. введено в эксплуатацию здание аэровокзала с новой инфраструктурой и комфортными условиями для пассажиров. Пропускная способность аэровокзала в настоящее время составляет 240 пасс./час. На данный момент ОАО «Аэропорт Ульяновск» – успешно развивающееся предприятие авиационной отрасли с надёжным конкурентным положением на рынке услуг в регионе. В настоящее время ведутся работы по открытию в аэропорту пункта пропуска через государственную границу РФ и получения аэропортом статуса «международный».

В начале 2011 г. аэропорту «Баратаевка» было присвоено имя Николая Михайловича Карамзина – известного историка, писателя, уроженца Симбирска.

**АЭРОПОРТ
ИМЕНИ
Н. М. КАРАМЗИНА
(БАРАТАЕВКА)**



имени Н.М. Карамзина

«УЛЬЯНОВСК-ВОСТОЧНЫЙ»

Аэродром построен в 1983 г. для испытательной базы Ульяновского авиационного завода.

Взлётно-посадочная полоса аэродрома «Ульяновск-Восточный» – одна из самых длинных в мире: её длина составляет 5100 метров (при ширине 106 метров), что позволяет принимать любые типы самолётов, эксплуатирующиеся в настоящее время, и обеспечивать высокую регулярность полётов.

В 1997 г. ОАО «УАПК «Авиастар» создаёт филиал «Аэропорт «Ульяновск-Восточный». В июне 1998 г. аэропорт после полной реконструкции здания аэровокзала, перестройки привокзальной площади и технической модернизации проходит международную сертификацию и получает статус международного аэропорта. «Ульяновск-Восточный» – один из немногих в России аэропор-



тов, которые оборудованы для полётов по метеорологическому минимуму 1-й категории.

В мае 1999 г. филиал ОАО «УАПК «Авиастар» «Аэропорт «Ульяновск-Восточный» был зарегистрирован как самостоятельное юридическое лицо ЗАО «Международный аэропорт «Ульяновск-Восточный». С 2008 г. и по настоящее время аэропорт «Ульяновск-Восточный» является обособленным структурным подразделением ЗАО «Авиастар-СП».

В своём составе аэропорт имеет современную взлётно-посадочную полосу, которая обеспечивает дополнительную безопасность взлётов и посадок воздушных судов; аэровокзал для оформления внутренних и международных рейсов; грузовой терминал, способный обработать 150 тонн грузов в сутки (в том числе грузов, транспортируемых в навал, или нестандартное оборудование); фабрику бортового питания для приготовления питания; инженерно-авиационную службу, которая обеспечивает приём/выпуск воздушных судов авиакомпаний и оказывает помощь при техническом обслуживании воздушных судов; гостиничный комплекс, отвечающий требованиям европейского уровня стандарта качества; комнату отдыха для экипажа; аэродромный технический комплекс, который обеспечивает работоспособность аэропорта в сложнейших погодных условиях специальной техникой для обслуживания и поддержания взлётно-посадочной полосы в соответствии с высокими требованиями, а также службу авиационной безопасности, отвечающую за необходимый уровень безопасности пассажиров и имущество авиакомпаний в аэропорту.

ПОРТОВАЯ ОСОБАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА

Один из факторов роста региональных экономик – развитие специальных экономических зон. В Ульяновской области сформирована единственная в России особая экономическая зона аэропортного типа, являющаяся частью авиационного кластера.

История реализации проекта начинается в 2008 г., когда область выиграла конкурс на право создания портовой особой экономической зоны на территории региона (ПОЭЗ). Постановление Правительства РФ от 30.12.2009 г. № 1163 предписывало органи-

зацию зоны на базе аэропорта «Ульяновск-Восточный». Для первой очереди ПОЭЗ отводилась земля площадью до 120 га. Среди приоритетных направлений развития портовой зоны определены следующие: ремонт, техническое обслуживание, модернизация воздушных судов и авиационной техники; производство авиатехники и комплектующих; аэропортовые и транспортно-логистические услуги.

Министр экономического развития РФ Э. С. Набиуллина, выступая в рамках международного авиасалона «МАКС-2011», заявила: «Это первая в России экономическая портовая зона. Не случайно, что она сформирована именно в Ульяновской области. Ульяновск является признанным центром российского авиастроения с несомненными конкурентными преимуществами. Это, прежде всего, выстроенная инфраструктура и налаженный механизм деловых коммуникаций».

В настоящее время у ПОЭЗ шесть резидентов: это ООО «Волга-Днепр Техникс Ульяновск», ООО «ФЛ Техникс Ульяновск», ООО «Авиационный завод «Витязь», ОАО «Авиаприбор-Холдинг» – ООО «Интеравионика», ООО «ААР-Рус» и ЗАО «ПРОМТЕХ-Ульяновск». Благодаря дополнительным средствам из федерального бюджета, к 2020 г. на территории ПОЭЗ разместится более 50 предприятий и будет создано 11 тысяч рабочих мест*.



Общий вид первой пусковой очереди Ульяновской ПОЭЗ

* Россия. Особые экономические зоны: <http://www.russeze.ru/oez/>; Корпорация развития Ульяновской области: <http://www.ulregion.com/about>.

«КАК ЛЕТАЮТ АВТОМОБИЛИ И ЕЗДЯТ САМОЛЁТЫ»



Кадры из кинофильма

Фильм Эльдара Рязанова «Необычайные приключения итальянцев в России» являл собой непрерывную череду сумасшедших трюков. Тогда ни о каких компьютерных возможностях и речи не было, все делали «по-настоящему», и в 1973 г. Ульяновский аэропорт прославился на всю страну, так как роль подмосковного Минского шоссе, на которое в фильме приземлился Ту-134, сыграла наша взлётно-посадочная полоса. Её избрали по

технической причине – ни одно асфальтовое покрытие не могло выдержать посадочного удара многотонной «тушки». За штурвалом самолёта сидел заместитель начальника Ульяновского Центра гражданской авиации стран СЭВ Иван Антонович Таращан.

Эльдар Рязанов вспоминал, что когда он обратился с необычной просьбой, Иван Антонович предложил: «Возьмите письмо из Министерства гражданской авиации, в котором мне позволят летать с нарушением инструкции, и я выполню трюк». «Когда мы заикнулись об этом в министерстве, с нами просто не стали разговаривать. «Это смертельно опасно! Это запрещено!» – категорически заявили нам <...>. И мы приехали в Ульяновск без письма министерства. Летчик Иван Антонович Таращан сначала наотрез отказался выполнить нашу просьбу – посадить самолет на взлетную полосу, по которой будут ездить автомобили. Но где-то в глубине души замечательному пилоту хотелось совершить трюк, какого еще никто не исполнял. Понимая огромную ответственность, которая лежит на нем, он потребовал: «Машины — только легковые, за рулями – только наши летчики...» <...> По краям взлетной полосы навстречу друг другу бежали легковые автомобили, и Таращан посадил гигантский лайнер

<...> Иван Антонович проделал это по нашей просьбе шесть раз, и каждый раз выполнял задание безупречно!».

А участвовавший в фильме Ту-134 попал в Ульяновский музей гражданской авиации*.

* Рязанов Э. Неподведенные итоги (глава «Как летают автомобили и ездят самолёты»). – М.: Вагриус, 1995; фото: <http://rozzario.ru/images/italjanci-v-rossii-1.jpg>.

ВЫСТАВОЧНЫЙ ПРОЕКТ «ТЕРРИТОРИЯ ПОЛЁТА»

15 августа – 12 сентября 2010 г. в здании аэропорта «Центральный» (ныне аэропорт им. Н. М. Карамзина) был представлен выставочный проект «Территория полёта» – первый за последние годы опыт экспозиции в городе произведений современного искусства. Участниками его стали шесть российских художников разных поколений: К. Батынков, А. Литвин, И. Лугин, Б. Орлов, С. Шутов (Москва) и М. Свищев (Санкт-Петербург).

Они представили ульяновским зрителям как уже получившие широкую известность, так и новые, созданные специально для проекта произведения, обращаясь к темам авиации, полёта и освоения человеком неба.

Практика показа произведений искусства в аэропортах широко известна в мире, однако именно в рамках ульяновского проекта она получила новое развитие: в аэропорту «Центральный» демонстрировались образцы живописи и инсталляции, непосредственно связанные с пространством, в котором они экспонировались. Тем самым художественные объекты вписываются в свою «естественную среду обитания», территорию, являющуюся местом жизни тех образов, к которым обращаются художники.

В XX в. авиация стала воплощением мечты человека о полёте, возможностью подняться в небо, которая превратила в реальность многовековую мифологию.

В наши дни самолёт является не просто средством передвижения, но и условным знаком, символом, связанным и с романтикой воздушных путешествий, и с гордостью за достижения национальной авиации, и с порожденными катастрофами аэрофобиями.

Произведения современных российских художников, представленные на выставке, формируют единое пространство – территорию образов и сюжетов, в которых самолёт как неизменный атрибут любой «лётной» истории помещается в различные контексты, препарируется, видоизменяется, приобретает и уточняет разнообразные символические смыслы*.

* Государственный центр современного искусства: <http://www.ncca.ru/events/text?filial=3&id=699>; фото: <http://os.colta.ru/m/photo/2011/03/28/2-5.jpg>.

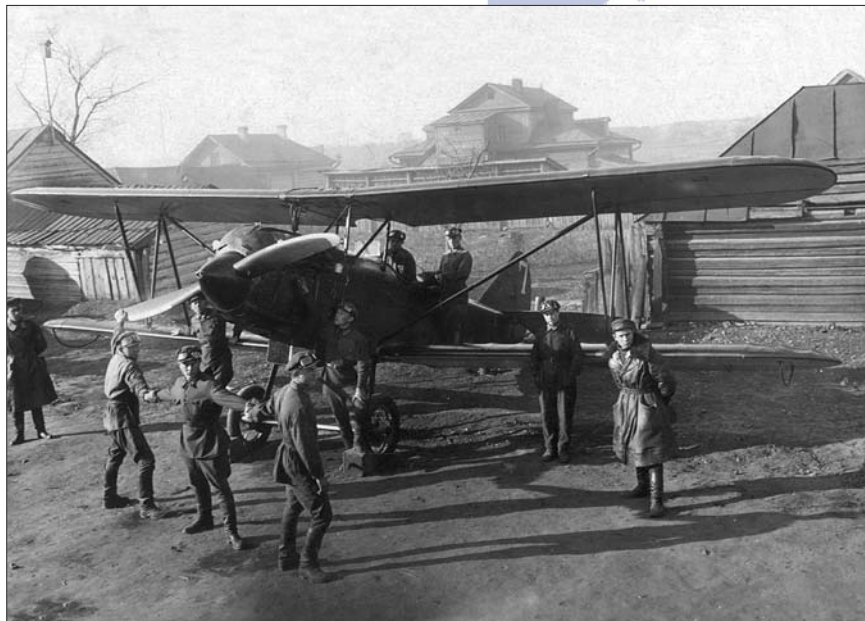


М. Свищев «Зал ожидания»

«ЛЮДИ ЛЕГЕНД»

15 октября 1981 г. на базе Новоульяновской школы № 1 открылся музей истории Ульяновской объединённой школы пилотов и авиатехников. Инициатором его открытия стала учительница русского языка и литературы Елизавета Романовна Морозова. Это потрясающий музей, в котором собраны уникальные экспонаты: сотни подлинных фотографий, лётные книжки пилотов, воспоминания курсантов. Каждый предмет – это летопись авиационной истории Ульяновска и России.

Учеба в эксплуатационном цеху.
Запуск мотора «цепочкой»,
группа инструктора Тучина



В 1975 г., в год 30-летия Победы СССР над фашистской Германией, Елизавета Романовна вместе со своими учениками попытались восстановить биографию легендарного лётчика Великой Отечественной войны – Александра Горовца. И один факт его жизни привлёк их внимание – Герой Советского Союза был выпускником Ульяновской школы пилотов и авиатехников. Тогда молодые следопыты задали себе вопрос: «А сколько ещё Героев подготовила школа?». И началась долгая и увлекательная работа. Предстояло восстановить историю лётной школы, имена её выпускников.

Работа началась с сорока двух писем новоульяновских школьников в раздел «Отзовитесь» самых читаемых газет СССР того времени. И люди находились, налаживалась переписка, выявлялись факты из истории лётной школы.

За шесть лет поисковой работы учителем и учениками были совершены десятки дальних поисковых экспедиций. Следопыты восстановили биографии 107 ветеранов войны – курсантов и преподавателей Ульяновской объединённой школы пилотов и авиатехников.

Результатом работы стало открытие школьного музея «Люди легенд» – подлинной летописи авиационной истории Ульяновска и России.

Второй выпуск
лётчиков-инструкторов. 1935 г.

ГОЛОВНОЙ
ОТРАСЛЕВОЙ
МУЗЕЙ
ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ

Главной отраслевой музей гражданской авиации, действующий на базе Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации, образован в соответствии с приказом Министерства гражданской авиации СССР № 97 от 1 июня 1983 г. в целях сосредоточения в нём образцов авиационной техники и создания экспозиции, отражающей эволюцию гражданского воздушного флота России.

Открытие музея состоялось в августе 1989 г. С 1999 г. музей входит в Ассоциацию технических музеев Международного союза ИКОМ. Музею присвоено звание «Народный», общее количество экспонатов составляет более 9 тыс. единиц, 730 из которых – подлинные экспонаты, отражающие историю гражданской авиации со времени зарождения до наших дней.

В настоящее время музей имеет 4 экспозиции: «Начальный период развития гражданской авиации в России», «Гражданская авиация в Великой Отечественной войне», «Послевоенный период развития гражданской авиации», «История развития Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации».

Составной частью музея является уникальная выставка отечественных самолётов и вертолётов гражданской авиации, развернутая в районе аэродрома им. Н. М. Карамзина (Баратаевка) площадью около 18 га.

На выставке экспонируется более 30 единиц авиационной техники – от маленького По-2 до современных реактивных гигантов. Девять экспонатов музея являются памятниками науки и техники: ТБ-1 (1925 г.), Як-12м (1946 г.), Ми-1 (1948 г.), Ил-14 (1950 г.), Ту-104 (1955 г.), Ту-114 (1957 г.), Ту-116 (1967 г.), Ту-124 (1960 г.), Ту-144 (1968 г.). Некоторые из них сохранились в единственном экземпляре*.



имени Н. М. Карамзина

Фото: <http://aviamuseum.com.ua/images/stories/news/4/3.jpg>

УЛЬЯНОВСКИЕ ЛЁТЧИКИ НА ПОЧТОВЫХ МАРКАХ И КОНВЕРТАХ



Авиационная тематика в почтовых выпусках всегда была популярна в нашей стране. Не стало это исключением и для Ульяновска. На выпущенных марках и конвертах почтовых ведомств СССР и России можно найти изображения ульяновских героев-лётчиков, авиационной техники, которая изготавливалась в области, а также её создателей.

Первая марка, посвящённая нашему земляку-лётчику, была выпущена почтой СССР в **1965 г.** Это была марка из серии «Герои Великой Отечественной войны, зачисленные навечно в списки воинских частей» и посвящалась генерал-майору авиации И. С. Полбину. На марке напечатаны портрет героя и эпизод воздушного боя (художник А. Завьялов).

В мае 1945 г. И. С. Полбин был посмертно удостоен второй медали «Золотая Звезда». Именем героя в 1965 г. названо его родное село (Ртищево-Каменка). На родине героя установлен бронзовый бюст, изображённый на почтовом конверте выпуска 1995 г.

В 1967 г. имя И. С. Полбина, который был выпускником Оренбургского высшего авиационного училища, присвоено этому учебному заведению.

В **2005 г.** к столетию И. С. Полбина, почта России выпустила почтовый конверт с его портретом.

Особая группа конвертов выпущена почтой России к 100-летним юбилеям лётчиков, связанных с Ульяновском: Н. С. Герасимова (2011 г.), И. Ф. Якурнова (2012 г.), Б. П. Алексеева (2013 г.).*



* Марков В. П. Во славу Родины // Каталог-справочник: Радио и связь. – М., 1985. Сайт «Таран – оружие смелых»: www.aerogam.narod.ru.

УЛЬЯНОВСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ОСОАВИАХИМ

С целью пропаганды военных знаний среди населения в Советском Союзе создавались специальные общественные организации. Наиболее крупными были ОДВФ (Общество друзей воздушного флота), которое должно было способствовать развитию отечественной авиации; ДОБРОХИМ (Общество друзей химической обороны и химической промышленности), главными задачами которого были подготовка населения к противохимической обороне и содействие государству в развитии химической промышленности, и ОСО СССР (Общество содействия обороне СССР). В мае 1925 г. ОДВФ и ДОБРОХИМ слились в одно общество – АВИАХИМ.

23 января 1927 г. Первый Всесоюзный съезд АВИАХИМа и пленум Центрального Совета ОСО постановили реорганизовать два общества в одно под названием ОСО-АВИАХИМ (Союз обществ друзей обороны и авиационно-химического строительства СССР). Позже оно стало именоваться «Обществом содействия обороне, авиационному и химическому строительству», превратившись в самую крупную общественную военизированную организацию. Перед Великой Отечественной войной ОСОАВИАХИМ подготовил до 80 % военнослужащих сухопутных войск, флота и до 100 % авиации. Не последнюю роль в этом сыграет Ульяновская краевая летная школа ОСОАВИАХИМ.

В Ульяновске объединение АВИАХИМа и ОСО было проведено **1–2 декабря 1926 г.** Сразу после слияния Ульяновское отделение ОСОАВИАХИМ насчитывало 18155 человек, объединённых в 386 ячеек.

В них существовали военно-спортивная, агитационная, авиационно-химическая секции, подсекция охоты, действовала городская авиационно-химическая команда.

Авиационно-химическая секция стала ведущей в ульяновском отделении ОСОАВИАХИМ. В её рамках работали авиаспорткружок, кружок моделизма и изобретательства. Любопытно то, что члены последнего кружка занимались и конструированием аэросаней.



имени Н.М. Карамзина

АВИАМОДЕЛИЗМ

Первый авиамодельный кружок в Ульяновске появился в 1929 г. при городском Доме пионеров. Курировало его ульяновское отделение ОСОАВИАХИМа. Учебное объединение посещало около 40 человек. Причина малочисленности кружка – недостаточное материальное оснащение. В 1930-е гг. не хватало элементарных вещей: фанеры, клея ПВА, жгутовой резины для моторчиков.

Ситуация резко меняется уже в предвоенные годы, когда авиамоделизм в СССР получает большое развитие. Авиамодельный спорт в советской стране стал

одним из самых действенных средств коммунистического воспитания молодёжи, подготовки её к коллективному производительному труду и к активной обороне Родины. Ульяновская область не стала исключением, и, по отчетам горкома и обкома ВЛКСМ, уже в 1949 г. на территории региона во всех районах при Домах пионеров успешно действовали авиамодельные кружки.

Детство – самое романтическое время, когда в полной мере

проявляется страсть к небу. Именно тогда многие мальчишки, а иногда и девчонки начинают пробовать конструировать летательные аппараты: от примитивных воздушных змеев до вполне приличных планеров. Многие из детей, становясь взрослыми людьми, продолжают заниматься любимым делом.

В настоящее время на территории области учебные объединения этого профиля функционируют в ЦДТТ № 1 г. Ульяновска (руководитель – мастер спорта международного класса Н. А. Рёхин), ОЦДЮТТ (руководитель – А. Г. Уфимцев), Новоульяновского ДДТ (руководитель – А. В. Макаров), в Майне.

Сегодня авиамоделизм включает в себя два основных направления: спортивный авиамоделизм и любительский авиамоделизм. Любительский – один из самых распространенных и наиболее популярных видов моделизма. В любом специализированном магазине можно найти комплекты сборных моделей самолётов, радиоуправляемые модели, стендовые модели, а также множество деталей и комплектующих к ним. Спортивный моделизм – уже серьёзная ступень конструирования моделей.



Кружок авиамodelистов

УЛЬЯНОВСКАЯ
ОБЪЕДИНЁННАЯ
ШКОЛА
ПИЛОТОВ
И АВИАТЕХНИКОВ

19 ноября 1931 г. была открыта Ульяновская краевая летная школа ОСОАВИАХИМа. Материальное, финансовое обеспечение школы было за краевым советом организации, а учебно-летная подготовка курсантов – в ведении Центрального Совета ОСОАВИАХИМа. 15 апреля 1932 г. в здании бывшего ремесленного училища на набережной реки Свияги (ныне здание автомеханического техникума) открылся 1-й Всесоюзный авиатехникум ЦС ОСОАВИАХИМа. Приказом Центрального Совета от 5 ноября 1933 г. Ульяновская летная школа и авиатехникум были преобразованы в Объединённую школу пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа.

В момент объединения только на отделении авиатехников обучалось 199 человек. В 1931–1933 гг. школа готовила пилотов, а с 1933 г. – инструкторов-лётчиков и авиатехников. По особой программе велась подготовка инструкторов-лётчиков-парашютистов. За время существования (1931–1945) школа подготовила тысячи пилотов, авиатехников и авиамехаников. Школа являлась важным методическим центром авиации ОСОАВИАХИМа. На её базе регулярно проводились учебно-методические сборы руководства и старших инженеров аэроклубов.

Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР «О военно-воздушных силах Красной Армии» № 2265-977сс от 05.11.40 г. школа перешла в подчинение Наркомата обороны и стала готовить лётные кадры для ВВС Красной Армии: сначала пилотов истребителей для И-5 и И-15 «бис», а с декабря 1941 г. и вплоть до окончания войны – лётчиков-истребителей-штурмовиков на Ил-2. За годы войны школа выпустила 880 лётчиков. Школа была расформирована в 1945 г. в связи с сокращением вооружённых сил.

Не менее 54 воспитанников школы удостоены звания Героя Советского Союза, один – звания Героя России (за боевые заслуги во время Великой Отечественной войны), один – Героя Социалистического труда. Среди бывших воспитанников школы есть заслуженные военные лётчики СССР, лётчики-испытатели, заслуженный пилот гражданской авиации, мастера парашютного спорта, чемпионы мира по высшему пилотажу, авиационные судьи международного класса.

Памятник лётчикам выпускникам
Ульяновской школы пилотов
(г. Ульяновск, ул. Западный бульвар)

УЛЬЯНОВСКОЕ ВЫСШЕЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

УВАУГА является старейшим в России учебным заведением по подготовке лётного состава для гражданской авиации. Училище ведёт свою историю с 1935 г., когда в Батайске при Первой объединённой школе пилотов и авиатехников Гражданского Воздушного Флота были организованы Курсы высшей лётной подготовки (КВЛП).

Основной целью КВЛП была «переподготовка пилотов по самолётостроению, по приборам, по радио, ночью и в затруднительных метеорологических условиях, а также переподготовка пилотов в высший класс и на тяжёлые самолёты» (из приказа по Главному управлению ГВФ от 19.09.35 г. № 270).

Летом 1939 г. в условиях обострения международной обстановки Батайская школа передаётся ВВС Рабоче-крестьянской Красной Армии, а Курсы высшей лётной подготовки переводят в г. Минеральные Воды.

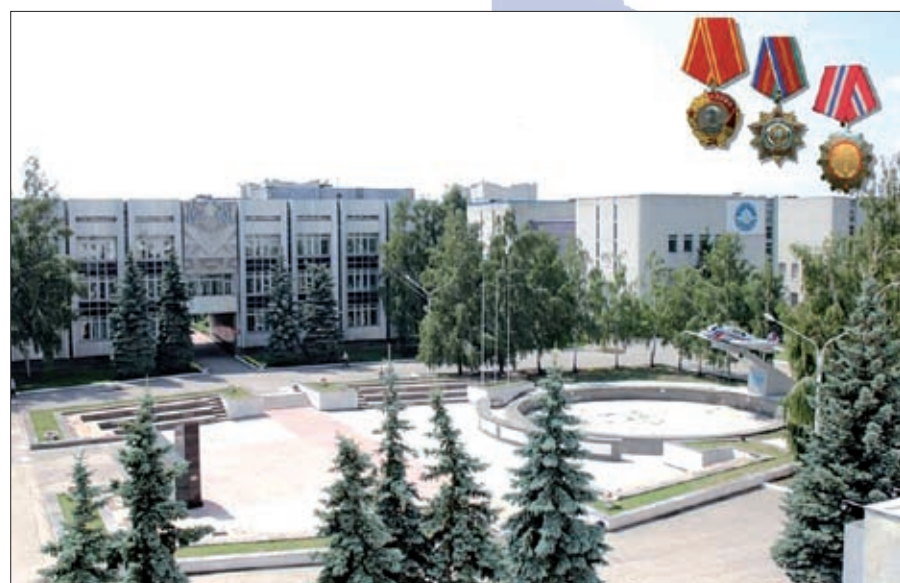
В октябре 1941 г. в связи с приближением линии фронта к Ростову КВЛП были перебазированы в г. Ташкент. Их главной задачей стала подготовка экипажей на самолёты Ли-2. В мае 1944 г. КВЛП вернулись в г. Минводы, где продолжили работу.

С 1947 г. началась подготовка экипажей Гражданского Воздушного Флота на новый самолёт Ил-12. В том же году КВЛП были реорганизованы в Школу высшей лётной подготовки (ШВЛП), которая была перебазирована в г. Бугуруслан Оренбургской области, а в 1950 г. – в Ульяновск.

С 1955 г. здесь была начата подготовка лётного состава на самолёты Ил-14, а в 1958 г. – на Ан-10 и Ил-18 – самолёты с газотурбинными двигателями.

В начале 1960-х гг. в ШВЛП начали освоение пилотирования и эксплуатации первого реактивного гражданского самолёта Ту-104.

В ноябре 1955 г. в Ульяновской ШВЛП стали заниматься подготовкой иностранных экипажей. Первыми прибыли авиационные специалисты из Восточной Германии. С 1957 г. начинается массовая подготовка экипажей из ряда стран «социалистической ориентации». С 1962 по 1972 гг. в ШВЛП были освоены самолёты Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ан-24.



В 1973 г. за большие успехи в развитии воздушного транспорта, значительный вклад в выполнение планов по подготовке высококвалифицированных лётных кадров и освоение новой техники Ульяновская ШВЛП была награждена Орденом Ленина.

В декабре 1974 г. принимается решение создать на базе ШВЛП Центр совместного обучения лётного, технического и диспетчерского персонала стран-членов Совета Экономической Взаимопомощи.

Строительство важнейших объектов Центра было завершено в начале 1983 г. В этот период была начата подготовка лётного состава на самолёты Ил-62, Ил-76, Ил-86, Як-42.

За период с 1980 по 1985 гг. было подготовлено более 15 тысяч авиационных специалистов для нашей авиации и для 40 стран мира.

В 1985 г. Центр заслуженно был награждён Орденом Дружбы Народов.

В 1992 г. начинается реорганизация Центра в высшее авиационное училище. Результатом большой работы, проведённой под руководством ректора училища, заслуженного пилота СССР В. М. Ржевского, стало распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.10.92 г. № 1931-р «О создании Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации».

Летом 1993 г. был произведён первый набор курсантов по специальности «лётная эксплуатация воздушных судов». В дальнейшем сфера деятельности училища по подготовке авиационных специалистов с высшим образованием непрерывно расширялась.

В настоящее время в УВАУГА проходят обучение курсанты не только из России, но и из стран ближнего зарубежья: Республики Беларусь, Казахстана, Армении, Молдовы, Киргизстана, Туркменистана, Таджикистана, Узбекистана, а также авиационные специалисты из Анголы, Ирана, Сирии и КНДР*.



Курсанты УВАУГА на занятии

* Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации. Очерки истории / авт. текста Г. М. Медведовский. – Ульяновск: Симбирская книга, 1995.
Статистические материалы об образовательной деятельности училища с 1993 по 2003 годы / сост. А. Г. Антипова, К. А. Суслина – Ульяновск: УВАУГА, 2004.
Официальный сайт УВАУГА: <http://www.uvauga.ru>.

65-Я ОКРУЖНАЯ ШКОЛА МЛАДШИХ АВИАСПЕЦИАЛИСТОВ В ЧЕРДАКЛАХ

В сентябре 1941 г. в с. Чердаклы Куйбышевской области (с 1957 г. Чердаклы – рабочий поселок) из г. Ярославля была переведена 65-я окружная школа младших авиаспециалистов (ОШМАС). Эта школа готовила стрелков-радистов для авиации дальнего действия. В ней обучались курсанты из Ульяновской и Пензенской областей. Всего в школе одновременно могли учиться 3 роты (300 человек).



Курсанты 65-й ШМАС

В двухмесячный срок в Чердаклах были созданы все условия, чтобы принять первых курсантов. Сложнее всего оказалось подготовить хозяйственную и техническую базы, отвечающие всем требованиям, предъявляемым к подобного рода учебным заведениям.

Майор Дитюк в первую очередь взялся за подготовку площадки для аэродрома. В результате их было построено целых три: основной – в районе с. Лощина, запасной аэродром находился в районе пересечения улиц 50 лет ВЛКСМ и Рабочей в с. Чердаклы (современное «кольцо»), зимний аэродром располагался на озере Яик.

Теоретические занятия для курсантов проводились на первом этаже средней школы. Авиационный склад находился в здании церкви (в настоящее время на этом месте находится районный Дом культуры). Сами курсанты проживали в здании средней школы на втором этаже и в бараках, которые находились на территории спиртзавода, а преподавательский состав был расквартирован в частных домах.

В настоящее время в результате поисковой работы руководителя музея при Чердаклинском центре дополнительного образования детей Бурлаковой Татьяны Ивановны точно установлены имена 22 курсантов, прошедших курс обучения в 65-й ОШМАС.

ВОЗРОЖДЕННЫЙ АЭРОКЛУБ ДОСААФ

С 2002 г. возрожденный аэроклуб ДОСААФ в Ульяновске возглавляет Владимир Александрович Дворянинов. Аэроклуб ведет свою историю от краевой школы пилотов ОСОВАВИАХИМа, переведенной в Ульяновск из Самары в 1931 г. Интерес к авиации у Владимира Дворянинова – потомственный. Его отец в своё время закончил эту школу и затем воевал на пикирующем бомбардировщике ТУ-2 в годы Великой Отечественной войны.

У Ульяновского аэроклуба ДОСААФ непростая история. В «лихие 90-е» он практически прекратил свою деятельность. Однако, с 2002 г. энтузиасты под руководством Владимира Александровича Дворянинова пытаются возродить его работу. Главная задача клуба – развитие авиационных видов спорта и подготовка спортсменов.

У малой авиации в Ульяновске, как и во всей России, немало проблем: совершенствование законодательной базы, организация производства малых воздушных судов в России, финансирование.

На лётную подготовку средств, зарабатываемых на облёте продукции механического завода, не хватает. Поэтому сегодня клуб проводит парашютную подготовку и стремится принять участие во всех областных программах, мероприятиях, проводит показательные выступления, самое крупное из которых – рамках авиашоу к Дню авиации.

«Молодые люди очень меняются после первого прыжка с парашютом. Приземляются практически другими людьми. И понимаешь, что не зря тратишь свое время на это», – говорит В.А. Дворянинов. В настоящее время Владимир Александрович является руководителем Федерации авиационного спорта Ульяновской области, советником Губернатора Ульяновской области по вопросам авиации.*



Члены Ульяновского аэроклуба ДОСААФ



В. А. Дворянинов, руководитель Ульяновского аэроклуба ДОСААФ

* Юхтанов А. Человек неба: потомственный авиатор Владимир Дворянинов учит ульяновцев летать: <http://www.ul.aif.ru/persona/details/164677>; фото: <http://images.aif.ru/000/333/e69c34386b585311d150f0197fa13503.jpg>.

«Я – АВИАТОР»



25 августа 2012 г. в рамках МАТФ в Ульяновске впервые прошёл Молодёжный авиафорум «Я – авиатор». Форум стал «Днём открытых дверей» для детей и молодёжи, интересующихся авиацией, а также для студентов отраслевых факультетов ульяновских вузов.

В рамках мероприятия прошла встреча за круглым столом руководителей авиамodelьных клубов из разных городов страны с губернатором Ульяновской области С. И. Морозовым. Участники молодёжного авиафорума смогли задать вопросы главному конструктору самолёта Ан-124 техническому директору ООО «Волга-Днепр» В. И. Толмачеву. Был проведен круглый стол на тему «Новая система работы с молодёжью: отраслевой принцип работы на примерах предприятий авиационной отрасли». В ток-шоу «Молодёжные инициативы авиационной столицы: карьерные дебаты» приняли участие представители компаний УЛГУ, «Волга-Днепр», «Ак Барс аэро», «Авиастар-СП» и «Агентство кадровых решений».

Во время работы МАТФ-2014 г. в Ульяновске пройдёт III Международный молодёжный форум «Я – Авиатор». В его рамках в «Ульяновском Артеке» организуется профильная смена «Аэро-Старт» для школьников, которые знакомятся с историей мировой и отечественной авиации, авиационной промышленности, с ульяновским авиационным кластером. Они также получают базовые знания английского языка, навыки аварийно-спасательной подготовки.

Центральное мероприятие авиафорума – Молодёжный конгресс и его мероприятия: круглые столы «Молодые профессионалы авиации. Государственные и корпоративные программы развития», «Перспективы развития авиамоделизма», подведение итогов Всероссийского конкурса «Российский инжиниринг». Молодёжь Ульяновской области примет участие в работе интерактивных площадок Аэрограда «Юный авиатор»: «Ключ на старт», «Самолёт моей мечты», «Авиаконструктор», «Авиасимулятор», «Мой воздушный змей» и др.

Ульяновский форум «Я – Авиатор» уверенно становится инновационной площадкой, объединяющей молодых профессионалов авиации и подрастающее поколение с целью самоопределения и профессионального развития на лучших корпоративных практиках, ценностях и традициях российской авиатранспортной отрасли.

Целенаправленная работа со школьниками, нацеленная на профильную подготовку кадров для авиации, ведётся в Ульяновской области и в открытой в декабре 2013 г. на базе Ульяновского авиационного колледжа Молодёжной авиационной академии.

ЧЕМПИОНАТ
ВООРУЖЁННЫХ
СИЛ
ПО ПАРАШЮТНОМУ
СПОРТУ

24–28 июля 2001 г. впервые в Ульяновске проходил Всероссийский чемпионат Вооружённых Сил по прыжкам с парашютом. Чемпионат Вооружённых Сил Российской Федерации по парашютному спорту проводится ежегодно на базе одного из соединений ВДВ. В том году он состоялся на базе 104-й Гвардейской воздушно-десантной дивизии. Команды парашютистов по 10 человек представляли военные округа, виды Вооружённых Сил и рода войск, а также ведомства и организации, культивирующие парашютный спорт.

Торжественное открытие чемпионата началось с построения и вступительного слова чемпионов Вооружённых Сил прошлого года подполковников Р. Волкова и С. Капустина. Затем ими был поднят флаг.

Главными в программе первого дня чемпионата были показательные выступления десантников и спортсменов-парашютистов. На чемпионат прибыл командующий ВДВ генерал-полковник Георгий Шпак, который отметил высокий уровень организации соревнований.

Программа чемпионата была составлена в соответствии со стандартами Международного совета военного спорта. Она включала в себя индивидуальные и групповые прыжки на точность приземления с высоты 900–1100 м и индивидуальные акробатические прыжки с высоты 2200 м.

Главным итогом соревнования стало комплектование сборной команды Вооружённых Сил Российской Федерации для участия в чемпионатах Европы и мира по линии Международного совета военного спорта и Международной авиационной федерации.

Ульяновские десантники уверенно одержали победу в командном соревновании, а старший прапорщик 104-й Гвардейской воздушно-десантной дивизии Олег Александрович Лосев стал членом сборной команды по парашютному спорту Вооружённых Сил Российской Федерации.



Команда Ульяновской области

ФЕДЕРАЦИЯ АВИАЦИОННОГО СПОРТА УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ



29 апреля 2003 г. на базе ульяновского аэроклуба РОСТО (ДОСААФ) было создано некоммерческое партнерство «Федерация авиационного спорта Ульяновской области» (ФАСУ).

Основным направлением деятельности организации стало развитие авиационных видов спорта: авиамodelьного, дельтапланерного, планерного, самолётного, парашютного, парапланерного.

В течение нескольких лет ФАСУ реализует программу строительства аэродромного комплекса малой авиации в Заволжском районе г. Ульяновска, комплексную молодежную программу «Авиационный резерв». Она является организатором Открытого фестиваля авиационного спорта Ульяновской области, проходящего на аэродроме Белый ключ. Традиционно в рамках Фестиваля проводится первенство по парашютному спорту среди начинающих парашютистов, областные соревнования по авиамodelьному и парапланерному видам спорта, демонстрационные полёты и показательные выступления спортсменов, организуется выставка воздушных судов малой авиации.

Бессменным президентом Федерации является шестикратный рекордсмен мира по точности приземления, абсолютный чемпион ВДВ, ВС РФ, чемпион СССР, РФ по парашютному спорту, рекордсмен России по групповой акробатике Олег Александрович Лосев*.



Пилотажная группа аэроклуба
«Первый Полёт».
Самолет Як-54. МАТФ-2013

* Материалы Ульяновского аэроклуба ДОСААФ: https://vk.com/fasu_73.

«КУБОК ВОЛГИ»

С 14 по 18 июля 2003 г. впервые в Ульяновске на аэродроме Белый ключ состоялось Первенство Поволжской зоны по классическому парашютному спорту «Кубок Волги». Организатором соревнований выступили Федерация авиационного спорта Ульяновской области и РОСТО (ДОСААФ).

В первенстве приняли участие 11 команд из Самары, Пензы, Чебоксар, Саранска, Йошкар-Олы, Нижнего Новгорода, Саратова, Казани, Ульяновска.



Во время соревнований спортсмены выполняли прыжки на точность приземления, когда, спускаясь с километровой высоты, парашютист должен пяткой попасть в трёхсантиметровый кружок (каждый сантиметр отклонения добавляет штрафные очки).

Также в программу первенства вошли индивидуальные акробатические прыжки с выполнением комплекса фигур. При выполнении акробатической программы парашютист, падая с высоты 2200 метров, достигает скорости почти 200 километров в час. За оставшиеся после разгона 20 секунд спортсмен должен выполнить шесть фигур – спирали и сальто. Судьи оценивают акробатику по видеозаписи прыжка.

На соревнованиях 2003 г. ульяновская команда одержала уверенную победу. Ульяновскую область представляли мастер спорта международного класса Андрей Финогенов, Галина Иваненкова, Олег Лосев, а также парашютисты 31-й отдельной воздушно-десантной бригады. Качество организации проведенного первенства было высоко оценено центральным Советом РОСТО, благодаря чему Ульяновск в 2004 г. вновь принял у себя первенство.



имени Н.М. Карамзина

«БОЛЬШАЯ ГОНКА»



24–27 апреля 2008 г. в Ульяновске впервые состоялся Открытый чемпионат Приволжского федерального округа по мотопарапланерному спорту (СЛА-мото), посвященный 360-летию города. Центральным событием праздника стала «Большая гонка» по маршруту Ульяновск – Самара.

Организаторами выступили Федерация авиационного спорта Ульяновской области, областной комитет по физической культуре и спорту, РОСТО (ДОСААФ).

Аббревиатура СЛА означает «сверхлёгкие летательные аппараты». В данном случае – мотопарапланы. Мотопарапланерный спорт молод. Он зародился в 70-х гг. прошлого века, когда и был изобретён параплан. Внешне параплан похож на парашют «крыло», но имеет совершенно иные аэродинамические качества и пред-

назначен не для спуска, а для подъёма. Вначале на них прыгали с гор, потом установили двигатель, создав полноценный летательный аппарат. В нашей стране летать на парапланах начали в 1980-е гг., однако подобных состязаний тогда ещё не проводилось.

Соревнования «Большая гонка» проводятся по нескольким критериям. Во-первых, к участию было заявлено рекордное количество команд со всей страны – пятьдесят. Во-вторых, протяженность маршрута составляет около двухсот километров. Так далеко, да ещё наперегонки, не летали нигде в мире.

Идея «Больших гонок» пришла к ульяновским парапланеристам, когда они совершали один из больших перелётов. Оказалось, что, несмотря на один и тот же маршрут и фактически одинаковые параметры парапланов, спортсмены пришли к финишу в разное время. Много зависит от профессионализма пилота. Так, например, можно установить максимальные обороты двигателя, увеличить скорость, но тогда может не хватить бензина до точки пит-стопа, или можно выбрать оптимальный режим, постоянно подбирать на различных высотах попутные потоки ветра и выиграть.

Соревнования проходили в двух группах: Competition, в которой участвовали самые опытные пилоты на более скоростных и приспособленных к соревнованиям парапланах (класс парапланов Competition) и Standard, названная по более безопасному классу парапланов, прощающему даже грубые ошибки в пилотировании.

Кубок России, Чемпионат ПФО по вертолётному спорту – это не только престижные соревнования, но и красочное авиационное шоу. Авиационное представление в рамках открытия Чемпионата началось на площади Ленина.

В нём приняли участие мотопарапланы, авиамodelисты, реактивные учебно-тренировочные самолёты, спортсмены-парашютисты и, конечно же, – вертолёт.



Команда Ульяновской области

Соревнования в Ульяновске получились представительными – 34 участника, среди которых 8 заслуженных мастеров спорта, 1 мастер спорта международного класса, 12 мастеров спорта, 6 кандидатов в мастера спорта и 7 спортсменов-перворазрядников.

Спортсмены состязались в четырех дисциплинах: «Навигация», «Полет на точность», «Развозка грузов» и «Слалом». В упражнениях «Развозка грузов» и «Слалом Гран-при» (4 лучших экипажа) соперники сошлись лицом к лицу в полёте на параллельных трассах*.

Соревнования такого уровня проводились в Ульяновске впервые, однако высокий уровень организации позволяет говорить, что Ульяновск вскоре станет центром не только авиационной промышленности, но и авиационного спорта.



Перед началом соревнований на площади Ульяновска

КУБОК РОССИИ ПО ВЕРТОЛЁТНОМУ СПОРТУ

истории и культуры

Официальный сайт компании «АЭРОСОУЗ»: http://www.aerosouz.ru/about_company/news/2010/06/16

РЕКОРД «КНИГИ ГИННЕСА»

15 августа 2010 г. в Ульяновске девять сильнейших атлетов мира установили мировой рекорд, передвинув самый большой серийный грузовой самолёт в мире Ан-124-100 «Руслан» весом 195 тонн на 6,39 метра за 13,47 секунды. Как рассказал один из арбитров, зарегистрировавших событие, попытки сдвинуть «Руслан» с места производились и раньше, но были безрезультатны.

Спортивное событие организовала в честь своего 20-летнего



юбилея группа компаний «Волга-Днепр». Рекорд установили на авиационном празднике во время традиционного авиасалона, который проходит в Ульяновске в районе авиационного завода «Авиастар-СП» – производителя самолётов семейства «Туполев» и «Антонов».

На глазах у тысяч людей, собравшихся на праздник, девять сильнейших атлетов смогли провезти по рулёжной дорожке гигантский лайнер, длина которого составляет 69 метров, размах крыльев – 73 метра, а высота – 21 метр. Устанавливать рекорд в Ульяновск прибыли сильнейшие атлеты планеты: Михаил Сидорычев (Россия), Эльбрус Нигматуллин (Россия), Видас Блекайтис (Литва), действующий чемпион мира по силовому экстриму Жидрунас Савицкас (Литва), самый молодой участник – 24-летний Стефан Петерсон (Исландия), самый возрастной спортсмен – 44-летний Марк Тревор Феликс (Великобритания), Тармо Митт (Эстония), Кшиштоф Радзиковски (Польша) и Стоян Тодорчев (Болгария).

Арбитрами уникального спортивного шоу стали представители Российского комитета по регистрации рекордов планеты.

«КУБОК ПАРА ЭЛИТ СНГ-2012»

23–25 августа 2012 г. лучшие парашютисты нашей планеты демонстрировали свое мастерство ульяновцам и гостям нашего города.

Соревнования подобного уровня прошли в Ульяновске впервые. В этом престижнейшем турнире приняли участие спортсмены, которые входят в элиту мирового парашютного спорта: два заслуженных мастера спорта, пять мастеров спорта международного класса, четырнадцать мастеров спорта. Практически все участники соревнований являлись чемпионами мира, Европы, победителями национальных первенств.

В ульяновском небе раскрыли свои купола двадцать один парашютист из России, Белоруссии, Украины и Казахстана. В их числе заслуженные мастера спорта: 20-кратная чемпионка мира Л. Екшикеева, 12-кратный чемпион мира, рекордсмен мира Д. Максимов, чемпион мира В. Тузов, мастера спорта международного класса А. Савин, А. Иванов, Е. Лактионова, Д. Мустафанов, чемпионка Украины Л. Зубрицкая.

Ульяновск как авиационную столицу России представляли мастера спорта член сборной России Ольга Кравченко, призёр чемпионата мира Вадим Зарипов, чемпион первенств Вооружённых Сил и ВДВ Алексей Жилин и победитель Кубка ДОСААФ России Сергей Коссинский.

В течение трёх дней спортсмены состязались в дисциплине «Приземление на точность на ограниченной площадке». Данный вид соревнований отличается повышенной сложностью, дающей возможность лучшим из лучших в полной мере показать свое мастерство. Диаметр датчика приземления уменьшен вдвое и составляет всего 1 сантиметр.

Финальные старты прошли 25-го августа в аэропорту «Восточный» в рамках праздничной летной программы заключительного дня работы Международного авиатранспортного форума.

Изюминкой соревнований стало показательное выступление выдающегося парашютиста Сергея Киселева. Сергей Александрович занесен в Книгу рекордов России, как самый пожилой действующий парашютист. Недавно ему исполнилось 79 лет, но он продолжает прыгать. В Ульяновске Сергей Киселев выполнил прыжок с самым большим в стране парашютным флагом России, размером 10 на 15 метров. Вес этого парашютного флага составляет 16 килограммов!



ВСЕРОССИЙСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО АВИАЦИОННЫМ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫМ МОДЕЛЯМ СРЕДИ ШКОЛЬНИКОВ

10–15 июля 2013 г. впервые на аэродроме посёлка Белый ключ состоялись Всероссийские соревнования по авиационным радиоуправляемым моделям.

В первенстве приняли участие более 80 участников из 9 регионов России – юноши и девушки от 10 до 18 лет. Заявку на участие в первенстве подали команды из Пермского края, Свердловской области, Ульяновской области, Чувашской Республики, города Домодедово Московской области, Екатеринбурга, Казани, Новосибирска, Оренбурга. В сборную команду авиастолицы вошли семь ульяновских ребят, занимающихся авиамоделизмом на базе Центра детского технического творчества № 1 г. Ульяновска и детско-юношеского аэрокосмического центра «Буран». Организаторами мероприятия выступили Федеральный центр технического творчества учащихся и Министерство образования Ульяновской области. Соревнования проходили в двух возрастных группах по нескольким классам.



Младшая возрастная группа (от 10 до 13 лет):

- пилотажная модель (комплекс С-11);
- модель планер-паритель;
- схематическая модель планера;
- гоночная модель;
- модель электролёта;
- модель полукопия.

Старшая возрастная группа (от 14 до 18 лет):

- пилотажная модель F-3A (комплекс С-11);
- модель планера F-3J;
- гоночная модель «КВИК-500» (стандарт);
- модель электролёта F-5B/7;
- модель планера F-3K.

По итогам проведения соревнований победившую команду наградили дипломом и памятным кубком. Команды-призёры также были отмечены дипломами и кубками соответствующих степеней, а победители и призёры в личном зачёте в одном из классов были выдвинуты на премию для поддержки талантливой молодёжи в рамках реализации приоритетного национального проекта «Образование».

Ульяновские школьники также поднялись на пьедестал почёта: Черников Дмитрий стал победителем в классе F 3 K, а Артёмкин Александр в классе моделей полукопий занял 2 место.

ОГОНЬ УНИВЕРСИАДЫ – 2013

24 января 2013 г. самолёт Ту-204-300, собранный на ульяновском авиационном заводе и принадлежащий авиакомпании «Владивосток Авиа», доставил на российскую землю Огонь XXVII Всемирных студенческих Игр 2013 г., которые прошли в Казани. 11 июня 2013 г. Огонь прибыл в очередной город на маршруте эстафеты Огня в России – в Ульяновск. Здесь символ Универсиады радушно встретили хлебом-солью под зажигательные барабанные ритмы.

Ульяновск стал двадцать четвёртым городом эстафеты Огня Универсиады в России. Чести пронести Огонь по улицам столицы Ульяновской области удостоились лучшие студенты региона, члены правительства, известные спортсмены, среди которых заслуженный мастер спорта по греко-римской борьбе, чемпион Сурдолимпийских игр, чемпион России Евгений Голованов, чемпион мира, обладатель Кубка мира по кикбоксингу Андрей Ховрин, волонтеры, представители молодёжных общественных объединений, а также компаний-партнёров Универсиады.

Почётное право начать эстафету выпало заслуженному работнику физической культуры и спорта Российской Федерации, заслуженному тренеру Таджикской ССР, президенту Студенческой лиги настольного тенниса России Владимиру Буянову.

Эстафета Огня в Ульяновске – это 6600 метров, которые прошли через центральные улицы и площади города. Эстафета стартовала на стадионе Ульяновского государственного технического университета и завершилась на стадионе Ульяновского государственного университета, где кульминацией Эстафеты стало зажжение городской чаши Огня. Всего в Ульяновске главный символ Всемирных студенческих Игр сопровождали 50 факелоносцев*.

* Фото: http://85.233.76.51/photo/129867/big_F51A8326_copy.jpg.



ЭСТАФЕТА ОЛИМПИЙСКОГО ОГНЯ

26 декабря 2013 г. Ульяновск принял эстафету Олимпийского огня «Сочи-2014». Маршрут эстафеты протяженностью в 28 километров преодолели 140 факелоносцев. Эстафета Олимпийского огня в Ульяновске стартовала от Центрального железнодорожного вокзала, финиш состоялся на площади 100-летия Ленина, где была зажжена чаша Олимпийского огня, а также открыта городская ёлка. Там же был развёрнут передвижной павильон для того

чтобы горожане могли ознакомиться с программой игр. Деятельное участие в организации праздника принял официальный спонсор Олимпийских игр компания «Кока-Кола».

«Изюминкой» эстафеты стал облёт города с Олимпийским огнём, помещенным в специальную закрытую лампаду, которую держал факелоносец. Самолёт Ан-124 «Руслан» поднялся в небо из аэропорта «Ульяновск-Восточный».

Получасовой полёт прошёл на высоте примерно 600 метров. Не случайно, единственным предприятием города, удостоившимся чести принять эстафету Олимпийского огня, стал Ульяновский авиационный завод – визитная карточка города и области. Первым легендарный факел принял генеральный директор «Авиа-стара» Сергей Дементьев. Символ Олимпиады пронесли по всем цехам и службам авиазавода*.



* Редакция спортивного агентства «Р-СПОРТ»: http://sochi2014.rsport.ru/torchrelay_photo/20131226/711047673_711048983.html.

ИМЕНА

ИЗ ИСТОРИИ СИМБИРСКОЙ-УЛЬЯНОВСКОЙ АВИАЦИИ



РОССИЙСКИЙ БОГАТЫРЬ ИВАН МИХАЙЛОВИЧ ЗАЙКИН



Последняя гастроль Ивана Заикина перед обучением на авиатора. Афиша

Иван Михайлович Заикин (1880–1948) – выдающийся русский борец, уникальный цирковой артист и один из пионеров отечественной авиации родился в 1880 г. в селе Верхнее Талызино Курмышского уезда Симбирской губернии (сейчас с. Сеченово Нижегородской области) в крестьянской семье и проживал в нашей губернии до 1899 г.

Двукратный чемпион мира по греко-римской борьбе, богатырь, удивлявший своей силой и удачью весь мир, наш земляк входит в первую десятку российских авиаторов.

Толчком к занятию авиацией послужили показательные выступления на аэроплане в Одессе Элизы Раймонды Дерош – одной из первых женщин-пилотов в мире. Сразу после увиденного полёта Заикина неудержимо потянуло в ряды смельчаков «человекоптиц».

На следующий день с подачи известного русского писателя А. И. Куприна, который очень любил и ценил Заикина, все одесские газеты объявили о том, что знаменитый чемпион собрался во Францию учиться на авиатора. Богатые купцы пообещали купить Заикину аэроплан и собрали деньги на обучение лётному делу.

Заикин учился в местечке Мурмелон, где тогда располагалась одна из первых авиашкол, а также конструировались и собирались аэропланы. Многие соотечественники, жившие во Франции, искали знакомства с Заикиным и помогали – кто деньгами, кто покровительством, кто в качестве переводчика.

Но закончились деньги, и, оставшись без средств, Заикин без раздумий заложил свои чемпионские регалии вместе с золотыми часами, а на вырученные деньги поехал в Россию, чтобы опять обратиться к купцам за помощью. В итоге в августе 1910 г. он получил-таки диплом пилота. А в октябре Заикин уже выступал на открывшейся в Москве Неделе первых показательных полётов на Ходынском поле вместе со своим одесским другом Ефимовым и с Михаилом Сципио дель Кампо, также выпускником французской авиашколы.

В рассказе «Мой полёт», опубликованном в 1911 г., А. И. Куприн пишет о своем полёте с Заикиным в Одессе 12 ноября 1910 г. и о том, как мужественно вёл себя лётчик, когда авария стала неизбежной: *«Только впоследствии я узнал, что Заикин в эту критическую секунду сохранил полное хладнокровие. Он успел расчитать, что лучше пожертвовать аэропланом и двумя людьми, чем произвести панику и может быть стать виновником нескольких человеческих жизней»*. К счастью, участники полёта остались живы.

О том, какое место в жизни Ивана Заикина занимала авиация, красноречивее всего говорит такой факт: на одной из своих бор-

цовских фотографий он попросил каллиграфическим почерком вывести «Авиаторъ И. Заикин. Он же борец Ч. М. (чемпион мира)». Судя по этому небольшому факту, он прежде всего считал себя авиатором.

С 1928 г. Иван Михайлович с женой жил в Кишиневе. В 1940 г. после того как Бессарабия вошла в состав Советского Союза Заикину присвоили звание заслуженного мастера спорта и назначили персональную пенсию.

Умер Иван Михайлович в 1948 г. В доме, в котором он прожил последние двадцать лет своей жизни, был открыт музей, а улица Каменоломная стала называться улицей Заикина.

Об Иване Заикине рассказывает писатель Владимир Кунин в книге «Воздухоплаватель», посвященной первым русским авиаторам, а в 1975 г. по его же сценарию на киностудии «Ленфильм» был снят одноимённый кинофильм. На родине Заикина в Нижегородской области ему установлен памятник*.



Иван Заикин со своим учителем Анри Фарманом

ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

Марка, выпущенная в Молдове к 130-летию со дня рождения И.М. Заикина



* Куприн А. И. Мой полёт. – М.: Правда, 1964.

Ульяновская-симбирская энциклопедия. Т. 1. – Ульяновск: Симбирская книга, 2000.

Беднев М. Сын великого русского народа // Филателия. – 2010. – № 10.

Николаев О. Человек – легенда // KurierAero.

ПИОНЕР И ПОПУЛЯРИЗАТОР ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ И КОСМОНАВТИКИ НИКОЛАЙ АЛЕКСЕЕВИЧ РЫНИН



Николай Алексеевич Рынин (1877–1942) – известный учёный в области истории и теории авиации и воздухоплавания, начертательной геометрии и строительных конструкций, один из отечественных пионеров и популяризаторов воздухоплавания и космонавтики.

Н. А. Рынин родился в Москве 11 декабря 1877 г. Его мать – Мария Васильевна, урожденная Маркова, была дочерью крестьянина Симбирской губернии. Отец – аудитор военного ведомства.

В 1883 г. семья переехала в Симбирск (ныне Ульяновск). В 1896 г. Николай Рынин окончил Симбирскую классическую гимназию.

После окончания в 1901 г. Санкт-Петербургского Института инженеров путей сообщения Рынин был принят на службу инженером Технического отдела Службы пути Николаевской железной дороги.

С 1907 г., когда в стране начинается развитие воздухоплавания, Н. А. Рынин организует Всероссийский Аэроклуб, а в 1909 г. начинает читать курс лекций по воздухоплаванию в Институте инженеров путей сообщения.

Чувствуя необходимость при преподавании курса воздухоплавания иметь самому практический опыт полётов, Рынин с 1910 г. сам обучается полётам при Всероссийском Аэроклубе и при Военно-воздухоплавательной школе и получает по правилам Международной воздухоплавательной Федерации звание пилота на аэроплане, дирижабле, воздушном шаре с вручением удостоверения.

Дальнейшая деятельность Н. А. Рынина была связана с изучением воздухоплавания. В 1910 г. он участвует в организации в Институте инженеров путей сообщения Аэромеханической лаборатории и полностью переключается на научно-педагогическую деятельность в Институте инженеров путей сообщения, Политехническом институте, а в последствии Ленинградском институте инженеров гражданского воздушного флота.

В 1918 г. Н. А. Рынин принимает участие в организации Народного Аэротехникума и Школы летчиков-наблюдателей в Петрограде.

В 1920 г. в Институте инженеров путей сообщения создаётся факультет воздушных сообщений, и Рынин избирается его деканом.

В 1920-х гг., увлекшись идеями К. Э. Циолковского, Рынин принял участие в создании и работе ленинградской Группы изучения реактивного движения (ГИРД).

Наряду с педагогической работой Рынин принимал участие в практической разработке новых проблем авиации, реактивных

снарядов и артиллерии, строительной механики, инженерных сооружений, аэрофотографии и др.

Уже в 1920-е гг. авторитет Рынина в области авиации и воздушных сообщений становится общепризнанным. С 1922 г. он включен в состав Совета по гражданской авиации при Главвоздухофлоте.

В 1930 г. Рынин был назначен по совместительству помощником директора Научно-исследовательского института по аэрофото съемке. С 1936 г. заведует секцией истории авиации и воздухоплавания Института науки и техники АН СССР. В 1937–1940 гг. Н. А. Рынин – профессор по кафедре эксплуатации дирижаблей в Московском дирижаблестроительном учебном комбинате, член Постоянного Технического совета по спецзаданиям, член Государственной квалификационной комиссии, председатель Испытательной комиссии по начертательной геометрии и графике в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта.

С 1941 г. Н. А. Рынин – профессор и заведующий кафедрой графики в Ленинградской Военно-воздушной академии Красной Армии и Ленинградском авиационном институте.

Он ведет большую пропагандистскую деятельность, выступая популяризатором ракетной техники и авиации, космических кораблей и межпланетных сообщений, публикует много научно-популярных статей в журналах «Вестник знания», «Человек и природа», «Наука и техника», «Самолет», «Природа», «Техника – массам», выступает со многими публицистическими и историческими статьями на страницах газет «Известия», «Ленинградская правда», «Красная звезда», «Комсомольская правда», «За большевистские авиакадры», «Боевая подготовка», «Авиационная газета» и др.

За 40 лет своей научной и публицистической деятельности Н. А. Рынин издал свыше 250 трудов и статей, прочитал около 300 лекций и докладов. В 1928–1932 гг. издал книгу «Межпланетные сообщения» – первый энциклопедический труд по истории и теории реактивного движения и космических полётов.

Сайт архивного фонда Российской академии наук: <http://arfan.ru/?q=ru/node/131>



Н. А. Рынин – гимназист 8-го класса Симбирской гимназии, 1896 г.



Удостоверение Императорского Всероссийского аэроклуба о присвоении Н. А. Рынину звания пилота-аэронавта – воздухоплавателя, 1910 г.

**ПЕРВЫЙ
ПОКОРИТЕЛЬ
СИМБИРСКОГО
НЕБА
ГРАФ
МИХАИЛ
СЦИПИО
ДЕЛЬ КАМПО**



Граф Михаил Сципио дель Кампо (1887–1984) родился 26 января 1887 г. в селе Райки Бердичевского уезда Киевской губернии. Польский лётчик с итальянскими корнями стал пионером польской и российской авиации. Его имя в числе трёх первых русских лётчиков размещено на Доске почёта в Доме лётчиков в Санкт-Петербурге.

М. Сципио дель Кампо учился на инженера-металлурга в Санкт-Петербургском политехническом институте им. Петра Великого. С 1905 г. начал увлекаться авиацией.

В июне 1910 г., будучи членом Французского аэроклуба, Михаил Фёдорович Сципио дель Кампо получил диплом пилота и в том же году принял участие на моноплане «Анрио» в I-й международной авиационной неделе показательных полётов. Она проводилась в Москве на Ходынском поле, находившемся в ведении штаба Московского военного округа (впоследствии аэродром Московского общества воздухоплавания – МОВ).

После соревнований авиаторы отправились в гастрольные туры по российским городам. Граф Сципио дель Кампо отправился для показательных полётов в Симбирск.



Граф М. Сципио дель Кампо
с механиком (1912)

В городе он пробыл с 16 по 26 октября 1910 г. И хотя билеты на его полёты все были проданы, показательные полёты из-за сильного ветра не состоялись. Авиатор только дважды 21 октября во время тренировочных полётов поднялся на высоту 80 м и совершил два круга над ипподромом симбирского Бегового общества (находилось позади Александровской больницы).

Таким образом, граф М. Сципио дель Кампо стал первым из авиаторов, поднявшимся на аэроплане в небо над Симбирском.

В дальнейшем он участвовал во многих показательных полётах в других городах России (Санкт-Петербурге, Варшаве, Царском селе, Львове...).

Перед первой мировой войной авиатор работал лётчиком-инструктором школы пилотажа в Варшавском лётном обществе, лётчиком-испытателем в Москве и Киеве. С 1914 по 1932 гг. – инженером термотехнического концерна в Швеции.

В годы Великой Отечественной войны Михаил Сципио дель Кампо жил в Варшаве, с 1945 г. – в Катовице, работал во главе созданного им конструкторского бюро, инженером-термодинамиком на строительстве металлургических печей. В 1952 г., уйдя на пенсию и свободно владея многими языками (русским, английским, французским, немецким, итальянским, испанским, португальским, датским, шведским, норвежским), работал присяжным переводчиком. С 1956 г. был активистом аэроклуба Силезии в Катовице.

Граф М. Сципио дель Кампо одним из первых был награждён знаком заслуженного деятеля спортивной авиации, а в 1981 г. был первым удостоен Золотой медали Аэроклуба ПНР*.



Польская почтовая марка 1975 года,
посвященная графу
М. Сципио дель Кампо

НИИ

истории и культуры

*Автор статьи Громова Т.

Фото: http://amyat.narod.ru/hist/tokarev_sn/07.jpg;

<http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2650/126/Scipio-del-Campo-Michal23>;

<http://www.old-stamps.com/stamp-images/0000001/000858.jpg>.

ИМЕНИНА

**ГЕРОЙ
СТАЛИНГРАДСКОЙ
БИТВЫ
АЛЕКСЕЕВ
БОРИС
ПАВЛОВИЧ**



Борис Павлович Алексеев (1913–1942) родился 24 мая (6 июня по новому стилю) 1913 г. в Перми. Впоследствии вместе с родителями переехал в Ульяновск, где окончил неполную и среднюю школы и один курс строительного техникума. До войны жил и работал в Ульяновске шофёром. В 1938 г. был призван в армию Ульяновским городским военкоматом. Окончил Ульяновскую школу ОСОАВИАХИМа и после завершения подготовки до конца 1941 г. служил в ней лётчиком-инструктором.

В действующей армии в период Великой Отечественной войны начал службу с октября 1942 г. младшим лейтенантом. Участвовал в Сталинградской битве в должности заместителя командира эскадрильи 808-го штурмового авиационного полка (267-я штурмовая авиационная дивизия, 1-й смешанный авиационный корпус, 17-я воздушная армия, Юго-Западный фронт).

19 декабря 1942 г. Алексеев ведущим 4-х самолётов Ил-2 совершил смелый бомбардировочно-штурмовой налёт на сильно укрепленный рубеж противника и большое скопление его танков. Перед лётчиками, которыми командовал Борис Павлович, была поставлена задача – уничтожить немецкие позиции на рубеже Боковская – Пономаревка. Несмотря на сплошной заградительный зенитный огонь противника, группа успешно нанесла удары по вражеским частям, мешающим продвижению наших войск. Одна за другой выводились из строя вражеские зенитные батареи.

В результате этих атак было уничтожено 12 танков, 17 автомашин с грузом и живой силой, до 10 повозок с боеприпасами, 2 цистерны с горючим, до 2 взводов пехоты, подавлен огонь 2 зенитных батарей.

В этом бою самолёт Алексеева был сильно повреждён. Вражеский снаряд перебил рули управления, вследствие чего управлять машиной стало практически невозможно. Неимоверными усилиями Алексеев не только продолжал полёт, но на протяжении всего маршрута управлял ведомыми по радио. Стремление довести свой и подчинённые ему самолёты до советской территории занимало все его мысли. И когда Алексеев сделал это, рули окончательно отказали. Лётчик погиб. По другим данным, Алексеев был тяжело ранен, но сумел посадить машину на своей территории. Скончался в кабине самолёта.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 марта 1943 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при

этом отвагу и героизму Борису Павловичу Алексееву посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза*.

Имя Бориса Павловича Алексеева внесено в Книгу памяти города Ульяновска и увековечено на стеле памятника лётчикам выпускникам Ульяновской школы пилотов на улице Западный бульвар и на памятной стене героев-ульяновцев у Вечного огня на площади 30-летия Победы.

В 2013 г. Почта России выпустила специальный маркированный конверт к 100-летию со дня рождения лётчика-штурмовика Б. П. Алексеева.



Художественный маркированный конверт, выпущенный ИТЦ «Марка» в 2013 г. к 100-летию Б. П. Алексеева

НИИ

истории и культуры

* Фото из фондов Ульяновского краеведческого музея; Ермолаев А., Калашников Н. Шагнущие в бессмертие. – Ульяновск: Симбирская книга, 1994; Герои Советского Союза. Краткий биографический словарь. Т. 1. – М., 1987; Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>

имени И. М. Керемзина

**ГЕРАСИМОВ
НИКОЛАЙ
СЕМЁНОВИЧ,
ПЕРВЫЙ
ЛЁТЧИК
УЛЬЯНОВСКА,
УДОСТОЕННЫЙ
ЗВАНИЯ
ГЕРОЯ
СОВЕТСКОГО
СОЮЗА**



Николай Семенович Герасимов (1911–1960) в 27 лет стал первым Героем Советского Союза среди лётчиков Ульяновска и Ульяновской области. Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина было ему присвоено 22 февраля 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «За образцовое выполнение специальных заданий правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза и героизм, проявленное при этом».

Н. С. Герасимов родился 6 декабря 1911 г. в Симбирске в семье рабочего. Окончил десять классов. Работал ткачом на Ишеевской фабрике. В сентябре 1933 г. окончил Ульяновскую школу пилотов ОСОАВИАХИМа.

С 1934 г. – в Красной Армии. В 1937 г. окончил 2-ю Краснознаменную военную школу лётчиков в городе Борисоглебске.

Свою боевую деятельность Николай Герасимов начал в небе Испании, сражаясь в качестве лётчика-добровольца. Был командиром звена, а затем командиром эскадрильи истребителей И-16.

По официальным данным, за период с 10 июня по 26 октября 1938 г. старший лейтенант Н. С. Герасимов совершил 80 боевых вылетов с общим налётом 102 часа. Проведя 38 воздушных боев, лично сбил 3 самолёта: 1 Me-109 и 2 Fiat CR-32. 29 июля 1938 г. в воздушном бою над Валенсией был тяжело ранен в правую руку. В одном из воздушных боев его машина была серьезно повреждена (в ней насчитали более 80 пробоин), но пилот сумел дотянуть до аэродрома. Именно за участие в боях в небе Испании Н. Герасимов был удостоен звания Героя Советского Союза.

После возвращения из Испании был лётчиком-инспектором по технике пилотирования 69-й истребительной авиабригады в Киевском военном округе.

Довольно скоро отряд советских лётчиков, отличившихся в Испании, получил задание защищать народ братской Монголии от посягательств японских милитаристов. Н. С. Герасимов в числе 22 лётчиков вызвали к народному комиссару обороны К. Е. Ворошилову. Уже 2 июня 1939 г. лётчики прибыли в Монголию для укрепления частей, участвующих в советско-японском конфликте на Халхин – Гол. За участие в боях у реки Халхин-Гол Николай Семенович был награждён орденами Красного Знамени и орденом Боевого Красного Знамени 1-й степени Монгольской народной республики.

Во время советско-финляндской войны Н. С. Герасимов был заместителем командующего ВВС 7-й армии.

В годы Великой Отечественной войны был лётчиком-инспектором Лётной Инспекции ВВС. Затем в составе 28-го истребительного авиационного полка воевал под Москвой, где сбил 9 немецких самолётов. Командовал полком до сентября 1942 г.



Н. С. Герасимов у самолёта

В боях за Сталинград был ранен. Участвовал в Курской битве и в боях за освобождение Украины.

Участвуя в пяти войнах и военных конфликтах, совершил около 500 боевых вылетов на истребителях И-16, ЛаГГ-3, Як-1, Ла-5, сбил 26 самолётов противника (16 лично и 10 в составе группы). В боях получил 10 ранений.

Н. С. Герасимов удостоен звания Героя Советского Союза, награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Кутузова 2-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

В 1954 г. вышел в отставку в звании полковника. Проживал на Украине, в городе Жданове (ныне Мариуполь) Донецкой области. Умер 29 июня 1960 г.

В 2011 г. по предложению Ульяновского отделения Союза филателистов России московское издательство «ИТЦ «Марка» выпустило к столетию героя-лётчика художественный маркированный почтовый конверт с портретом героя и специальный почтовый штемпель, посвященный юбилею.

Бюст героя установлен в посёлке Ишеевка Ульяновской области. Имя Н. С. Герасимова увековечено на стеле памятника лётчикам выпускникам Ульяновской школы пилотов, расположенного на Западном бульваре в г. Ульяновск. Его именем названы улицы в Ульяновске и Ишеевке*.



* Хасанова (Булатова) Л. А. Жизнь как подвиг // Литературный Ульяновск. – № 1(21). – 2012. Сайт «Красные соколы»: <http://airaces.narod.ru>.

ДЕВЯТЬ ПОБЕД АЛЕКСАНДРА ГОРОВЦА



Александр Константинович Горовец (1915–1943) – выпускник Ульяновской лётной школы, единственный лётчик, сбивший девять вражеских самолётов в одном бою.

А. К. Горовец родился 12 марта 1915 г. в деревне Мошканы Витебской области. После окончания семилетней школы в родной деревне Александр приезжает в Витебск, где начинается его трудовая жизнь. Он работает слесарем, а вечерами занимается в аэроклубе. После завершения обучения в 1932 г. он получил направление в трёхгодичную Ульяновскую лётную школу. По окончании обучения в 1935 г. Горовец направляется работать лётчиком-инструктором в аэроклуб г. Шахты Ростовской области. Затем – учеба на курсах командиров звеньев в Кировограде. После возвращения в аэроклуб города Шахты А. К. Горовец стал командиром звена, затем отряда, а потом – начальником лётной части аэроклуба.

25 июня 1941 г. Александр Горовец был призван в армию. И снова как опытному лётчику ему было поручена подготовка пилотов, но уже военных. С июня 1942 г. он заместитель командира эскадрильи Северо-Кавказского и Воронежского фронтов. Летом 1943 г. Александр Горовец участвует в битве на Курской дуге. Именно здесь он совершает свой подвиг, который навеки оставит его имя в истории Великой Отечественной войны.

До 5 июля 1943 г. Александр Горовец выполнил 73 боевых вылета, в 10 воздушных боях сбил 2 самолёта лично и 6 в группе. Последний боевой вылет лётчика стал поистине легендарным!

Вот как описан этот бой в книге А. Вотинцева «В небе Ульяновска»: *«Здесь, на Курской дуге, 6 июля 1943 года А. К. Горовец совершил свой бессмертный подвиг. В этот день он вылетел в составе большой группы наших истребителей для прикрытия советских войск в районе Владимировка – Ольховатка. После выполнения боевого задания лётчики возвращались на свой аэродром. А. Горовец шёл замыкающим. Вдруг он заметил большую группу бомбардировщиков противника. Попытался оповестить об этом своих товарищей, но передатчик отказал. Тогда решил любой ценой сорвать операцию гитлеровцев. В момент, когда вражеские бомбардировщики разворачивались для захода на цель, он на своем Ла-5 смело, грамотно и дерзко пошёл в атаку, вторую, третью... В этом бою из группы в 20 самолётов он сбил 9 бомбар-*



дировщиков (Ю-88). Остальные, беспорядочно сбросив бомбы, повернули обратно. Но тут четыре истребителя противника, вступившие в бой с опозданием, атаковали советского лётчика, боеприпасы которого уже были израсходованы. Так в неравном бою погиб бесстрашный лётчик гвардии старший лейтенант Александр Константинович Горовец».

Установлена на здании учебного корпуса Полоцкого государственного лесного колледжа в городе Полоцк (Республика Беларусь)

дировщиков (Ю-88). Остальные, беспорядочно сбросив бомбы, повернули обратно. Но тут четыре истребителя противника, вступившие в бой с опозданием, атаковали советского лётчика, боеприпасы которого уже были израсходованы. Так в неравном бою погиб бесстрашный лётчик гвардии старший лейтенант Александр Константинович Горовец».

Надо добавить, что после того, как Александр сбил 8 самолётов противника, он израсходовал весь боекомплект и сбил девятый бомбардировщик ударом своего винта по хвостовому оперению фашистского самолёта.

Так А. К. Горовец стал единственным советским лётчиком, сбившим такое количество самолётов противника в одном бою. 28 сентября 1943 г. ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

А. К. Горовец числился пропавшим без вести, пока в октябре 1957 г. жители деревни Зоринские Дворы Белгородской области не обнаружили самолёт Александра Константиновича Горовца с останками лётчика. Найденные при этом авиационная пушка, пистолет ТТ, партийный билет № 2682000, планшет с картой, удостоверение личности, письма хранятся в Центральном музее Вооруженных Сил в Москве*.

* Вотинцев А., Федоров Г. В небе Ульяновска. – Саратов: Приволжское книжное издательство, 1984.

Сайт «Красные соколы»: <http://airaces.narod.ru/>;
Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru/>



Памятная доска на месте аэродрома, фото Г. Клюева



Установлен возле здания учебного корпуса Полоцкого государственного лесного колледжа в городе Полоцк (Республика Беларусь)

**ГЕРОЙ
СОВЕТСКО-
ФИНСКОЙ
ВОЙНЫ
ГЕОРГИЙ
ДАНИЛОВИЧ
ГУСЛЕВ**



Георгий Данилович Гуслев (1916–1981) был седьмым Героем Советского Союза из ульяновцев, удостоенных этого звания до Великой Отечественной войны.

Г. Д. Гуслев родился в 1916 г. в Симбирске. После окончания семи классов школы мальчик решил пойти по стопам отца и отправился на учебу в уфимское ФЗУ, где получил специальность слесаря IV разряда. Вернувшись в Ульяновск, он устроился в депо по специальности. А с 1934 по 1937 гг. работал фрезеровщиком, токарем, бригадиром и мастером в железнодорожном депо Ульяновска. Комсомольца-активиста первичная комсомольская организация в связи с достижением им призывного возраста рекомендовала к поступлению в Ульяновскую летную школу ОСО-ВИАХИМа. 22 октября 1937 г. он стал курсантом. После окончания лётной школы Георгия направляют в Ленинградский военный округ. Вскоре началась советско-финская война.

Именно на фронте и состоялся бой, по результатам которого экипаж бомбардировщика был удостоен высоких правительственных наград.

17 февраля (по некоторым данным, 27 января) 1940 г. у станции Сямьяля (Финляндия) советское авиационное звено получило задание уничтожить важный железнодорожный узел противника. Среди вылетевших на задание самолётов был бомбардировщик Р-5, в экипаж которого входили лётчик Н. М. Стольников, штурман И. С. Худяков и стрелок-радист Г. Д. Гуслев. Во время полёта звена к цели семь истребителей противника завязали бой с советскими лётчиками. Один наш бомбардировщик был сбит, а у самолёта Гуслева повреждён левый двигатель. Будучи ранен, Гуслев продолжал бой и подбил самолёт противника. Экипажу все же удалось отбомбиться и поразить цель, но самолёт потерял скорость.

От ведущего звена нашей эскадрильи экипажу было получено указание – дотянуть до линии фронта. Неожиданно налетели четыре вражеских самолёта. Надежда была лишь на меткость стрелка. Умелым маневром пилот уклонился от первой атаки вражеских самолётов, и один за другим три «Фокке-Вульфа» оказались на земле. Но пилот уцелевшего самолёта противника сумел повредить правый мотор самолёта Гуслева. Пулемёт заклинило. Высокое мастерство, хладнокровие помогли старшему лейтенанту Стольникову посадить машину на лёд. Но до линии фронта ещё было далеко. Самолёт обнаружили финские лыжники. Худякову удалось исправить пулемёт, экипаж занял круговую оборону и стал отстреливаться от наседавшего противника. Товарищам по эскадрилье удалось найти место посадки Р-5 и, прикрывая огнем, вывезти бойцов на свой аэродром.



На Северном кладбище Санкт-Петербурга (3-й Восточный участок). Фото Алексея Пиголицына

В апреле 1940 г. членам экипажа скоростного бомбардировщика было присвоено звание Героев Советского Союза*.

Когда началась Великая Отечественная война, Георгия Гуслева направили на учебу в Военно-воздушную академию, а с 1942 г. – на фронт.

После войны он получил гражданскую специальность учителя и работал в одной из ленинградских школ. Периодически навещался в Ульяновск к своим родным. В 1947 г. приехал в родной город с сыном, посетил Ульяновское танковое училище, с начальником которого, Героем Советского Союза генералом В. Н. Кашубой, он был знаком еще с финской войны. Последний раз Герой Советского Союза Георгий Гуслев был в нашем городе в 1980 г.

* Ермолаев А., Калашников Н. Шагнущие в бессмертие. – Ульяновск: Симбирская книга, 1994;
Золотые звезды северян. – Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1971;
Радаев В. И. Герой Алатырской улицы // Симбирский курьер. – 2011. – 16 июля.

**КОМАНДИР
БОМБАРДИРОВОЧНОГО
АВИАПОЛКА
АФРИКАНТ
ПЛАТОНОВИЧ
ЕРОФЕЕВСКИЙ**



Африкант Платонович Ерофеевский (1917–1976) родился 26 марта 1917 г. в селе Тымск Томской области в семье крестьянина. С 1921 г. жил в городе Тобольске, а с 1934 г. – в Ульяновске. В 1937 г. он закончил Ульяновскую школу пилотов и авиамехаников ОСОАВИАХИМа и был направлен в кемеровский аэроклуб, где работал старшим техником звена.

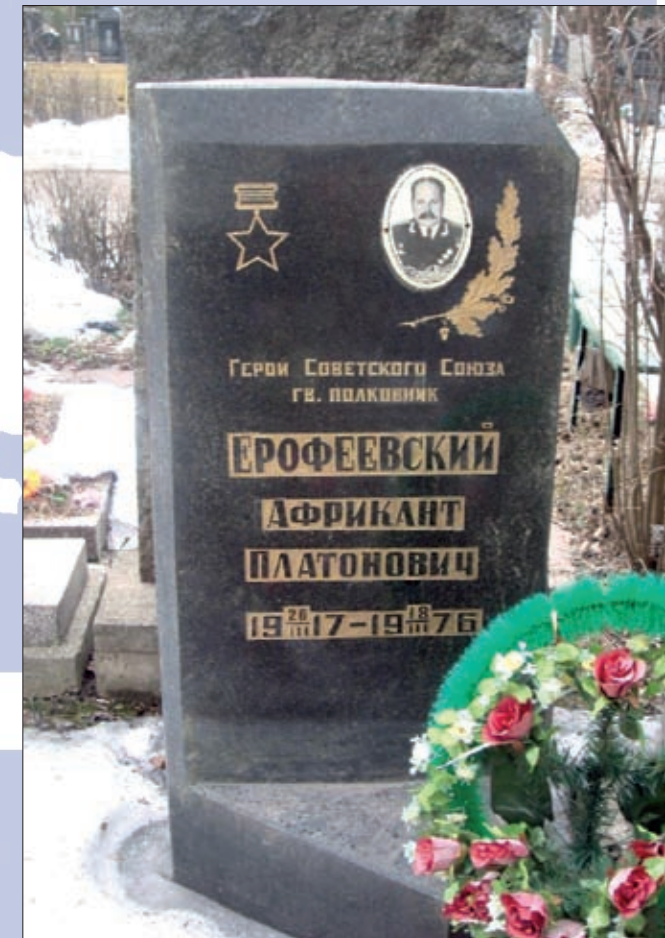
Внешнее сходство с известным поэтом, гусаром и партизаном 1812 г. Денисом Давыдовым привлекало к нему внимание людей при первой же встрече. Наверное, каждый, кто встречался на своем жизненном пути с Африкантом Платоновичем Ерофеевским, попадал под обаяние этого незаурядного человека. Вот как пишет о нём в своих воспоминаниях генерал-полковник авиации, известный советский лётчик и военачальник Герой Советского Союза Польшин Федор Петрович: *«Африканта Платоновича я знал хорошо. Скромный, подтянутый, с пышными черными усами на красивом волевом лице, он отличался ещё и веселым характером, любил петь. Эта кажущаяся беззаботность сочеталась в нем с твердой волей, исключительной смелостью».*

Первый свой боевой вылет Африкант Платонович Ерофеевский совершил 22 июня 1941 г. на самолёте ПО-2. Нередко его самолёт возвращался на аэродром, изрешеченный пулями и осколками снарядов, но его каждый раз восстанавливали, и снова Ерофеевский летел к вражеским позициям. В августе 1941 г. он был тяжело ранен, но после госпиталя вернулся в строй, летал на По-2, на истребителе И-153 и других самолётах.

Воевал А. П. Ерофеевский смело и дерзко. Каждый вылет его был как ответный удар и акт мести немецким захватчикам за по-



Перед боевым вылетом. А. П. Ерофеевский в центре



На Смоленском кладбище в Туле. Фото Лидии Нарцевой

гибших пятерых братьев, павших на полях сражений. За время войны А. П. Ерофеевский совершил 1250 вылетов, делая зачастую по несколько полётов в сутки.

Командир эскадрильи ночных бомбардировщиков А. П. Ерофеевский отлично выполнял сложные задания, владел в совершенстве техникой пилотирования при любой погоде. Под его руководством эскадрилья бомбила передовой край противника 2531 раз.

4 февраля 1944 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм майору Ерофеевскому Африканту Платоновичу присвоено звание Героя Советского Союза. Войну А. П. Ерофеевский закончил командиром бомбардировочного полка*.

* Вотинцев А. С., Федоров А. Д. В небе Ульяновска. – Саратов, 1984.

Польшин Ф. П. Боевые маршруты. – М.: Воениздат, 1972.

Петров Н. Кемеровские лётчики «потрошили» хейнкелей в воздухе // Кузнецкий край. – 2000. – 18 янв.

Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru/>;

фото: <http://fotki.yandex.ru/next/users/viktor3951/album/104214/view/714369?page=2>.



Мемориальная доска установлена в Тобольске на здании школы, в которой учился А. П. Ерофеевский (ошибочно указан год смерти – должен быть 1976 г.).

**ЛЁТЧИЦА
МЕДИЦИНСКОЙ
ЭСКАДРИЛЬИ
ТАТЬЯНА
МАТВЕЕВНА
ЖУКОВА**

Татьяна Матвеевна Жукова – выпускница ульяновской авиационной школы пилотов и авиатехников, летчица медицинской эскадрильи.

Родилась в городе Грозном в 1916 г. В родном городе с отличием закончила Грозненский аэроклуб, получив направление в Ульяновскую школу лётчиков-инструкторов. После обучения в 1938 г. вернулась в Грозный, став командиром авиазвена городского аэроклуба.

Татьяна Матвеевна стала медицинским лётчиком в 1942 г., когда на Северокавказском фронте недалеко от передовой в станицах

и хуторах размесились медсанбаты и госпитали, переполненные ранеными. Татьяна Матвеевна Жукова на своём самолёте ПО-2 эвакуировала их в госпитали, развернувшиеся в Гаграх, Сочи, Сухуми, Адлере, Лазаревском, доставляла в медсанбаты медицинские препараты и инструменты. В день девушка-лётчик делала по пять-шесть вылетов, а начиная с 1943 г. – до девяти вылетов в день. При этом следует учесть, что все полёты самолётов медицинской эскадрильи осуществлялись днём в боевой обстановке, под носом у наземных войск противника, в зоне действий его истребителей.

За три военных года Татьяна Матвеевна Жукова сделала 1200 вылетов, налетала 3750 часов, эвакуировала из полковых медпунктов и дивизионных медсанбатов в госпитали 1240 раненых, перевезла более 4000 литров донорской консервированной крови и 25000 килограммов медикаментов и медицинских грузов, что нашло отражение в её лётной книжке*.

* В небе Грозном // Грозненский рабочий. – 1980. – 3 июля; Кавказская здравница // Пятигорск. 1–969. – 8 марта.



Курсантки Ульяновской ОШПИА.
16 марта 1938 г.
Второй ряд, в центре – Жукова Т. М.

**ПОЧЁТНЫЙ
ГРАЖДАНИН
ПАРИЖА
ГЕОРГИЙ
НЕФЁДОВИЧ
ЗАХАРОВ**

Георгий Нефедович Захаров (1908–1996) – генерал-майор авиации, Герой Советского Союза, Почётный гражданин города Парижа. Родился 24 апреля 1908 г. в деревне Старое Семенкино Клявлинского района Самарской области в семье крестьянина. В 1921 г. остался сиротой, воспитывался в детском доме. С 1926 по 1929 гг. учился в Рязановском совхозе-техникуме Ульяновской области, работал в совхозе им. Крупской Мелекесского района, откуда ушёл добровольцем в армию.

В 1933 г. окончил 7-ю Сталинградскую школу пилотов и курсы при Военной академии Генерального штаба. Службу начал в 109-й истребительной эскадрилье Киевской Воздушной бригады.

Боевой путь Г. Н. Захарова начался в Испании. Советские военные специалисты, отправляясь на помощь испанским коммунистам, выбирали себе вымышленные имена. Старший лейтенант Захаров на полтора года стал испанским лётчиком Энрико Лоресом. 4 ноября 1936 г. он вступил в бой в одиночку против 12 истребителей противника и сбил два из них. После Испании Георгия Нефедовича отправили в Китай, что спасло его от военных репрессий 1937 г. По возвращении из Китая летом 1938 г. он был произведен из старших лейтенантов сразу в полковники.

Во время Великой Отечественной войны Георгий Нефедович командовал 303-й истребительной авиационной дивизией, в состав которой входил полк «Нормандия-Неман».

За время Великой Отечественной войны командир дивизии Г. Н. Захаров совершил 153 боевых вылета и в 48 воздушных боях сбил 10 самолётов. На борту его самолёта была личная эмблема, на которой изображен Георгий Победоносец, пронзающий копьём змею с головой Геббельса.



Летчики возле Як-3, принадлежавшего Г. Н. Захарову. Слева направо: майор Кристинский, лейтенант Жозеф Риссо, генерал-майор Захаров, майор Заморин. Весна 1945 г.



Памятник Г. Н. Захарову. Установлен в городе Димитровграде на Аллее Героев по улице Юнг Северного Флота. Фото Владимира Рогова

Генерал-майор Захаров – кавалер двух орденов Ленина, четырех орденов Красного Знамени, орденов Кутузова II степени, Александра Невского, Отечественной войны I степени, двух орденов Красной Звезды, многих медалей. Он единственный в нашей стране человек, удостоенный двух самых высоких наград Франции — орденов Почетного легиона и Боевого Креста. Эти награды Г. Н. Захаров получил из рук генерала Шарля де Голля. Один из немногих он удостоен звания «Почетный мэр города Парижа»*.

Личность Г. Н. Захарова нашла своё отражение в кинематографе. Он послужил прототипом для персонажа генерала Комарова (актер Виталий Доронин) в фильме «Нормандия-Неман» (режиссёр Жан Древилль, СССР – Франция, 1960), в киноэпопее «Освобождение» (режиссер Юрий Озеров, 1968–1972) его роль сыграл Анатолий Кузнецов.

Г. Н. Захаров – автор книги воспоминаний «Я – истребитель» и «Повести об истребителях». С 1960 г. – в запасе. Жил в Москве. Многие годы был вице-президентом общества «СССР – Франция». Скончался 6 января 1996 г.



Актер Анатолий Кузнецов в роли генерала Г. Н. Захарова в киноэпопее «Освобождение»

* Яковлев П. Со святым Георгием на фюзеляже. О летчике Георгии Захарове и его небесном покровителе: <http://www.pravoslavie.ru/jurnal/61359.html>. Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>.

Виктор Николаевич Каштанкин (1910–1944) родился 6 февраля 1910 г. в селе Большие Ключищи Ульяновского района Ульяновской области в семье железнодорожника. Ещё в детстве он говорил своим друзьям, что будет лётчиком и моряком. Но когда умер его отец, Виктор вынужден был много работать по хозяйству, а с шестнадцати лет пошёл трактористом в совхоз «Красный Октябрь». Впоследствии судьба привела его в Ленинград, где два года он работал токарем на машиностроительном заводе имени Карла Маркса. И когда в заводском комитете ВЛКСМ Виктору предложили комсомольскую путевку для прохождения службы в Военно-Морском Флоте, он принял её с радостью. В 1929 г. был призван на службу в ВМФ. В 1930 г. стал курсантом Военно-теоретической школы лётчиков ВВС РККА. После окончания школы в 1932 г. был направлен в Ейское военно-морское авиационное училище.

В составе авиации Балтийского флота В. Каштанкин участвовал в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. Его первый боевой вылет совпал с первым днём войны – 30 ноября 1939 г. В другие дни лётчик совершал по несколько вылетов, иногда до пяти в сутки. Был награждён орденом Красного Знамени.

В феврале 1941 г. капитан Каштанкин был назначен командиром авиаэскадрильи морских ближних разведчиков – гидросамолётов МБР-2, базировавшихся на полуострове Ханко. 22 июня 1941 г. вступил в первый бой с фашистскими захватчиками. Выполняя задания воздушной разведки, он обнаруживал корабли противника в море и на базах. По его данным наши бомбардировщики потопили немало вражеских судов с войсками и техникой. В ноябре 1941 г. капитан Каштанкин прошёл обучение и освоил штурмовик Ил-2. Перегонял самолёты с завода-изготовителя в окруженный врагом Севастополь. С января 1944 г. он вновь воевал на Балтике.

Вот как описывает военный журналист В. Ф. Макеев подвиг В. Н. Каштанкина: «23 марта 1944 года воздушная разведка обнаружила в Нарвском заливе две группы кораблей противника общей численностью до полутора десятков вымпелов. Группе самолётов 7-го гвардейского авиационного полка было приказано атаковать противника. Каштанкин был ведущим одной из пар.

Впереди показались силуэты вражеских кораблей. И почти тотчас навстречу штурмовикам потянулись трассы. Небо покрыли шапки разрывов.

Каштанкин произвел расчет бомбометания, поставил на нужное деление ручку электробомбосбрасывателя. Штурмовик лег на боевой курс. И вдруг, в тот момент, когда майор положил пальцы на кнопку, в машину врезался вражеский снаряд. Самолёт

ОГНЕННЫЙ ТАРАН НА БАЛТИКЕ ВИКТОРА НИКОЛАЕВИЧА КАШТАНКИНА



ИСТОРИЯ И КУЛЬТУРЫ
ИМЕНИ Г.Н. ЗАХАРОВА



Открытие бюста В. Н. Каштанкину в Большеключищенской СОШ. 1988 г.

маневрировал, пытался уклониться. Гитлеровцы стали бросаться с палубы в воду.

Боевые друзья Каштанкина видели, как его горящая машина развернулась и рванулась прямо на корабль противника. Это Виктор Николаевич до отказа двинул рычажок сектора газа вперед. Удар всем самолётом пришёлся в центр вражеского корабля. Отвалившиеся при таране крылья, скользнув по палубе, подняли фонтаны воды у борта. Моторная часть самолёта и кабина, пробив надстройки, взорвались вместе с котлами. Грозным эхом прокатился взрыв над заливом. Взвилось вверх и погасло пламя. Фашистский сторожевик со всем экипажем пошёл ко дну».

Боевые товарищи отомстили врагу за гибель В. Н. Каштанкина. Фашистский конвой был разгромлен наголову. Всего в этом бою балтийские лётчики уничтожили десять единиц транспорта, два сторожевых корабля, сторожевой катер и сбили семь вражеских самолётов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 мая 1944 г. гвардии майору Каштанкину Виктору Николаевичу присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). В 2010 г. к 100-летию со дня рождения В. Каштанкина Ульяновское отделение Союза филателистов России выполнило надпечатку на маркированном конверте с портретом героя и изображением эпизода его подвига*.

* Макеев В. Ф. А раньше – целая жизнь... // Море в огне. – М.: ДОСААФ, 1980.
Ермолаев А., Калашников Н. Шагнувшие в бессмертие. – Ульяновск: Симбирская книга, 1994.
Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>.
Сайт Большеключищенской средней школы им. В. Н. Каштанкина: <http://klychish.narod.ru/pobeda.html>.

подбросило. Электросбрасыватель сработал раньше времени, и бомбы не причинили вреда фашистскому кораблю. Лётчик выровнял «Ил» и ударил из пушек по палубе и корабельным надстройкам. Но сторожевик ещё жил, а огонь все больше охватывал самолёт.

Штурмовик пикировал все круче и круче. Командир вражеского корабля, очевидно, понял намерения советского лётчика таранить корабль. Он

Валерий Ильич Кузьмин (1918–1983) родился 7 ноября 1918 г. в селе Иннях Олекминского района Якутии. После седьмого класса поступил в Якутский техникум пушно-мехового хозяйства. Однако не по годам смелого решительного парнишку увлекла мечта – подняться в небо. Сначала В. И. Кузьмин одним из первых поступил в только что открывшуюся планерную станцию, а в 1936 г. был направлен в Ульяновскую лётную школу.

После успешного окончания в 1937 г. лётной школы В. Кузьмин готовит пилотов в Алданском, а затем в Якутском аэроклубах. Перед войной он был лётчиком зарождающейся авиации местных линий. Как только началась Великая Отечественная война, Валерий Ильич был зачислен в состав 1-й Краснознаменной авиационной дивизии Гражданского воздушного флота. И уже в конце 1941 г. он принимает участие в организации строительства особой воздушной линии для связи с США.

Из Якутской авиагруппы в распоряжение Управления Особой Воздушной линии откомандировали четырёх пилотов. В их число попал и Валерий Ильич. Работа оказалась трудной, она требовала напряжения всех сил. Экипажи летали над огромной территорией – от Якутска до Берингова пролива, над незнакомыми таёжными и гористыми пространствами.

В годы войны на Кузьмина также была возложена трудная и ответственная задача – исследовать и проложить трассу для перегона самолётов воздушным путем из Аляски в Красноярск согласно

ЛЁТЧИК ИЗ ЯКУТИИ ВАЛЕРИЙ ИЛЬИЧ КУЗЬМИН



Накануне приёма в Ульяновскую объединённую школу пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа СССР, г. Ульяновск, 24 сентября 1936 г. (второй слева В. И. Кузьмин)



договору по «ленд-лизу». Важное поручение В. И. Кузьмину было дано как коренному жителю Якутии, имевшему опыт работы в условиях Севера. И эту задачу он успешно выполнил. В 1943 г. он стал вторым пилотом самолёта СИ-47 (англ. Douglas C-47) перегоночной авиадивизии. Все военные годы работал на трассе Аляска – Сибирь, участвуя в перегоне американских самолётов.

В послевоенные годы принимал активное участие в освоении побережья Северного Ледовитого океана, в разведке алмазных месторождений на западе Якутии. Продолжал работу в гражданской авиации Якутии командиром воздушного корабля С-47 в 14-м транспортном авиаотряде. Со временем освоил новые типы самолётов: Ли-2, Ил-12, Ил-14. В 1951 г. окончил курсы усовершенствования начальствующего состава ГВФ и занимал руководящие должности в 139-м Якутском летном отряде. В начале 1950-х гг. стал командиром авиаэскадрильи. В мае 1958 г. Кузьмин стал не только пилотом 1-го класса, «но и трижды миллионером» (налетал три миллиона километров).

В январе 1967 г. был назначен командиром 139-го летного отряда, осваивающего сразу два типа самолётов – Ан-24 и Ан-12. В том же году Кузьмин становится заслуженным пилотом СССР. В 1969 г. возглавил Якутское управление гражданской авиации.

9 февраля 1973 г. Кузьмину Валерию Ильичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда*.

* Вотинцев А., Федоров Г. В небе Ульяновска. – Саратов: Приволжское книжное издательство, 1984.
Негебля И. Проба крыла в небе Якутии // Якутия. – 2011. – 22 апр.
Сайт авиакомпании «Полярные авиалинии»: <http://dnevnik.ykt>.
Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>.

Петр Александрович Кузьмин (1948–1941) родился в 1908 г. в селе Репьевка ныне Новоспасского района Ульяновской области. Ушел в армию 10 ноября 1930 г. Служил командиром отделения стрелкового полка в городе Куйбышеве. Затем окончил Энгельсскую и в 1936 г. Борисоглебскую военные авиационные школы лётчиков.

Свой первый боевой опыт Кузьмин получил в боях у озера Хасан в 1938 г., за что был награждён орденом Красного Знамени. С июня 1940 г. служил в истребительном авиационном полку Белорусского особого военного округа. Здесь и застала его Великая Отечественная война. К этому времени он был заместителем командира эскадрильи 127-го истребительного авиационного полка.

22 июня 1941 г. П. А. Кузьмин совершил пять боевых вылетов на истребителе И-153 «Чайка», сбил один самолёт противника. В 13.00 в шестой раз он вылетел на отражение налета фашистской авиации. В воздушном бою в районе с. Каменка Гродненской области, расстреляв весь боекомплект, будучи тяжело раненным, решил пойти на таран вражеского истребителя Ме-109 (предположительно, командира JG 27 майора Вольфганга Шельмана). Трижды врагу удалось увернуться, но в четвёртой попытке лётчик настиг противника и нанёс удар. Сам он погиб при таране.

Поэт Михаил Светлов о подвиге П. А. Кузьмина написал балладу:*

Огнём полыхала небес глубина.
Несётся в атаку звено Кузьмина...
Патроны расстреляны, ранен Кузьмин,
У красного сокола выход один!
Нам Родина больше, чем жизнь, дорога,
Товарищ Кузьмин протаранил врага.
И город советский от вражеских сил
Он грудью, он жизнью своей заслонил.
И два самолета упали в огне...

истории и культуры

* Сайт «Таран – оружие смелых», subscribe.ru;
сайт Борисоглебского высшего военного авиационного училища лётчиков: www.bvvaul.ru;
сайт «Новоспасский портал»: http://www.novospasskoe-city.ru/index/kuzmin_pa/0-136.

Имя Н. М. Карамзина

**ПОДВИГ
В ПЕРВЫЙ ДЕНЬ
ВОЙНЫ.
ПЁТР
АЛЕКСАНДРОВИЧ
КУЗЬМИН**



**БОК О БОК
С «НОРМАНДИЕЙ
НЕМАН».
ФАИНА
АЛЕКСЕЕВНА
МАРКЕВИЧ**



Фаина Алексеевна Маркевич (Малахова) живёт в Димитровграде. Она участница Великой Отечественной войны, летала совместно с пилотами легендарной «Нормандии Неман».

Фаина Алексеевна Маркевич родилась 19 февраля 1924 г. в Мологском районе Ярославской области в семье колхозников. Она очень любила школу, особенно занятия в кружках ОСОАВИАХИМа, где ребят учили азбуке Морзе, стрельбе из винтовки и даже прыжкам с парашютом. Когда началась война, девушка пять раз ходила в военкомат – просилась на фронт. Воевать она ушла в один день со своим отцом.

Фаина была направлена в училище связи города Сердобска Пензенской области, прошла обучение в соответствии с ускоренной программой и была отобрана среди успешных выпускниц училища для прохождения службы стрелком-радистом в 125-й полку первого гвардейского авиационного корпуса бомбардировщиков. Летала на самолетах Пе-2 – бомбардировщиках Петлякова.

Гвардии старший сержант «пролетела» с боями путь от Волги до берегов Балтики и границ Восточной Пруссии, где бок о бок дислоцировались 125-й женский полк и дивизия «Нормандия – Неман». Восемь раз гвардии старший сержант была ранена. За боевые заслуги награждена орденом Отечественной войны второй степени, медалями «За оборону Сталинграда», «За взятие Кёнигсберга» и благодарностями от главнокомандующего за участие в Сталинградской битве, в боях на Северном Кавказе и Пиллау.

После войны Фаина Алексеевна осталась служить в своем полку в Литве, где и познакомилась со своим будущим мужем. В 1970 г. Ф. А. Маркевич переехала на родину мужа, в Мелекесс*. В феврале 2014 г. она отметила юбилей.

* Сайт «Портал Димитровграда»: <http://www.trisosny.ru/news/society/1439-boevaya-zhenshchina.html#.U9HT10AynXQ>.



Виктор Петрович Носов (1923–1945) родился 26 марта 1923 г. в городе Сенгилее Ульяновской области. Учился в Сенгилеевской школе, рос серьезным и сосредоточенным, увлекался авиацией. Хорошо плавал и, на зависть многим, отважно прыгал «ласточкой» с высокого волжского откоса. Вечерами много читал, особенно любил книги о лётчиках, портрет Валерия Чкалова неизменно висел у него над кроватью. В 1939 г. семья Носовых переехала в Ставрополь-на-Волге (ныне Тольятти). Там он закончил школу и перед войной по-

ступил в фабрично-заводское училище связи, работал монтером на радиоузле.

Виктору шёл девятнадцатый год, когда началась война. Он стал курсантом школы ГВФ в Сталинабаде, которую окончил в сентябре 1942 г. В. Носова зачислили в военно-морское училище, где он и получил специальность лётчика. В октябре 1944 г. младшего лейтенанта В. П. Носова зачислили в минно-торпедный полк минно-торпедной дивизии ВВС Балтийского флота. Полк был укомплектован полученными по «ленд-лизу» американскими бомбардировщиками А-20 «Бостон».

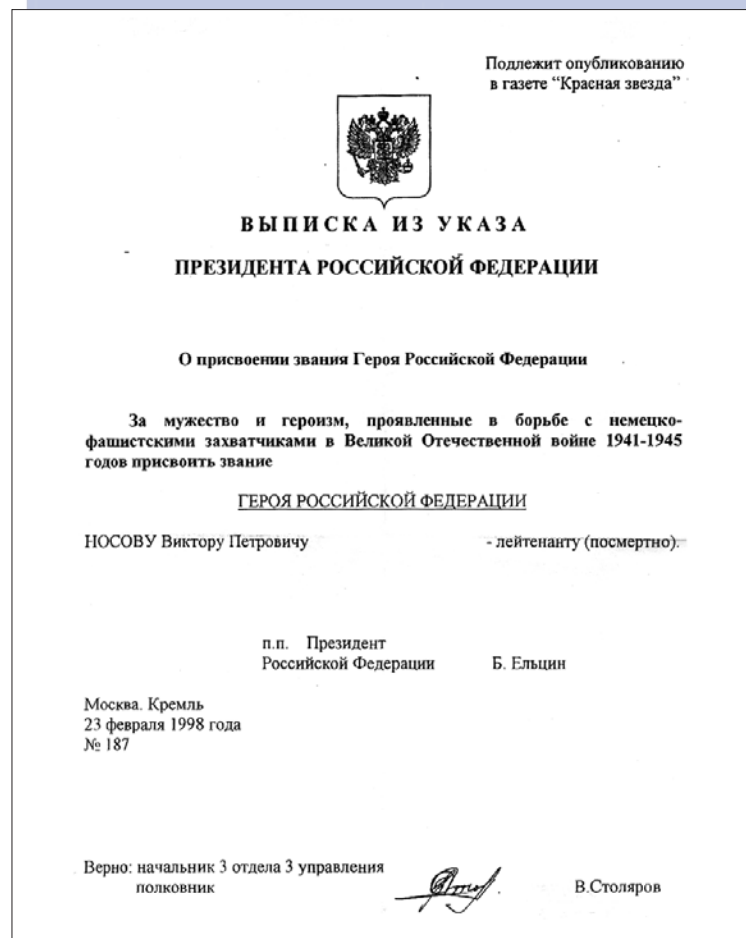
13 февраля 1945 г. воздушная разведка обнаружила три крупных водных транспорта противника. На их уничтожение вылетело несколько экипажей, в их числе и экипаж Виктора Носова. Вот как рассказывает об этом в своих воспоминаниях командир минно-торпедного авиационного полка Балтийского флота лётчик, полковник И. Ф. Орленко: *«Бросая самолёт вверх и вниз, из стороны в сторону, Носов поливал палубы кораблей пулеметными очередями и стремительно приближался к намеченной точке сброса бомб. Нужно было во что бы то ни стало сблизиться настолько, чтобы сбросить именно там, не дальше и не ближе... Ещё несколько секунд, и судьба транспорта будет решена.*

До оцетинившегося выстрелами вражеского корабля оставалось метров 700, когда от прямого попадания снаряда загорелся «Бостон» Носова. Он вспыхнул сразу, словно факел, и лётчик направил свой горящий факел с бомбами прямо в борт корабля. Огромный столб пламени и дыма поднялся вверх, и транспорт

**ПОДВИГ
ЛЁТЧИКА
ТОРПЕДОНОСЦА
ВИКТОРА
ПЕТРОВИЧА
НОСОВА**



Первый памятник ульяновским лётчикам. Памятник В. П. Носову в г. Сенгилее, скульптор Р. Айрапетян



Копия документа о присвоении звания Героя России В. П. Носову, 1998 г.

водоизмещением 8000 тонн стал быстро оседать на корму. Опускающийся черный дым, как траурным покрывалом, прикрыв останки героев, а суровая Балтика приняла их в свои объятия».

Это был первый в истории войны таран тяжелого бомбардировщика в Балтийском море. Героический экипаж В. П. Носова в своём шестом боевом вылете исполнил священный долг перед Родиной.

Трижды, в апреле 1945 г., в декабре 1947 г. и в июне 1953 г. Виктор Петрович Носов представлялся к присвоению звания Героя Советского Союза (посмертно), но по непонятным причинам данные ходатайства удовлетворены не были. Звание Героя Российской Федерации (посмертно) Виктору Петровичу Носову было присвоено Указом Президента РФ от 23 февраля 1998 г. Для восстановления справедливости потребовалось долгих 53 года*.

* Орленко И.Ф. «Крылатые торпедоносцы» (рукопись): militera.lib.ru/memo/russian/orlenko_if_2/index.html;
Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>;
Сайт «Фотолетопись, Ульяновцы: путь к Победе»: <http://pobeda.simbirsk.name>.

Многие советские семьи отправили во время Великой Отечественной войны на фронт сразу несколько своих сыновей. Из семьи Паничкиных из с. Лебедевка Сурского района Ульяновской области на фронт ушли два брата



Николай и Михаил Паничкины

Николай Степанович (1915–1999) и Михаил Степанович Паничкины (1918–2012). Удивительным является их совершенно одинаковая военная биография.

Николай Степанович Паничкин был старшим из братьев. Родился он в 1915 г. В 1932 г. окончил сельскохозяйственный техникум, стал механиком МТС. Затем он поступил в Ульяновскую летную школу ОСОАВИАХИМа, которую закончил в 1936 г. После её окончания был направлен на Дальний Восток в город Спасск, где прослужил до августа 1938 г.

Михаил Степанович Паничкин был моложе брата на четыре года. Он родился в 1918 г. Закончил Ульяновский строительный техникум.

Как и многие их сверстники, в предвоенное время оба брата жили мечтой о небе. И мечта сбылась. В августе 1938 г. они стали курсантами лётного училища. В июле 1940 г. братья одновременно окончили училище и получили специальность штурманов. По личной просьбе в адрес наркома обороны братьев направили служить в Воронеж, в 1-ю резервную авиационную бригаду. В октябре 1940 г. они переводятся в Курскую область во вновь сформированный дальнебомбардировочный полк.

В Великой Отечественной войне участвовали с самых первых дней. Боевое крещение произошло у братьев в один и тот же день. 26 июня 1941 г. молодые штурманы нанесли бомбовые удары по эшелонам врага, скопившимся на железнодорожной станции.

А уже на следующий день экипажем, где штурманом был Н. Паничкин, при выполнении боевого задания снаряд вражеской зенитки разорвался в кабине лётчика. Лётчик погиб, а Николай был ранен. Однако ему удалось воспользоваться парашютом. До линии фронта было более ста километров. Только на восьмой день он пришёл в свою часть. Не сразу в этом исхудавшем и из-

**ДВА БРАТА,
ДВА ШТУРМАНА,
ДВА ГЕРОЯ
НИКОЛАЙ
СТЕПАНОВИЧ
И МИХАИЛ
СТЕПАНОВИЧ
ПАНИЧКИНЫ**



Николай и Михаил Паничкины

можденном человеке лётчики узнали своего товарища. И, конечно, больше всех радовался Михаил, который уже мысленно простился со своим братом.

После окончания в 1942 г. специальных курсов по ночным полётам в высшей школе штурманов братья снова оказались в родном полку. Действовали они обычно вдвоем, один взрывал над объектом фугасные осветительные бомбы, другой поражал цель.

Под Ленинградом они наносили мощные бомбовые удары по позициям тяжелой артиллерии врага, в дни Сталинградской битвы совершали налеты на аэродром, железнодорожные узлы, сбросив на них 300 тонн бомб.

В конце 1942 г. Паничкины участвовали в налете на Кенигсберг, взорвав там несколько судов, разрушив портовые сооружения. С большим риском, но успешно летали на Берлин, помогая нашим бомбардировщикам находить цели и поражать их. Вместе с братьями Паничкиными в том же полку воевал в должности телефониста их отец – Степан Федорович.

За время войны Николай Паничкин совершил 248 боевых вылетов, Михаил – 269, у каждого из них было по 30–40 ночных полётов по дальним целям.

15 мая 1946 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм гвардии капитану Паничкину Михаилу Степановичу и гвардии капитану Паничкину Николаю Степановичу были присвоены звания Героев Советского Союза.

Во время Великой Отечественной войны имеется только двенадцать случаев награждения членов одной семьи Золотой Звездой Героя Советского Союза. В их числе и братья Паничкины из Сурского района Ульяновской области.

Михаил Паничкин был также удостоен права участвовать в Параде Победы 24 июня 1945 г. на Красной площади*.

* Слесарев П. Ульяновцы в боях за Родину. – Ульяновск: Ульяновское книжное издательство, 1962.

Вотинцев А. С., Федоров А. Д. В небе Ульяновска. – Саратов, 1984.
Ульяновская-Симбирская энциклопедия. Т. 2. – Ульяновск, 2004.
Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>;
сайт «Рабочий поселок Сурское»: <http://surskoe.narod.ru>.

Иван Семенович Полбин (1905–1945) – единственный уроженец Ульяновской области дважды Герой Советского Союза.

Родился 14 (27) января 1905 г. в селе Ртищево-Каменка Майнского района Ульяновской области в семье крестьянина. Рано лишившись отца, с восьми лет стал работать пастухом, затем ремонтным рабочим на станции Выры. И вот именно на этой станции зародилась у Ивана мечта стать авиатором.

С самого начала призыва на военную службу (в ноябре 1927 г.) он был твердо уверен, что его обязательно пошлют в авиацию. Но на медицинской комиссии дотошный доктор обратил внимание на то, что мизинец на левой руке Полбина не выпрямляется до конца. Врач решительно покачал головой. Никакие доводы на него не действовали. И тогда Полбин твердо решил после окончания срока службы просить райком партии направить его на учебу в лётное училище.

В 1929 г. сбылась его мечта – Иван был принят в Вольскую теоретическую школу лётчиков. В 1930 г. окончил Вольскую объединенную военную школу лётчиков и авиатехников, а в 1931 г. – Оренбургскую военную школу лётчиков и лётчиков-наблюдателей.

Затем началась военная служба. С июля 1939 г. Полбин стал командиром эскадрильи скоростного бомбардировочного авиационного полка в авиабригаде 57-го особого корпуса РККА на территории Монголии. В этой должности он и принял боевое крещение в районе реки Халхин-Гол, за что был награжден орденом Ленина.

На фронтах Великой Отечественной войны И. С. Полбин с июля 1942 г. командовал скоростным бомбардировочным авиационным полком, бомбовой авиационной дивизией, авиационным корпусом, был первым заместителем начальника инспекции ВВС РККА по штурмовой и бомбардировочной авиации. Участник Смоленского оборонительного сражения, Московской, Сталинградской битв. Звание Героя Советского Союза было присвоено Полбину 23 ноября 1942 г. во время Сталинградской битвы. Особое место в военной биографии И. С. Полбина как лётчика, ко-



**ГВАРДИИ
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР
ПОЛБИН
ИВАН
СЕМЁНОВИЧ**



Памятная доска у памятника И. С. Полбину на ул. Полбина в Ульяновске.



Памятник И. С. Полбину в Ульяновске

мандира и подлинного новатора тактики бомбардировочной авиации занимает его знаменитая «вертушка». *«Полбин понимал, что горизонтальный способ группового бомбардирования точечных целей малоэффективен <...>, поэтому надо в одну точку кулаком бить, тогда и удар будет чувствителен...».* «Вертушка» как наиболее эффективный метод уничтожения точечных целей завоевала всеобщее признание у всех лётчиков-бомбардировщиков. *В каждом полку, соединении знали и применяли этот полбинский метод».*

За 157 боевых вылетов, выдающиеся боевые результаты и личный героизм И. С. Полбин был представлен к званию дважды Героя Советского Союза 10 февраля 1945 г. На следующий день под Бреслау, несмотря на запрет командующего фронтом участвовать в полётах, И. С. Полбин возглавил группу пикирующих бомбардировщиков. Прямое попадание вражеского снаряда выхватило из девяти бомбардировщиков один самолёт – самолёт ведущего. Самолёт взорвался в воздухе. Так погиб И. С. Полбин. Это был 158-й боевой вылет героя-лётчика*.

* Барабанщиков М., Некрылов А. Лётчики // Серия ЖЗЛ. – М., 1978. Ермолаев А., Калашников Н. Шагнувшие в бессмертие. – Ульяновск: Симбирская книга, 1994.

Тимофей Терентьевич Ромашкин (1919–1954) родился 15 апреля 1919 г. в Витебской губернии. Окончил семь классов средней школы, затем работал на кирпичном заводе. Жил в Северодвинске.

В РККА с 1938 г. Окончил Ульяновскую авиатехническую школу, после окончания учёбы стал техником самолета, в 1940 г. был уволен в запас. Работал в ГВФ Ленинграда. Участник войны с Финляндией.

В начале Великой Отечественной войны Ромашкин – бортмеханик 5-го отдельного авиационного полка гражданской авиации, совершил несколько боевых вылетов.

После Победы он служил бортмехаником пассажирского самолёта Ли-2 Эстонского авиапредприятия.

Утром 8 января 1954 г. Ли-2, членом экипажа которого был Т. Т. Ромашкин, выполнял рейс по маршруту Таллин – Минск – Ленинград. Самолёт набрал высоту и лёг на заданный курс. Неожиданно в кабину пилотов ворвались два вооруженных человека. Бортмеханик Ромашкин набросился на одного из бандитов и сбил его с ног, но в это время сообщник преступника успел выстрелить. Четыре пули попали в отважного лётчика, он погиб. С этой случившейся полвека назад кровавой драмы началась история угонов воздушных судов в СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 марта 1954 г. Т. Т. Ромашкину за мужество и самоотверженность, проявленные при задержании бандитов, посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Выдержка из представления к награждению Т. Т. Ромашкина: *«Бортмеханик Тимофей Ромашкин не дал возможности врагу вести прицельный огонь по экипажу, первым бросился на вооруженного двумя пистолетами врага и своей жизнью спас жизнь всему экипажу и пассажирам».* Около аэропорта Минск-1 и в родной деревне героя ему установлены памятники**.

* Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь. Т. 2. – М.: Воениздат, 1988; фото: http://www.nnre.ru/transport_i_aviacija/aviacija_i_vremja_2009_02/p4.php; http://dolg1941-45.ucoz.ru/_ph/2/75350602.jpg.

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ТИМОФЕЙ ТЕРЕНТЬЕВИЧ РОМАШКИН



Т. Т. Ромашкин (первый слева) и другие члены экипажа возле Ли-2. Конец 1940-х гг.



Памятник Т. Т. Ромашкину около аэропорта Минск-1

**СТОЛЕТНИЙ
ЮБИЛЕЙ
УЛЬЯНОВСКОГО
ГЕРОЯ-ЛЁТЧИКА
ВАСИЛИЯ
ПАВЛОВИЧА
СЕРГЕЕВА**



23 декабря 2014 г. – знаменательная дата в истории ульяновских авиаторов. В этот день исполняется сто лет со дня рождения нашего земляка, командира штурмовой эскадрильи – **Василия Павловича Сергеева (1914–1991)**. Сын железнодорожника, он с детства был близок к технике. По примеру отца он решает стать железнодорожником, идёт работать учеником в ульяновское паровозное депо. Но время выбрало своё. В тридцатые годы молодёжь страны жила под впечатлением призыва: «Комсомолец – на самолёт!». Василий поступает в Ульяновскую школу пилотов и авиатехников на отделение авиатехников и в 1935 г. завершает обучение, но мечта о небе вновь привела его в лётную школу. После аэроклуба он вторично (в 1940 г.) поступает в Ульяновскую школу пилотов и в 1941 г. заканчивает её уже в качестве пилота.

В ноябре 1941 г. В. Сергеев ушёл на фронт. Под Москвой воевал как истребитель, но в декабре 1941 г. перешёл в 62-й штурмовой полк.

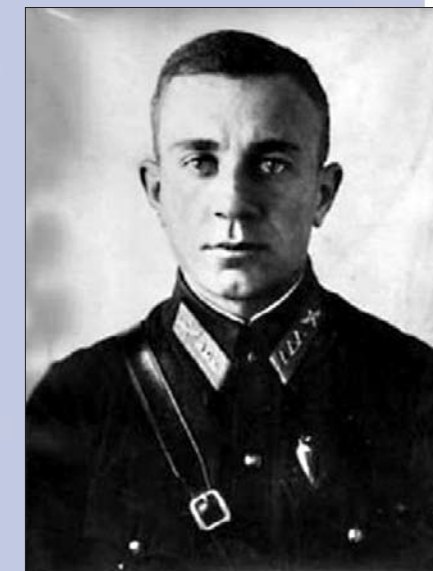
В своих воспоминаниях маршал авиации А. Н. Ефимов рассказывает: *«Лейтенанта Василия Сергеева сбили на восьмом боевом вылете. Подкараулили лётчика гитлеровские зенитчики. Снаряд попал в мотор штурмовика <...> Лётчик попытался спасти машину. Он дослал вперёд до упора сектор газа, попробовал задраить нос самолёта, но двигатель остановился, и беспорядочно замотались по шкалам стрелки приборов. Штурмовик неудержимо падал. Сергеев сел на лес, крылья его самолёта сделали целую просеку <...> До линии фронта километров двадцать. Шёл Сергеев. Чем дальше шёл, тем становился злее. Злость притупляла боль, голод рождал упрямство. Когда пришёл в полк, его уже и ждать перестали. В Ульяновск – родной город лётчика поторопились послать похоронную...»*.

Командир эскадрильи 62-го штурмового полка 233-й штурмовой авиационной дивизии Василий Сергеев к июлю 1944 г. совершил 110 боевых вылетов. 26 октября 1944 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза*.

После окончания Великой Отечественной войны Василий Павлович Сергеев продолжил службу в Военно-воздушных силах СССР.

* Вотинцев А. С., Федоров А. Д. В небе Ульяновска. – Саратов, 1984.
Ефимов А. Н. Над полем боя. – М.: Воениздат, 1976.
Ульяновская–Симбирская энциклопедия. Т.2. – Ульяновск, 2004.

Владимир Игнатьевич Стрельченко (1917–1981) – выпускник Ульяновской объединённой школы пилотов и авиатехников, кавалер ордена Британской империи.



Родился 1 июня 1917 г. в Саранске в семье военного. В 1933 г. поступил в авиационный техникум в Горьком (ныне Нижний Новгород), который вынужден был оставить по состоянию здоровья. В 1935 г. стал слушателем Саранского аэроклуба, по окончании которого получил направление в Ульяновскую лётно-техническую школу. Завершив обучение, вернулся в Саранский аэроклуб в должности лётчика-инструктора.

В июле 1941 г. ушёл на фронт. За четыре военных года совершил 240 боевых вылетов, уничтожил и повредил 50 танков, 13 самолётов и более 190 автомашин противника, разрушил 6 переправ, 9 военных эшелонов и 9 складов с боеприпасами и горючим. Налетал 3000 часов, более 1,5 млн км.

Среди множества боевых наград Стрельченко Владимир Игнатьевич был награждён орденом Британской империи V степени. Об этом свидетельствует газета Министерства информации Великобритании «Британский союзник», издававшаяся во время Второй мировой войны. 21 мая 1944 г. в газете был опубликован указ короля Георга VI о награждении советских генералов и офицеров за выдающиеся заслуги перед Британской империей.

Всего за время Второй мировой войны кавалерами ордена Британской империи стали 47 генералов, 115 офицеров и два сержанта Красной Армии, среди них – выпускник Ульяновской объединённой школы пилотов и авиатехников Стрельченко Владимир Игнатьевич*.

**КАВАЛЕР
ОРДЕНА
БРИТАНСКОЙ
ИМПЕРИИ
ВЛАДИМИР
ИГНАТЬЕВИЧ
СТРЕЛЬЧЕНКО**



ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

* Фонды музея Новоульяновска: папка Стрельченко.
Виталий Чепак, Галина Чепак. Полководческие ордена для боевых союзников: //http://gazeta.zn.ua/SOCIETY/polkovodcheskie_ordena_dlya_boevyh_soyuznikov.html.
Интернет-проект «Герои страны»: http://www.warheroes.ru.

ЛЁТЧИЦА-
ЛЕГЕНДА
АННА
АЛЕКСАНДРОВНА
ТИМОФЕЕВА



Анна Александровна Тимофеева (Егорова) (1916–2009) – легендарная лётчица с удивительной судьбой. По документам год её рождения – 1916 г., а фактически – 1918 г. Два года добавила себе Анна, чтобы устроиться на работу на Метрострой при строительстве первой очереди московского метро. А родилась она 23 сентября 1918 г. в деревне Володово Тверской области в крестьянской семье. После школы уехала в Москву, к старшему брату.

Без отрыва от производства окончила рабфак, а затем планерную школу и московский аэроклуб. После учебы в аэроклубе большинство ребят направили в военные школы лётчиков-истребителей, а одну-единственную «женскую» путевку в Ульяновскую школу лётчиков ОСОАВИАХИМа отдали Анне.

В 1938 г. Анна Егорова неожиданно была исключена из лётной школы, так как выяснилось, что её брат – «враг народа». Секретарь Ульяновского горкома комсомола, к которому она обратилась за помощью, помог ей устроиться на работу.

После исключения из лётной школы Анна работала пионервожатой в трудовой колонии НКВД для малолетних правонарушителей, но продолжала бороться за мечту. Добилась, чтобы её взяли инструктором в Смоленский аэроклуб. И уже через два года единственную «женскую» путёвку на штурманское отделение Херсонской авиашколы отдали ей.

В начале войны Анна была зачислена лётчиком в авиационную эскадрилью связи Южного фронта. Летала в ситцевом платице с оборкой, в резиновых тапочках и голубой косынке под изрядно поношенным аэроклубным шлемом на самолёте По-2. Таких, как Анна Егорова, кадровые военные называли ЧБЗ – человек без звания. Она возила на передовую кровь для раненых, боевые приказы и простые солдатские письма, держала связь с попавшими в окружение войсками. И мечтала воевать на Ил-2, чтобы бить фашистов, а не удирать от них на маневренном фанерном самолётике. Вскоре мечта сбылась, Егорова стала единственной в полку Ил-2 женщиной-пилотом, а позднее вместе со стрелком Дусей Назаркиной она составила первый женский экипаж в штурмовой авиации.

20 августа 1944 г. войска 8-й гвардейской армии отбивали ярост-

ные атаки на Магнушевском плацдарме. На помощь гвардейцам вылетела очередная группа штурмовиков в составе 16 самолётов, и вела их в бой штурман 805-го штурмового авиационного полка лейтенант Егорова. Во время второго захода на цель длинные трассы зениток скрестились перед самолётом Егоровой, и в тот же миг самолёт горящим факелом пошёл вниз...

В тот день командир полка послал матери Анны Егоровой похоронку, а командованию армии – наградной лист с ходатайством о присвоении штурману полка звания Героя Советского Союза, посмертно. А в действительности тяжело раненная и обожжённая Анна Егорова без сознания попала в плен. Прошла несколько лагерей, пока в январе 1945 г. не была освобождена советскими танкистами из лагеря «ЗЦ», где содержалась в карцере. Однако судьба продолжала испытывать Анну Егорову. По возвращении на Родину она попала в СМЕРШ. Долго её проверяли, допрашивали. Об этих днях она предпочитала потом не вспоминать.

Представление к высокому званию в годы войны «затерялось», и лишь благодаря стараниям однополчан, 6 мая 1965 г. Тимофеевой (Егоровой) Анне Александровне было присвоено звание Героя Советского Союза*.



НИИ

истории и культуры

* Тимофеева-Егорова А. А. Как нестерпимое стерпеть... (Записки лётчика штурмовика). – М., 2001.

**ВОЛЖСКИЙ
БОГАТЫРЬ
ВАДИМ
ИВАНОВИЧ
ФАДЕЕВ**



Вадим Иванович Фадеев (1917–1943) родился 25 декабря 1917 г. в селе Федькино Тереньгульского района Ульяновской области в семье учителей. Спустя некоторое время семья переехала в Куйбышев. Вадим окончил три курса строительного института и в 1938 г. куйбышевский аэроклуб, в котором был оставлен инструктором.

Вадим был хорошо образован, начитан, прекрасно пел, был очень красив собой – почти двухметрового роста, блондин с голубыми глазами.

В 1939 г. он стал настойчиво проситься из аэроклуба в военную лётную школу, которую успешно окончил.

Начало Великой Отечественной войны встретил в одном из истребительных полков в Сибири. Написал рапорт об отправке на фронт. На фронт попал в августе 1941 г.

Фронтовые дороги привели Фадеева в 16-й гвардейский истребительный полк к будущему Трижды Герою Советского Союза лётчику А. И. Покрышкину. Фадеев был назначен командиром эскадрильи. К тому времени на счету молодого лётчика было уже 7 побед. В воздушных боях на Северном Кавказе Фадеев стал самым результативным асом Кубанской битвы.

К концу апреля 1943 г. капитан Фадеев сбил 17 самолётов противника. Он был первым из лётчиков 4-й воздушной армии, дравшихся на Кубани, представленным к званию Героя Советского Союза.

5 мая 1943 г. в неравном бою Вадим Фадеев погиб. Немцы за ним охотились, как и за другими советскими асами. В тот день он столкнулся с 12-ю гитлеровскими истребителями, сбил два самолёта, но и сам был тяжело ранен. Лётчик сумел посадить поврежденный самолёт, но, потеряв сознание, умер от потери



Вадим Фадеев (справа) и его ведомый Андрей Труд. Весна. 1943 г.



Памятник В. И. Фадееву в пос. Фадеево. Краснодарский край

крови. Место вынужденной посадки нашли только через несколько дней.

К тому времени Вадим Фадеев совершил более четырехсот боевых вылетов, провел 51 воздушный бой и сбил лично 17 и в группе 3 самолёта врага.

В своих воспоминаниях маршал авиации А. И. Покрышкин пишет: *«Никто не знал его так хорошо, как я. Нас связывала личная и боевая дружба. Природа щедро наделила Фадеева редкими физическими и духовными качествами. Неиссякаемая энергия и оптимизм, чувство товарищества вызвали у всех восхищение. В трудное для меня время Вадим всегда старался поддержать меня словом и делом. Гибель Вадима была для меня самой тяжёлой потерей с начала войны».*

24 мая 1943 г. гвардии капитану Фадееву Вадиму Ивановичу посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза*.

* Погребной В. И. Человек из легенды. – М.: Воениздат, 1963.
Покрышкин А. И. Познать себя в бою. – М.: Центрполиграф, 2006.
Герои кубанского неба. – Краснодар, 1987.
Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>;
сайт «Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия»: <http://www.airwif.org>.

**ГЕРОЙ
СОВЕТСКОГО
СОЮЗА
ИВАН
ФЕДОТОВИЧ
ЯКУРНОВ**



Иван Федотович Якурнов (1912–2000) родился в Кировской области в семье крестьянина. В 1930 г. он переехал в Ленинград, работал на Ижорском заводе, окончил без отрыва от производства три курса вечернего рабфака и Ленинградский аэроклуб, после окончания которого получил направление в Ульяновскую школу пилотов ОСОАВИАХИМа. Успешно её окончив в 1938 г., Иван Федотович был направлен лётчиком-инструктором в Рыбинский аэроклуб, в котором проработал до Великой Отечественной войны. В неоднократных просьбах отправить его на фронт ему неизменно отказывали, так как необходимо было готовить лётные кадры для фронта. И только в январе 1943 г. очередной рапорт был удовлетворен, и Иван Федотович был направлен в запасной авиационный полк для овладения штурмовиком Ил-2.

Свой первый боевой вылет И. Ф. Якурнов совершил 3 августа 1943 г. на штурмовку вражеских войск, оборонявших Белгород. Уже в конце августа лётчик был награжден первым боевым орденом Красного Знамени.

В своих воспоминаниях Иван Федотович рассказывает, за что его представили к званию Героя Советского Союза: *«11 апреля 1944 года группу из шести "Илов" повёл на цель штурман полка Штыков <...>. При подходе к аэродрому противника по нам интенсивно ударила зенитка, командир немного изменил курс полёта, и разрывы от зениток остались в стороне <...> всматриваясь в расположение зенитных батарей, заметил странное явление. В круге зенитной обороны аэродром не расположен в центре, он приходится на его восточный край. Впереди просматривается накатанное колесами самолётов поле на восточной окраине деревни, все правильно, это заданный аэродром. Но сколько я ни всматривался в местность, так и не смог найти самолёты, автомашины, заправщики и штабеля с боеприпасами. Решаю взять курс на свой аэродром. Мне только это и надо было, чтобы бросить группу и самостоятельно идти обрабатывать выбранную цель. Я решил атаковать эшелон, находящийся под разгрузкой на станции Красное, благо и боекомплект у меня весь цел. Но как это сделать? Эшелон прикрыт мощным зенитным огнем. Как только я начал разворачиваться на боевой курс, по мне зенитчики открыли такой ураганный огонь, при котором очень трудно удержаться на спланированном пути. Самолёт над железной дорогой. Курс полёта 90°, впереди хорошо виден эшелон. Определив дистанцию для открытия огня, самолёт перевожу на снижение, выпускаю реактивные снаряды, привожу в действие пушки и пулемёты, постепенно прицел веду по эшелону. Вот нос самолёта начинает накрывать вагоны. Продолжаю стрелять и в то же*

время одну за другой сбрасываю бомбы. Стараюсь распределить их по всему эшелону, а последнюю положить на паровоз. Слышу глухой удар, все же напоследок попали. Все ясно, снаряд разбил маслорадиатор, помпа выкачала все масло за борт, это конец. Мощный мотор не может работать без масла, сейчас заклинит. Высота полёта 500 метров, 25 километров за линией фронта». За счет мастерства пилотирования лётчику удалось перелететь через линию фронта и выполнить аварийную посадку.

26 октября 1944 г. за образцовое выполнение боевых заданий и проявленные при этом мужество и героизм гвардии старшему лейтенанту Якурнову Ивану Федотовичу присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны в 1949 г. И. Якурнов был направлен на работу в Школу высшей лётной подготовки ГВФ, которая тогда находилась в Бугуруслане. В 1950 г. школа была перебазирована в Ульяновск. Вместе с ней переехал в Ульяновск и Якурнов. Долгие годы он проработал в Ульяновской школе высшей лётной подготовки лётчиком-инструктором, диспетчером службы движения.

С 1982 г. Иван Федотович начинает работу по организации в Ульяновске Головного отраслевого музея истории гражданской авиации и немало вложил труда и сил в поиске экспонатов для музея*.

8 мая 2011 г. в Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации был открыт памятник лётчикам – Героям Советского Союза, работавшим в этом училище. И один из семи героев, в честь которых был открыт памятник, – Иван Федотович Якурнов.



Почтовый конверт, выпущенный к 100-летию со дня рождения И. Ф. Якурнова, погашенный специальным штемпелем «100 лет со дня рождения И. Ф. Якурнова»

* Якурнов И. Ф. Воспоминания. — Ульяновск: Печатный двор, 2012. Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>

**В РЕЙТИНГЕ
100 ЛУЧШИХ
ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ
МЕНЕДЖЕРОВ
РОССИИ
СЕРГЕЙ
ГЕННАДЬЕВИЧ
ДЕМЕНТЬЕВ**



Сергей Геннадьевич Дементьев родился 28 февраля 1962 г. в Ульяновске.

Его трудовая биография началась на Ульяновском автозаводе, где он работал в 1981–1985 гг. в военном представительстве Министерства обороны сначала техником, а затем инженером. С 1985 г. Сергей Геннадьевич перешёл в металлургическое производство автозавода и до 2004 г. занимал последовательно должности мастера, старшего мастера, заместителя начальника и начальника кузнечного цеха, заместителя директора по производству МТП, директора, управляющего металлургическим производством.

Все это время он продолжал учиться: сначала в Ульяновском политехническом институте, который закончил в 1989 г. по специальности «Технология машиностроения, металлорежущие станки и инструменты», получив специальность инженер-механик. Затем поступил в Ульяновский государственный университет на специальность «Экономика и управление на предприятии машиностроения» и получил специальность экономист-менеджер в 2002 г. В 2005–2008 гг. С. Г. Дементьев был генеральным директором ООО «УАЗ-Металлургия».

С 2008 г. его судьба связана с авиацией. Он стал исполнительным директором ЗАО «Авиастар-СП», а затем первым заместителем генерального директора предприятия. В мае 2010 г. Сергей Геннадьевич Дементьев был избран генеральным директором ЗАО «Авиастар-СП».

Большой вклад С. Г. Дементьева в организацию выпуска отечественного пассажирского лайнера ТУ-204СМ, транспортного самолета Ил-76МД-90А, внедрение на возглавляемом им предприятии новой техники и инновационных технологий отмечены медалями: «За усердие и доблесть» II степени (2010 г.), «За вклад в социально-экономическое развитие» (2012 г.), «За доблестный труд» (2013 г.).

В 2013 г. Генеральный директор ЗАО «Авиастар-СП» Сергей Геннадьевич Дементьев назван в числе 100 лучших производственных менеджеров по итогам ежегодного рейтинга «Индустриальная элита России»*.

*Фото: <http://www.aviastar-sp.ru/upload/iblock/852/852a2f1f44b75fbab09ff3c389a1ed08.jpg>.

Павел Васильевич Дементьев (1907–1977) – министр авиационной промышленности СССР, который 28 апреля 1975 г. подписал приказ № 175 о строительстве в Ульяновске комплекса из трех заводов: самолетостроительного, агрегатного и приборостроительного.

Новая страница истории г. Ульяновска, на долгие годы определившая его будущее, связана с тем, что Пётр Васильевич Дементьев был уроженцем Симбирской губернии. Он родился в чувашском селе Убей (чувашское Сёнь Упи) Буинского уезда Симбирской губернии в семье учителя. (До 1920 г. Буинский уезд входил в состав Симбирской губернии. В настоящее время это село относится к Дрожжановскому району республики Татарстан). После окончания



Родители П. В. Дементьева

Убеевской сельской школы Пётр Васильевич учился в Симбирском (Ульяновском) профессионально-техническом училище, которое окончил в 1927 г.

Таким образом, супер-предприятие по строительству широкофюзеляжного самолёта выглядело своеобразным подарком министра родному городу. По воспоминаниям инженера Г. Анциферова, об этом Пётр Васильевич сказал на совещании с первым секретарем Ульяновского обкома КПСС А. А. Скочилковым летом 1974 г., на которое были приглашены строители. Фраза о подарке прозвучала как шутка, но, как гласит на-

родная мудрость, «в каждой шутке есть доля правды»*.

**«АВИАЦИОННОМУ
КОМПЛЕКСУ –
БЫТЬ!».
ПЁТР
ВАСИЛЬЕВИЧ
ДЕМЕНТЬЕВ**



истории и культуры

именины и юбилейная

* «Помни про». Электронный мемориал: <http://pomnipro.ru/>;

фото П. В. Дементьев: <http://www.sovross.ru/old/2007/07/3-1.jpg>;

родители П. В. Дементьева: <http://www.sovross.ru/old/2007/07/3-2.jpg>.

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД К УЛЬЯНОВСКОМУ АВИАСТРОЕНИЮ ВИЛЬДАН ХАНИФОВИЧ ЗИННУРОВ



Вильдан Ханифович Зиннуров – выпускник инженерного факультета Ульяновского высшего военно-технического училища им. Б. Хмельницкого (УВВТУ) родился 30 января 1964 г. в селе Ново-Мансуркино Похвистневского района Куйбышевской области. С 1970 по 1981 гг. обучался в Камышлинской средней школе.

С 1995 г. по 1999 г. В. Х. Зиннуров занимался предпринимательской деятельностью в Ульяновске, а в 1999–2005 гг. работал на Ульяновском автомобильном заводе, где прошел путь от экономиста до начальника управления в коммерческой дирекции.

С 2005 г. В. Х. Зиннуров – на государственной службе в Правительстве Ульяновской области. Новые обязанности требовали пополнения образования, и Вильдан Ханифович в 2009 г. с отличием окончил Институт экономики и бизнеса УлГУ по специальности «экономика управления предприятием машиностроения». Сейчас он продолжает обучение – является соискателем ученой степени Поволжской академии им. Татищева по кластерной тематике. С 2010 г. он является председателем регионального отделения Общероссийской общественной организации Союз машиностроителей России.

Курировать авиационную отрасль Вильдан Ханифович начал с 2007 г. в должности Министра промышленности, предпринимательства и трудовых ресурсов Ульяновской области, когда только начал формироваться Ульяновский авиационный кластер.

В 2012 г. В. Х. Зиннуров возглавил управляющую компанию Ульяновского авиационного кластера и стал советником Губернатора Ульяновской области по вопросам развития авиации. Главной его задачей в качестве руководителя ООО «Ульяновский авиационный кластер» была реализация проекта «Авиационная столица России», направленного на повышение конкурентоспособности услуг авиационного кластера «Ульяновск-Авиа» и их продвижение на внутреннем и международном рынках.

Объектами пристального внимания Зинурова В. Х. являлись ПОЭЗ (портовая особая экономическая зона), производственная кооперация, создание новых предприятий, новых видов продукции авиационной тематики, подготовка персонала для отрасли, развитие сети посадочных площадок для малой авиации, а также авиационные виды спорта и, конечно же, Международный авиатранспортный форум (МАТФ) – основная всероссийская площадка, где обсуждаются серьезные вопросы и вырабатывается солидарная позиция авиастроителей.

С 2007 г. частью МАТФ стал Авиасалон – областной праздник с авиашоу с участием пилотажных групп, показательных выступлений парашютистов, авиамоделлистов, дельтапланеристов и т.д.

Благодаря В. Х. Зиннурову, в Ульяновске найдено перспективное решение проблемы обеспечения авиационного кластера высокопрофессиональными кадрами. Модель кластера с управляющей компанией в роли координатора позволяет объединить и скоординировать усилия предприятий в области кадровой работы, а единый центр компетенций авиационной отрасли, созданный совместно с кадровым холдингом, системно обеспечивает профориентацию, обучение, кадровый консалтинг, подбор персонала.

В октябре 2012 г. ульяновские авиастроители подписали с Министерством обороны РФ крупнейший за историю современного российского авиапрома контракт на поставку 39 тяжелых транспортных самолетов Ил-76МД-90А. Стоимость контракта составила почти 140 млрд. рублей (около 4,5 млрд. долл.). Срок реализации программы госзаказа рассчитан до 2020 г.

С целью успешного исполнения госзаказа с 2013 г. проводится ежегодная Всероссийская конференция для поставщиков «Ил-76: вчера, сегодня, завтра», ставшая федеральной деловой площадкой для общения авиационного бизнеса и государственной власти, ориентированной на привлечение кооперантов под выполнение производственной программы ЗАО «Авиастар-СП» и оптимизации отношений с уже существующими партнёрами.

Во многом усилиями В. Х. Зиннурова отечественное самолётостроение было не только сохранено, но и получило новый импульс развития на Ульяновской земле.

31 марта 2014 г. В. Х. Зиннуров назначен на пост первого заместителя Председателя Правительства Ульяновской области.



имени Н.М. Карамзина

**СОРАТНИК
АВИАКОНСТРУКТОРА
П. О. СУХОГО
НИКОЛАЙ
ГРИГОРЬЕВИЧ
ЗЫРИН**



Николай Григорьевич Зырин (1909–1992) родился в посёлке Измайлово Симбирской губернии, (ныне Барышского района Ульяновской области). В 1928 г. он был зачислен на рабфак в Ульяновске. По окончании обучения поступил в Московский авиационный институт на специальность «Инженер-механик по самолётостроению» и получил распределение в КБ (конструкторское бюро) авиаконструктора Николая Николаевича Поликарпова, под руководством которого за пять лет прошёл путь от инженера-конструктора до заместителя начальника КБ.

В начале Великой Отечественной войны в августе 1941 г. Николай Григорьевич Зырин был переведен из Москвы в Казань на эвакуированный авиационный завод, где в качестве помощника главного конструктора, а в дальнейшем начальника ОКБ (опытно-конструкторского бюро) занимался вопросами обеспечения серийного выпуска, доработок и модификации знаменитого пикирующего бомбардировщика Пе-2.

Трудно переоценить вклад Н. Г. Зырина в создание советской авиации. С 1959 г. по 1984 г. он работал главным конструктором в ОКБ Павла Осиповича Сухого. Под руководством Н. Г. Зырина были разработаны, испытаны и внедрены в серийное производство самолёты Су-7 и его модификации. На базе Су-7БМ создан первый в СССР самолёт С-22-И с изменяемой в полёте геометрией крыла.

Н. Г. Зырин – родоначальник нового семейства фронтовых истребителей-бомбардировщиков: Су-17, его модификаций, поставляемых на экспорт: Су-20, Су-22.

За 20 лет при активном участии Н. Зырина были созданы и внедрены в серию 15 модификаций самолётов, включая экспортные варианты. Общее число построенных самолётов типа Су-7Б и Су-17 – около 5000.

За заслуги в области создания новой авиационной техники Николай Григорьевич Зырин был удостоен многих правительственных наград. Во время войны он был награжден орденом Трудового Красного Знамени (1943 г.) и орденом Отечественной войны 1-й степени (1945 г.), В 1967 г. стал лауреатом Ленинской премии, в 1975 г. – Государственной премии.

Имя Николая Григорьевича Зырина присвоено проспекту в Заволжском районе Ульяновска, а также средней школе в поселке Измайлово Барышского района Ульяновской области. В Ульяновском областном краеведческом музее имеется экспозиция, посвящённая Н. Г. Зырину. Там хранятся вещи, документы Николая Григорьевича и модели самолётов, сконструированных ОКБ Сухого.

17 декабря 1982 г. за значительный вклад в дело укрепления

обороноспособности страны Зырину Николаю Григорьевичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

В 2009 г. к столетию Н. Г. Зырина Почтой России был выпущен маркированный конверт с портретом авиаконструктора. В день столетия на его родине, в рабочем поселке Измайлово (Ульяновская область), состоялось гашение конверта специальным почтовым штемпелем.*



Почтовый конверт (2009 г.) в честь 100-летия Н. Г. Зырина со специальным почтовым гашением

НИИ

истории и культуры

имени М. М. Колязина

* Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>; Воспоминания Н. Г. Зырина, личный архив Г. Н. Зыриной.

**ПРЕЗИДЕНТ
ГРУППЫ
КОМПАНИЙ
«ВОЛГА-ДНЕПР»
ИСАЙКИН
АЛЕКСЕЙ
ИВАНОВИЧ**



Алексей Иванович Исайкин – создатель компании «Волга-Днепр». Родился 9 сентября 1952 г. в г. Талас (Киргизия). Получив квалификацию инженера-экономиста в Иркутском институте народного хозяйства в 1976 г., он пришёл работать на авиационный завод в Улан-Удэ на должность экономиста Военно-воздушных сил. В сферу компетенций Алексея Ивановича входило осуществление контроля стоимости авиационной техники.

В конце 80-х гг. XX века Алексей Иванович Исайкин отвечал за реализацию государственного заказа самолётов Ан-124 для Военно-транспортной авиации СССР на Ульяновском авиационно-промышленном комплексе (в настоящее время ЗАО «Авиастар-СП»).

В 1989 г. Алексей Иванович завершил военную карьеру и возглавил инициативную группу по созданию первой в стране частной грузовой авиакомпании.

В 1990 г. в Ульяновске была создана авиакомпания «Волга-Днепр» – первая в России негосударственная грузовая авиакомпания и первое в Ульяновской области акционерное общество. В период с 1990 по 2002 гг. Алексей Иванович Исайкин занимает посты председателя правления АО «Волга-Днепр», исполнительного директора и генерального директора авиакомпании «Волга-Днепр». С 2002 г. является президентом Группы компаний «Волга-Днепр».

За 20 лет продуктивной работы А. И. Исайкин смог создать диверсифицированный бизнес, представленный в основных сегментах российского и международного рынка грузовых авиаперевозок.

Алексей Иванович Исайкин ведёт активную общественную работу, направленную на укрепление авторитета российской грузовой авиации в России и за рубежом. Отмечен международными, государственными и ведомственными наградами.



Георгий Петрович Кадин (1885–1931) родился в селе Аксаур Карсунского уезда Симбирской губернии (ныне Инзенский район) в крестьянской семье.

В 1909 г. окончил полный курс факультета живописи Казанского художественного училища, а затем архитектурный факультет этого же училища с правом внеконкурсного поступления в Академию художеств. Но вместо Академии Георгию Петровичу пришлось подавать прошение о зачислении вольноопределяющимся.

Вольноопределяющиеся освобождались от тягот солдатской службы, но после отбытия двух лагерных сборов должны были сдать экзамен на первый офицерский чин – прапорщика запаса.

В самом начале первой мировой войны Георгий Петрович Кадин как офицер запаса был призван в армию и отбыл в распоряжение начальника артиллерии Западного фронта. Он оказался отличным командиром-артиллеристом, был награжден пятью боевыми орденами, к осени 1916 г. был дважды повышен в чинах, стал Георгиевским кавалером и получил именное «золотое оружие».

В начале октября 1916 г. Г. П. Кадин был откомандирован на радиокорсы при штабе 4-й армии, а затем прошёл специальный курс корректировки артиллерийской стрельбы с самолётов. Новая специальность сильно его увлекла. Он был направлен в Киевскую военную школу лётчиков-наблюдателей и, окончив её в апреле 1917 г., возвратился в свой авиаотряд штатным лётчиком-наблюдателем.

Началась новая полоса в жизни Кадина, связавшего свою судьбу с авиацией. После Октябрьской революции Г. П. Кадин был избран командиром красногвардейского 25-го авиаотряда, а в годы гражданской войны стал начальником Тверской авиагруппы Красной армии, помощником начальника, а вскоре начальником воздушного флота Юго-западного фронта.

Последняя должность Г. П. Кадина в армии – старший инспектор и одновременно начальник оперативного отряда штаба воздушного флота советской республики. В ноябре 1921 г. Кадина переводят как инженера-архитектора из Военно-воздушных сил в

**ОДИН
ИЗ СОЗДАТЕЛЕЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОГО
АВИАПРОМА
ГЕОРГИЙ
ПЕТРОВИЧ
КАДИН**



Авиатор. Открытка с рисунка Г. Георгиева (Кадина)



Памятник в селе Аксуар. Автор памятника – дочь Г.П. Кадина. Фото Д. Дубровина

Главное управление авиационной промышленности.

В 1920-е гг. Г. П. Кадин был одним из ведущих создателей отечественного авиапрома, внес вклад в становление советского воздушного флота. Он возглавил Правление фабрично-заводских предприятий Военно-воздушного флота «Промвоздух», которое в момент организации получило в свое ведение авиапарку – технические воинские строевые части. Позднее «Промвоздух» был реформирован в Объединение ремонтных заводов.

При участии Г. Кадина в 1924 г. на Ленинградском заводе «Большевик» был выпущен первый серийный советский авиадвигатель М-5 мощностью 400 лошадиных сил.

В 1925 г. Г. Кадин участвовал в инженерно-строительном оборудовании трассы исторического перелёта группы советских самолётов по маршруту Москва – Пекин.

Георгий Петрович Кадин руководил огромным объёмом строительства авиазаводов, испытательных корпусов, объектов жилья и соцкультбыта для авиапосёлков. Последняя его работа, завершённая за две недели до смерти, – проект общежития Московского авиационного института.

Не оставил он и занятие живописью, став основоположником жанра авиационного пейзажа. Картины Георгия Петровича (а писал он под псевдонимом Георгий Георгиев) «Великий перелёт», «Ночь над облаками», «Бой над Кронштадтом», «Гибель лётчика Черухина», «Два ураганных артиллерийских огня» экспонировались во многих городах.

Умер Г. П. Кадин 28 апреля 1931 г. В Аксауре, родном селе Георгия Петровича, установлен памятник землякам, погибшим в годы Великой Отечественной войны. Автор памятника – дочь Г. П. Кадина*.

* Савич В. О том, как художник парил в небесах // Мономах. – С. 30–31.
Жернакова Н. Ю. Кадины и Жернаковы // Московский журнал. – 2006. – № 11.
Фото: <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/13190823.jpg>;
открытка: http://www.liveinternet.ru/journal_proc.php?action=redirect&url;
фото: http://img0.liveinternet.ru/images/attach/c/5/84/848/84848976_large_4.jpg.

Иван Михайлович Колганов – доктор технических наук, профессор кафедры «Самолётостроение» Института авиационных технологий и управления Ульяновского государственного технического университета. Всю свою профессиональную деятельность посвятил авиастроению.

Иван Михайлович Колганов родился 12 марта 1929 г. в селе Терновка Пензенской области. В 1953 г. окончил Куйбышевский авиационный институт по специальности «Самолётостроение» и был направлен на преподавательскую работу в Комсомольск-на-Амуре в авиационный техникум. С 1958 г. работал заведующим отделением политехнического техникума, заместителем директора по учебной работе, в 1964 г. был назначен его директором.

С 1981 г. по 1991 г. занимал различные должности в Национальном институте авиационных технологий (НИАТ): сначала в филиале Новосибирского НИАТ в Комсомольске-на-Амуре, а затем – в Ульяновске. В 1983 г. защитил кандидатскую диссертацию.

С 1991 г. работал в Ульяновском государственном техническом университете заведующим кафедрой, деканом, заместителем декана самолётостроительного факультета, а с 1995 г. – в должности профессора.

В 2008 г. 15 марта (в 79 лет) защитил докторскую диссертацию на тему «Разработка и внедрение прогрессивных технологий изготовления волочением-прокаткой профилей и гофров повышенной жесткости из листовых авиационных материалов» в диссертационном совете при ГОУ ВПО «Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика С. П. Королева».

И. М. Колганов автор более 200 публикаций, в том числе 38 авторских свидетельств и патентов. Награждён медалями «За доблестный труд в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.», «В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», медалью «Ветеран труда».

УЧЕНЫЙ И ПРЕПОДАВАТЕЛЬ ИВАН МИХАЙЛОВИЧ КОЛГАНОВ



истории и культуры

имени Н.М. Карамзина

**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР
ЗАО «АВИАСТАР – СП»
ВИКТОР
ВАСИЛЬЕВИЧ
МИХАЙЛОВ**



Виктор Васильевич Михайлов – крупнейший руководитель и организатор ульяновского авиационного производства, действительный член Российской Академии Естественных наук, почётный авиастроитель, лауреат государственных премий и государственной премии Узбекской ССР.

Виктор Васильевич Михайлов родился 2 октября 1938 г. В 1961 г. он окончил Ташкентский политехнический институт по специальности «Самолётостроение».

С 1956 г. по 1990 г. Виктор Васильевич работал медником, слесарем-жестянщиком, мастером, начальником цеха, начальником производства, заместителем главного инженера, заместителем директора по производству Ташкентского авиационного производственного объединения.

В 1990 г. был назначен генеральным директором Ульяновского авиационного промышленного комплекса. С 1997 г. по 2001 г. работал директором проекта, затем Президентом Ассоциации грузовых авиакомпаний. С 2001 г. по 16 декабря 2008 г. – генеральный директор ЗАО «Авиастар – СП».

Под руководством В. В. Михайлова было завершено строительство крупнейшего в России Ульяновского авиационного промышленного комплекса с потенциалом производства до 50 самолётов в год, развёрнуто серийное производство современного самолёта Ту-204 и его модификаций, продолжено развитие проекта уникального грузового самолёта Ан-124 «Руслан».

В. В. Михайлов способствовал сохранению авиационной отрасли России, поддержанию конкурентоспособности российских самолётов на мировом рынке, сохранению и развитию производственных мощностей и квалифицированного персонала завода.

Награжден орденами Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, медалями*.

*Автор текста Бурдин Е. А.;
фото: <http://www.aviastar-sp.ru/about/milestones>.

**ПОЧЁТНЫЙ
АВИАСТРОИТЕЛЬ
МИХАИЛ
ПРОКОФЬЕВИЧ
ПИЛЬНИК**



Михаил Прокофьевич Пильник – руководитель и организатор авиационного производства, почётный авиастроитель.

В 1968 г. с отличием окончил Куйбышевский авиационный институт по специальности «Производство летательных аппаратов».

Трудовую деятельность начал в 1959 г. слесарем-сборщиком на Оренбургском машиностроительном заводе.

С 1968 г. по 1977 г. работал инженером, начальником технологического бюро, начальником цеха на Дальневосточном машиностроительном заводе в Комсомольске-на-Амуре.

С 1977 г. по 1990 г. Михаил Прокофьевич Пильник был начальником цеха, заместителем генерального директора, а затем генеральным директором Ульяновского авиационного промышленного комплекса.

В 1992 г. занял пост вице-президента АО «Волга-Инвест». В 1993–1997 гг. – генеральный директор АОЗТ «Ярмарка «Большая Волга»; в 1997 г. – начальник отдела в областной администрации, в 1997–1999 гг. – директор филиала ОАО Авиастар «Авиакомпания «Авиастар»».

Благодаря незаурядным организаторским способностям, высокому профессионализму, требовательности к себе и подчиненным, М. П. Пильник решал сложные организационно-технические проблемы производства самолётов нового поколения. Под его руководством был продолжен выпуск самолётов Ан-124 «Руслан», начато освоение и строительство среднемагистрального пассажирского самолёта Ту-204.

Награждён медалями*.

НИИ
истории и культуры

*Автор текста Бурдин Е. А.;
фото: <http://www.aviastar-sp.ru/upload/iblock/51a/51ae554c42a4b4c026df40a5e5b64d7a.jpg>.

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
ПРЕЗИДЕНТ
АВИАКОМПАНИИ
«ВОЛГА-ДНЕПР»
АЛЕКСАНДР
АЛЕКСАНДРОВИЧ
СИДОРИН**



Александр Александрович Сидорин родился 5 сентября 1949 г. В 1975 г. окончил Армавирское высшее военное авиационное училище лётчиков по специальности «Эксплуатация летательных аппаратов».

В авиакомпании «Волга-Днепр» Александр Александрович работает с сентября 1992 г. В настоящее время он является исполнительным президентом авиакомпании.

При непосредственном участии Александра Александровича Сидорина в авиакомпании «Волга-Днепр» был создан Центр управления полётами.

Александр Александрович принимал активное участие в реализации программы модернизации Ил-76-ТД и ввода в эксплуатацию нового типа воздушного судна – Ил-76ТД-90ВД.

За годы работы в авиакомпании Александр Александрович Сидорин подготовил целую плеяду специалистов и руководителей, в настоящее время занимающих ключевые должности в Группе компаний «Волга-Днепр» и продолжающих её развитие.

Александр Александрович Сидорин был трижды награждён Почётной грамотой Губернатора Ульяновской области.

Имеет звания «Заслуженный работник транспорта Ульяновской области» и «Отличник воздушного транспорта».

19 декабря 2010 г. Указом Президента Российской Федерации награждён медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени*.

*Фото: http://vda3.3ebra.com/rus/img/content/Sidorin_b.jpg.

**ГЛАВНЫЙ
КОНСТРУКТОР
УАПК
ВИКТОР
ИЛЬИЧ ТОЛМАЧЁВ**



Главный конструктор самолёта Ан-124, технический директор «Волга-Днепр» **Виктор Ильич Толмачёв** родился в 1934 г. В 1959 г. с отличием окончил Харьковский авиационный институт и поступил на работу в КБ Антонова в качестве инженера-конструктора.

В. И. Толмачёв посвятил отечественной авиации более пятидесяти лет, принимал участие в разработке и создании практически всех антоновских самолётов и их модификаций.

Но в истории советского авиастроения Виктор Ильич известен в первую очередь как один из создателей грузового самолёта-гиганта Ан-124 «Руслан». В. И. Толмачёв участвовал в реализации проекта Ан-124 от стадии разработки до запуска в серийное производство и эксплуатацию.

В 1983 г. Виктор Ильич стал заместителем главного конструктора, а в 1985 г. был назначен одним из главных конструкторов по Ан-124 «Руслан».

В конце 1991 г. Виктор Ильич переезжает в Ульяновск и становится техническим директором «Волга-Днепр» и по совместительству – главным конструктором УАПК. Основная его работа – продолжение совершенствования «Руслана» и его уникального применения. Вместе с А. И. Исайкиным они создают Службу технического директора «Волга-Днепр», инициируют гражданскую сертификацию «Руслана», его дальнейшую модернизацию.



В. Толмачёв – студент 2-го курса Харьковского авиационного института, 1954 г.

За период с 1992 г. по 2009 г., во многом благодаря В. И. Толмачёву, было внедрено 17 главных изменений конструкции Ан-124, бесчисленное множество второстепенных, создано и внедрено в эксплуатацию 15 погрузочно-разгрузочных комплексов.

Несмотря на возраст, Виктор Толмачёв и сегодня в строю. На всём постсоветском пространстве лучше него Ан-124 не знает никто.

В 1998 г. В. И. Толмачёв стал членом Международной академии авторов научных открытий и изобретений*.

В 1998 г. В. И. Толмачёв стал членом Международной академии авторов научных открытий и изобретений*.

* Фото: <http://www.234555.ru/P2/tolm.jpg>;

<http://www.aviakonkurs.ru/files/images/eksperty/tolmachev1.jpg>.

ЛЁТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ ЮРИЙ ТИМОФЕЕВИЧ АЛАШЕЕВ



Юрий Тимофеевич Алашеев (1923–1959) – лётчик-испытатель ОКБ А. Н. Туполева. Родился на станции Инза Симбирской губернии (ныне Ульяновской области). Он был седьмым сыном машиниста Тимофея Яковлевича Алашеева и Анны Васильевны Алашеевой. Страстный футболист, книголюб, музыкант в тревожном военном августе 1941 г., затянув солдатский ремень, обнял отца и мать и вскочил на подножку уходившего на запад воинского эшелона. В том же году окончил военно-авиационную школу первоначального обучения лётчиков, а в 1944 г. окончил Вязниковское военное авиационное училище лётчиков. В октябре–декабре 1944 г. проходил боевую стажировку в гвардейском истребительном авиационном полку. Совершил 12 боевых вылетов на истребителе Ла-5.

Вскоре после войны, в 1950 г., Юрий Тимофеевич окончил школу лётчиков-испытателей, что и определило всю его дальнейшую судьбу. До февраля 1954 г. он находился на лётно-испытательной работе в ЛИИ (Лётно-исследовательский институт) в Жуковском. Проводил испытания и доводки новых мощных двигателей на летающих лабораториях Ту-4ЛЛ. Участвовал в испытаниях истребителей по тематике института.

С 1954 г. Юрий Тимофеевич – лётчик-испытатель ОКБ (Опытно-конструкторское бюро) А. Н. Туполева. Его первыми учителями стали знаменитые уже тогда лётчики-испытатели С. Н. Анохин, П. И. Казьмин, М. Л. Галлай, А. П. Якимов. Рядом с ним с первых шагов испытательной работы в ОКБ Туполева был В. Ф. Ковалёв.

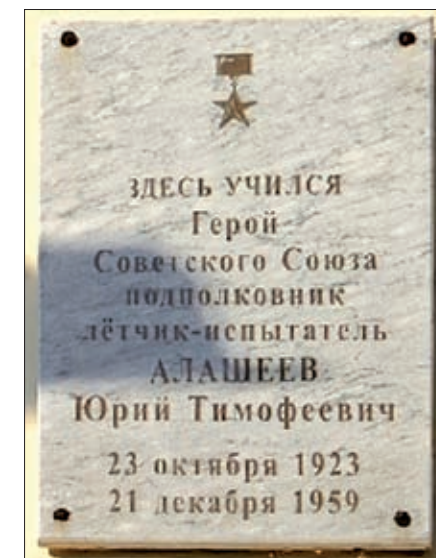
17 июня 1955 г. Ю. Т. Алашеев выполнил первый полёт и провел испытания реактивного пассажирского самолёта Ту-104. В то время Ю. Т. Алашеев стал одним из самых известных лётчиков, его именем был назван залив в Антарктиде. Значительным был вклад этого замечательного лётчика в создание другого «этапного» самолёта ОКБ Туполева — продолжения линии средних дальних бомбардировщиков сверхзвукового Ту-22. Помимо этого, Ю. Т. Алашеев участвовал в испытаниях и доводке реактивного ракетноносца Ту-16К, принимал участие в испытаниях Ту-75, Ту-95, Ту-98, пассажирского самолёта Ту-114. Лётчик-испытатель Анохин так характеризовал Алашеева: «Он был в душе истребитель».

Юрий Тимофеевич Алашеев установил 11 мировых авиационных рекордов: в 1957 г. – шесть рекордов скорости, дальности и грузоподъемности на самолёте Ту-104А, в 1959 г. – 5 рекордов грузоподъемности на самолёте Ту-104Б.

Но один из испытательных полётов закончился трагически. Ю. Т. Алашеев погиб 21 декабря 1959 г. при выполнении испытательного полёта на сверхзвуковом бомбардировщике Ту-22.

За мужество и героизм, проявленные при испытании новой военной техники, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 мая 1960 г. подполковнику Алашееву Юрию Тимофеевичу было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).

Именем Алашеева названы улицы в Ульяновске, поселке Краатово Раменского района Московской области. В Инзе на здании школы № 1, где он учился, установлена мемориальная доска, а рядом со школой в 2013 г., в день его 90-летия, открыт бюст героя-лётчика*.

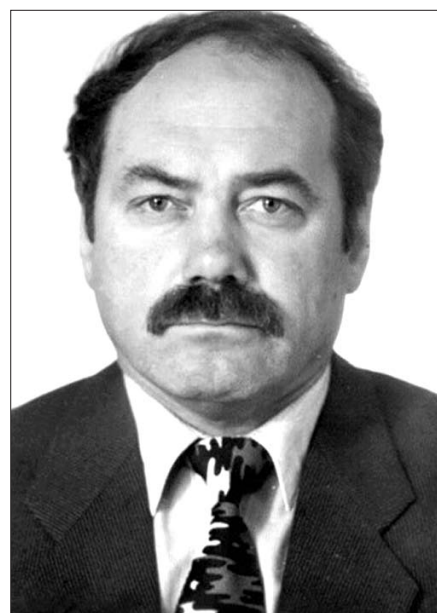


Мемориальная доска на стене здания школы № 1 в г. Инза Ульяновской области

Открытие памятника Ю. Т. Алашееву у школы № 1 во время празднования его 90-летия в г. Инза Ульяновской области

* Амирьянц Г. А. Лётчики-испытатели. Туполевы. – М.: Кучково поле, 2008.
Интернет-проект «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>;
сайт газеты «Аргументы и факты»: <http://www.ul.aif.ru>.

ПАРАШЮТИСТ № 1 ВАДИМ ЮРЬЕВИЧ ЖУКОВ



Вадим Юрьевич Жуков (1942–2009) – уроженец Ульяновской области, Заслуженный парашютист-испытатель СССР № 1.

Вадим Юрьевич Жуков родился 18 апреля 1942 г. в селе Тушна Сенгилеевского района Ульяновской области. Вскоре семья переехала в Москву, где 17-летний Вадим поступил в 1-й Московский городской аэроклуб, в секцию парашютного спорта. Именно парашютный спорт стал смыслом и увлечением всей его жизни.

После службы в армии (1961–1964) в 1965 г. Вадим Жуков становится парашютистом-испытателем НИИ парашютостроения. В этой должности он проработает 25 лет. Участвовал в испытаниях 120 типов парашютных систем различного назначения, в том числе парашютов ПО-6 и ПСН-80. В августе 1982 г. выполнил десантирование на восточную вершину Эльбруса (5621 м).

Всего за годы службы совершил 4500 парашютных прыжков (из них около 3700 – испытательных). В 1965 г. установил мировой парашютный рекорд.

В 1985 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР Вадим Юрьевич Жуков первым в истории отечественной авиации был удостоен почетного звания Заслуженный парашютист-испытатель СССР, которое присваивается за многолетнюю творческую работу и особые заслуги в проведении лётных испытаний парашютной техники и других средств спасения и десантирования личного состава.

С 1989 г. В. Жуков работал ведущим инженером в НИИ парашютостроения, затем – на фирме «ПДС». Жил в Москве. Умер 6 августа 2009 г. Похоронен на Химкинском кладбище в Москве. Награждён медалями.



Нагрудный знак «Заслуженный парашютист-испытатель СССР»

Иван Вячеславович Карелин (1924–2001) – выпускник ульяновской школы пилотов, лётчик-испытатель, Герой Советского Союза.

Родился 19 июня 1924 г. в Калязине (ныне Тверская область).

В судьбе 17-летнего Ивана Карелина 1941 г. стал определяющим. Он закончил школу в подмосковном Раменском и также завершил обучение в аэроклубе. В октябре 1941 г. его призвали в армию, и он получил направление в авиационную школу.

Фронту нужны были лётчики-штурмовики, и Карелина направляют в Ульяновскую военную авиационную школу пилотов. Здесь осваивали один из самых массовых боевых самолётов Великой Отечественной – грозный штурмовик Ил-2. Иван Карелин окончил Ульяновскую школу пилотов в 1945 г. Война заканчивалась, и его курс из ульяновской школы отправили изучать боевое применение штурмовика в Тамбовское военное авиационное училище лётчиков. Однако после их выпуска в 1946 г. в Военно-воздушных Силах лётчики-штурмовики уже были не нужны, так как шла демобилизация фронтовиков.

В августе 1946 г. лётчика И. В. Карелина назначают на наземную должность – начальником светомаяка аэродрома, на котором проводятся ночные полёты бомбардировщиков Пе-2. Он рвётся летать, но вынужден сидеть на земле. Поэтому в марте 1950 г. старший лейтенант Карелин демобилизуется и становится лётчиком-инструктором Коломенского аэроклуба. Летал на УТ-2.

Наконец в 1952 г. сбылась мечта летать на современных самолётах. И. В. Карелина пригласили работать лётчиком-испытателем на современных реактивных МиГ-15УТИ на Улан-Удэнский авиазавод.

Сначала летал вторым лётчиком, набирался опыта, но уже через год после окончания курсов при школе лётчиков-испытателей стал полноправным испытателем. Проработал в Улан-Удэ четыре года, и в 1956 г. получил предложение перейти на Горьковский авиазавод. Именно здесь в полной мере раскрылся его лётный талант. За 28 лет работы на заводе Карелин испытал сотни серийных МиГ-19, МиГ-21, МиГ-25, МиГ-31. Неоднократно попадал в слож-



ОТ ЛЁТЧИКА-ШТУРМОВИКА ДО ЗАСЛУЖЕННОГО ИСПЫТАТЕЛЯ СССР. ИВАН ВЯЧЕСЛАВОВИЧ КАРЕЛИН

ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ
ИМЕНА Г.М. КАРЕЛИНА

Знак «Заслуженный лётчик-испытатель»
и Золотая звезда Героя Советского Союза



нейшие аварийные ситуации, но всегда с честью выходил из них, ни разу не покинув самолёт.

В 1981–1984 гг. И. В. Карелин был заместителем начальника ЛИС завода по летной части (т.е. старшим лётчиком-испытателем завода). Он летал на сверхзвуковых самолётах до 60 (!) лет (что является рекордом среди испытателей), проработав на испытательной работе в общей сложности 32 года.

В мае 1970 г. Ивану Вячеславовичу было присвоено почётное звание «Заслуженный лётчик-испытатель СССР», а 13 апреля 1983 г. – звание Героя Советского Союза. Он был также награждён орденами Ленина, Октябрьской Революции, Красной Звезды и медалями.

После того, как врачи настояли на уходе с лётной работы, И. В. Карелин продолжал трудиться на ЛИС завода.

Умер Иван Вячеславович Карелин 14 мая 2001 г. Похоронен на Быковском кладбище. На доме, где он жил в Жуковском (улица Горельники, 4), установлена мемориальная доска.

Звание Героя Советского Союза было присвоено Ивану Вячеславовичу Карелину за мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники. Имя героя увековечено на стеле памятника лётчикам-выпускникам Ульяновской школы пилотов, расположенном на улице Западный бульвар г. Ульяновска*.

* Симонов А. А. К 80-летию со дня рождения Героя Советского Союза, заслуженного лётчика-испытателя СССР Ивана Вячеславовича Карелина. Личный архив автора, 1994. Сайт «Герои страны»: <http://www.warheroes.ru>.

Ольга Алексеевна Кравченко – ульяновская спортсменка, старший прапорщик 31-й отдельной гвардейской ордена Кутузова II степени десантно-штурмовой бригады. 5 октября 2013 г. О. Кравченко стала абсолютной чемпионкой мира в личном первенстве среди женщин по парашютному спорту.

37-й чемпионат мира Международного совета военного спорта проходил с 14 по 25 октября в г. Кионглай (Китай). В соревнованиях принимали участие более 250 спортсменов из 42 государств мира, всего 40 команд, из них 31 мужская и 9 женских. Россию представляла команда из 10 человек – пять женщин, пять мужчин и один парашютист-оператор. Делегацию возглавлял заместитель командующего ВДВ по воздушно-десантной подготовке генерал-майор Алексей Рагозин.

В программу соревнований входили прыжки на точность (необходимо, покинув самолёт на высоте более километра, при приземлении попасть ногой в цель – белое пятно размером чуть больше пятирублевой монеты), индивидуальная воздушная акробатика (покинув самолёт на высоте в 2200 метров в свободном падении, до раскрытия парашюта надо выполнить ряд акробатических упражнений – различные спирали и сальто), а также для команд – групповая акробатика (четвёрка парашютистов, выйдя на высоте 3200 метров, в свободном падении должна выполнить несколько специальных групповых фигур – «звезда», «юань» и др.).

Кроме того, что ульяновская парашютистка стала абсолютной чемпионкой мира, женская команда Вооружённых Сил России победила в выступлениях по индивидуальной акробатике, а также заняла третье место в общекомандном зачете.

Начала прыгать с парашютом ещё в 14 лет (1986 г.) в Ташкентском аэроклубе, и уже через год перешла на спортивное «крыло». После школы она решила продолжить занятия спортом и пошла в армию. Так Кравченко попала в Фергану под руководство тренера Петра Сергеевича Лучшева, 11-кратного рекордсмена мира, ныне тоже жителя города Ульяновска.

В 1994 г. Ольга Кравченко переехала в наш город и стала членом лучшей военной команды страны по парашютному спорту. На её счету более 7100 прыжков*.

АБСОЛЮТНАЯ ЧЕМПИОНКА МИРА ОЛЬГА АЛЕКСЕЕВНА КРАВЧЕНКО



истории и культуры

* Титов С. Чемпионка из СССР или последние из могикан: <http://skyzmey.livejournal.com/53995.html>; фото: <http://skyzmey.livejournal.com/53995.html>.

ШЕСТИКРАТНЫЙ РЕКОРДСМЕН МИРА ОЛЕГ АЛЕКСАНДРОВИЧ ЛОСЕВ



Олег Александрович Лосев – житель города Ульяновска, легенда парашютного спорта России, шестикратный рекордсмен мира (по точности приземления), абсолютный чемпион Воздушно-десантных войск, Вооруженных сил, чемпион СССР и РФ, рекордсмен России по воздушной групповой акробатике.

Родился 28 ноября 1961 г. в Новосибирске, закончил с отличием Чимкентский институт физической культуры. Парашютным спортом начал заниматься в 1977 г. в душанбинском аэроклубе.

19 февраля 1978 г. после завершения теоретической подготовки Олег Лосев совершил свой первый прыжок, и вот уже на протяжении более 40 лет этот вид спорта является его жизненным кредо. Тяга к прыжкам была так велика, что уже в 1980 г. Олег Александрович выполнил нормативы мастера спорта по прыжкам с парашютом.

Служба в армии проходила в рядах Воздушно-десантных войск в 105-й ферганской дивизии.

В 1987 г. Олег Лосев был включен в сборную СССР по парашютному спорту, а в 1988 г. на Чемпионате Европы, завоевав 4 золотых медали, был представлен к званию Мастер спорта международного класса.

После перевода в 1994 г. в ульяновскую 104-ю воздушно-десантную дивизию был назначен старшим тренером её парашютной команды, которая неоднократно становилась чемпионом Вооружённых Сил России.

В настоящее время Олег Александрович Лосев – президент Федерации авиационных видов спорта Ульяновской области, начальник поисково-спасательной и парашютно-десантной службы Ульяновского аэроклуба ДОСААФ России.

Пётр Сергеевич Лучшев родился 7 марта 1946 г.

Во время службы в армии в 1965 г. П. Лучшев выполнил нормативы мастера спорта СССР (парашютный спорт), а затем вошел в сборную страны. В 1981–1983 гг. П. С. Лучшев проходил службу в Афганистане, куда был направлен после неоднократной подачи рапортов. В 1989–1991 гг. в служебные обязанности Петра Сергеевича вошла тренерская работа. Он готовил сборную команду парашютистов Вооруженных Сил Ирака, за что по ходатайству начальника Генерального штаба Вооруженных Сил Ирака был награжден орденом.



После 31 года службы в Воздушно-десантных войсках в 1997 г. Петр Сергеевич вышел в отставку и стал тренером-консультантом спортивно-парашютной команды 31-й отдельной воздушно-десантной бригады в Ульяновске. Его знания и большой опыт помогли команде в течение 12 лет занимать исключительно призовые места на ежегодных первенствах ВДВ.

Пётр Сергеевич Лучшев – абсолютный чемпион Вооруженных Сил СССР, Воздушно-десантных войск, победитель и призер чемпионатов СССР, многих международных и всесоюзных соревнований. Установил одиннадцать мировых и всесоюзных рекордов. На его счету свыше десяти тысяч парашютных прыжков.

В 2011 г. на Ульяновском авиасалоне Пётр Сергеевич Лучшев участвовал в групповом прыжке десяти ветеранов-парашютистов, имеющих суммарный возраст 670 лет. Этот прыжок вошёл в Книгу рекордов России. С 2004 г. П. С. Лучшев стал одним из руководителей областной организации «Боевое братство».

П. С. Лучшев награжден орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За отличие в воинской службе» II степени. Указом Президента РФ от 25 августа 2011 г. Пётр Сергеевич Лучшев за активную общественную работу по социальной поддержке ветеранов и патриотическому воспитанию молодежи награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.*

ВETERАН ПАРАШЮТНОГО СПОРТА ПЁТР СЕРГЕЕВИЧ ЛУЧШЕВ



Выполнение 10-тысячного прыжка

**МАСТЕР
СПОРТА
МЕЖДУНАРОДНОГО
КЛАССА
НИКОЛАЙ
АНАТОЛЬЕВИЧ
РЁХИН**



Рёхин Николай Анатольевич – настоящая легенда авиамодельного спорта, мастер спорта международного класса по авиамоделизму, многократный победитель этапов кубка мира по авиамодельному спорту (Португалия, Венгрия, Финляндия, Хорватия, Германия), чемпион мира в командном первенстве (2002 г.), чемпион Европы (2004 г.), бронзовый призер чемпионата мира (2013 г.), чемпион России (2014 г.), член сборной России по авиамодельному спорту в классе свободнолетающие модели. И это далеко не полный список его регалий.

Родился Николай Анатольевич 30 сентября 1961 г. в с. Новопокровка Семипалатинской области Казахстана. Здесь он впервые увидел миниатюрные модели летательных аппаратов, взмывающие в небо. Николай Анатольевич записался в авиамодельный кружок при Доме пионеров, в котором собрался коллектив единомышленников, влюбленный в самолёты. Именно это детское увлечение стало причиной его поступления в 1980 г. в Казанский авиационный институт им. Туполева на отделение самолётостроения, где Николай Анатольевич начал профессионально заниматься авиамодельным спортом. В КАИ в это время была очень сильная школа по авиамоделизму и много мастеров спорта. Первой победой Николая Анатольевича стало призовое место на первенстве РСФСР.

В 1986 г. после окончания института Николай Анатольевич по распределению был направлен в Ульяновск на авиационный завод инженером в отдел надёжности, где стал членом заводской команды по авиамодельному спорту. Он выступал в Высшей лиге Министерства промышленности СССР, занимал призовые места.

Умения и навыки, секреты мастерства Николай Анатольевич передает обучающимся авиамодельного клуба «Полёт» при Центре детского технического творчества № 1 г. Ульяновска. И уже его воспитанники становятся победителями и призерами престижных соревнований, связывают свою жизнь с авиацией, поступая в Ульяновский технический университет, Московский авиационный институт, Самарский государственный аэрокосмический университет на соответствующие специальности.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ ПЕРСОНАЛИЙ

Алашеев Т. Я. – 128, 129.
Алашеев Ю. Т. – 128, 129
Алашеева А. В. – 128.
Александр Михайлович,
Великий князь – 7.
Алексеев Б. П. – 54.
Алкнис Я. И. – 15.
Андреев Н. М. – 15.
Анохин С. Н. – 128.
Анциферов Г. – 115.
Артемкин А. – 70.
Афанасьев Е. М. – 10.
Березняк А. Я. – 27.
Блекайтис Видас – 68.
Блерио Луи – 7, 8.
Бочаров А. И. – 21.
Бурлакова Т. И. – 60.
Буянов В. – 68.
Веселовский М. В. – 16.
Ворошилов К. Е. – 82.
Вотинцев А. – 84.
Гаккель Я. М. – 8.
Галлай М. Л. – 128.
Георг VI – 107.
Георгиев Г. – см. Кадин Г. П.
Герасимов В. – 43, 46.
Герасимов Н. С. – 54, 82, 83.
Голованов Е. – 71.
Горовец А. К. – 84, 85.
Гуслев Г. Д. – 86, 87.
Давыдов Д. – 88.
Дворянинов В. А. – 61.
Де Голль Шарль – 92.
Дементьев П. В. – 115.
Дементьев С. Г. – 72, 114.
Древиль Жан – 92.
Дерош Элиза Раймонда – 73.
Джорджадзе Н. К. – 21.
Доронин В. – 92.
Егорова А. А. – 108, 109.

Екшикеева Л. – 69.
Еремецкий О. А. – 21.
Ерофеевский А. П. – 88, 89.
Ефимов А. Н. – 106.
Ефимов М. Н. – 8.
Жилин А. – 69.
Жуков В. Ю. – 130.
Жукова Т. М. – 90.
Завьялов А. – 54.
Заикин И. М. – 74, 75.
Зарипов В. – 69.
Захаров Г. Н. – 91, 92.
Зеленков С. В. – 27.
Зиннуров В. Х. – 116, 117.
Зубрицкая Л. – 69.
Зырин Н. Г. – 118, 119
Иваненкова Г. – 65.
Иванов А. – 69.
Игошин А. – 50.
Исайкин А. И. – 120, 127.
Кадин Г. П. – 121, 122.
Казьмин П. И. – 128.
Карелин И. В. – 131, 132.
Каштанкин В. Н. – 93, 94.
Кашуба В. Н. – 87.
Кирпичников А. А. – 11.
Киселёв С. – 69.
Клоков В. И. – 19.
Ключарёв А. С. – 11.
Ковалев В. Ф. – 128.
Коваленко А. П. – 10.
Колганов И. М. – 123.
Коссинский С. – 69.
Кравченко О. А. – 69, 133.
Кудашев А. – 8.
Кудряшов – 10.
Кузнецов А. – 92.
Кузьмин В. И. – 95, 96.
Кузьмин П. А. – 96.
Кулаков Р. И. – 21.

Куприн А. И. – 74.
Кушманский Н. – 10
Лактионова Е. – 69.
Литвин А. – 50.
Лобунец О. И. – 21.
Лорес Энрико – см. Захаров Г. Н.
Лосев О. А. – 63, 64, 65, 134.
Лугин И. – 50.
Лучшев П. С. – 133, 135.
Макаров А. В. – 56.
Макаров В. В. – 21.
Макеев В. Ф. – 93.
Максимов Д. – 69.
Маркевич Ф. А. – 98.
Маркова М. В. – 76.
Мастафанов Д. – 69.
Меллер Ю. А. – 16.
Мендель А. – 10
Митт Тармо – 68.
Михайлов В. В. – 124.
Можайский А. Ф. – 7.
Морозов С. И. – 46, 62, 139.
Морозова Е. Р. – 51.
Набиуллина Э. С. – 49.
Неждановский С. С. – 16.
Нигматуллин Э. – 71.
Николай II – 7.
Носов В. П. – 99, 100.
Озеров Ю. – 92.
Орленко И. Ф. – 99.
Орлов Б. – 50.
Паничкин М. С. – 101, 102.
Паничкин Н. С. – 101, 102.
Пастухов Н. П. – 11.
Перси-Френч А. П. – 10.
Петерсон Стефан – 68.
Пивоварова С. С. – 12.
Пильник М. П. – 125.
Покрышкин А. И. – 110, 111.
Полбин И. С. – 54, 103, 104.

Поликарпов Н. Н. – 118.
Полынин Ф. П. – 88.
Радзиковски Кшиштоф – 68.
Райт – 7.
Рёхин Н. А. – 56, 136.
Ржевский В. М. – 59.
Ромашкин Т. Т. – 105
Рынин Н. А. – 76, 77.
Рязанов Э. – 49.
Савин А. – 69.
Савицкас Жидрунас – 68.
Светлов М. – 97.
Свищев М. – 50.
Сергеев В. П. – 106,
Сидорин А. А. – 126.
Сидорычев М. – 68.

Сикорский И. И. – 8, 16.
Силаев И. С. – 42.
Скочилов А. А. – 115.
Спиридонов Р. В. – 21.
Сталин И. В. – 17, 40.
Стольников Н. М. – 86.
Тодорчев Стоян – 68.
Стрельченко В. И. – 107,
Сципио дель Кампо М. – 10,
73, 78, 79.
Сысцов А. С. – 28.
Таращан И. А. – 50.
Терский В. – 42.
Толмачёв В. И. – 62, 127, 128.
Труд А. – 110.
Тузов В. – 69.

Уфимцев А. Г. – 56.
Фадеев В. И. – 110, 111.
Феликс Марк Тревор – 65.
Финогенов А. – 65.
Ховрин А. – 71.
Худяков И. С. – 86.
Циолковский К. Э. – 76.
Черников Д. – 70.
Чириков А. А. – 21.
Чкалов В. П. – 28, 99.
Шатров Н. Я. – 11.
Шпак Г. – 63.
Шутов Н. Ф. – 20.
Шутов С. – 50.
Якимов А. П. – 128.
Якурнов И. Ф. – 54, 112, 113.



**ПРОЕКТ
«УЛЬЯНОВСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ»
ПРИГЛАШАЕТ К СОТРУДНИЧЕСТВУ!**

Первый шаг в создании «Ульяновской авиационной энциклопедии» сделан – но он лишь первый. И подготовка этого издания показала, что авиационная история Ульяновской области многогранна и интересна. Создание энциклопедии предполагает огромную поисковую работу.

«Ульяновская авиационная энциклопедия» – открытый проект. Приглашаем к сотрудничеству авторов энциклопедических статей, людей, которым интересна и небезразлична авиационная история нашего края.

Если вы знаете о ком-то, кто внес вклад в развитие авиационной отрасли, кто родился, жил, трудился, учился на симбирской-ульяновской земле, то, пожалуйста, сообщите об этом, мы поместим статью в энциклопедию.

Проекту необходимы справочные материалы для энциклопедических статей, биографии, интересные истории, смешные случаи, фотографии, зарисовки, художественные произведения (стихи, рассказы, повести), публицистика и репортажи на авиационную тематику.

Примерный перечень тематических блоков:

1. Выпускники школ ОСОАВИАХИМа и ДОСААФ.
2. Выпускники разных лет училища гражданкой авиации стран СЭВ.
3. История строительства авиапредприятий.
4. История аэродромов и летно-испытательного комплекса.
5. Инженерные кадры авиазавода.
6. Летчики и авиатехники.
7. Рабочие авиазавода.

По вопросам сотрудничества обращаться

в НИИ истории и культуры

Ульяновской области:

E-mail: nice.nii@mail.ru

Телефоны: +7(927)2701135, 70-11-35.

Почтовый адрес:

432070, г. Ульяновск, ул. Радищева, д. 1.

НИИ
ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ
ИМЕНИ Н.М. КАРАМЗИНА



СОДЕРЖАНИЕ

Самолёт – это управляемый летательный аппарат тяжелее воздуха. Из истории отечественной авиации	7
--	---

ДАТЫ

Из истории симбирской–ульяновской авиации	9
---	---

АВИАИСТОРИЯ

Первый полёт над Симбирском	10
Комиссия по сбору пожертвований на военный воздушный флот	11
Авиапочта	13
Авиалотерея	14
Первый День авиации в Ульяновске	15
Газета «Взлёт»	17
Именные эскадрильи	18
Стационарный наблюдательный пункт ПВО №1	19
Сбит фашистский самолёт	20
31-я Отдельная гвардейская десантно-штурмовая Ордена Кутузова 2-й степени бригада	21
Новый город	22
Первый полёт в Кабул после начала антитеррористической операции	23
Первое «чёрное» крыло для МС-21	25

АВИАЗАВОДЫ И ПРЕДПРИЯТИЯ

Крылья победы могли ковать и в Ульяновске	26
Ульяновское конструкторское бюро приборостроения	27
«Авиастар-СП»	28
ОАО «Ульяновский НИАТ»	29
Ульяновский филиал конструкторского бюро ОАО «Туполев»	30
Авиакомпания «Волга-Днепр»	31
Центр технического обслуживания и ремонта авиационной техники «Авиасервис»	32
ОАО «Спектр-авиа»	33
Авиационная столица России	34
Научно-образовательно-производственный кластер «Ульяновск-авиа»	35
Аэрокомпозит	36
«Промтех-Ульяновск»	37

ВЕРТОЛЁТЫ И САМОЛЁТЫ

АК-1 – первый советский пассажирский самолёт	38
ТБ-1 (АНТ-4) – самый старый экспонат Музея гражданской авиации	39
Ми-1 и Ми-15 – первые экспонаты Музея истории гражданской авиации	40
Ту-116 – борт № 1 для Н. С. Хрущёва	41
Ан-124 «Руслан»	42
Ту-204	43


ИСТОРИЯ И КУЛЬТУРА
ИМЕНИ Н.М. КАРАМЗИНА

Летающая тарелка – термоплан Ала-40.....	45
Первый серийный Ил-76МД-90А получит имя «Ульяновск»	46
ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА	
Аэропорт имени Н. М. Карамзина (Баратаевка)	47
«Ульяновск-Восточный»	48
Портовая особая экономическая зона	49
«Как летают автомобили и ездят самолёты»	50
Выставочный проект «Территория полёта»	51
МУЗЕИ И МЕСТА ПАМЯТИ	
«Люди легенд».....	52
Головной отраслевой Музей гражданской авиации.....	53
Ульяновские лётчики на почтовых марках и конвертах.....	54
ПОДГОТОВКА КАДРОВ	
Ульяновское отделение ОСОАВИАХИМа	55
Авиамоделизм.....	56
Ульяновская объединённая школа пилотов и авиатехников	57
Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации	58
65-я окружная школа младших авиаспециалистов в Чердаклах	60
Возрожденный аэроклуб ДОСААФ.....	61
«Я – авиатор»	62
СОРЕВНОВАНИЯ И РЕКОРДЫ	
Чемпионат Вооружённых Сил по парашютному спорту	63
Федерация авиационного спорта Ульяновской области	64
«Кубок Волги»	65
«Большая Гонка»	66
Кубок России по вертолётному спорту	67
Рекорд «Книги Гиннеса»	68
«Кубок Пара элит СНГ-2012»	69
Всероссийские соревнования по авиационным радиоуправляемым моделям среди школьников	70
Огонь Универсиады – 2013	71
Эстафета Олимпийского огня	72
ИМЕНА	
Из истории симбирской–ульяновской авиации	73
АВИАТОРЫ-ПИОНЕРЫ	
Российский богатырь Иван Михайлович Заикин.....	74
Пионер и популяризатор воздухоплавания и космонавтики Николай Алексеевич Рынин.....	76
Первый покоритель симбирского неба граф Михаил Сципио дель Кампо	78
ВОЕННЫЕ ЛЁТЧИКИ	
Герой Сталинградской битвы Алексеев Борис Павлович	80
Герасимов Николай Семёнович, первый лётчик Ульяновска, удостоенный звания Героя Советского Союза.....	82
Девять побед Александра Горовца	84
Герой советско-финской войны Георгий Данилович Гуслев	86
Командир бомбардировочного авиаполка Африкант Платонович Ерофеевский.....	88
Лётчица медицинской эскадрильи Татьяна Матвеевна Жукова	90
Почётный гражданин Парижа Георгий Нефёдович Захаров	91
Огненный таран на Балтике Виктора Николаевича Каштанкина.....	93

Лётчик из Якутии Валерий Ильич Кузьмин	95
Подвиг в первый день войны. Пётр Александрович Кузьмин.....	97
Бок о бок с «Нормандией-Неман». Фаина Алексеевна Маркевич	98
Подвиг лётчика торпедоносца Виктора Петровича Носова	99
Два брата, два штурмана, два героя Николай Степанович и Михаил Степанович Паничкины.....	101
Гвардии генерал-майор Полбин Иван Семёнович.....	103
Герой Советского Союза Тимофей Терентьевич Ромашкин.....	105
Столетний юбилей ульяновского героя-лётчика Василия Павловича Сергеева	106
Кавалер ордена Британской империи Владимир Игнатьевич Стрельченко	107
Лётчица-легенда Анна Александровна Тимофеева	108
Волжский богатырь Вадим Иванович Фадеев	110
Герой Советского Союза Иван Федотович Якурнов.....	112
ИНЖЕНЕРЫ-КОНСТРУКТОРЫ И РУКОВОДСТВО АВИАПРОМА	
В рейтинге 100 лучших производственных менеджеров России	
Сергей Геннадьевич Дементьев	114
«Авиационному комплексу – быть!». Пётр Васильевич Дементьев	115
Кластерный подход к ульяновскому авиастроению.	
Вильдан Ханифович Зиннуров	116
Соратник авиаконструктора П. О. Сухого Николай Григорьевич Зырин	118
Президент группы компаний «Волга-Днепр» Исайкин Алексей Иванович	120
Один из создателей отечественного авиапрома Георгий Петрович Кадин	121
Ученый и преподаватель Иван Михайлович Колганов	123
Генеральный директор ЗАО «Авиастар – СП» Виктор Васильевич Михайлов.....	124
Почётный авиастроитель Михаил Прокофьевич Пильник	125
Исполнительный президент авиакомпании «Волга-Днепр»	
Александр Александрович Сидорин.....	126
Главный конструктор УАПК Виктор Ильич Толмачёв	127
ИСПЫТАТЕЛИ	
Лётчик-испытатель Юрий Тимофеевич Алашеев	128
Парашютист № 1 Вадим Юрьевич Жуков	130
От лётчика-штурмовика до заслуженного испытателя СССР.	
Иван Вячеславович Карелин.....	131
СПОРТСМЕНЫ	
Абсолютная чемпионка мира Ольга Алексеевна Кравченко	133
Шестикратный рекордсмен мира Олег Александрович Лосев	134
Ветеран парашютного спорта Пётр Сергеевич Лучшев.....	135
Мастер спорта международного класса Николай Анатольевич Рёхин.....	136
АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ ПЕРСОНАЛИЙ	137

истории и культуры

имени Н.М. Карамзина



ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОЙ АВИАЦИИ. 100 ДАТ И ИМЁН

Составители:

С. А. Андреев, В. И. Будкевич, Т. Б. Качкина, Н. В. Липатова, С. А. Прокопенко

НИИ

Издательство «Корпорация технологий продвижения».
432012, Россия, г. Ульяновск, ул. Державина, д. 9а, оф. 1.
Тел./факс: (8422) 38-79-08. E-mail: ktpbook@mail.ru.

Ответственная за выпуск Винник О.К.
Художественный редактор Василькин Н.А.
Компьютерное обеспечение издания Долговой Т.Е.
Технический отдел издательства: Байгаринов В.А., Ивлева Н.К.,
Махрова В.В., Светунькова Р.М.

Отпечатано с электронного файла издательства в ООО «Мастер Студия».
432071, г. Ульяновск, ул. Марата, д. 8. Тел.: 44-56-08.
Тираж 250 экз. Заказ № О-524.