

Игорь Иванович Величко



Родился 17 января 1956 г. ст. Егорлыкская Ростовской области.

1979 г. – окончил Харьковский авиационный институт.

1987 г. – окончил ВВИА им. Проф. Н.Е. Жуковского.

Проходил службу на должностях начальника ТЭЧ звена, заместителя начальника ИАС эскадрильи, заместителя начальника и начальника ТЭЧ полка, заместителя командира полка по ИАС учебного авиационного полка, старшего инженера ИАС Ейского высшего военного авиационного училища летчиков, заместителя начальника цикла эксплуатации авиационной техники Краснодарского военного объединенного летно-технического училища. Служил старшим инженером 403-й летающей авиационно-технической лаборатории ВВС Северо-Кавказского военного округа, старшим инженером службы безопасности полетов авиационной дивизии 16-й ВА, старшим инженером, главным инженером ИАС отдела авиации управления 4-й ВА, заместителем начальника авиации по ИАС – начальником ИАС отдела авиации, начальником ИАС – заместителем начальника вооружения 4-й армии ВВС и ПВО.

С 22 июля 2004 г. – начальник Иркутского ВАИИ (с 2005 г. ИВВАИУ (ВИ)); генерал-майор с 12 июня 2005 г. Награжден орденом «За военные заслуги».

Для всех дальняя, а для ИВВАИУ – самая близкая

В середине 2007 г. мне позвонил мой друг генерал-майор Мельник Леонид Иванович по вопросу возможности издания в типографии нашего училища книги, которую вы держите в руках.

Предложение было мною сразу поддержано по нескольким причинам.

Во-первых, официальных добрых слов с реальной оценкой труда инженерно-технического состава ИАС не так много, а если сказать точнее, практически нет. Во-вторых, ИВВАИУ – единственный вуз, в штате которого имеются самолеты, стоящие на вооружении ДА, в стенах которого ведется подготовка инженеров и техников для их эксплуатации. В-третьих, училище, единственное среди вузов ВВС, подлежащее укрупнению по Федеральной целевой программе, начало получать новое типографское оборудование, и мне хотелось задействовать его для этих целей. Ну и немаловажно то, что другу, первое знакомство с которым состоялось еще в январе 2000 г. при организации ИАО боевых действий в зоне вооруженного конфликта на территории Чеченской республики, я отказать в принципе не мог.

За прошедшие годы мы практически породнились, Леонид Иванович неоднократно был председателем ГАК в училище, называл меня «младшим братом». Я искренне благодарен командованию 37-й ВА ВГК (СН), которое во главе с Командующим ДА генерал-лейтенантом Игорем Ивановичем Хворовым нашло возможность не только вручить мне генеральские погоны в далеком Иркутске, но и поздравить с Днем рождения. Во время празднования и выяснилось, что Л.И. Мельник не старший брат, а младший по возрасту. После этих событий ДА не только для ИВВАИУ, но и для меня лично стала самой близкой.

Считаю большой честью для всего коллектива училища полученное разрешение от группы ветеранов ДА в лице генерал-майора авиации Анатолия Александровича Быстрова включить в книгу раздел, посвященный взаимодействию училища и ДА, провести читательскую конференцию по ней, рецензировать и редактировать первое издание сигнальной партии (тиража). Об этом же просил и генерал Л.И. Мельник, а также завершить работу к 93-му Дню рождения Российской тяжелой авиации 23 декабря.

Письмо от Анатолия Александровича было получено в июне 2007 г., материалы – в середине октября. Будучи равнодушным к авиации вообще и к самолетам в частности, с

нетерпением ждал возможности ознакомиться с материалами будущего издания. И они меня не разочаровали!

Уважаемые коллеги, авторы и все те, кто прочтет книгу! На мой взгляд, это первое издание, в котором собраны уникальные материалы по деятельности инженерно-технического состава ИАС ДА. Практически все авторы добились больших высот по службе, продолжают в меру своих сил трудиться и приносить пользу авиации России. Даже короткое знакомство с биографиями авторов должно давать мощный стимул для учебы нашим курсантам, показывать хорошие перспективы на дальнейшую службу в ВВС, не давать повода разочароваться в выбранной профессии, которая, к глубокому сожалению, не всегда оценивается по достоинству.

Еще раз хочу обратиться к авторам. Прошу не обижаться за незначительные корректировки и правки, внесенные в Ваши разделы. Кое-что уточнено мною и моими помощниками исходя из имеющихся официальных документов, неоднозначности оценки личностей и событий в сложившейся на конец 2007 г. ситуации.

Сибирский оплот авиации России

«Сибирский оплот авиации России» – такая характеристика дана Иркутскому высшему военному авиационному инженерному училищу в специальном выпуске газеты «ВВС сегодня», посвященному 75-й годовщине образования училища [3-4].

Созданная в 1931 г. 4-я Иркутская военная школа авиационных техников начала подготовку курсантов в 1932 г. и уже в 1934 г. ее выпускники были обучены эксплуатации ТБ-1, получили основательное знакомство с ТБ-3 (см. исторический формуляр).



ТБ-1 – первый бомбардировщик, изучавшийся в 4-й ВШАТ¹

Сложность в подготовке кадров для обслуживания ТБ-3 заключалась в том, что самолета этого типа в училище не было, преподаватели их не изучали. Тем не менее, о качестве подготовки свидетельствует факт из биографии выпускника 1936 г. Г.Г. Волегова. [1-65].²

Будучи бортовым техником на ТБ-3, в декабре 1937 г. в полете обнаружил перегрев правого среднего мотора. Он обвязался фалой и вылез на мотор через боковой мостик в борту самолета (высота 2 000 м, температура –46 °С) и закрыл кран расширительного бачка. Проявленное мужество позволило выполнить задание. Г.Г. Волегов был премирован, а в дальнейшем награжден знаком «Отличник РККА» за работу по сокращению сроков замены двух двигателей самолета ДБ-3 с 3...5 дней до 12 часов.

¹ Фото из архива В.Ф. Кудрявцева, А.А. Лапшина, В.Н. Кукаркина.

² Здесь и далее ссылки на литературу, примечания автора раздела.



Тб-3.

*Такие тяжелые бомбардировщики эксплуатировали
выпускники Иркутской ВШАТ*

Директивой 32/0269 от 2.9.1935 г. устанавливается специализация на АТ РККА, в т.ч. на СБ, тем самым была заложена законодательная база по подготовке специалистов для обслуживания самолетов-бомбардировщиков.



*СБ-2 М-103 – первый бомбардировщик, на который школа получила
официальную специализацию*

Так, выпускник И.А. Лосев сразу по прибытии в полк, вооруженный новыми СБ, в течение месяца проводил занятия с летным и инженерно-техническим составом по новому типу самолетов. В дальнейшем специализация устанавливается на Пе-2, Ту-2, Ил-28, кроме того, в период с 1941 по 1944 гг. осваиваются самолеты ДБ-3 (1941 г.), Б-25 (1943 г.) и Ер-2 (1944



г.).

*Ту-2Д.
Изучался с конца 40-х до начала 50-х гг.*



*Дб-3.
Изучался с 1941 по 1944 гг.*



*Ер-2.
Изучался в 1944 г.*

В 1958 г. Начинается изучение турбовинтового двигателя НК-12, устанавливаемого на Ту-95. С 1962 по 1967 гг. на учебном аэродроме находится Ту-4.



*Ту-4 (заводской номер 2805103, бортовой – 01).
Один из 655 самолетов, выпущенных для ДА*

Изучение и освоение самолетов Ту-16, Ту-22 начинается в 1963 г. Ветеран училища полковник Шпрах Виктор Давидович, который вот уже 60 лет трудится на благо ИВВАИУ, в своей книге «Полвека с училищем» вспоминает: «...первые Ту-16 были перевезены железнодорожным транспортом из Ачинского ВАТУ. Их собрали инструкторы эскадрильи А.В. Кротова. Установили, запустили и опробовали двигатели, и вскоре машины были введены в учебный процесс» [2-40].



фото Кудрявцева В.Ф.

Ту-16 (заводской номер 4200401) на стоянке учебного аэродрома

В дальнейшем в училище перелетело еще три Ту-16, которые стали использоваться для подготовки курсантов. Кроме того, был создан тренажер запуска и опробования двигателей. Он включал кабину Ту-16, два двигателя, подвешенных на специальной раме, топлив-

ную систему стоящего рядом Ил-28. В училище также был создан класс тренажеров систем Ту-16. В нем находились тренажеры проверки топливной автоматики, тормозной и высотной систем, отработки работ на контейнере тормозного парашюта.

С поступлением в части ДА сверхзвуковых Ту-22 в училище вводится специализация и по этому типу самолетов. Преподаватели приняли участие в сборах летного и инженерно-технического состава по изучению Ту-22 и авиадвигателя ВД-7М на заводах-изготовителях. Сборы позволили познакомиться и наладить взаимодействие с руководством военных приемок заводов, ИАС объединений, эксплуатирующих эту технику, что сыграло важную роль в дальнейшей работе по созданию УМБ по Ту-22 и получению необходимой информации по их эксплуатации.

В училище были организованы занятия по конструкции и эксплуатации самолета этого типа под руководством В.Д. Шпраха, но «живого» Ту-22 не было. Из воспоминаний ветерана: «... задачу по подготовке курсантов на самолеты Ту-22 можно было решить традиционно – пока нет самолета Ту-22, вести практические занятия на самолетах Ту-16, а об особенностях Ту-22 рассказывать, используя схемы.

Согласиться с этой формой обучения было нельзя, так как в этом случае поставленную командованием ВВС задачу качественной подготовки авиационных специалистов мы бы не решили.

Но как получить самолет в самом начале перевооружения частей Дальней авиации? И нам подсказали заводские военпреды, что у генерального конструктора Андрея Николаевича Туполева есть «старушка» – так ласково называл он самый первый самолет Ту-22 нулевой серии. Андрей Николаевич по традиции оставлял этих «старушек» у себя на память о своих детищах. Самолет отличался от серийного, но это был Ту-22!³

Мы обратились к нему с просьбой передать этот самолет училищу, и он согласился (говорят, впервые за всю историю своей конструкторской деятельности). Правда, у него были большие сомнения, что мы сможем этот совершенно не приспособленный к транспортировке самолет перевезти в Иркутск. Но мы смогли, и отапортовали ему по завершении монтажа самолета в училище.

Кстати, в 90-х годах решался вопрос о присвоении училищу имени А.Н. Туполева. Насколько это было мудро! Ведь деятельность училища действительно неразрывно связана с именем Великого Конструктора.

Почти на всех военных самолетах Андрея Николаевича обучались наши курсанты, и многие самолеты его были на нашем аэродроме (я лично обучал курсантов на трех различных самолетах Туполева).

Мы прославляли его в лекциях и беседах, называя «нашим конструктором», а туполевские самолеты прославлялись выпускниками училища, успешно эксплуатировавшими их в частях ВВС. К великому сожалению, его имя училищу присвоено не было.

Разборку и транспортировку самолета из Москвы в Иркутск осуществлял Володя Кучук с группой курсантов. Человек энергичный, волевой и коммуникабельный, он блестяще справился с этой задачей: организовал разборку самолета с минимальным количеством «резов», погрузил его на железнодорожную платформу и успешно доставил в Иркутск. Он сумел привезти также наземное оборудование и ряд необходимых самолетных узлов и деталей.

³ Самолеты Ту-22 выпускались 64 сериями: в 1-й серии 2 машины, во 2-й – 3 машины, в последней 64-й – 1, во всех остальных сериях – по 5 машин. Я думал, речь идет об одной из 15 машин Ту-22А, которые в строй не поступали, использовались для летных испытаний. Четыре были потеряны в авариях и катастрофах, две долежали до выработки ресурса, остальные были переданы в качестве наземных пособий вузам ВВС. Но безусловный авторитет для меня по подобным вопросам В.Ф. Кудрявцев на 100 % подтвердил, что видел Ту-22 без «правил площадей»! А это значит, что в училище действительно был опытный самолет «105», который выполнил 10 полетов, был поврежден и не восстанавливался. Владимир Ригмант в статье «История создания и развития семейства самолетов Ту-22», опубликованной в журнале «Авиация и космонавтика» (№ 11 2004 г., с.12), пишет о том, что эта машина была передана «в ИМАС на аэродром Бада на Дальнем Востоке, где еще в конце 80-х годов можно было видеть остатки фюзеляжа с крылом...». Но самолет, оказывается, был в Иркутске!



Ту-22 (бортовой номер 02) на стоянке учебного аэродрома

Собрать самолет было совсем не просто. Курсантов привлекали к выполнению монтажных работ очень осторожно, так как многие работы были связаны с большим риском для жизни.

Наиболее сложными и рискованными операциями по сборке самолета были работы, связанные с подъемом, разворотом фюзеляжа и монтажом хвостового оперения. Когда мы подошли к их выполнению, я собрал небольшую бригаду офицеров – смелых умельцев – и организовал их работу вечером, когда на аэродроме никого не было.

Работа шла успешно и уже подходила к завершению – осталось закрепить вертикальное оперение. Его крепежные болты взялся установить Иван Горбунов. Он поднялся по стремянке, но до узлов не достал. Тогда он ступил в гондолу двигателя на створку капота. А она оказалась не закрытой на замок. Иван плашмя с диким криком упал вниз, прямо на «железку», ударился об нее головой и потерял сознание.

Ощущение было ужасным. Его крик все время звучал в ушах. Мы отнесли Ивана в санчасть и целую ночь дежурили около него. Все кончилось благополучно, и на его здоровье это падение не отразилось.

Но я сделал вывод на всю жизнь, что и героические поступки надо совершать с умом.

Самолет собрали, задействовали все самолетные и электрические системы, запустили двигатели и даже форсаж включили.

Но для качественного проведения занятий одного самолета было совершенно недостаточно – невозможно задействовать классное отделение курсантов на одном самолете. Необходимо было срочно изготовить тренажеры, которые обеспечили бы рабочие места для отработки практических навыков курсантов. Первым из них был тренажер двигателя ВД-7М. Его разместили рядом с аналогичным тренажером двигателя РД-3М.

Идея создания этого тренажера была ясна, необходимо было определиться с его конструктивным исполнением. Решили запуск и опробование двигателя производить из кабин Ил-28У (спарки), переоборудованных в кабину Ту-22.

Наличие второй кабины позволяло инструктору контролировать и при необходимости вмешиваться в действия курсанта, запускающего двигатель, исправлять его ошибки. Топливные баки самолета подключались к двигателю. Сам двигатель подвешивался на «родном» пилоне по самолетной схеме, а пилон крепился с помощью балок на бетонной площадке.

Таким образом, на этом тренажере можно было отрабатывать с курсантами целый комплекс практических навыков: выполнение регламентных работ на двигателе, замену двигателя с консервацией и расконсервацией его, запуск, опробование двигателя и регулировочные работы на нем.

Параллельно с созданием тренажера двигателя проходило оборудование класса тренажеров. Полученный опыт создания и эксплуатации подобного класса Ту-16 позволил определить его оптимальный состав.

При его создании учитывались особенности эксплуатации этого сложного самолета и отсутствие в тот период в училище серийной машины. Изготавливаемые новые стенды предусматривали отработку навыков проверки наиболее сложных систем управления самолетом, топливной автоматики выработки и заправки самолетным топливом и других.

Над классной доской был размещен очень оригинальный макет серийного самолета Ту-22. При снятии верхней оболочки макета открывалась компоновочная схема с показом размещения на самолете оборудования, вооружения и элементов самолетных систем.

На боковом стенде, расположенном вдоль стены (ниже окон), размещался плоскостной стенд топливной автоматики двигателя. Подобный стенд был создан в училище впервые. Для нас он представлял большой интерес, так как позволял объяснять сущность регламентных работ на двигателе и сложную для понимания его консервацию.

Класс был выполнен с большим художественным вкусом и на тот период по своему оформлению был лучшим не только на цикле, но и в училище. Громадная заслуга в его создании принадлежала Б.И. Федоренко.

Одним из новшеств, направленных на улучшение качества подготовки специалистов в нашем училище, было введение возможности изучения конструкции самолетов ДА в зале конструкций, но возникал вопрос, можно ли наши большие самолеты ВТА и ДА установить в учебном корпусе? Это была одна из первых проблем, с которыми мы столкнулись.

Чтобы ответить, выдержит ли здание эти нагрузки, необходимо было произвести прочностной расчет конструктивных элементов зала, где должны были быть установлены эти самолеты. Но проектной документации нашего учебного корпуса, построенного в 1913 г., конечно, не сохранилось. Поэтому допустимую нагрузку мы определили, исходя из первоначального назначения этого зала. В дореволюционное время он выполнял роль молебной для обучаемых юнкеров.

Вместе со специалистами-проектировщиками определили, что запас прочности конструкций здания при установке самолетов в зал достаточный. Для надежности решили нагрузку от самолетов рассредоточить. Так и сделали.

Вторая задача – как поднять эти большие самолеты на второй этаж в зал конструкции самолетов. Ведь кроме сложности перемещения по лестнице, надо было провести их в имеющиеся проходы корпуса. Многие коллеги и руководители не верили в нашу затею. Но мы относились к этому вопросу со всей серьезностью. Была разработана специальная схема подъема самолетов. Ее разработчиком и исполнителем стал старший преподаватель А.И. Нуштаев.

Он провел моделирование подъема самолета по лестнице на второй этаж. Сделав в одном масштабе модели лестницы, пролетов здания и транспортируемого самолета, он, передвигая модель самолета по лестнице, определял, под каким углом в тот или иной момент нужно было направить трос лебедки и какие для этого необходимо сделать подставки. Подставки были изготовлены, закреплены на лестнице, и самолеты Ту-16 и Ту-22 с помощью лебедок были заведены в большой зал без единого повреждения здания.

Ту-16 по своим размерам целиком в зал не входил. Поэтому мы вырезали часть фюзеляжа, убрали половину крыла и собрали в таком виде самолет. Он смотрелся как цельный самолет с подвешенными двигателями и ракетами.



Ту-16 в зале конструкций

Самолет Ту-22, занесенный в зал, был не в полной комплектации. Основная часть его фюзеляжа Ф-1 с тремя кабинами была установлена на подставки. Остальные элементы (шасси, крыло со средствами механизации, часть хвостового оперения с рулями) были установлены вслед за кабинами, составляя «растяжку» самолета.

Все системы обоих самолетов были задействованы и предусматривали двойное управление – из кабины самолета и с пульта преподавателя. Второй способ управления был очень удобен для выполнения преподавателем демонстрации работы кинематики движущихся элементов.

В зале были установлены также стенды-тренажеры топливной, противопожарной и высотной систем самолетов, макеты узлов гидроусилителей, стеклоочистителя, контактного узла для заправки самолета в воздухе и другие. Все они были подключены к системам питания, и работу многих систем можно было показывать в действии.

В соседних с залом классах размещались статические стенды гидравлической и пневматической систем самолетов. Они были изготовлены из «живых» разрезов агрегатов, соединенных трубками. Умелая и аккуратная компоновка позволяла эти стенды использовать при рассмотрении работы системы не хуже, чем бумажные схемы, а наличие «живых» механизмов помогало курсантам в изучении агрегатов и понимании их места в системе.

Большая работа по созданию базы этих самолетов проходила под руководством старших преподавателей А.И. Нуштаева и А.А. Еремина и при активном участии преподавателей и инструкторов их групп А.А. Денисова, В.Г. Захарова, Д.М. Чернова, А.К. Парфенова, Н.В. Зырянова. Большое участие в этой работе принимали курсанты С. Нацубидзе и А. Шабалин, которые в будущем стали преподавателями нашего училища» [2-46].

В декабре 1968 г. На вооружение ДА были приняты самолеты Ту-22Р, Ту-22К, Ту-22П и Ту-22У. Доводки АРК К-22 продолжались, комплекс поступил на вооружение в феврале 1971 г., и уже с 1972 г. в училище вводится подготовка специалистов на Ту-22К, элемент АРК К-22, носитель ракеты Х-22.

Поступление в войска небольшого количества самолетов Ту-22 различных модификаций (всего чуть более 300 экземпляров, 311, если точно) не могло кардинально решить задачу перевооружения ВВС на новую технику. Ту-22, который закладывали в начале 50-х годов, к моменту доведения до приемлемой боевой готовности по своим ЛТХ

уже не полностью соответствовал предъявляемым требованиям. В КБ А.Н. Туполева созревала Ту-22М на смену Ту-16, Ту-22.

К середине 1969 г. выкатили опытный Ту-22М0, еще 5 построили в течение 1970–1971 гг. Летом 1971 г. изготовили первый Ту-22М1, а до конца 1972 г. выпустили еще 9 машин. Ту-22М0 и М1 в строй не поступали, использовались для проведения испытаний.



Ту-22М0.

Сохранились только в ИВВАИУ и в Музее Военно-воздушных сил (пос. Монино)

Крупной серией решили строить Ту-22М2, который должен был стать дальним ракетно-бомбардировщиком, позволяющим решать широкий круг боевых задач, в том числе с использованием комплекса К-22М. Головная машина совершила первый полет 7 мая 1973 г., совместные испытания и доводку проводили до 1975 г., в августе 1976 г. приняли на вооружение ДА и авиации ВМФ. Самолет находился в серийном производстве до 1983 г., выпустили 211 Ту-22М2.



Училищный Ту-22М2

Почетная задача по подготовке ИТС для эксплуатации этого сложного самолета 3-го поколения была возложена на наше училище. Уже в августе 1976 г. на учебном аэродроме появляется Ту-22М0, а в 1986 г. появляется возможность передачи в училище одного Ту-22М2. Очередная модификация Ту-22М – М3 принимается на вооружение в 1989 г. и уже в 1990 г. используется в учебном процессе.



Все три Ту-22 в училище в одном строю

Всего на Казанском авиазаводе с 1969 по 1997 гг. выпущено 497 Ту-22М всех модификаций, 60 % которых поступили на вооружение частей ДА, остальные – в авиацию ВМФ. Основная масса высококвалифицированных специалистов для их эксплуатации была подготовлена в стенах Иркутского училища. Подготовка продолжается и в настоящее время. Для этих целей училище располагает двумя Ту-22М3, один из которых (бортовой номер 51) был получен из состава 200-го Гв. *тбап*, аэродром Белая.

С этой авиабазой у училища давние добрые связи. Начиная с 1932 г., школа ежегодно выполняла правительственные задания по обеспечению специальных перелетов.

В 1934 г. школа обслуживала перелет группы самолетов ТБ-3 с Запада на Восток. Возглавили эту работу военные инженеры Г.В. Итальянский и М.В. Южанин.

1937 год. Зимний перелет уже нескольких эшелонов ТБ-3. В переписке обозначен ОП-37 (опытный перелет, 1937 г.). 27 января в распоряжение начальника базы Белая выделено классное отделение курсантов.

Замечания по обслуживанию в предыдущем пункте посадки – Красноярске – касались недочетов в освоении техническим составом новой материальной части мотора «М-34» и отсутствия навыков в эксплуатации ее в сложных условиях непрерывной смены баз, работы при низких температурах (–30, –40°С) и отсутствия четкой расстановки сил в работе.

Однако по базе Белая (начальник базы А.Я. Руле) таких недостатков отмечено не было: «Приказ 4-й ВШАТ № 05 15.02.37.

За четкую и добросовестную работу по обслуживанию перелета двух эшелонов всему личному составу базы Белая и 131-му классному отделению школы врид начальника ВВС ЗабВО полковник тов. Никитин от лица службы объявляет благодарность. Начальник комбриг Фесенко» [1-59].

Летний перелет 1937 года. Учтены недостатки, проверяются другие элементы дальнего перелета. В разосланных командующим войсками округов «Указаниях по материальному обеспечению ОП» уже оговорено, сколько личного состава необходимо на каждой базе на

время перелета, какие автомашины, средства механизации и аэродромного обслуживания должны находиться в готовности.

Четко были расписаны обязанности наземного состава: «...Техсостав, встречающий самолеты, должен быть заранее подобран, проинструктирован и не меняться в течение всего перелета.

На обязанность выделенных техников и авиамотористов возлагается: а) встреча самолета; б) установка на отведенное место стоянки; в) швартовка самолета; г) зарядка самолета бензином, маслом, водой; д) помощь в устранении дефектов по указанию и под наблюдением техников прилетевших самолетов; е) доставка из кладовых деталей и расходных материалов; ж) другие подсобные работы...».

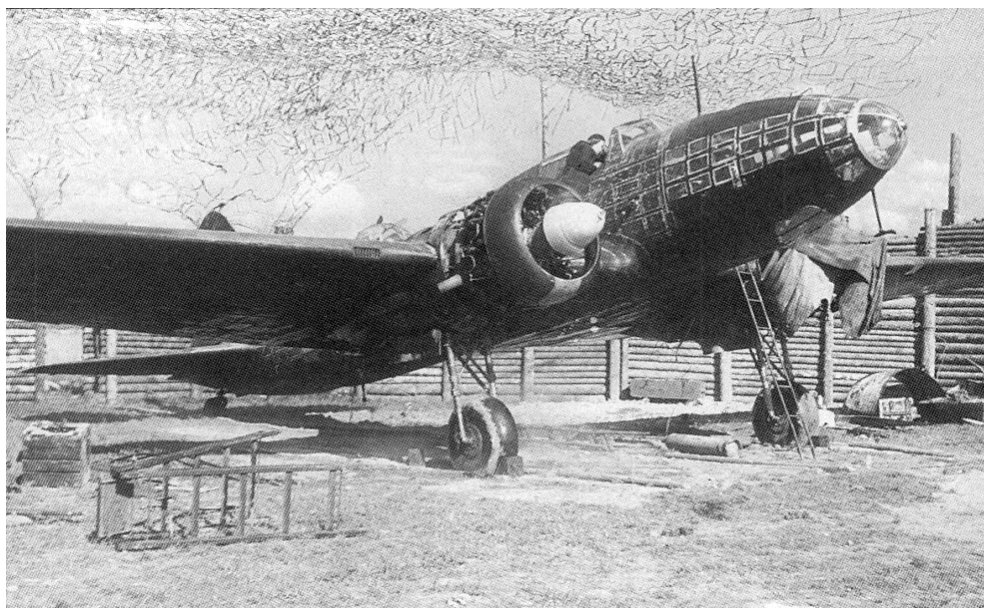
По окончании перелета по распоряжению из Москвы все техимущество и материалы ОП-37 были законсервированы «до особого распоряжения». Составлен подробный отчет.

В апреле 1943 г., когда на базе Белая был сформирован 900-й батальон аэродромного обслуживания, имущество, вся документация комендатуры были переданы ему. 30 июня 1945 г. в служебную командировку (ст. Белая) убыли старшие техники-лейтенанты Артамонов, Епишин, Стоцкий, лейтенант Самойленко, техник-лейтенант Андрушин, ст. сержант Зеленцов, старшина Петренко, ст. сержант Блинов, красноармеец Титов и 53 курсанта подразделения ст. лейтенанта Герасимова.

С 1 по 26 июля с аэродромов Германии, Польши, Калинина и Москвы совершали перелет в Забайкалье летные части четырех бомбардировочных АД 6-го и 7-го БАК (260 бомбардировщиков) и двух транспортных АД (180 самолетов, преимущественно Ли-2). Соединения перебазировались последовательно полковыми эшелонами, сохраняя организационную целостность части как боевой единицы.

На промежуточных аэродромах посадки самолеты обслуживал техсостав базирующихся там частей. Эти аэродромы держались в готовности даже в самые тяжелые дни войны. Была в их числе и база Белая.

Ю.С. Душкин, выпускник ИВАШАМ 1946 г., участник этой работы, вспоминает, что из состава той группы непосредственно в обслуживании самолетов принимали участие 26 человек. Эскадрильи шли только по ночам. Транспортные самолеты везли механиков на борту, бомбардировщики помогали обслуживать курсанты. Через Белую летели Ту-2, Пе-2, Ли-2, Ил-4, Си-47 – сотни самолетов, которым предстояло вскоре участвовать в разгроме Квантунской армии японцев. Выполнение курсантами правительственного задания продолжалось до 27 июля 1945 г. [1-108].



Ил-4.

Перелет таких бомбардировщиков обеспечивали курсанты на базе Белая в 1945 г.



Пара Ту-2Р на перелете

В послевоенный период курсанты училища ежегодно проходят стажировку в частях ДА, базирующихся на аэродроме Белая.

С помощью наших курсантов был доведен до летного состояния и Ту-22МЗ (б/н 51). Перелет и торжественная церемония передачи формуляров были проведены 14 февраля 2005 г. Мероприятие широко освещалось в СМИ, в том числе и в центральных. Позднее была проведена уникальная операция по перекачке самолета со стоянки 181-й оаэ на учебный аэродром училища. С легкой руки «дальников» по этому же сценарию прошла перекачка Ил-76 ВТА, МиГ-29 14-й А ВВС и ПВО.



*Ту-22МЗ (бортовой номер 51, заводской – 3147321),
переданный из состава 200-го тбап*

В настоящее время ведется работа по возможности доставки Ту-95МС, который положен по штату, но фактически отсутствует.

Заслуживает интереса тот факт, что на учебном аэродроме Ту-95 был.



Ту-95 ЛАЛ на учебном аэродроме училища

Речь идет, пожалуй, о самом секретном советском самолете Ту-95 летающей атомной лаборатории (ЛАЛ).

Преподаватель училища, полковник запаса Кудрявцев Виктор Филиппович, в своих статьях, опубликованных в журналах «Популярная механика» (октябрь 2003 № 10, с. 12), «Авиация и время» (№ 4, 5 2004 г.), приводил очень ценную информацию об этой ЛАЛ.

Она была спроектирована в КБ А.Н. Туполева в 1956 г. на базе серийного Ту-95. Предназначалась для исследования возможности размещения атомного реактора на самолете с целью создания в дальнейшем промежуточного Ту-119 с маршевыми двигателями НК-14А, приспособленными для совместной работы с ядерным реактором. Ту-119, в свою очередь, должен был стать переходным к самолету с четырьмя ТВД и ядерным реактором для ДА.

Под ЛАЛ переоборудовали серийный Ту-95М. С мая по август 1961 г. на нем было выполнено 34 полета в Семипалатинске. По различным причинам программы создания стратегических бомбардировщиков с атомной силовой установкой как в США, так и в СССР были свернуты. Но самолет-то остался!

Интересно было бы разобраться с историей его появления на учебном аэродроме училища.

По одной из версий ветеранов училища, идея заполучить Ту-95 принадлежала начальнику училища в период с 1970 по 1982 гг. генерал-майору ИТС Солтану Гетагазовичу Калицеву, пришедшему в училище с должности заместителя командира отдельного авиационного корпуса по ИАС. Солтан Гетагазович мечтал о создании музея АТ в училище.

И вот этот ядерный монстр в конце 80-х годов (1987...1989 гг.) появляется на учебном аэродроме. С него демонтируют ядерный реактор, а в начале 90-х годов этот уникальный самолет бесследно исчезает. Со «следами», но и со «слезами» исчезают в «лихие» 90-годы Ту-16, Ту-22, Ан-12. Волевым решением удается сохранить Ту-22, 22МО, 22М2, Ил-76.

Надеюсь, с помощью руководства ВВС, ДА (благо, командующий 37-й ВА ВГК (СН) Игорь Иванович Хворов теперь начальник Главного штаба – 1-й зам. ГК ВВС, а Павел Васильевич Андросов – нынешний командующий – так же поддерживает училище во всех вопросах) сохранить существующие самолеты и получить новые.

В конце 80-х годов, после появления и принятия на вооружение частей ДА стратегического ракетносца Ту-160, Главным инженером ДА генералом В.А. Федоровым была по-

ставлена задача по подготовке специалистов для их обслуживания в стенах нашего вуза. Ветеран училища полковник запаса Галкин Геннадий Викторович, будучи старшим преподавателем, переучился в Казани. Из учебной базы были поставлены комплекты стендов, в том числе топливной системы и ракетного вооружения. Но ... по известным причинам подготовка развернута не была.

В заключение хотелось бы сказать о том, что самому территориально отдаленному учебному заведению, выпускающему авиационных инженеров и техников для Российской военной авиации, 1 мая 2007 г. исполнилось 76 лет.

За эти годы в училище подготовлено свыше 67 тысяч высококвалифицированных специалистов, востребованных в войсковых структурах ВВС, авиации других силовых ведомств, НИИ и авиационной промышленности. Одна из особенностей училища в том, что только здесь ведется подготовка офицеров для эксплуатации самолетов Дальней и Военно-транспортной авиации. Именно в 37-й ВА ВГК (СН) наибольшее количество наших выпускников. Только с 1993 по 2007 гг. для ДА выпущено 685 лейтенантов ИАС. Для них, тех, кто продолжает наше дело, пишется эта история.

Хочется поблагодарить всех, кто оказывал помощь в написании раздела книги, подготовке ее к изданию. Любые дополнения, уточнения и исправления будут внесены при издании следующего тиража.

Литература

1. Полюх В.М. Не прерывать традиций нить / В.М. Полюх, В.Г. Стаханов; под общ. ред. Б.И. Рожкова. – Иркутск: ИВВАИУ, 1991. – 301 с.
2. Шпрах В.Д. Полвека с училищем: Воспоминания / В.Д. Шпрах. – Иркутск ИВАИИ, 2001. – 124 с.
3. Традициям верны / сост. С.М. Майорова, Т.М. Асалхаева; под общ. ред. И.И. Величко. Иркутск: ИВВАИУ (ВИ), 2006. – 380 с.
4. Авиация и космонавтика. – 2004. – № 11.
5. Популярная механика. – 2003, октябрь. – № 10.
6. Авиация и время. – 2004. – № 4, 5.