

ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ



МОНИНО 2004

«ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»

АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА

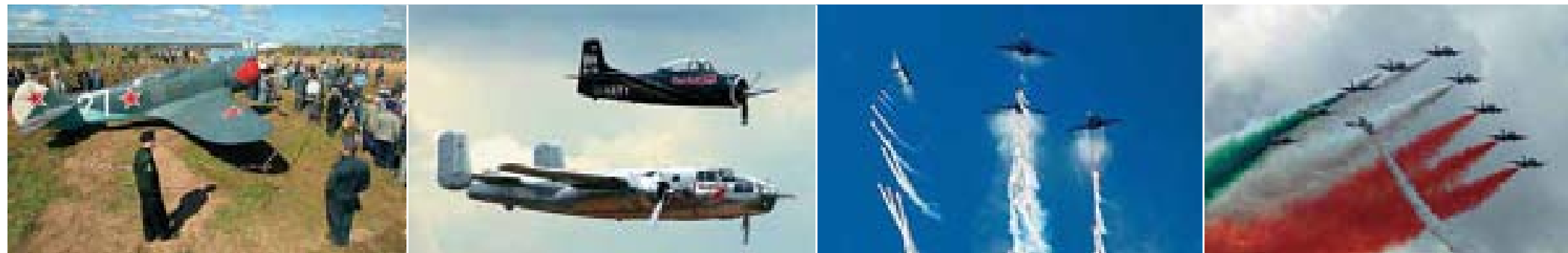
МОНИНО 2004

СОДЕРЖАНИЕ

1. ВСТУПЛЕНИЕ	
Директива Министра Обороны РФ от 24.01.04	стр. 3
Обращение Главнокомандующего Военно-воздушными силами России генерала армии В.С.Михайлова	стр. 4
Пресс-конференция пяти Главкомов ВВС	стр. 5
2. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РОССИИ	стр. 6
3. ПОДГОТОВКА К АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКЕ «ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»	стр. 18
Прилет участников	стр. 24
4. АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА «ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»	стр. 30
Зарубежные участники	стр. 32
Российские участники	стр. 70
Наземная экспозиция «Полевой аэродром»	стр. 86
Монино: атмосфера праздника	стр. 96
В объективе летающие легенды	стр. 100
Дождь: проверка на прочность	стр. 104
Показательные выступления авиации РОСТО	стр. 106
Авиационная группа высшего пилотажа «Русь»	стр. 116
Авиационная группа высшего пилотажа «Стрижи»	стр. 120
Авиационная группа высшего пилотажа «Русские Витязи»	стр. 124
Пилотажная группа Frecce Tricolori (ВВС Италии)	стр. 132
«Летающие Легенды»: взгляд в будущее	стр. 138
«Летающие Легенды» и пресса	стр. 140
5. СПОНСОРЫ ВЫСТАВКИ	стр. 143

ДИРЕКТИВА МИНИСТРА ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 24.01.04

«О ПРОВЕДЕНИИ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКИ «АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ»



ОБРАЩЕНИЕ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-ВОЗДУШНЫМИ СИЛАМИ РОССИИ ГЕНЕРАЛА АРМИИ В.С.МИХАЙЛОВА

ПОСВЯЩЕННОЕ ОТКРЫТИЮ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКИ
«АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ»



Дорогие друзья!

В эти августовские дни мы отмечаем День Военно-воздушных сил и День Воздушного Флота России. Эти праздники близки и дороги всем, кто связал судьбу с авиацией, кто не мыслит свою жизнь без неба, и я сердечно приветствую всех собравшихся сегодня на аэродроме «Монино» – уважаемых ветеранов, авиаторов и любителей авиационной истории. Я рад поздравить вас с открытием авиашоу «Летающие легенды» и военно-исторической выставки «Асы Второй мировой войны». Не сомневаюсь, что эти три дня принесут всем гостям и участникам выставки много радости. Вы прикоснетесь к нашей славной истории, по достоинству оцените мастерство пилотажа летчиков разных стран, которые поднимут в небо современные боевые самолеты и легендарные машины времен войны.

Новый цикл военно-исторических мероприятий, который мы открываем сегодня, отнюдь не случаен. В

современном мире стало как никогда актуальным понятие общей угрозы, заставляющее забыть о неизбежных политических разногласиях и объединиться для достойного отпора. Самый яркий пример консолидированных усилий разных народов в общем деле борьбы с врагом – это Вторая мировая война.

История отвела Советскому Союзу ведущую роль в разгроме фашизма, и мы никогда не должны забывать об этом. Проведение авиашоу «Летающие легенды» и военно-исторической выставки «Асы Второй мировой войны» мы рассматриваем как признание заслуг наших авиаторов, их неоценимого вклада в Великую Победу. Но, возвращаясь к теме единства усилий в борьбе с общим врагом, следует отметить, что сегодня наш праздник имеет и более широкий смысл: мы не можем не вспомнить об огромной помощи, которую оказали

нам в годы войны наши союзники по Антигитлеровской коалиции. Техническая помощь союзников поступила в самое трудное для советских ВВС время, когда эвакуированная на восток страны авиационная промышленность еще не могла в полной мере компенсировать огромные потери трагического для нас первого года войны. Военные летчики стран-победительниц не только сражались на других театрах военных действий, но и достойно проявили себя в воздушных боях в небе нашей Родины. Наш праздник – дань памяти лучших пилотов многих стран, чьи профессионализм, доблесть и мужество стали залогом общей Победы. Впервые за многие десятилетия авиационное сообщество России отмечает свой праздник как символ единства усилий народов мира в борьбе с общей угрозой. Сегодня нами движет стремление пом-

нить и учитывать уроки прошлого для сохранения мира на благо всех людей.

Сегодня здесь присутствуют и многие ветераны Великой Отечественной войны – те, кто тяжелым трудом и воинской доблестью принесли всемирную славу и всенародное уважение нашим Военно-воздушным силам. Честь вам и слава, дорогие ветераны! Ваш ратный труд на благо Отечества, неоценимый вклад в становление и развитие авиации навсегда останутся в памяти российских воинов. Нам дороги героическое прошлое наших Военно-воздушных сил, их настоящее и будущее. Мы и впредь будем хранить славные авиационные традиции, крепить мощь и боевую готовность нашего вида вооруженных сил.

С праздником вас, уважаемые товарищи! С Днем Военно-воздушных сил и Днем Воздушного Флота России, с открытием авиашоу и выставки! Добра, счастья и благополучия вам и вашим близким!

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ ПЯТИ ГЛАВКОМОВ ВВС



Во второй половине июля 2004 г. подготовка к проведению авиационно-исторической выставки «Летающие Легенды» вступила в завершающий этап. Все основные работы были проведены, все главные решения приняты. Настало время ознакомить с проделанной работой и планом будущих мероприятий широкую общественность. 28 июля в пресс-центре информационного агентства «Интерфакс» состоялась необычная пресс-конференция. О значимости освещаемого на ней события убедительно свидетельствовал состав участников: перед журналистами предстали ныне действующий Главнокомандующий Военно-воздушными силами РФ Герой России генерал армии Владимир Михайлов и четверо его предшественников на посту Главкома – дважды Герой Советского Союза маршал авиации Александр Ефимов, маршал авиации Евгений

Шапошников, Герой России генерал армии Петр Дейнекин и генерал армии Анатолий Корнуков.

Главком ВВС Владимир Михайлов – председатель оргкомитета по проведению авиационно-исторической выставки «Летающие Легенды» – рассказал о подробностях подготовки к авиационному празднику, которому, по его словам, суждено стать генеральной репетицией празднования 60-летия победы. Немаловажно еще и то, что 12 августа отмечается День ВВС России, а 15-го (третье воскресенье августа) – День Воздушного флота России. Именно эти даты предопределили как саму идею выставки «Летающие Легенды», так и место ее проведения – Центральный музей ВВС в Монино, коллекция которого содержит множество уникальных экспонатов, относящихся к славным страницам военной истории нашей страны. Таким обра-

зом ВВС России решили создать новую традицию празднования Дня ВВС и Дня воздушного флота.

Как рассказал журналистам начальник Управления по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением Министерства обороны РФ генерал-лейтенант авиации Михаил Кизилов, раритетные машины из Европы перелетят в Россию в три этапа. На первом этапе самолеты с аэродромов Бельгии, Германии и Чехии перелетят в Вильнюс и Варшаву, затем последует перелет в белорусский Витебск, после чего самолеты по двум маршрутам перелетят на подмосковный аэродром «Чкаловский» и оттуда в Монино. Это будет настоящая воздушная операция по перебазированию, для чего уже определены состав и построение групп, эшелоны, запасные аэродромы, радиочастоты и многое другое.

Как сообщил журналистам Михаил Кизилов, «на все мероприятия в Монино в этом году бюджетных денег не планировалось и нет», но командование ВВС уверено, что на следующий год деньги в бюджете найдутся. Несмотря на финансовые трудности, зрителей ждет захватывающее зрелище: в подмосковное небо поднимутся уникальные самолеты военных лет, причем не только наши союзники, но и бывшие противники. Выставочная экспозиция «Асы Второй мировой войны» наглядно продемонстрирует судьбы 60 летчиков-асов противоборствующих армий, мужественно и профессионально исполнявших воинский долг. Экспозиция, сформированная по материалам военных музеев России, Великобритании, Франции, Германии и США, раскроет новые страницы в авиационной летописи Второй мировой войны.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РОССИИ



МОНИНО – ЦЕНТР ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

История авиации – это удивительное путешествие во времени, прикосновение к великим событиям минувших лет и памяти людей, составивших славу и гордость двадцатого века. Отправиться в странствие по прошлому можно разными путями: открыть книгу, поговорить с седым ветераном, дать волю воображению. Но лучше всего проехать 38 км на юго-восток от Москвы, туда, где в зелени хвойных лесов расположилась мекка ценителей отечественной авиационной истории – Центральный музей Военно-Воздушных Сил России.

Музей уникален. Коллекция его экспонатов – самая большая в России и одна из крупнейших в мире. В экспозиции представлены подлинные образцы военных, гражданских и экспериментальных летательных аппаратов,

авиационные двигатели, вооружение и средства спасения, уникальные фотоснимки и редкие документы, личные вещи прославленных авиаторов и множество других реликвий – свидетельства всей истории отечественной авиации от 1909 г. до наших дней.

Переходя от экспоната к экспонату, от стенда к стенду, испытываешь странное чувство. Если бы самолеты могли говорить, они рассказали бы о великих делах и замечательных людях, имена многих из которых навсегда унесла от нас река времени. Музей – единственная память о них, и мы верим, что она никогда не исчезнет.





В залах Центрального музея ВВС РФ представлены уникальные документы, фотографии и личные вещи знаменитых авиаторов, модели самолетов и элементы оборудования, двигатели и вооружение. На фото справа – обстановка рабочего кабинета Героя Советского Союза М.М.Громова



ИСТОРИЯ МУЗЕЯ



В 1921-1928 годах в военной авиации молодой Советской России происходили грандиозные перемены. Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот перешел с военного положения на мирное и начал развиваться невероятно стремительными темпами. Несмотря на колоссальные трудности восстановительного периода и сложное экономическое положение страны, руководство РСФСР уделяло авиации первоочередное внимание, делало все возможное для ее становления и укрепления. Авиационные стройки были поставлены в привилегированное положение, пользовались правом внеочередного снабжения материалами, машинами, рабочей силой. Еще вчера голодная и разоренная страна начала возводить гигантские авиационные предприятия и новые аэродромы.

Один из них, предназначенный для базирования тяжелобомбардировочной авиабригады, решено было соорудить в 40 км восточнее Москвы, где находилась большая поляна, окруженная болотами. Однако, для аэродрома, рассчитанного на взлет и посадку новейших для того времени тяжелых бомбардировщиков ТБ-3, имевшего места не хватало. Поэтому строителям предстояло вырубить сотни хвойных деревьев, выкорчевать пни и кустарники, выровнять поверхность и только после этого заложить на ней бетонные рулежные дорожки и две взлетно-посадочные полосы длиной по 850 м. Одновременно нужно было

соорудить огромные ангары, служебные здания и жилые помещения. Учитывая, что строительной техники в то время не хватало, работа предстояла чрезвычайно трудная.

Для подвоза стройматериалов от железнодорожной станции Шелково проложили однопутную ветку. Конечную станцию устроили на месте бывшего хутора, владельцем которого был некий Монин. Вскоре на станцию Монино начали прибывать строители аэродрома. Первый отряд состоял из 5000 рабочих, а также нескольких тысяч мобилизованных крестьян с лошадьми и телегами. Руководил строительством комбриг К.В.Маслов. Он же занимался и формированием авиабригады. Сооружение аэродрома шло быстро, и уже в 1932 г. на нем приземлились первые ТБ-3.

Долгие годы над аэродромом не смолкал мощный рев моторов тяжелых бомбардировщиков. Старожилы Монино по сей день вспоминают, как в канун Дня Воздушного Флота, майских и ноябрьских торжеств могучие четырехмоторные красавцы выстраивались в линейку вдоль взлетно-посадочной полосы. Утром следующего дня ТБ-3 подолгу прогревали моторы, а затем взлетали и, построившись в колонну звеньев, уходили в сторону Москвы для участия в параде. И вряд ли кто-нибудь мог тогда вообразить, что в будущем об аэродроме «Монино» будут знать не только в окрестных поселках, но и во всей стране, и за рубежом.



1. Натурный макет первого в мире тяжелого бомбардировщика «Илья Муромец» (1913 г.). Макет построен по заказу киностудии «Мосфильм» для съемок художественного фильма «Поэма о крыльях», способен рулить и совершать пробужки. Экспонируется с 1985 г.

2. Орнитоптер «Летатлин», построенный в 1929-1933 гг. архитектором, художником и изобретателем В.Е.Татлиным. Аппарат не летал, но представляет большой интерес как одна из попыток воплощения принципа машущего полета. Поступил в музей в 1958 г.

3. Технологическая копия рекордного самолета АНТ-25 «РД» (1933 г.). Копия построена на опытно-заводе ОКБ им. А.Н.Туполева

4. Натурный макет истребителя И-16 (1933 г.). Экспонируется с 1983 г.

5. Летящая реплика самолета «Фарман-IV» (1910 г.), построенная по заказу киностудии «Ленфильм» для съемок в художественном фильме «Воздухоплаватели». Самолет поступил в музей в 1975 г., восстановлен и передан в экспозицию





1. Скоростной бомбардировщик СБ (АНТ-40, 1934 г.). Потерпел аварию в Забайкалье в 1939 г., найден в 1979 г., отреставрирован и в 1982 г. передан музею



2. Начальник Центрального музея ВВС полковник А.В. Гончаров

3. Дальний бомбардировщик ДБ-3 (1936 г.). Самолет найден в Уссурийской тайге, в 1988 г. доставлен в Иркутск, восстановлен и в 1989 г. передан музею



ИСТОРИЯ МУЗЕЯ



В 1940 г. было принято решение разместить в поселке Монино Военно-воздушную Академию. Аргументы в пользу такого шага были очень весомыми: наличие первоклассного аэродрома, где могла базироваться авиационная эскадрилья академии, возможность оборудовать классные помещения для занятий, разместить жилых в домах до 1160 семей, а в казармах – до 2500 слушателей и военнослужащих. Правда, здесь уже находилась школа младших авиационных специалистов, и ее нужно было перевести на новое место, но в итоге вопрос был решен в пользу академии.

29 марта 1940 г. Народный Комиссар обороны Маршал Советского Союза К.Е. Ворошилов подписал приказ, которым предписывалось выделить из состава Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского оперативный, командный, заочный командный и штурманский факультеты, а также курсы усовершенствования начальствующего состава ВВС, преобразовать их в самостоятельную академию и присвоить ей название «Военно-воздушная академия командного и штурманского состава ВВС Красной Армии». 1 октября 1940 г. в 9 часов утра перед оживленными слушателями открылись двери аудиторий, начался первый учебный год. Академическое образование открывало перед командирами блестящие перспективы, но судьбе угодно было распорядиться иначе: выпускники первого состава отправились из аудиторий на фронт.

В годы войны работа академии практически не прерывалась, а с 1942 г. число слушателей стало возрастать – это было продиктовано потребностью фронта в командном составе. Для прохождения летной практики учебной эскадрильи уже не хватало, и 9 апреля 1943 г. она была развернута в учебный полк. Соседями полка по аэродрому в разные периоды войны были части действующих ВВС, в частности, бомбардировочный авиаполк, вооруженный бомбардировщиками Ил-4, а также испытательные подразделения авиационной промышленности. В ремонтных мастерских проводилось переоборудование американских бомбардировщиков А-20 «Бостон» в ночные истребители, оснащенные отечественными радиолокаторами «Гнейс-2». В небе над Монино летали и другие «ленд-лизовские» самолеты: бомбардировщики В-25 «Митчелл» и учебно-тренировочные самолеты АТ-6 «Тексан».

По окончании войны Военно-воздушная академия продолжала активно развиваться. В связи с тем, что слушателями были летчики разных родов авиации, в 1946 г. учебный полк преобразовали в смешанную авиационную, в которую входили истребительный, бомбардировочный и штурмовой авиаполки, а также отдельная транспортная эскадрилья. Казалось, что шумная будничная жизнь аэродрома не прервется никогда.



4. На переднем плане – бомбардировщик А-20 «Бостон» (США)

5. Натурный макет бомбардировщика В-25 «Митчелл» (США)

6. Бомбардировщик Ту-2 (1943 г.). Самолет получен из войсковой части в 1958 г., отреставрирован и передан музею в 1975 г.

7. Транспортно-пассажирский самолет Ли-2 (1938 г.). Экспонирующийся самолет выпущен в 1947 г., в музей поступил из войсковой части в 1959 г.

8. Ветераны Великой Отечественной войны перед центральным входом музея



8.

ИСТОРИЯ МУЗЕЯ



Весной 1956 г. аэродром «Монино» закрыли для эксплуатации, а авиационную дивизию расформировали. На первый взгляд это решение кажется неожиданным, но в действительности оно было закономерным: скоростным реактивным самолетам аэродром стал тесен, а удлинять взлетно-посадочную полосу было некуда. Эпоха пропеллера в боевой авиации завершилась. Как же можно было использовать освободившуюся площадь, сохранив в Монино авиационный гарнизон? Усилиями первого заместителя Главного командующего ВВС маршала авиации С.И.Руденко и начальника Военно-воздушной академии маршала авиации С.А.Красовского это удалось – освободившуюся территорию ремонтных мастерских отдали под выставку авиационной техники.

28 ноября 1958 г. вышел приказ №209 Главного командующего Военно-воздушными силами «О создании Музея-выставки авиационной техники ВВС при Краснознаменной Военно-воздушной академии», с которого и началась история музея. Первым начальником музея стал служащий академии майор К.П.Данилин, а его заместителем – генерал-майор в отставке М.В.Шишкин. Начались ремонт помещений, прием экспонатов и создание экспозиций. Большие трудности при организации музея были связаны с поисками старых летательных аппаратов. По этому поводу Главного командующий ВВС специальным приказом обязал всех командиров войсковых частей и

подразделений передать в создаваемый музей устаревшие образцы авиационной техники и, в первую очередь, самолеты. Но когда руководство музея обратилось с такой просьбой к начальнику тыла ВВС, тот ответил, что, в связи с постановлением ЦК КПСС, вся устаревшая авиационная техника должна быть разобрана и переплавлена как металлолом, а если бы музей создали раньше, то вопрос мог быть решен положительно. К сожалению, с подобным отношением к истории работникам музея приходилось сталкиваться неоднократно, вплоть до последнего времени.

Тем не менее, к 1958 г. музей располагал бомбардировщиком Ту-4, истребителями Ла-15 и Ла-11, учебно-тренировочными самолетами По-2, Як-18, одним планером, 20 авиапулеметами и пушками. К августу 1959 г. закончили подготовку помещений, отреставрировали собранные экспонаты, приобрели и разместили много подлинных исторических материалов и документов. В 1959-1960 гг. из Центрального дома авиации и космонавтики (ЦДА и К) им. М.В.Фрунзе получили самолеты Ла-7, «Буазен», «Сопвич», МиГ-15 и несколько двигателей. Тогда же музею передали штурмовик Ил-10, авиалайнер Ил-12, бомбардировщик Ту-2, истребитель МиГ-9, первый в СССР цельнометаллический самолет АНТ-2, гондолу стратостата «СССР-1». И вот, 23 февраля 1960 г. музей ВВС был открыт для посетителей. В нем имелось 586 единиц хранения, из них 14 самолетов.



1. Линейка перехватчиков и истребителей-бомбардировщиков ОКБ П.О.Сухого

2. МиГ-9 (1946 г.) – один из первых советских реактивных истребителей

3. Истребитель Як-23 (1947 г.) и первый советский реактивный барражирующий перехватчик Як-25 (1952 г.)



4. Опытный сверхзвуковой перехватчик Е-155М (надпись на борту «Е-166» сделана для рекордной комиссии ФАИ)

5. Экспериментальный прототип фронтового бомбардировщика Су-24

6. Первый советской вертикально взлетающий самолет Як-36

7. Корабельный вертикально взлетающий штурмовик Як-38

8. Истребитель Як-17





1. Сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144



2.

2. Экспериментальный воздушно-космический аппарат «105»

3. Опытный экземпляр сверхзвукового стратегического бомбардировщика М-50



3.

ИСТОРИЯ МУЗЕЯ



К началу 70-х годов музей приобрел популярность, и директивой Главного штаба Вооруженных Сил СССР от 30 января 1971 г. музей-выставку авиационной техники ВВС преобразовали в Музей Военно-воздушных сил СССР. Новый этап в его истории начался с 1972 г., когда начальником стал С.Я.Федоров. На начало 1970 г. коллекция летательных аппаратов насчитывала около 40 единиц, но в ней не было многих прославленных, этапных для нашей авиации самолетов. В частности, из 36 тыс. истребителей ОКБ А.С.Яковлева в музее не было ни одного. С помощью групп энтузиастов-поисковиков начался поиск утраченных машин на местах боев. Поисковики составляли карты-схемы обнаруженных самолетов, изучали их состояние, возможность эвакуации и восстановления. И эта работа принесла успехи: часть найденных самолетов была восстановлена, и теперь в экспозиции находятся бомбардировщик ДБ-3, штурмовик Ил-2, скоростной бомбардировщик СБ, истребитель Як-9. Ждут своей очереди на восстановление тяжелые бомбардировщики ТБ-3 и Пе-8, истребитель МиГ-3. Известны места, где лежат еще четыре с лишним десятка старых самолетов, и сотрудники музея изучают данные о них, а также возможность эвакуации и восстановления.

Радикальные перемены, происходившие в стране со второй половины 1980-х гг., не могли не сказаться и на музее. В начале 1990 г., согласно приказу Министра Обороны СССР, Музей Военно-воздушных сил перешел на новые условия хозяйствования и начал оказывать платные услуги. Будучи до того времени практически закрытым для широкой публики, музей распахнул двери для тысяч любителей авиации из России и зарубежных стран. Вест о том, что «в Монино пускают без заявки» мгновенно облетела авиационную общественность, и число посетителей стало возрастать. Ныне музей ежегодно посещают более 150 тыс. человек. Вот что написала в книге отзывов дочь Сергея Павловича Королева: «Безусловно, это уникальный музей авиации – по своим масштабам, форме и содержанию. Осматривая его, чувствуешь гордость за нашу Родину, ее авиационный конструкторский ум...» Большим интересом пользуется музей у иностранных туристов и деловых людей. Его уже посетили делегации из 81 страны, больше всего из США, Англии, Болгарии, Германии, Франции, Кубы. Ирландский журналист Пол Дэффи сказал: «Я был в 30 авиационных музеях мира. Слышал, что в Монино есть такой. Я ко всему был готов, но то, что я здесь слышал и видел, меня просто потрясло. Это самая интересная, самая крупная коллекция самолетов. Это просто фантастика!»



4.



5.



6.



7.

4. Бомбардировщик Ту-16

5. Сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22

6. Сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22М1

7. Сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22М3, военно-транспортный самолет Ил-76 и стратегический ракетоносец Ту-95МС

8. Зарубежные экскурсии – частые гости музея ВВС



8.



1. Самый большой в мире вертолет Ми-28

2. Единственный советский вертолет двухвинтовой продольной схемы Як-24

3. Военно-транспортный самолет Ан-22 «Антей»



2.



3.

ИСТОРИЯ МУЗЕЯ



На сегодняшний день в фондах Центрального Музея Военно-воздушных сил России собрано более 44 тыс. экспонатов, в т. ч. 180 летательных аппаратов, 310 моделей, 134 авиационных двигателя, 2547 единиц авиационного вооружения, 686 образцов авиационного оборудования, 91 средство спасения. Экспозиция развернута в двух ангарах и шести залах. Площадь закрытых помещений музея 5500 м², открытой стоянки – 20 Га. Все ведущие авиационные державы считают монинский музей одним из крупнейших в мире, а коллекцию самолетов – уникальной. За 40 лет существования Центральный музей ВВС посетили более 4 млн. человек. Казалось бы, направление развития музея определилось на много лет вперед. Но единственное ли это направление?

В 1998 г. музею была отведена грунтовая взлетно-посадочная полоса длиной 1800 м и шириной 100 м с прилегающими 120-метровыми полосами безопасности. Это было не простое расширение территории, а залог будущего развития музея и превращения его в живой, действующий аэродром. Заветная мечта российских любителей авиационной истории – увидеть в небе над Монино полеты исторических самолетов – начала обретать черты реальности. От замысла до его воплощения прошло немало времени, но все преграды были преодолены, и в августе 2004 г. состоялось долгожданная авиационно-исто-

рическая выставка «Летающие Легенды». Аэродром «Монино» вновь наполнился ревом моторов и аплодисментами восторженных зрителей. На старое летное поле вернулась крылатая жизнь!

Недалеко то время, когда аэродром музея сможет принимать самолеты и вертолеты с экскурсантами и гостями, станет местом базирования и поддержания летной годности как восстановленных экземпляров авиационной техники прошлых лет, так и их реплик, созданных конструкторскими коллективами и энтузиастами-самодельщиками. В небе над Монино будут проводиться авиашоу и слеты исторических самолетов, полеты легких и сверхлегких летательных аппаратов, воздушные экскурсии, соревнования парашютистов и летчиков-спортсменов. Но все же главная задача Центрального музея ВВС России в новых условиях – стать базой, организационным центром всей авиационно-исторической деятельности в нашей стране. Музей готов объединить вокруг себя все музеи конструкторских бюро, частей и соединений ВВС, и направлять их работу на достижение главной цели – воспитания молодежи России в духе любви к Родине, уважения к славным страницам ее истории. В наше время мало быть гражданином. Нужно быть патриотом.



4.



5.



6.



7.



8.

4. Транспортный вертолет Ми-6

5. Транспортный вертолет Ми-10, предназначенный для перевозки габаритных грузов на внешней подвесной платформе

6. Транспортный вертолет Ми-26

7. Противолодочный гидросамолет-амфибия Бе-6

8. Первый экземпляр межконтинентального пассажирского самолета Ту-114

9. Экскурсия ветеранов на открытой площадке музея



9.

ПОДГОТОВКА К АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКЕ «ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»



Актовый зал Академии
ВВС им. Ю.А.Гагарина,
постановка задачи. На
трибуне начальник
авиации – заместитель
Главнокомандующего
ВВС РФ по авиации
генерал-лейтенант
А.Н.Зелин



1. Генеральный директор ООО «Летающие Легенды» полковник И.К.Марьясов и заместитель председателя Оргкомитета по проведению выставки и авиашоу, начальник Военно-воздушной академии им. Ю.А.Гагарина генерал-полковник авиации А.Н.Барсуков



2. Немалая доля работы по подготовке выставки легла на хрупкие женские плечи. Но какая грация!



3. Истребитель И-15бис занимает место на площадке воссозданного полевого аэродрома ВВС РККА



4. На летном поле биплан АИР – один из первых самолетов А.С.Яковлева

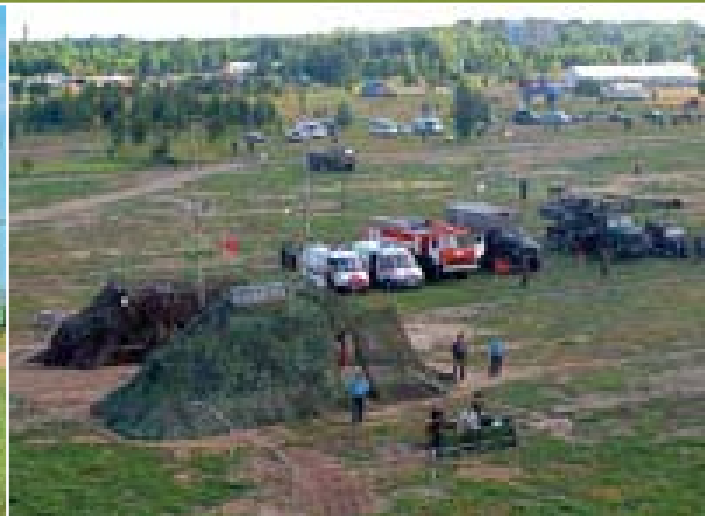
ПОДГОТОВКА К АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКЕ «ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»

В апреле 2004 г. началась подготовка к проведению авиационно-исторической выставки «Летающие Легенды». Не зря говорят, что начало – половина дела. В случае с мероприятием в Монино все обстояло именно так: начать значило уже почти сделать. Ибо задачи стояли поистине стахановские – всего за три-четыре месяца подготовить к полетам аэродром, полвека простоявший в консервации. Причем, «подготовить к полетам» – это мягко сказано. На самом деле предстояло практически восстановить летное поле, задействовать средства наземного обеспечения, а кроме того, создать выставочную экспозицию.

Вначале казалось, что задача не так уж сложна. Дело в том, что в конце 1950-х аэродром был законсервирован (бетонную ВПП покрыли слоем грунта), а все законсервированное можно однажды расконсервировать. Но, когда вскрыли грунт, под ним обнаружились просевшие бетонные плиты. Стало ясно, что полоса нуждается в длительном капитальном ремонте, поэтому пришлось снова насыпать, равнять и утрамбовывать грунт. Объемы работ и их темпы наводили на воспоминания об истории Монино: в далекие двадцатые все было почти так же.

Работа кипела не только на летном поле, но и в музее ВВС, получившем необходимые средства

на подготовку экспозиции. Работники музея с помощью солдат и офицеров гарнизона Монино приводили в порядок крылатые экспонаты и вручную, с особой осторожностью выкатывали их на подготовленные площадки. Повсюду царил оживленный воодушевление: шутка ли – возобновлять полеты через 50 лет!





1.

1. Контрольный облет аэродрома «Монино» на вертолете совершает начальник Управления по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением Министерства обороны РФ, заместитель председателя оргкомитета

генерал-лейтенант авиации М.Г.Кизилов

2. Начальник Центра руководства полетами, руководитель полетов на аэродроме «Монино» подполковник А.А.Ещенко

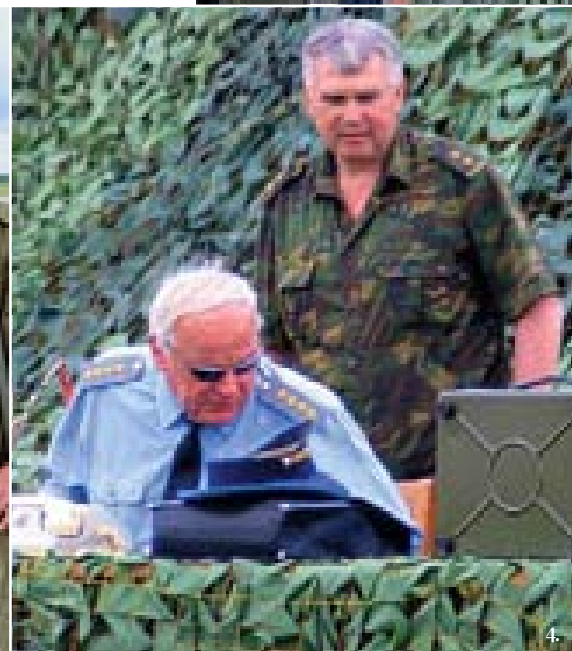
3. Ведущий группы Frecce Tricolori Паоло Тарантино и командир пилотажной группы «Русь» К.Э.Тиханович



2.



3.



4.

ПОДГОТОВКА К АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКЕ «ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»

К началу августа основные работы по подготовке выставки «Летающие Легенды» были завершены. К тому времени уже было составлено и утверждено «Наставление по производству полетов в зоне аэродрома «Монино», приступили к исполнению своих обязанностей руководители полетов и другие специалисты, ответственные за наземное обеспечение. В подготовке и обеспечении первых тренировочных полетов приняли участие представители ВВС, летчики РОСТО и владельцы частных воздушных судов. Разумеется, много поработали и представители пилотажных групп

«Русские Витязи», «Стрижи», «Русь» и Frecce Tricolori, которым предстояло принять участие в воздушном празднике.

Немалую роль в подготовке небывалого события сыграли легкие вертолеты: представители ВВС и организаторы авиашоу неоднократно поднимались на них в воздух, чтобы с высоты птичьего полета оценить ход подготовки, наметить фронт работ на ближайшее будущее и лично убедиться в том, что воссозданный аэродром пригоден для полетов и в полной мере отвечает требованиям авиационной безопасности.



5.

4. Перед первой посадкой самолета в Монино: Главнокомандующий Военно-воздушными силами РФ, председатель оргкомитета по проведению военно-исторической выставки «Летающие Легенды» генерал ар-

мии В.С.Михайлов и начальник авиации – заместитель Главкома ВВС РФ по авиации, заместитель председателя оргкомитета генерал-лейтенант авиации А.Н.Зеллин на контрольно-диспетчерском пункте аэродрома

5. Начальник 237-го Центра показа авиационной техники ВВС полковник А.И.Омельченко руководит тренировочными полетами над аэродромом «Монино» пилотажных групп «Стрижи» и «Русские Витязи»

6. Генерал армии В.С.Михайлов и генерал-лейтенант авиации М.Г.Кизилов на контрольно-диспетчерском пункте аэродрома «Монино»



6.



1. Бомбардировщик В-25 «Митчелл» и спортивно-пилотажный самолет Edge 540 летят в Россию. На борту пилотажной машины практически нет навигационного оборудования, и ей приходится держаться поближе к бомбардировщику



2. Бомбардировщик В-25 «Митчелл»



3.

ПРИЛЕТ УЧАСТНИКОВ

И вот началось то, ради чего четыре месяца, не покладая рук, трудились организаторы выставки – перелет зарубежных участников в Россию. Но прежде чем начать рассказ об этом, есть смысл углубиться в историю.

Отношение мировой авиационной общественности к восстановленным экземплярам исторических самолетов можно охарактеризовать как почтение, граничащее с поклонением. По этому критерию, кстати, можно судить о культуре той или иной страны в целом, ибо именно уважение к истории своего наро-

да и умение сохранять ее материальные свидетельства отличает цивилизованного человека от варвара. Вот и берегут американцы и европейцы свои бесценные крылатые раритеты. На сегодняшний день в мире сохранилось порядка тысячи исторических самолетов, и главным центром этого удивительного сообщества стала английская авиабаза Дагсфорд, где ежегодно проводятся красочные слеты самолетов-ветеранов.

Иное дело – Россия, где подобное мероприятие проводилось впервые. Бескрайние



3. Учебно-тренировочный «Гарвард»

4. Пилоты «Митчелла» за работой. Не будем отвлекать

просторы загадочной страны смущали многих приглашенных, а тем из них, кто все же решился на перелет через всю Европу, предстояло увлекательное и незабываемое воздушное приключение – классический пример экстремального драйва.





1.

1. B-25 «Митчелл» и T-28 «Троян» какое-то время летели парой, так захотел фотограф



2.

2. Над Белоруссией самолеты преодолели грозовой фронт, зрелище было незабываемое!

3. «Троян» позирует для видеосъемки. Фуражка на голове командира – подарок российских коллег. Традиция, опять же!



3.

ПРИЛЕТ УЧАСТНИКОВ

Перелет участников авиашоу в Россию проходил фактически по маршруту Руста, но, в отличие от того скандального случая, с миссией доброй воли. И если Руст вынужден был надеяться только на себя, то участникам «Летающих Легенд» активно помогали, да не кто-нибудь, а ВВС России. Во-первых, было обеспечено снабжение топливом по всему маршруту. Дело в том, что в России производится авиабензин марки Б-91, который оказался непригодным для моторов большинства зарубежных самолетов. Поэтому, чтобы не под-

доставленным спонсором выставки, ТД «ТО-АП». Во-вторых, на маршруте от Белоруссии до точки назначения (аэродром «Чкаловский») ВВС России выделили штурманов-лидеровщиков, самолет-ретранслятор Ан-26РТ и вертолет Ми-8, в котором летела группа обеспечения. Большую помощь в прокладке маршрутов, выборе промежуточных аэродромов и аэронавигационном обеспечении перелета оказал сотрудник компании Streamline OPS Андрей Зарембо. Напрашивается вполне уместная аллегория: если амери-



вергать участников перелета дополнительному риску, на всех промежуточных аэродромах машины заправляли специально завезенным импортным бензином марки 100LL, пре-

канский бомбардировщик летит в Россию с добрыми намерениями, ему непременно помогут. Одним словом – к нам по-хорошему, и мы по-хорошему. Русская традиция!



5.



6.



7.



8.



9.

5-10. Перелет из Европы в Россию дал богатую пищу для творчества сопровождающим фотографам и тем из членов экипажей, кто захватил в дорогу фотоаппарат. Мы приводим лишь малую часть великолепных фотоснимков, иллюстрирующих это воздушное приключение.

тоаппарат. Мы приводим лишь малую часть великолепных фотоснимков, иллюстрирующих это воздушное приключение.



10.



1.

1. «Братья-бипланы» – американский «Стирмен» (ведущий) и бельгийский «Стамп» (ведомый)



3.

ПРИЛЕТ УЧАСТНИКОВ

Но, как бы там ни было, перелет есть перелет. Трудностей этого мероприятия никто не умаляет: была и непогода, и необъятные просторы, и незнакомые ориентиры, и специфика аэронавигации, и многое другое. Но все трудности успешно преодолевались, а усталость пилотов снимало как рукой, стоило лишь приземлиться на очередном аэродроме: гостей встречали с восторгом. Трудно передать радость людей, впервые видящих в родном небе небывалое зрелище – одновременный прилет

большой группы исторических самолетов. Можно утверждать, что выставка «Летающие Легенды» началась задолго до официального открытия, потому что триумфальный перелет ее участников по городам Белоруссии и России жителям этих городов запомнится надолго. Так же встречали героев воздуха в далекие 30-е годы, когда каждый самолет казался чудом. Но, как видно, чудеса бывают и в наш прагматичный век: пролететь на старом биплане порядка 3000 км – это кое-что значит!



4.

4. Як-11 тоже летит на родину предков: эти учебные машины, созданные в ОКБ Яковлева, строили по лицензии в Чехословакии



5.



6.



7.



8.



9.



10.

5-7. Участники перелета на аэродроме Витебска. Бравые пилоты в русских фуражках – экипаж «Трояна»

8-10. Аэродром «Чкаловский». Маршрут пройден!

11. Общее фото на память перед вылетом из Чкаловского в Момино



11.

13-15 АВГУСТА
АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА
«ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»





БОМБАРДИРОВЩИК В-25 MITCHELL (США)

Без сомнения, этот самолет стал «гвоздем программы» выставки «Летающие Легенды». Непривычная для военной машины зеркальная полировка, эмблема Red Bull на борту.. Что все это значит? Пилотажная группа исторических самолетов Flying Bulls ведет свою историю с 1988 г., когда шеф-пилот австрийской авиакомпании «Тиролен Эйрзуэйз» Зигфрид Ангерер приобрел американский самолет Т-28 «Троян» и загорелся идеей создать коллекцию исторических самолетов – своего рода, летающий авиационный музей. В конце 1990-х

статус компании и занимается теперь не только эксплуатацией, но и реставрацией исторических самолетов с целью приведения их в летное состояние. Уже 20 лет пилоты Flying Bulls выступают на своих уникальных машинах на самых престижных мировых авиационных шоу и выставках, неизменно радуя зрителей крылатой историей.

На выставке «Летающие Легенды» В-25 открывал программу показательных полетов. Вот это было зрелище! Со звенящим ревом пронесся самолет над полосой аэродрома, после чего

1. Встреча с боевой молодостью. Бывший командующий Дальней авиацией ВВС СССР генерал-полковник авиации в отставке Василий Васильевич Решетников у бомбардировщика В-25 «Митчелл». Именно на таких машинах Василий

Васильевич воевал в годы войны и, конечно, был очень рад представившейся возможности совершить полет на В-25. По отзыву командира экипажа, Василий Васильевич пилотировал уверенно. Не стараются душой ветераны!

2. Летчики Матиас Долдерер, Кай Шеффолд и Рудигер Хаас на аэродроме «Монино». Да, это несколько отличается от идеальных площадок Европы. Но не в том ли одна из составляющих авиационной романтики?



коллекция Ангерера пополнилась еще несколькими крылатыми раритетами, для чего в аэропорту Инсбрука даже построили специальный музейный ангар. В дальнейшем коллекция перебазировалась в Зальцбург и была сведена в группу Flying Bulls, которая получила

выполнил несколько эффектных проходов в паре с «Трояном». Словно сльнул прочь суетный XXI век, и на старый аэродром вернулись героические сороковые. Услышать в небе голос «Митчелла» через 59 лет после войны – ради одного этого стоило приехать в Монино!





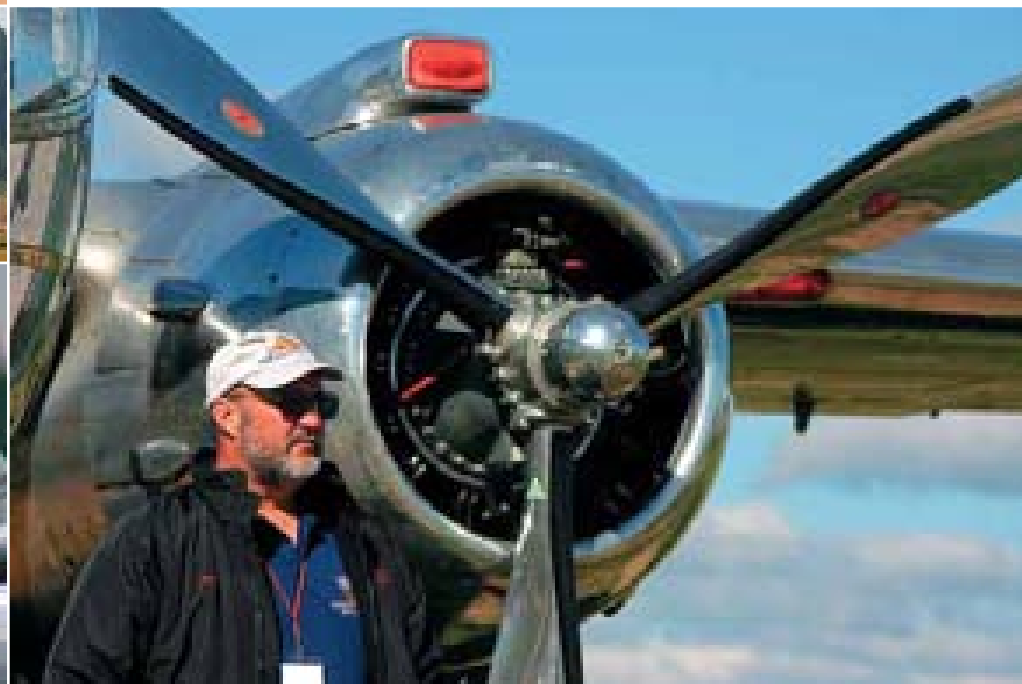
БОМБАРДИРОВЩИК B-25 MITCHELL (США)

На выставке «Летающие Легенды» компания Flying Bulls представила бомбардировщик B-25 Mitchell модификации J. Этот самолет был построен на заводе фирмы North American в Канзас Сити в 1945 г. и на войну опоздал. Пробыв несколько лет на вооружении ВВС, самолет был списан и применялся в качестве наземного стенда для испытаний бортового радиоэлектронного оборудования. Отработав свое и в этом амплу, «Митчелл» отправился на авиабазу Дэвис в Аризонской пустыне – знаменитое «кладбище» списанных самолетов.

В середине 1970-х самолет приобрела компания, занимавшаяся тушением лесных пожаров. Бомбардировщик был переоборудован для этой цели, но по назначению не использовался и в начале 1980-х вернулся в Канзас Сити, где до 1994 г. летал в аэроклубе под собственным именем Fairfax Ghost. В 1995 г. «Митчелл» был приобретен Flying Bulls.

В Канзас Сити B-25 прошел тщательную диагностику и ремонт, в процессе которого был оснащен комфортабельным пассажирским салоном, после чего в сентябре 1997 г. он

«Митчелл», принявший участие в выставке «Летающие Легенды», является единственным в мире самолетом данного типа, отполированным до зеркального блеска.



отправился в перелет через Атлантику, имея конечной целью своего путешествия аэропорт Инсбрука. В перелете самолет пилотировали Зигфрид Ангерер и второй пилот Чарльз Койдл, с ними летел авиатехник Хуберт Родлах. На аэродроме в Зальцбурге B-25 перегнали в 2001 г.





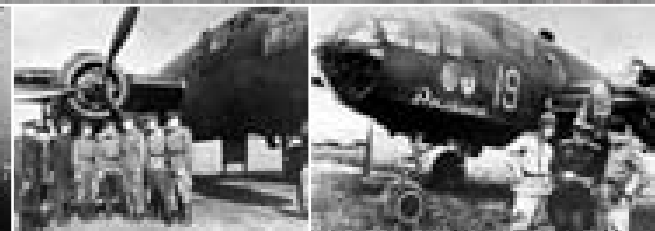
В-25 MITCHELL: ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Разработанный в 1938 г. фирмой North American в качестве тяжелого штурмовика, но принятый на вооружение как средний бомбардировщик, В-25 сразу же был запущен в массовую серию, а с началом Великой Отечественной войны поставлялся в СССР по ленд-лизу. Первые четыре «Митчелла» прибыли морским путем в декабре 1941 г., массовые поставки начались в апреле 1942-го, когда был открыт «Персидский коридор» – южная трасса поставки техники через Иран. Советские инженеры и летчики поначалу отнеслись к самолету скептически: высокий, угловатый, с непривычным трехстоечным шасси, «Митчелл» весьма отличался от бомбардировщиков ВВС Красной Армии. Однако с освоением новой техники мнение о ней изменилось на противоположное. В-25 оказался прост в пилотировании, устойчив, живуч, надежен, а главное – прекрасно оснащен современным пилотажным и навигационным оборудованием.

Первые полки, вооруженные «Митчеллами», действовали в составе фронтовой авиации, но вскоре выяснилось, что применение В-25 по тактическим целям неэффективно: в качестве фронтовых бомбардировщиков на советско-германском фронте лучше подходили более легкие, скоростные и маневренные Пе-2 и американские «Бостоны». Тем не менее, самолет не только не сошел со сцены, но и обрел новую роль – дальнего бомбардировщика. Успеху «Митчелла» в этом качестве способствовали большая дальность полета (до 1960 км, а с дополнительным баком в бомбоотсеке – до 3150 км),

солидная бомбовая нагрузка (1400-2000 кг), современное оборудование, два летчика в составе экипажа, а также устойчивость и наличие автопилота. Этим В-25 резко отличался от Ил-4, который не только не имел автопилота, но и был продольно неустойчив, чем сильно утомлял летчика, не позволяя хоть на минуту отвлечься от пилотирования.

До конца войны в СССР поступил 861 «Митчелл», что составило значительную долю парка авиации дальнего действия (АДД). Основной боевой работой «двадцать пятых» были ночные вылеты в глубокий тыл врага. В столкновениях с истребителями люфтваффе В-25 проявили себя с наилучшей стороны: сильное оборонительное вооружение позволяло эффективно отражать атаки, а способность устойчиво летать и даже набирать высоту на одном двигателе существенно повышала шансы на благополучное возвращение. Относительные потери В-25 в расчете на один боеспособный самолет были в 2,2 раза ниже, чем у Ил-4, хотя «Митчеллы» эксплуатировались более интенсивно. В течение войны самолет постоянно совершенствовался: усиливалось оборонительное вооружение, устанавливалось новое оборудование и более мощные моторы. Во многом благодаря этому «рабочая лошадка» дальней авиации оказалась востребованной и после войны, исправно неся службу в АДД и морской авиации до 1953-1954 гг. Ветераны с любовью и уважением вспоминают американский самолет, стойко сражавшийся в русском небе.



УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ T-28B TROJAN (США)

По внешнему виду и манере полета этот самолет напоминал хищную черную гончую. Внутренне рокоча мотором, «Троян» несколько раз прошел над полосой в паре с «Митчеллом», а потом, словно вырвавшись на свободу из-под опеки старшего брата, совершил стремительной плавностью выполнил комплекс фигур высшего пилотажа: прямые и косые петли, бочки, боевые развороты. Глядя на этот красивый сильный самолет, трудно подумать, что в год проведения выставки «Летающие Легенды» ему исполнилось ровно полвека.

Эта машина, представленная компанией Flying Bulls, была построена в 1954 г. и до 1965 г. использовалась в учебных частях авиации ВМФ США в шт. Вашингтон. Сразу после списания самолет приобрел частного владельца из Техаса, а в середине 1980-х «Троян» сменил хозяина – им стал Зигфрид Андерер. Это событие положило начало коллекции Flying Bulls.

В 1986 г. самолет перевезли в Калифорнию, разобрали и перевезли в Галвестон (Техас), откуда он морем отправился в Гамбург. По прибытии в Германию «Троян» отправили в Базель (Швейцария), собрали, облетали, и в 1987 г. T-28B, еще с



1. Пилот «Трояна» Матис Долдерер настоящий мастер своего дела. Можно утверждать, что практически вся жизнь Матиса посвящена авиации: он начал летать в 14 лет

американской регистрацией, перелетел в Инсбрук. Весной 1988 г. машину включили в реестр гражданских самолетов Австрии, а в начале 2001 г. она перелетела в Зальцбург, где теперь и базируется, регулярно участвуя в различных авиашоу и показах исторических самолетов.





T-28 ТРОЈАН: ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Развитие авиации после Второй мировой войны получило мощный импульс, некоторые типы самолетов достигли в это время максимального совершенства. Одним из них был T-28 Троян – учебно-тренировочный самолет, разработанный фирмой North American для замены массового, но уже устаревшего AT-6 Техан. Первый опытный XT-28 совершил полет 26 сентября 1949 г. и вскоре поступил в серийное производство под обозначением T-28A Троян. По схеме Троян не далеко ушел от «Тексана»: тот же свободносущий низкоплан с поршневым

1194 экземпляра, после чего на смену им пришли модификации, разработанные для авиации ВМС США: T-28B с двигателем большей мощности (1425 л.с.) и T-28C с тормозным гаком для обучения посадке на палубу авианосца. Этих машин было построено 788 штук. В 1962 г. North American переделала несколько сотен T-28A в легкие противопартизанские штурмовики T-28D с подкрыльевыми пилонами для подвески вооружения, а во Франции компания Sud-Aviation переделала 245 T-28D в модель Fenpec с усовершенствованным вооружением и

1. Перед посадкой Матиас Долдерер открыл кабину для лучшего обзора. Фонарь кабины «Трояна» устроен таким образом, что открыть только переднюю секцию нельзя – единый приводной механизм одновременно сдвигает и заднюю



1.

звездообразным двигателем мощностью 800 л.с. и двухместной тандемной кабиной. Но было у него одно существенное отличие – шасси с носовой стойкой. Именно такое шасси вошло к тому времени в практику самолетостроения, и новый учебно-тренировочный самолет для летной подготовки повышенного уровня должен был соответствовать современным тенденциям. Общее число построенных T-28A составило

оборудованием. Некоторое количество этих самолетов использовалось в ВМС Аргентины.

В качестве учебных самолетов «Трояны» применялись 14 странах мира, многие машины состояли на вооружении еще в 1970-х годах. У пилотов-любителей мощные маневренные T-28 пользуются неизменной популярностью и часто летают в составе любительских пилотажных групп.







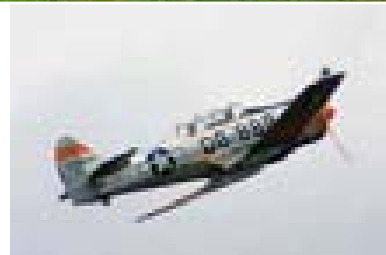
УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ HARVARD (США/ВЕЛИКОБРИТАНИЯ)

Этот самолет, силуэт которого знаком многим российским любителям авиации и широко известен за рубежом, прилетел в Монино из Германии. Предоставленный частной коллекцией Meier Brothers и пилотируемый летчиком Рудигером Хаасом, Harvard произвел на зрителей выставки «Летающие Легенды» достойное впечатление как своим обликом, так и замечательным пилотажем. Самолет словно вальсировал над летным полем, заполняя пространство звонким рокотом мотора. Участие самолетов этого типа стало, можно сказать, правилом хо-

скоростного моноплана с убираемым шасси и закрытой кабиной. Летные характеристики истребителей нового поколения столь сильно отличались от типичных для своего времени учебных самолетов, что переход на двухместные тренировочные варианты боевых машин стал труден для курсантов летных училищ. Требовался новый учебно-тренировочный самолет переходного уровня, сочетающий характерные черты современного истребителя с доступностью в пилотировании. В 1935 г. американской фирмой North American был разрабо-

Несмотря на свое происхождение, больше английское, чем американское, «Гарвард» несет окраску и эмблемы, характерные для учебных частей ВВС США, с той только разницей, что на борту нанесена

гражданская регистрация, а неокрашенные поверхности отполированы. Желтые элементы окраски служили для быстрого опознавания учебных самолетов в воздухе.



рошего тона на зарубежных авиашоу. Причина этого – фантастическая популярность «Тексанов». Почему «Тексанов»? Что ж, изучим историю вопроса.

К середине 1930-х годов получил широкое распространение новый тип истребителя –

тан прототип AT-6 Техан – самого массового и известного учебно-тренировочного самолета всех времен.

С 1936 по 1947 гг. только на заводах North American было построено более 17 тыс. самолетов, известных под самыми различными





1. Вылет из Чкаловского. Фото с борта «Митчелла»



2.



3.

УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ HARVARD (США/ВЕЛИКОБРИТАНИЯ)

обозначениями и наименованиями. Самолеты этого семейства серийно выпускались также в Великобритании, Канаде и Австралии и применялись не только как учебные, но и в качестве легких штурмовиков, бомбардировщиков, разведчиков и самолетов связи. В Австралии на базе «Тексана» был даже создан истребитель «Бумеранг». Во время войны «Тексаны» поставлялись по ленд-лизу и в СССР. И хотя число их было невелико (заказывали 600 машин, но до окончания поставок успели получить всего 54), советские летчики высоко оценили отличные пилотажные и скоростные характеристики американского самолета, надежный 600-сильный мотор и совер-

ритания заказала в США 200 «Тексанов» модификации BC-1 и приняла их на вооружение под обозначением Harvard Mk I. Еще 600 машин модели AT-6 получили обозначение Harvard Mk II и поставлены в ВВС Великобритании и Новой Зеландии, оставшиеся самолеты были отправлены в Канаду. Были также приобретены самолеты Harvard Mk III (AT-6C и AT-6D), а уже следующие машины – Harvard Mk IIВ и Harvard Mk 4 – строила канадская компания Noorduyn Aviation Ltd. Эти машины применялись на протяжении всей Второй мировой, а во время войны в Корее 97 «Гарвардов» были модифицированы и использовались в качестве передовых самолетов наведе-



шенное оборудование кабины. Один из «Тексанов» достался учебному полку Академии ВВС в Монино.

А что же Harvard? У этого самолета американская родословная и британское происхождение. Еще до войны, в июне 1938 г., Великоб-

ния. Сегодня «Тексаны» и «Гарварды» являются неизменными участниками авиашоу по всему миру, снимаются в исторических кинофильмах и неизменно популярны у коллекционеров и пилотов-любителей. Достойный пример авиационного долгожительства!





УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ ЯК-11 (СССР/ЧЕХОСЛОВАКИЯ)

Этот самолет зрители встречали с особым чувством, ведь в подмосковное небо поднялся прямой потомок знаменитого Як-3, одного из лучших истребителей Второй мировой войны. Поэтому знатоки авиационной истории наблюдали за полетом машины как-то по-иному: всем хотелось увидеть в учебно-тренировочном самолете характерный небесный почерк боевого предка. Як-11 и его пилот не обманули ожиданий собравшихся, порадовав эф-

фектными проходами на малой высоте, стремительными виражами и боевыми разворотами, а в завершение выступления острокрылый «як» свечой взмыл ввысь. Стремительный, резкий и строгий – так можно охарактеризовать характер Як-11, прилетевшего из Чехии.

Як-11 (заводской № 17115) стал одним из 707 самолетов данного типа, построенных по советской лицензии в Чехословакии на заводе LET в Куновице.

Пилот Як-11 Йозеф Тот – человек уникальных талантов. Судите сами: летчик-истребитель ВВС ЧССР, летчик-испытатель, доктор философии, доктор психологии. Этого

хватило бы как минимум на три жизни, но настоящему летчику нет преград, вот уже и на Як-11 Йозеф Тот налетал больше 300 часов. Bravo!





УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ ЯК-11 (СССР/ЧЕХОСЛОВАКИЯ)

Построенный в 1956 г., «як» два года прослужил в чехословацких ВВС, после чего в 1958 г. поступил в аэроклуб организации Svazarm (аналог советского ДОСААФ), где на нем проходили подготовку летчики-спортсмены пилотажной группы Вох. В 1978 г. пилотажники Вох расстались со своими Як-11: один из них занял место в музее в Монино, а герой нашего рассказа стал экспонатом пражского музея авиации. Но, видимо,

очень хотелось чешскому «яку» встретиться со своим собратом по пилотажной группе, обретшем новую родину, и в 1988 г. Як-11 из пражского музея прошел ремонт и снова «встал на крыло». Потом был перерыв с 1996 по 2001 гг., снова ремонт с заменой двигателя, и с 2003 г. – новая жизнь в небе Европы. Если бы самолеты могли говорить, двум Як-11, встретившимся в Монино, было бы о чем рассказать друг другу!

Як-11, представленный в Монино, уникален еще и тем, что это один из немногих исторических самолетов, на которых нет ни одной современной детали. Даже при капиталь-

ном ремонте силовой установки на самолет поставили отремонтированный двигатель той серии, которая соответствует году выпуска машины.



ЯК-11: ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Уже в ходе войны стало ясно, что для обучения летчиков по программе повышенного уровня летной подготовки нужен новый учебно-тренировочный самолет, приближенный по характеристикам к истребителю. В апреле 1945 г. такой самолет поступил на испытания. За основу конструкции Як-УТИ был взят удачный, но не пошедший в серию истребитель Як-3У, оснащенный звездообразным мотором воздушного охлаждения АШ-82ФН. Учебно-тренировочный Як-УТИ в целом повторял конструкцию боевого прототипа, отличаясь двухместной кабиной, со-

Як-11 выпускались в СССР и Чехословакии с 1946 по 1956 г., за 10 лет было построено 4166 самолетов. Основной сферой применения были летные училища и строевые части ВВС, где Як-11 применялись в качестве тренировочных истребителей. Машины состояли на вооружении в 18 странах мира, в т.ч. стали первыми самолетами возрожденных ВВС Австрии. В ГДР Як-11 применялись даже в качестве боевых – для уничтожения агитационных аэростатов. В 1950-1954 г. на Як-11 со снятым вооружением, в небольших количествах поступивших в аэроклубы ДОСААФ,

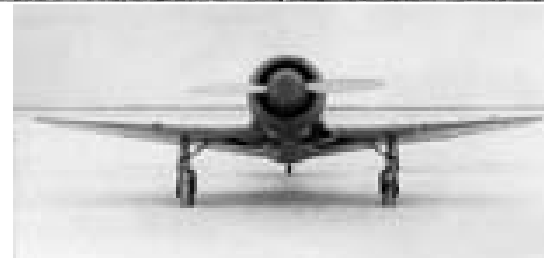
кращенным составом вооружения (один пулемет УБС калибром 12,7 мм) и менее мощным, но лучше освоенным в эксплуатации мотором воздушного охлаждения АШ-21. Первые же полеты выявили, что самолет имеет хорошие скорость (до 465 км/ч), маневренность и скороподъемность, но весьма строг в пилотировании и не прощает ошибок. Последнее было несколько неожиданно, т.к. истребители Яковлева как раз и отличались простотой пилотирования. Тем не менее, машину признали пригодной для обучения, и запустили в серию под обозначением Як-11.

было установлено 5 мировых рекордов скорости и дальности полета для легких самолетов категории С-1-д. В середине 1960-х гг., в связи с изменением методики обучения и переходом летных училищ на реактивные самолеты МиГ-15УТИ, карьера Як-11 окончилась. Но машина не канула в небытие: небольшое число «яков» (в основном чехословацкого производства) сохранилось, а один Як-11, оснащенный мощным форсированным мотором, много лет успешно участвует в гонках поршневых истребителей в американском городе Рино.



Первый экземпляр Як-11 на Центральном аэродроме в Москве. От серийных машин этот самолет внешне отличался

беспереpletным козырьком фонаря кабины по типу Як-3 (на серийных Як-11 козырек был граненым).





ЛЕГКИЙ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ АЕРО-45 SUPER (ЧЕХОСЛОВАКИЯ)

Казалось бы, чего можно ожидать от легкой пассажирской машины в сравнении с более мощными и маневренными учебно-тренировочными и боевыми самолетами? Но зрители авиашоу убедились, что и этот скромный самолетик способен порадовать глаз своим полетом. Его красота – это гармония мирного неба и неповторимый колорит малой авиации. Согласитесь: куда интереснее было пассажирам таких машин, чем современным туристам, сотнями заполняющим вместительные салоны реактивных лайнеров. Глядя на Aero-45 super, так хотелось устроиться

клубов и летных училищ гражданской авиации. А один Aero-45 даже совершил рекордный перелет через Атлантику, причем пилотировал его один пилот. Значительная часть Aero-45 и -145 была поставлена в СССР, где они применялись в «Аэрофлоте» и гражданских летных училищах. Но, к сожалению, в нашей стране судьба этих самолетов не сложилась: по причинам, скорее, ведомственного характера все они были сняты с эксплуатации. А жаль!

Но вот Aero-45 super снова в нашем небе, и видеть его очень радостно. Этим машин оста-

Красно-белая окраска Aero-45 super в точности повторяет ту, с которой эти машины летали в чехословацкой службе аэро-

такси. Машины, поставлявшиеся в СССР, окрашивали так же, иной была лишь символика государственной принадлежности



рядом с пилотом в «прозрачной» кабине и в неспешном полете полюбоваться красотой земли! А ведь раньше такая возможность была и у советских граждан. Откуда? Объясняем.

Самолеты Aero-45 и -145 прославили Чехословакию. Производство этих замечательных машин началось в 1948 г. на заводе Aero в Праге, но через год было переведено на предприятие LET в Куновице. Надежные и «летучие» маленькие машины прижились как нельзя более кстати в послевоенной Европе, и активно поставлялись на экспорт. Они перевозили пассажиров, работая в режиме аэротакси, на них учились летчики аэро-

лось немного, и каждая из них уникальна. Наш гость – самолет с заводским номером 04-016 стал одним из первых, начавших работу в чехословацком аэротакси, а в 1961 г. был передан в аэроклуб организации Svazarm. С 1982 г. списанный Aero-45 super стоял на приколе, но судьба оказалась благосклонна к нему, и в 1987 г. группа энтузиастов из аэроклуба Kolin провела восстановительный ремонт машины. В 2002 г. последовал второй ремонт, выполненный компанией Aerotaxi Praha, и теперь заслуженный самолет успешно эксплуатируется этой компанией.





1.

УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ STEARMAN 75 (США)

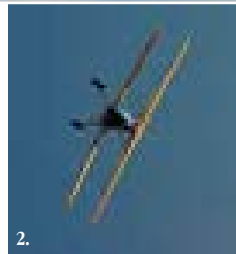
Появление в Монино этого знаменитого биплана стало приятным сюрпризом из числа тех, которых очень ждут. В самом деле, если бы «Летающие Легенды» обошлись без «Стирмэна», многие почувствовали бы себя обманутыми. Не увидеть самолет, который знаменит в Америке так же, как у нас знаменит «небесный тихоход» По-2 – это было бы просто невыносимо. Но «Стирмэн» прилетел, преодолев немалое расстояние от Бельгии до Монино, за что мы должны сказать спасибо частной коллекции Vogtezele Collection и пилоту Фридрику Вормезелю, про-

Секрет в его славной истории. И здесь нам придется заглянуть довольно далеко.

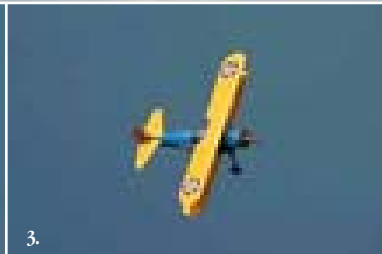
Рождение авиации сопровождалось помимо прочего поиском оптимальной схемы самолета, каковой в ходе Первой мировой войны была признана бипланная. Биплан царствовал в авиационном мире до конца 30-х годов, но и потом не сошел со сцены совершенно, оставшись символом самой романтической эпохи в истории покорения неба. Одним из великих бипланов по сей день остается «Стирмэн».

1-3. «Стирмэн» прилетел в Монино в характерной окраске учебных подразделений Авиационного корпуса армии США (так до войны назывались ВВС США)

4. Как органично смотрится старый биплан на травяном покрытии летного поля!



2.



3.



демонстрировавшему «истинно-бипланый» пилотаж. Все эволюции «Стирмэна» были плавными и размеренными, словно полет совы. Впрочем, это закономерно: Фридрих Вормезель – профессиональный инструктор, налетавший 5300 часов. В чем же секрет «Стирмэна»?

В 1933 г. американская компания Stearman Aircraft Company, детище Ллойда Стирмэна, разработала новый учебно-тренировочный биплан Stearman X-70 и в 1934 г. предложила его Авиационному корпусу США, которому требовался новый учебно-тренировочный самолет начальной



6.



1.

1. Когда пилот «Стирмана» взмахом руки приветствовал зрителей, это вызывало восторг, аплодисменты и ответные приветствия



УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ STEARMAN 75 (США)

летной подготовки. Первые поставки в военную авиацию начались в 1935 г., а массовое производство развернулось годом позже. В 1939 г. Stearman Aircraft Company стала отделением Boeing Aircraft Company, и выгоды от сотрудничества не заставили себя ждать: начало Второй мировой войны принесло «Боингу» контракты на тысячи бипланов Стирмена. Хотя официально с 1939 г. эти самолеты производились под обозначением Boeing Model 75, они на протяжении всей войны именовались Stearman 75. Широко распространенное название «Кадет», данное этим машинам в Канаде, так и осталось неофициальным.

Двухместный биплан Stearman 75 имеет смешанную конструкцию: деревянные крылья с полотняной обшивкой и фюзеляж из сталь-

каций PT-13A, PT-13B, PT-13C, PT-17 (самая массовая), PT-18 и PT-27. Некоторые самолеты имели закрытые обогреваемые кабины, а также непрозрачный колпак и комплект приборов для обучения слепому полету. Силовая установка постоянно менялась, но мощность устанавливаемых двигателей сохранялась на уровне 220-225 л.с. Надежный и простой в управлении, «Стирмэн» стал своего рода визитной карточкой американской легкой авиации и поставлялся во многие страны мира (основным получателем была Канада). Но настоящая слава пришла после войны, когда тысячи «Стирмэнов» были «демобилизованы» и обрели частных владельцев в аэроклубах и летных школах. Только в сельском хозяйстве эти бипланы эксплуати-



ных труб, в основном также обшитый полотном. Отличительной чертой «Стирмэна» стали консольные основные стойки неубирающегося шасси. Серийное производство «Стирмэнов» продолжалось до начала 1945 г., за это время было построено свыше 10 тыс. машин модифи-

ровались до 1982 г., а в любительской авиации они вообще стали признанной классикой жанра, и практически ни одно зарубежное авиашоу не обходилось и не обходится без индивидуального и группового пилотажа этих знаменитых бипланов.

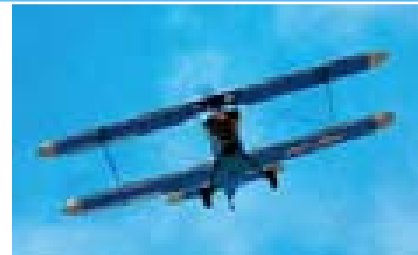




1.

1. «Стамп» кажется одноместным, но это не так. Просто передняя кабина закрыта специальным капотом, ибо в ней установлен дополнительный бензобак.

2. На этом биплане установлен более современный двигатель оппозитного типа, тогда как раньше эти машины оснащали рядными моторами воздушного охлаждения



2.

УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ STAMP SV-4 (БЕЛЬГИЯ/ФРАНЦИЯ)

Еще один биплан, выступавший сначала в паре со «Стирмэнном», а затем «открутивший» в одиночку, известен меньше, но и он сыграл заметную роль в становлении авиации, так что его присутствие на выставке «Летающие Легенды» абсолютно обосновано. «Стамп» – самая настоящая легенда со своими тайнами и неожиданными сюжетными поворотами.

Большинство людей мало что знает сегодня о самолетах, созданных до войны в небольших государствах Европы, но, по крайней мере, Чехословакии, Голландии и Бельгии есть

важного самолета SV-4 состоялся в 1933 г. Разработали аппарат двое конструкторов: Жан Стамп, бывший личный пилот короля Бельгии Альберта I, и русский эмигрант Борис Демидов, тоже бывший летчик. В авиации давно бытует мнение, что самолеты, сконструированные летчиками, просто обязаны летать хорошо. Именно таков оказался «Стамп» – легкий, маневренный, устойчивый и простой в пилотировании. Построенный из дерева и обшитый полотном, самолет оснащался английским рядным мотором воздушного охлажде-



чем гордиться: их авиационная промышленность была для того времени передовой и нередко выдавала крылатые шедевры, подобные этому биплану, созданному бельгийской компанией Stamp & Vertongen («Стамп-э-Вероньен»). Первый полет нового учебно-трениро-

вания Gipsy Major мощностью 130 л.с. Новый биплан сразу же пришелся по душе многочисленным частным владельцам, заказы которых в основном и выполнял завод в г. Дюрн, а с 1939 г. «Стампы» поступили на вооружение учебных эскадрилий бельгийских ВВС.





УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ STAMP SV-4 (БЕЛЬГИЯ/ФРАНЦИЯ)

До начала войны в Бельгии успели выпустить немногим более 30 SV-4 различных модификаций, кроме того, лицензию на производство 600 машин купила Франция, но до германского вторжения там построили всего один «Стамп».

С началом войны в мае 1940 г. бельгийские «Стампы» применялись в качестве связных и легких разведчиков вплоть до поражения страны, при этом часть самолетов была потеряна, а 24 машины эвакуированы сначала во Францию, а затем в Северную Африку, где с

мечательные машины состояли на вооружении учебных частей ВВС различных стран мира и даже поучаствовали в некоторых локальных конфликтах, в частности, в Алжире. Но настоящий успех пришел к «Стампу» в любительской и спортивной авиации: за 30 лет участия в соревнованиях по высшему пилотажу эти шустрые бипланы не раз приносили своим пилотам чемпионские лавры. Но и ныне, когда в воздушной акробатике господствуют современные пилотажные самолеты, «Стамп» по-прежнему радует своих поклонников. Его

«Стамп» великолепно смотрится в воздухе в любом пространственном положении!



ноября 1942 г. воевали в составе французских ВВС. После войны производство SV-4 восстановили: в Бельгии выпустили 65 самолетов, а во Франции – не менее 815. За время войны «Стампы» не были забыты и сделались даже более популярны. До начала 1970-х гг. эти за-

полеты в Монино были просто очаровательны: «Стамп» оказался порезвее «Стирмэна», но и у него совершенно «бипланный» стиль полета: красивый компактный пилотаж, от которого невозможно оторвать взгляд. Бипланы не стареют!







Зарубежные спортсмены-пилотажники, как правило, критично относятся к аэродромам, на которых им предстоит летать. Тот факт, что профессионал

экстра-класса Ханнес Арх признал аэродром «Монино» вполне пригодным для своего самолета, очень отраден.



ПОКАЗАТЕЛЬНОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ ХАННЕСА АРХА (ШВЕЙЦАРИЯ) НА СПОРТИВНО-ПИЛОТАЖНОМ САМОЛЕТЕ EDGE 540

Акробатические полеты спортсменов-пилотажников являются неотъемлемым элементом любого авиационно-исторического шоу в Европе или Америке, поскольку выставка «Летающие Легенды» проводилась впервые, включение в ее программу индивидуального пилотажа Edge 540 тоже было новинкой. Взлет маленького спортивного самолета, так контрастно выделявшегося среди остальных машин, выстроившихся на летном поле монин-

бой дымный след, со звонким ревом ввинтился в небо, зрители, запрокинув головы, забыли обо всем на свете. Немыслимый каскад стремительных маневров без каких-либо пауз буквально не отпускал внимание. В дальнейшем зрители уже ждали этих недолгих, но впечатляющих полетов. Даже те из посетителей выставки, кто ничего не знал о пилоте, поняли, что этот человек – настоящий профессионал, мастер воздушных праздников.



ского аэродрома, вызвал некоторое удивление зрителей. В первые секунды, пока самолет набирал высоту для начала комплекса фигур высшего пилотажа, было не совсем понятно, какое отношение имеет этот полет к авиационно-исторической тематике «Летающих Легенд». Но, как только самолет, оставляя за со-

37-летний швейцарец Ханнес Арх предпочитает заниматься всем тем, что является опасным, быстрым и даже, казалось бы, невозможным. Его спортивная карьера началась, когда ему было всего 16 лет, когда он совершил первый самостоятельный полет на дельтаплане. До 19 лет Ханнес постигал эту





ПОКАЗАТЕЛЬНОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ ХАННЕСА АРХА (ШВЕЙЦАРИЯ) НА СПОРТИВНО-ПИЛОТАЖНОМ САМОЛЕТЕ EDGE 540

весьма и весьма трудную науку. Затем, забросив дельтапланеризм, молодой человек поступает учиться в школу горных гидов и к 23 годам становится одним из лучших восходителей и скалолазов в Австрии. Параллельно с обучением он умудряется читать лекции по спортивному скалолазанию в Университете города Грац.

Но, незадолго до окончания учебы Ханнес внезапно покидает университет ради занятий парашютизмом, и в 27 лет становится одним из лучших парашютистов Швейцарии,

сложность проектов команды основана не только на высочайшем профессионализме ее участников. События международного уровня, разработанные в плотном сотрудничестве с телестудиями и телеканалами, проекты, собирающие лучших из лучших спортсменов со всего мира – все это Red Bull Air Race Team.

Сейчас имя Ханнеса Арха все больше и больше ассоциируется с высшим пилотажем. Его тренером в этом виде спорта стала трехкратная чемпионка мира Кэтрин Маноеери, и в 2001 г. Арх уже занял первое место в Швейцар-

Edge 540, пилотируемый Ханнесом Архом, совершал такие головокружительные маневры, что непривычному человеку не-

легко было бы уследить за машиной, если бы не оставляемый ею в небе дымный след.



тест-пилотом и постоянным участником международных соревнований по акробатическому парашютизму.

В 1995 г. Ханнес Арх вместе с Ули Гегеншатцем и Энди Хедигером из Швейцарии основывает Red Bull Air Race Team – команду профессионалов, продвигающих экстремальные воздушные виды спорта во всем мире. Невероятная

сложность проектов команды основана не только на высочайшем профессионализме ее участников. События международного уровня, разработанные в плотном сотрудничестве с телестудиями и телеканалами, проекты, собирающие лучших из лучших спортсменов со всего мира – все это Red Bull Air Race Team.





1.

ЛЕГКИЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ САМОЛЕТ ЯК-12 (СССР)

Самолет Як-12 был буквально вездесущ в 1950-е и 1960-е годы. Наиболее широко они применялись в аэроклубах ДОСААФ и летных училищах гражданской авиации, но довелось им поработать и на местных воздушных линиях, и в санитарной авиации, и даже в полярной. Залогом успеха Як-12 послужили его замечательные взлетно-посадочные характеристики. Против ветра на Як-12М можно взлететь почти без разбега, а посадка в этих условиях получится почти в

точку. В общем, самолет, что называется, удался. Но время брало свое, и когда аэроклубы ДОСААФ перешли на массовую эксплуатацию польских «Вильг», эпоха трудолюбивого «яка» завершилась. Нет смысла вдаваться в печальную историю тотального уничтожения этих машин, но на сегодняшний день всякое известие о наличии где-то летающего Як-12 неизменно вызывает удивление. Видимо, чтобы раз и навсегда доказать факт существования Як-12, российские

1-2. Як-12 приземляется в Монино

3. Грунтовый аэродром – это как раз то, для чего создан Як-12. Все летавшие на «яке» летчики, не сговариваясь, называют его «летающим трактором»



2.



3.



4.

4. Сходство с какой-то наземной машиной усиливают двери автомобильного типа со сдвижными форточками





ЛЕГКИЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ САМОЛЕТ ЯК-12 (СССР)

авиаторы представили на выставке «Летающие Легенды» сразу два таких самолета.

Один из них, модификация Як-12М, восстановлен до летного состояния группой любителей авиации из клуба «Горизонт» г. Лихославля Тверской области. Машину восстанавливали буквально по частям: от старого «яка» остались ферма фюзеляжа, плоскости, оперение и мотор.

Многие детали конструкции, электрооборудование, приборы, материалы для перетяжки и покраски приходилось разыскивать где только возможно. Восстановление Як-12М продолжалось с 1989 по 1996 гг., и в итоге машина снова поднялась в небо и успешно летает уже восемь лет. На выставке машину представлял экипаж В.А.Павлова и В.М.Соколова.



1-2. Удивительно, но из всех крылатых участников авиашоу именно Як-12 как-то незаметно «вросли» в обстановку фронтового аэродрома, как будто домой вернулись. Это объясняло

почти инстинктивную тягу к ним бравых ребят, одетых в униформу времен Великой Отечественной. Родственные души!



2.





ЛЕГКИЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ САМОЛЕТ ЯК-12 (СССР)

Второй Як-12 – совершенно уникальное явление, при первом взгляде на него зрители даже не сразу догадались, что именно они видят. И лишь пристальное изучение привело к удивительному открытию: это не широко распространенный Як-12М, а восстановленный самолет раннего образца, весьма отличающийся от тех «двенадцатых», которые запомнились летчикам ДОСААФ. В первую очередь обратил на себя внимание мотор М-11, заключенный в капот с индивидуальными обтекателями головок цилиндров (по

деленные умозаключения относительно возраста машины, хотя на Як-12 с самого начала устанавливались металлические винты, а деревянные больше характерны для По-2. Вторым важнейшим признаком, по которому узнали «сверххаритетный» Як-12, стало крыло со скругленными законцовками, вполне соответствующее оригиналу. За полетом этого «12-го» следили с особым интересом.

Кстати, несколько необычной показалась камуфляжная окраска самолетов, нехарактерная для авиации ДОСААФ, где Як-12

Казалось бы, сильно ли меняет облик самолета другой двигатель? Иногда весьма ощутимо. В частности, этот Як-12 с мотором М-11 и деревянным винтом чем-то неуловимо напоминает По-2.



причине жары капот вскоре сняли). Именно такая силовая установка характерна для самолетов, которые выпускались в конце 1940-х и в 1950-х годах. Цельнодеревянный воздушный винт тоже наводил на вполне опре-

массово применялись. Очевидно, своим внешним видом «яки» обязаны неистребимой любви их хранителей к славной истории советской военной авиации. Что ж, дело хорошее.



ЯК-12: ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Выдающийся легкий самолет Як-12 был создан в 1947 г. в ОКБ А.С.Яковлева на замену устаревшему По-2 и первоначально предполагался для использования в ВВС в качестве связного и санитарного, чему способствовали отличные взлетно-посадочные характеристики, позволяющие летать с неподготовленных площадок ограниченных размеров. Як-12 первых модификаций с мотором М-11ФР (160 л.с.) были трехместными и имели деревянное крыло при ферменном фюзеляже (обшивка почти везде полотняная), но с модификации

Як-12Р каркас крыла стал дюралюминиевым, а в кабине могли размещаться 4 человека. Был установлен более мощный мотор АИ-14Р в 260 л.с. Самым массовым стал Як-12М, самым совершенным и скоростным – Як-12А с автоматическим предкрылком, а самым экзотическим – биплан (!) Як-12Б с 300-сильным АИ-14РФ. Производство Як-12 продолжалось до 1960 г., они широко использовались в ГВФ и ДОСААФ в качестве учебных, санитарных и пассажирских, применялись на авиахимработках и для буксировки планеров. Всего было

выпущено 4458 Як-12, из них 1516 в Польше. Сегодня эти самолеты еще можно встретить в аэроклубах. Летчики с любовью вспоминают Як-12, так и не превзойденный более современной польской «Вильгой».



1.

1. Як-12

2. Як-12 М



2.



3.



4.

3. Сельскохозяйственный Як-12СХ

4. Як-12А

5. Як-12Р с тормозным крюком на хвостовой части фюзеляжа



5.



ЛЕГКАЯ ЛЕТАЮЩАЯ ЛОДКА-АМФИБИЯ Ш-2 (СССР)

Неоднократно «отметившись» на российских авиасалонах, реплика Ш-2 не перестает радовать любителей авиации. Еще бы: ведь это практически первый воссозданный исторический самолет, принявший активное участие в авиационных мероприятиях и впервые удививший публику еще на МАКС-95. Разумеется, участие этого самолета в выставке «Летающие Легенды» было предопределено самим ходом событий.

На выставку «Шаврушка» прибыла своим ходом, что еще раз подтверждает ее хорошее техническое состояние. Эта машина была построе-

на в 1993 г. группой самодеятельных конструкторов во главе с Сергеем Маркушиным из г.Урай Тюменской области. До этого энтузиасты уже успели построить уменьшенную копию Ш-2 в масштабе 3:4, а к 1993 г. создали полномасштабную реплику. В 1994 г. Ш-2 был перевезен в ЛИИ им. Громова, где испытания машины проводил летчик-испытатель Юрий Шеффер. Планировались также натурные исследования Ш-2 в гидроканале и продувки в аэродинамической трубе, но по различным причинам эти работы не были проведены, а Ш-2 стал неизменным участ-

Летающая лодка всегда смотрится как-то по-особенному, что в воздухе, что на земле. Летает Ш-2 немного опустив нос, а на земле словно бы припадает на низком шасси. В этом своеобразии внешне-

го облика, плавной медлительной манере полета и характерном «татакающем» звуке мотора – неповторимое очарование «Шаврушки», возвращенной из далекого прошлого усилиями энтузиастов



ником авиасалонов в Жуковском и Геленджике. Многие помнят, как впервые увидели Ш-2 на МАКС-95, тогда это казалось чудом. Отраднее было снова увидеть «Шаврушку» в компании исторических самолетов. Чудо продолжается. Спасибо летчику Юрию Кабанову.



Ш-2: ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1928 г. молодой ленинградский авиаконструктор Вадим Шавров разработал по заказу Осоавиахима маленькую летающую лодку-амфибию Ш-1. Машина заинтересовала военных, была подвергнута испытаниям, но не прошла их из-за малоомощного (всего 85 л.с) двигателя. Однако схему Ш-1 признали перспективной, и в 1930 г. на испытания вышла летающая лодка А-1 несколько больших размеров со 100-сильным мотором М-11. Через два года удачный самолет запустили в серийное производство под обозначением «Ш-2». Это была первая в СССР серийная амфибия. Деревянная летающая лодка-полуторпеданосимая имела интересную особенность: нижнее крыло, несущее поплавки боковой устойчивости, было выполнено целиком из фанеры, разделено на 12 водонепроницае-

мых отсеков и являлось элементом аварийной плавучести, поддерживая лодку на воде даже при полном затоплении корпуса.

В авиации ВМФ «Шаврушки» использовались мало – только как связные и учебные, зато с началом войны активно применялись в Карелии и Белоруссии в составе транспортных авиачастей гражданской авиации. В Карелии Ш-2 перевозили на передовую оружие и боеприпасы, эвакуировали раненых, обеспечивали связь с партизанскими отрядами.

Производство Ш-2 в основном варианте (3-местный самолет с открытой кабиной), а также Ш-2С (санитарный самолет с закрытой кабиной) и Ш-2ВС (вариант для погранохраны, вооруженный турельным пулеметом ШКАС калибром 7,62 мм) было прекращено в 1934 г., но сразу же возобновилось на ремзаводах ГВФ (только Ш-2 и Ш-2С) и продолжалось до 1952 г. Всего выпустили около 700 Ш-2,



4.

С самого начала эксплуатации Ш-2 обрели популярность: летчики любили неприхотливый «летучий» самолет и называли его «Шаврушкой». Ш-2 массово эксплуатировались в Заполярье, Сибири, Карелии и на Дальнем Востоке в качестве связных, учебных, пассажирских и санитарных. Служили они и на кораблях Севморпути, в частности именно такой самолет уцелел после гибели парохода «Челюскин».

значительную долю послевоенного выпуска составили самолеты с закрытой кабиной, более мощными моторами (до 160 л.с.) и другими усовершенствованиями. В гражданской авиации Ш-2 летали как минимум до 1964 г. Маленькая «Шаврушка» сыграла такую большую роль в освоении труднодоступных районов Заполярья, Сибири и Дальнего Востока, что ее считали едва ли не идеальной, несмотря на недостатки. Тем обиднее, что равноценной замены Ш-2 гражданская авиация СССР так и не получила.

В авиации ВМФ «Шаврушки» использовались мало – только как связные и учебные, зато с началом войны активно применялись в Карелии и Белоруссии в составе транспортных авиачастей гражданской авиации. В Карелии Ш-2 перевозили на передовую оружие и боеприпасы, эвакуировали раненых, обеспечивали связь с партизанскими отрядами.

6. Опытный экземпляр Ш-2: гонка двигателя

7. Верхнее крыло Ш-2 складывалось поворотом назад для удобства хранения на кораблях, а сам самолет можно было подвешивать на крюке за специальную проушину на центроплане. На машинах поздних серий нижнее крыло тоже сделали складным (поворотом вверх)



5.

6.

7.



1.

1. «Шаврушка» за работой

2-3. Первые опытные экземпляры Ш-2 и ранние серийные машины имели закапотируемый двигатель (в поток выступали только цилиндры) и металлический винт с остроконечным коком

4. Погрузка больного в Ш-2С



3.



ПИКИРУЮЩИЙ БОМБИРОВОЩИК JU-87 (ГЕРМАНИЯ), МАСШТАБНАЯ РЕПЛИКА

Появление немецких самолетов времен Второй мировой войны – крайне редкое явление даже на «раскрученных» американских и европейских авиашоу. Тем интереснее было увидеть на выставке «Летающие Легенды» самолет, представлявший сторону противника. Об этой масштабной реплике знаменитой «Штуки» многие уже слышали, но видели ее впервые.

Создатель этого уникального самолета, крымчанин Владимир Нессонов, бывший военный летчик, загорелся идеей сделать самолет для съемок в исторических кинофильмах о

неурядиц, и в результате добились своего: 24 июня 2000 г. состоялся первый полет «Штуки». Самолет оказался «летучим», устойчивым, легким в управлении и вообще очень приятным в полете. Он даже может бросать бутафорские бомбы! Владимир Иванович сетует лишь на слабоватый мотор: вместо двигателя LOM-PRAHA M-332 мощностью 140 л.с. более подошел бы M-337 в 210-250 л.с. Но тут уж выбирать не приходилось...

Полеты Владимира Нессонова на Ju-87 в окрестностях Джанкоя вызывают порой неодно-



Великой Отечественной войне. Выбор пал на знаменитый Ju-87, который решено было строить из дерева и стеклопластика в масштабе 3:4. Два года настойчивый авиатор и несколько его помощников строили «Юнкерс». Самостоятельно разработали проект, выполнили все необходимые расчеты, преодолели множество финансовых и организационных

значную реакцию публики. А напрасно! История есть история, и самолет не виноват в том, что оставил по себе не самую добрую память. Давайте лучше посмотрим на это явление с другой стороны: создание такой машины наперекор всем нелегким реалиям нашего времени позволяет надеяться на то, что великие вехи прошлого не будут забыты.





1.

1-2. Нет, все же не зря «Злины» снимали в «одеждах» о войне. Сходство с «Мессершмиттом» отчетливое!



2.

3. На фоне красноезвездных самолетов «одежда» «Злин» выглядит очень контрастно отчетливо!



3.

УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ ZLIN-326 (ЧЕХОСЛОВАКИЯ)

Появление этого самолета на выставке «Летающие Легенды» было, можно сказать, вполне закономерным. Дело в том, что чешские «Злины», замаскированные под немецкие «Мессершмитты», стали доброй традицией отечественного кинематографа. Именно на таком самолете герой Леонида Быкова, всеми любимый Маэстро, вернулся на родной аэродром после исчезновения, именно о нем он сказал свои знаменитые слова: «Михалыч, принимай аппарат. Во! Махнул, не глядя!»

Судьба этого самолета весьма интересна. Впервые, Zlin-326 ценен сам по себе, поскольку

авиаторов «Высота». В качестве вознаграждения за труд клуб «Взлет» получил «руины» самолета Zlin-326 – фюзеляж с оперением и двигатель, разумеется, все в плачевном состоянии. Работы по восстановлению «Злина» начались сразу же, но через некоторое время остановились из-за отсутствия крыла, раздобыть которое так и не удалось. Тогда руководитель клуба летчик-инструктор Ивановского АСК РОСТО Евгений Яковлев принял решение приспособить к «Злину» крыло от отечественного Як-52. Невероятный, казалось бы, замысел был блестяще реализован,



осталось их не так уж много. А во-вторых, машина, скорее всего, никогда не вернулась бы в небо, если бы не настойчивость энтузиастов авиационно-конструкторского клуба «Взлет» из Иваново. В 1993 г. в клуб «Взлет» привезли на восстановление из Ярославля изрядно «распотрошенный» МиГ-15УТИ. Специалисты клуба восстановили самолет до экспозиционного состояния и передали его Ивановской школе юных

и в 1995 г. Евгений Яковлев выполнил на восстановленной машине первый полет. В том же году Zlin-326 облетал летчик-испытатель Ильдус Кирамов, самолет был освидетельствован технической комиссией ФЛА РФ и с тех пор налетал уже более 200 часов, в том числе на съемках художественного фильма «Диверсант» киностудии Мосфильм. Судя по всему, артистическое амплу «Злина» неисчерпаемо!





1.

1-3. Среди всех самолетов, размещенных на стоянках воссозданного полевого аэродрома, наибольшее внимание посетителей заслуженно привлек истребитель Ла-7, на котором воевал наш прославленный ас Иван Кожедуб. Множество победных

звездочек, украшающих борт истребителя, лучше всяких сопроводительных табличек давали понять, что это не простой экспонат музея, а самолет со славной боевой судьбой

4. Дважды Герой Советского Союза, маршал авиации Александр Николаевич Ефимов – президент Международного фонда «Победа 1945 г.», сопредседатель оргкомитета выставки «Летающие Легенды»



3.

НАЗЕМНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ «ПОЛЕВОЙ АЭРОДРОМ»

Да, конечно, полеты исторических самолетов – зрелище феерическое и незабываемое, и тем не менее, в Монино было много интересного и на земле. Самым интересным был воссозданный полевой аэродром советских ВВС времен войны. Это была удачная идея. Целыми днями, с утра и до вечера в блиндаже полкового КП, на позициях зенитных орудий, медицинских, тыловых и ремонтно-эксплуатационных подразделений, на стоянках боевых самолетов из музейной коллекции ходили посетители всех возрастов. По-

авиашоу, присев на дощатые скамьи, как-то притихали, рассматривая расстеленные на столе оперативные карты и размещенную здесь же настоящую полевую радиостанцию. Так и казалось, что вот-вот в блиндаж войдут усталые офицеры в выгоревших гимнастерках, и, с удивлением оглядев неизвестно как попавших сюда пришельцев из будущего, обратятся к повседневной боевой работе. Радостнее всего было наблюдать общение ветеранов с молодежью: их беседы на фоне оживших свидетельств истории сразу же ста-



4.

левой аэродром стал отличным местом встреч, общения, да и просто отдыха: например, романтически-спартаковский уют полкового командного пункта прямо таки располагал к созерцанию прошлого. Многие гости

новились очень содержательными и предметными. Нет сомнения, что этот день многие мальчишки запомнят на всю жизнь. Ни на одной авиационной выставке в СССР и России не было ничего подобного.



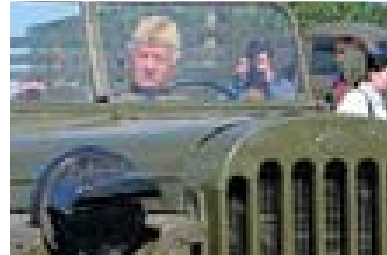


НАЗЕМНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ «ПОЛЕВОЙ АЭРОДРОМ»

Особенностью выставки «Летающие Легенды» было то, что зрители не были, как это часто бывает, отгорожены от происходящего в небе и на летном поле, а стали, по сути, участниками событий. Чтобы сделать наземную экспозицию живой, организаторы привлекли к участию в ней большое число добровольных помощников, одетых в униформу времен Великой Отечественной. Эти колоритные люди не были простыми статистами: они постоянно общались с посетителями, отвечая на массу самых разнообразных вопросов,

непосредственно общались с теми, кто в силу своих увлечений глубоко и подробно знает историю далеких дней. Общение это ни в коем случае не носило характер этакого лектория под открытым небом, а происходило чаще всего в неформальном стиле. Особенно забавной была обстановка вокруг полевых кухонь, где всякий разговор начинался с вопроса «товарищ майор, а когда обед?», и далее развивался, неизбежно переходя на тему фронтového рациона летчиков советских ВВС времен войны. И так было повсюду: у зе-

Участники наземной экспозиции, несмотря на несообразные нынешнему времени костюмы, вполне гармонично влились в людскую массу, заполнившую аэродром. Их работа нашла абсолютное понимание у посетителей выставки.



касающихся истории Второй мировой войны и роли в ней Советского Союза. От этого выставка в значительной мере выиграла идейно, ибо вместо того, чтобы призывать зрителя к чтению многочисленных табличек, организаторы предоставили людям возможность

нитных пушек, в палатке медпункта, у привлекавшего всеобщее внимание ярко-красного пожарного автомобиля. Фронтальная жизнь – кипучая и деятельная, словно перемешалась с повседневностью XXI столетия, создав неповторимый эффект присутствия.





НАЗЕМНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ «ПОЛЕВОЙ АЭРОДРОМ»

И, разумеется, сыграла свою роль неистребимая любовь нашего человека к разного рода редкой технике. Одна только возможность прокатиться на настоящем «Виллисе» в компании храбрых фронтовиков стяжала буквально очереди желающих (одного автомобиля явно не хватало на всех). Где бы не появлялся лихой экипаж этой машины, вокруг немедленно собиралась небольшая толпа заинтересовавшихся зрителей, и хоть кто-нибудь из присутствующих непременно вежливо спрашивал красноармейца с пистолетом-пулеметом ПППШ:

– Скажите, а автомат настоящий?

К слову сказать, практика проведения военно-исторических выставок и авиашоу в Европе и Америке тоже предусматривает участие коллекционеров оружия и униформы, военной техники и снаряжения разных периодов прошлого. В мире существует серьезная инфраструктура, целый мир, созданный и постоянно развиваемый любителями военной истории. Всякое массовое мероприятие с их участием непременно начинает «дышать» событиями былых эпох. Выставка «Летающие Легенды» – пер-

При виде того, как деловито и буднично участвуют в событиях выставки люди в военной форме времен Великой Отечественной, посетители ощущали эф-

фект переноса во времени. Военные, словно вернувшиеся из прошлого, казались более реальными, чем повседневность XXI века.



вый опыт подобного действия в России, и этот опыт следует считать удавшимся. Русским людям надоело изучать историю по учебникам, они хотят видеть ее живьем. Лучшей возможностью для этого, чем та, что открылась на «Летающих Легендах», похоже, не существует.





1. Бронированный штурмовик Ил-2 (1939 г.). Этот самолет, подбитый и совершивший вынужденную посадку в декабре 1942 г., был обнаружен в 1977 г., отреставрирован и передан музею в 1980 г. Снимался в фильмах «Особо важное задание» и «Ты должен жить»



2.



3.

НАЗЕМНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ «ПОЛЕВОЙ АЭРОДРОМ»

Нельзя не сказать о той грандиозной работе, которую провел Центральный музей ВВС. Сколь-нибудь значимая по содержанию наземная экспозиция была бы попросту невозможна без тех замечательных экспонатов, которые предоставил музей. На обвалованных (как положено!) стоянках импровизированного полевого аэродрома заняли свои места прославленные советские боевые самолеты. Многие из этих машин участвовали в воздушных боях Второй мировой, многие погибли в этих боях и, найденные поисковиками и тщательно восстановленные, обрели вторую жизнь в экспозиционных залах и на открытых площадках музея.

перь, на выставке «Летающие Легенды», тысячи наших сограждан получили прекрасную возможность впервые в жизни увидеть настоящие истребители, бомбардировщики и штурмовики времен Великой Отечественной. Это были, пожалуй, самые лучшие, самые искренне интересующиеся посетители музейной экспозиции. Интерес посетителей был, надо признать, весьма деликатен. На первых порах у организаторов были некоторые сомнения: а не повредит ли самолетам-ветеранам близкое общение с таким количеством людей? Ведь до сих пор этим машинам ни разу не доводилось быть в центре столь массового народного интереса. Но самолеты нисколько не пострадали, и словно гордясь



4.

Но музей – мекка знатоков и ценителей. Завсегдатаи Монино (в том числе и я, автор этих строк), приезжая в музей, сожалели о том, сколько людей еще ни разу здесь не были, ни разу не прикоснулись рукой к холодному металлу самолета, помнящего дни великой войны. И вот те-

ответственной им почетной ролью свидетелей и участников прошлого, уверенно позировали многочисленным фотографам. Казалось, боевые машины смотрят на своих летающих собратьев и хотят снова подняться в небо. Что ж, может быть, некоторым из них это еще удастся!



5. Фронтальной пикирующий бомбардировщик Пе-2 (1940 г.). Этот бомбардировщик собран из обломков трех самолетов, использовавшихся в качестве мишеней на артиллерийском полигоне. Поступил в музей в 1959 г., участвовал в съемках фильма «Хроника пикирующего бомбардировщика»



НАЗЕМНАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ «ПОЛЕВОЙ АЭРОДРОМ»

И, конечно же, самую любопытную и веселую часть гостей выставки составили дети. Подобное мероприятие никак не могло обойтись без их шумного участия, и было заметно, что многие взрослые посетители приехали в Монино главным образом по настойчивым просьбам своих детей. Родителям пришлось нелегко: попробуйте уследить за непоседливым чадом, тотчас же нашедшим единомышленников и стремящимся успеть везде сразу и увидеть сразу все. Шумные стайки детворы передвигались по стоянкам самолетов и объектам импровизирован-

ного полевого аэродрома исключительно бегом – столь велико было желание маленьких гостей объять необъятное. Пожалуй, только в детстве можно испытывать столь восторженный интерес ко всему новому.

По сути, именно для детей – нашего будущего, все и было устроено. В наше время, когда маленькому человеку, на которого обрушивается лавина не всегда нужной и далеко не всегда полезной информации, решительно необходимы такие праздники. Встречи со славными страницами отечественной истории формируют граждан, да и просто



Мальчишки не были бы мальчишками, если бы не стремились хоть на минуту стать солдатами. Не хотелось бы, чтобы этим

юным зенитчикам пришлось однажды стрелять в бою. Но если потребуются, ребята защитят наше небо.

хороших достойных людей, способных отдать свои силы и таланты на благо Родины, как бы высокопарно это не звучало сегодня. Нет ни малейшего сомнения в том, что три дня «Летающих Легенд» дали будущей России как минимум эскадрилью летчиков и бригаду авиаконструкторов.





1. Солисты эстрадного ансамбля ВВС радуются аплодисментам публики

2. Сотрудники АэроДжетКлуба на празднике в Монино



2.

3. Почувствовать себя летчиком можно и так



3.

МОНИНО: АТМОСФЕРА ПРАЗДНИКА

В эти три дня августа действие происходило на всей территории выставки. Желающие могли испытать себя на аттракционах и авиатренажерах, любители истории приобретали сувениры и военно-историческую литературу. Коллекционерам вообще было раздолье: такое количество моделей военной техники времен войны можно встретить нечасто. Стоянки самолетов, рулежные дорожки, зрительские секторы летного поля – все было заполнено людьми. Праздник

объединил всех: и молодых офицеров в парадной форме, и иностранных гостей, чувствующих себя как дома, и пожилых ветеранов, одевших по такому случаю боевые награды, и детей, и их родителей. Очень хорошо, что практически любой гость Монино находил себе занятие по душе. И все это происходило под рокот моторов в небе и бодрую военную музыку на земле: собравшихся развлекал военный оркестр и эстрадный ансамбль ВВС.



4.

4. Китайские офицеры – неперенные участники авиашоу по всему миру. Можно утверждать, что, если китайцы приехали, мероприятие состоялось



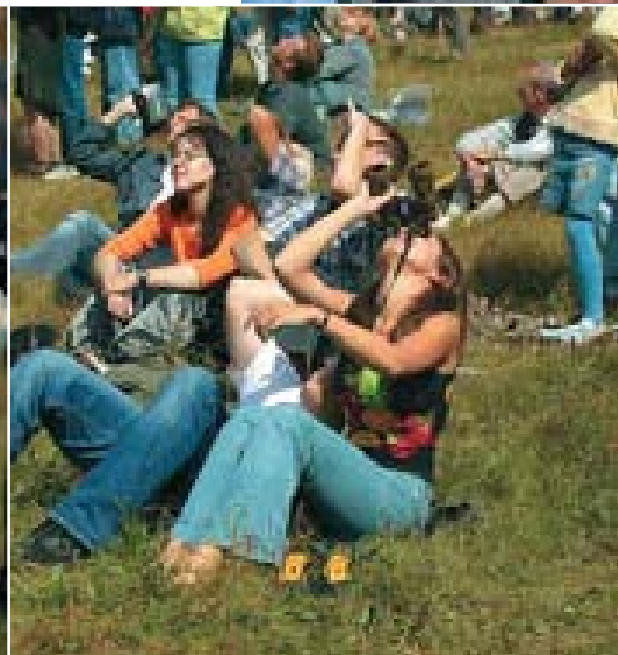
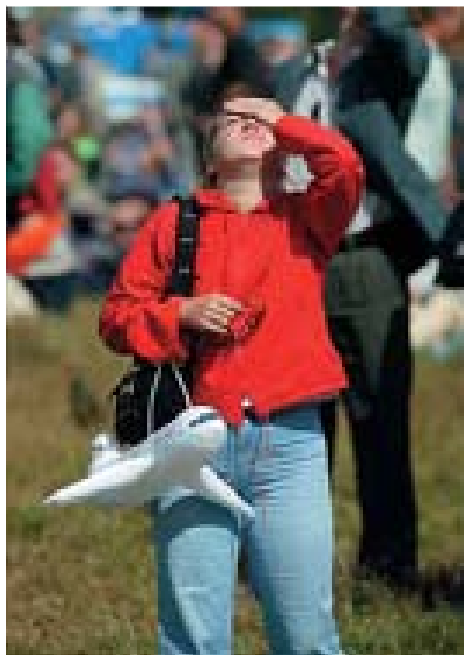


МОНИНО: АТМОСФЕРА ПРАЗДНИКА

Самая лучшая награда для летчика – восхищенный взгляд с земли. Пилоты, участвовавшие в выставке «Летающие Легенды», разумеется, не впервые демонстрируют свое искусство перед широкой аудиторией, и, в принципе, должны бы воспринимать восторг как должное (тем более, что при пилотировании на малой высоте отвлекаться на сантименты особенно некогда). Но разве можно сравнить реакцию ко всему уже привыкшей американской и европейской публики с живой непосредственностью русского человека!

самолетов, несомненно, находил отклик в душах соотечественников, вызывая ассоциации с прошлым. Ведь даже наша прагматичная эпоха не сумела изгладить из генетической памяти народа трепетное отношение к авиации, к славным соколам Отчизны. И теперь, слыша в небе могучие голоса самолетов-ветеранов, зрители, может быть, и не отдавая себе в том отчета, перенеслись в эпоху героев, воспоминания о которой наполняют сердце гордостью и уверенностью. Можно смело утверждать, что выставка «Летающие

Скептики, голоса которых порой раздавались по окончании выставки, азартно перечисляли недочеты организаторов. Что ж, сомнение – мать истины, но восторженные лица зрителей говорят сами за себя.



Небесному действию, развернувшемуся над Монино, зрители внимали, как чуду. Трудно воспринимать как-либо иначе столь яркое событие, происходящее на ваших глазах впервые в России. Праздник исторических

«Легенды» стала не просто захватывающим зрелищем для тысяч людей, а еще и зримым доказательством неразрывности времени. У России замечательное прошлое, и оно еще выручит нас.





В ОБЪЕКТИВЕ ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ

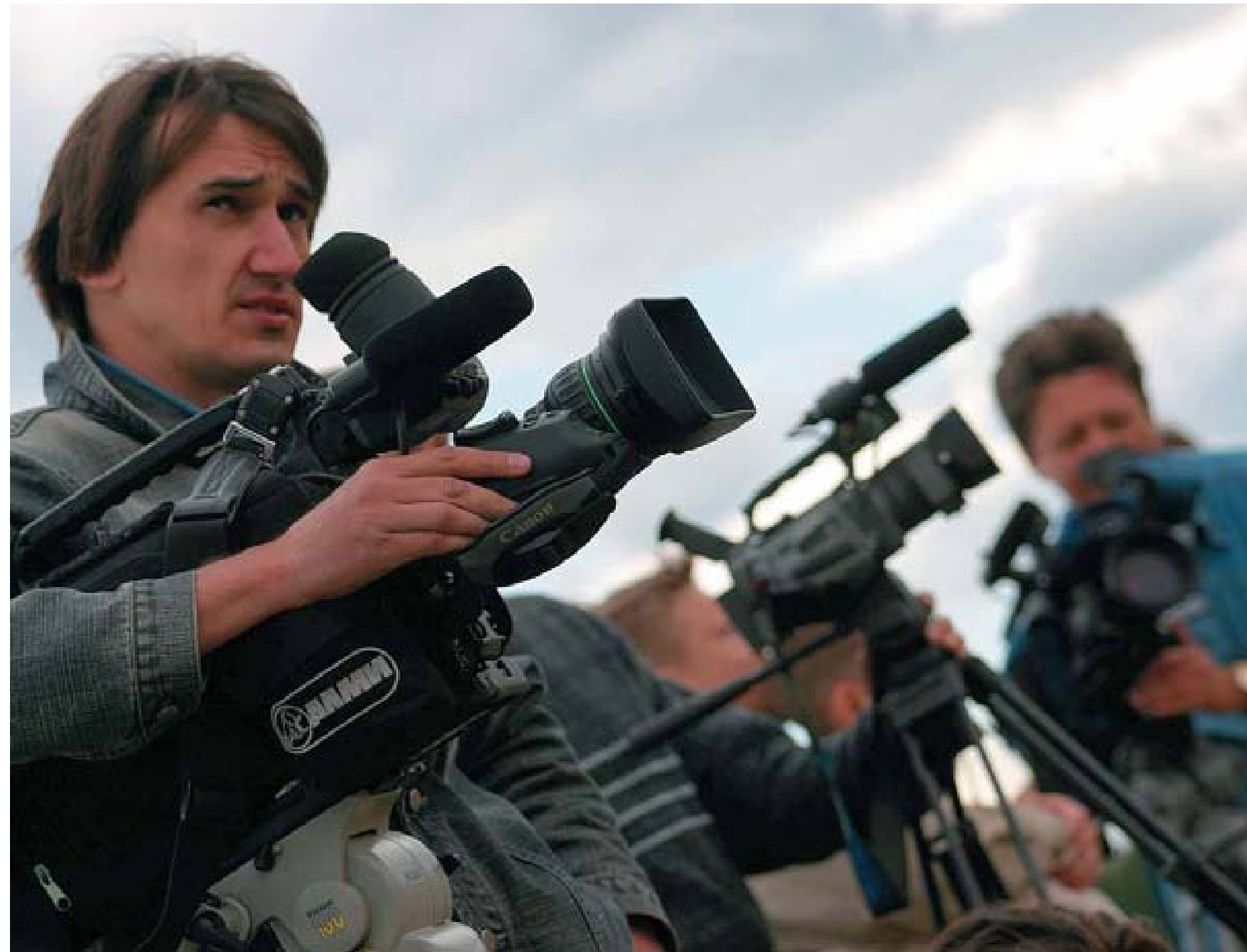
Уникальность выставки «Летающие Легенды» подобно магниту притянула множество фотографов и видеооператоров, торопившихся запечатлеть едва ли не все, что оказывалось в поле зрения объектива. Еще каких-нибудь десять-пятнадцать лет назад появление в Монино такого количества людей с фотокамерами могло быть воспринято как широкомасштабная диверсия. Ныне же – совсем иное дело. Фотографировать и снимать на видео можно было все, чего душа пожелает. Тем не менее, многие руководствовались не только душевными порывами, но и ре-

дакционным заданием, и таким пришлось особенно трудно, поскольку нужно было не только запечатлеть происходящее, но и разобраться в его сути. Понятное дело, ведь большинство самолетов, летавших над головами фотографов, появилось в России впервые, а собрать предоставляемую пресс-центром информацию удалось не всем (не разорваться же!). Вот и пришлось присутствовавшим на выставке авиаторам выступить в роли добровольных лекторов, терпеливо перечисляя типы самолетов и разъясняя их назначение. Спасибо вам, добрые люди!

1. Ажиотажный интерес профессиональных фотографов становится еще более понятным, когда видишь, что даже досточ-



ный представитель Русской Православной Церкви пришел на летное поле с цифровой фотокамерой



ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ ПРЕССЫ

Интерес к происходящему представителей прессы тоже был далеко не ординарен. Люди с телекамерами и микрофонами непрерывно сновали в людском море, выискивая, у кого взять интервью. На их счастье действующих лиц легко было узнать по военной форме и летным комбинезонам, но, учитывая характерные для аэродрома расстояния, можно только представить, сколько километров в день пре-

одолевал каждый корреспондент. Журналисты интересовались типами и характеристиками самолетов, подробностями перелета в Россию, условиями в Монино, планами на будущее, и вообще задавали массу вопросов, на которые уставшие после полетов летчики едва успевали отвечать. Но таково уж бремя славы: наши зарубежные гости прилетели в Россию впервые, а быть первопроходцем всегда нелегко.



1. Интервью дают Главнокомандующий ВВС России генерал армии В.С.Михайлов и начальник пресс-службы ВВС полковник А.В.Дробышевский

2. Экипаж «Трояна» перед объективами телекамер

3. О своих впечатлениях рассказывает пилот Рудигер Хаас



3.



4. Интервью после полета на В-25 дают его участники: бывший командующий Дальней авиацией ВВС СССР генерал-полковник авиации в отставке Василий

Васильевич Решетников, командир экипажа В-25 Раймонд Ридман и бывший главнокомандующий ВВС РФ Герой России генерал армии Петр Дейнекин



4.

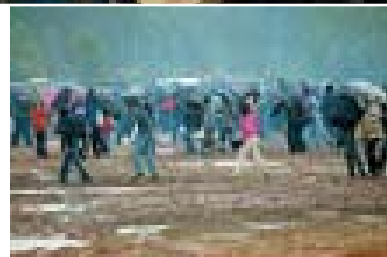


ДОЖДЬ: ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ

К сожалению, 14 августа ливневый дождь и сильный ветер несколько омрачили праздник и вынудили прервать полеты, но в авиации это дело обычное. И все же интерес людей к выставке «Летающие Легенды» оказался столь велик, что зрители оставались в Монино даже под дождем, надеясь на милость природы и возобновление полетов. Дождь временами действительно переставал, но грунтовое летное поле размокло, и летать было невозможно. Да, в этот день природа преподнесла организаторам запоминающийся урок. Но нужно

учесть невероятные сроки подготовки и необъятные задачи, стоявшие перед организаторами праздника. Но это даже к лучшему: были вскрыты все недочеты в подготовке выставки и стало понятно, что в следующий раз нужно готовиться основательнее. Пройдет совсем немного времени, и аэродром «Монино» будет готов к любым погодным капризам. Есть время поучиться у зарубежных коллег, которые проводят подобные мероприятия уже много лет подряд. Так или иначе, хорошее дело начато, а трудности нас не пугают.

Праздник все равно состоялся, и в памяти гостей осталось красочное воздушное шоу, а не унылый дождь.





ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ АВИАЦИИ РОСТО

Выступления авиации РОСТО открыли спортсмены-парашютисты, расцветившие куполами небо над монинским аэродромом. Выступления парашютистов стали традицией на авиационных праздниках, и судить о том, сколь глубоко укоренилась эта прекрасная традиция, можно, вспомнив историю РОСТО.

Первое общество содействия обороне – военно-научное, было создано еще в конце 1920 г. и объединяло в основном красных командиров, учившихся в военных академиях. 8 марта 1923 г. появилось Общество друзей воз-

в марте 1925 г. ОДВФ и Доброхим объединились в Авиахим. И, наконец, 23 января 1927 г. совместное заседание съезда Авиахима и пленума Общества содействия обороне (бывшее военно-научное) привело к образованию новой организации – Осоавиахима.

Осоавиахим сыграл огромную роль в подготовке специалистов для Красной Армии, в чем было крайне заинтересовано само государство, неоднократно отмечавшее значение работы общества. Общегосударственный уровень деятельности Осоавиахима подчеркивался и статусом



душного флота (ОДВФ), возглавил которое председатель Реввоенсовета РСФСР Лев Троцкий. 19 мая 1924 г. было создано еще одно добровольное общество – друзей химической обороны, Доброхим. Девиз его гласил: «Массовая защита от газов – дело трудового народа!»

его первых лиц; до 1930 г. общество возглавлял председатель Совнаркома Алексей Рыков, а его преемниками были зампред ОГПУ Иосиф Уншлихт, герой Гражданской войны и начальник Академии им. Фрунзе комкор Роберт Эйдемман и комсомольский лидер Павел Горшенин.





1. На посадку заходит Ми-8 Главкома ВВС



2. Пара ЕС-130 выполняет показательный пилотаж

3-4. Незаменимые Ми-2



3.



4.

ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ АВИАЦИИ РОСТО

Громадной популярностью среди осоавиахимовцев пользовались планеризм, летное и парашютное дело. Всего в предвоенный период обучение в Осоавиахиме прошли около 40 млн. человек, а в годы Великой Отечественной войны Осоавиахим подготовил более 9 млн. призывников.

В январе 1948 г. Осоавиахим был разделен на три отдельных общества – содействия армии, авиации и флоту – ДОСАРМ, ДОСАВ и ДОСФЛОТ, но в августе 1951 г. они объединились в новое общество, прекрасно известное почти всем жителям Советского Союза, – ДОСААФ. Наивысшего расцвета ДОСААФ достигло в 70-80-е годы под руководством знаменитого летчика Александра Ивановича Покрышкина. В

ной и материально-технической базы. Несмотря на ряд трудностей, летчики и парашютисты РОСТО удачно выступают в российских, европейских и мировых соревнованиях, им принадлежит большинство медалей в самолетном и парашютном спорте.

Отличный пилотаж показали вертолечки РОСТО, выступавшие на вертолетах Ми-2. Эта машина, созданная в 1961 г., до сих пор является основным вертолетом аэроклубов РОСТО. Да, Ми-2 уже устарел, но летчики считают его одним из лучших легких вертолетов в мире. До сих пор наши ребята на Ми-2 побеждают своих соперников, летающих на более современных машинах. Ми-2 – гениальный вертолет, и если бы в свое время его конструкция была развита в

это время его численность превышала 100 млн. человек, учебные организации переселились из подвалов в благоустроенные здания, увеличилось число аэроклубов. Но в 1991 г. ДОСААФ был распущен, поскольку многие его руководители в августе этого трудного года выступили в поддержку ГКЧП. 25 сентября 1991 г. ДОСААФ преобразовали в Российскую оборонную спортивно-техническую организацию (РОСТО), которой удалось сохранить большую часть учеб-

нечто более современное, можно было бы получить машину непревзойденного уровня.

Вообще, вертолеты сыграли неоценимую роль в подготовке и проведении авиашоу «Летающие Легенды». В перелете участников авиашоу сопровождал труяга Ми-8, представленный российскими ВВС, в Монино много поработали легкие «Робинсоны» R-44, а также «Еврокоптеры» – ЕС-120 и ЕС-130, также выступившие с эффектной показательной программой.





1.

ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ АВИАЦИИ РОСТО

Як-52... Знаменитый самолет, «летающая парта» аэроклубов ДОСААФ, – сколько летчикам открыл ты дорогу в небо! Кому как не тебе радовать глаз изящным полетом!

В выставке «Летающие Легенды» приняла участие первая и пока единственная в России пилотажная группа в составе четверки Як-52. Следуя историческому содержанию праздника, «52-е» выполнили не только захватывающий групповой пилотаж, но и эффектную имитацию воздушного боя. Этот номер программы сопровождался воем сирен и оглушительной

пилотажных самолетах. Все дело в том, что перед создателями этой машины, разработавшейся на базе спортивно-пилотажного Як-50, была поставлена необычная задача – сконструировать самолет, в равной мере пригодный как для первоначального обучения курсантов аэроклубов, так и для тренировки летчиков-спортсменов. Стоит ли говорить, что эти требования во многом противоречат друг другу. Учебным и спортивным машинам присущи совершенно различные характеристики устойчивости и управляемости, штопорные и взлет-



3.



5.



4.

стрельбой зенитно-артиллерийских установок, так что эффект путешествия во времени был достигнут замечательным образом.

Между прочим, пилотаж на Як-52 отнюдь не так легок, как на современных спортивно-

но-посадочные свойства. Существенно отличается также состав бортового оборудования, которое в случае применения самолета для первоначального обучения должно включать комплекс приборов, необходимых для «слепых»





1.

1, 4. Строй Як-52 в точности копирует боевое построение трехсамолетного звена, принятого в ВВС РККА в предвоенные годы и в начальный период Великой Отечественной.

Позже, исходя из боевого опыта, трехсамолетное звено заменили на четырехсамолетное, расходящееся в бою на две пары – атакующую и прикрывающую



2.



3.

ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ АВИАЦИИ РОСТО

полетов и полетов по маршруту. Но сотрудники ОКБ А.С.Яковлева успешно совместили в одной крылатой машине два разных самолета, и с той поры (а Як-52 совершил первый полет в 1979 г.) судьба ДОСААФ и Як-52 стала общей.

Но Як-52 популярен не только в России. Внешнее сходство этого самолета с советскими истребителями времен войны удачно совпало с актуальностью исторической тематики в кругах пилотов-любителей за рубежом, и теперь окрашенные в военный камуфляж крас-

нозвездные Як-52 стали постоянными участниками авиационных шоу и праздников во всем мире. Румынские авиастроители, которые с начала 1980-х годов строили Як-52 по советской лицензии, даже разработали технологию переделки машины в вариант с двухстоечным шасси с хвостовой опорой, причем основные стойки убираются поворотом к продольной оси самолета, а не вперед, как в исходном варианте. Одним словом, жизнь Як-52 продолжается. И это здорово!



4.

2. Самолет ведущего отличается наличием концевых топливных баков на крыле

3. Ведущий группы в перевернутом полете, словно в зеркальном отображении





На выставке «Летающие Легенды» нестареющий Ан-2 авиации РОСТО поднимал парашютистов и исполнил роль бомбардировщика в воздушном бою с Як-52. Что за праздник без «Антон»!



ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ АВИАЦИИ РОСТО

Народная молва прочно приклеила к этому самолету прозвище «Кукурузник». До такой степени прочно, что все самолеты бипланной схемы публика именуется именно так. Безусловно, такое образное имя отражает выдающуюся роль Ан-2 в сельском хозяйстве, но несколько затушевывает иные его амплуа, которых было очень много. Трудно представить регион СССР, где не работали бы эти неприхотливые машины, и область авиационной деятельности, которая обходилась бы без их участия. Военная авиация и аэроклубы ДОСААФ, летные училища гражданской авиации и местные воздушные линии, геологоразведка и полярная авиация, санрейсы и аэротаксация, лесопатрульная

А.С.Яковлева, бывшего в то время заместителем Наркома авиапромышленности. Первый опытный СХ-1 взлетел в 1947 г., однако в реактивную эру у биплана нашлось столько противников, что начавшееся было по инициативе Первого секретаря ЦК КП(б) Украины Н.С.Хрущева серийное производство было прекращено и возобновилось только в 1953 г. Тогда и начался триумф Ан-2, обладающего уникальными взлетно-посадочными и эксплуатационными характеристиками. В СССР до 1963 г. выпустили 3146 Ан-2, в Польше с 1958 по 1992 гг. – 11915, а в Китае его производство, начатое в 1958 г., продолжается по сей день (китайские Ан-2 называются Y-5).



служба и пограничная охрана – всего и не перечислить. А между прочим, судьба Ан-2 была отнюдь не простой. Первый подобный проект О.К.Антонов разработал еще в 1940 г., считая, что и в эпоху борьбы за скорость биплан далеко не исчерпал себя. В 1944 г. работа над проектом, получившим название «Везделет» продолжилась, но по-настоящему она развернулась только после одобрительной резолюции

Мы привыкли к Ан-2, и порой не отдаем себе отчета в том, что рядом с нами живет настоящая летающая легенда. «Антон» по праву занял место в небе Монино: он стал самостоятельным явлением в авиации, и в мире множатся клубы любителей этого прекрасного самолета. Ан-2 – предмет нашей национальной гордости, и нет сомнения в том, что он еще немало полетает в XXI веке.





1. Самолет L-39 «Альбатрос» по скорости и маневренности уступает современным истребителям, но в умелых руках способен на многое



АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА «РУСЬ» (РОСТО)

Ни один авиационный праздник не может обойтись без участия «реактивных» пилотажных групп, каждой из которых присущ свой особенный небесный почерк. Не стала исключением и выставка «Летающие Легенды», причем именно здесь выступления летчиков-пилотажников на реактивных машинах выглядели особенно контрастно на фоне исторического содержания праздника. Первыми небо над Монино стремительно расчертили летчики группы «Русь».

и МиГ-17, а затем на чешских учебно-тренировочных самолетах L-29 и L-39. Сегодня эскадрилья «Русь» – это команда мастеров синхронного пилотажа высочайшего международного уровня. Все пилоты группы имеют квалификацию летчика-инструктора I класса и налет на различных типах самолетов порядка 2000 часов. Пилотажную эскадрилью «Русь» и Вяземский учебный авиационный центр возглавляет летчик-инструктор I класса Казимир Тиханович.



Пилотажная группа «Русь» была создана в 1987 г. на базе Вяземского учебного авиационного центра ДОСААФ, в котором проводилась подготовка летчиков-истребителей для службы в ВВС и формирования резерва сначала на самолетах МиГ-15

Показательная программа группы «Русь», показанная на празднике в Монино, выглядела как красочный воздушный спектакль и состояла из наиболее зрелищных элементов группового и одиночного пилотажа. Украшением программы





1.

1, 3. Керосиновые дымогенераторы позволяют визуализировать траекторию полета пилотажной группы и сделать ее более зрелищной



2.

4. Пара самолетов нарисовала в небе сердце. Через несколько секунд самолет ведущего пронзит сердце стрелой



3.

АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА «РУСЬ» (РОСТО)

были встречный проход шестерки и одиночного самолета, проход пятерки в строю «ромб» с выполнением одиночным самолетом бочки вокруг траектории пятерки («вентилятор»), проход пары с выпущенным шасси, при этом ведущий шел в перевернутом полете («зеркало»), а также эффектный роспуск. Своеобразной визитной карточкой эскадрильи стало выполнение фигуры сердца, пронзенного стрелой. Одиночный пилотаж представил летчик-инструктор I класса, мастер спор-

дельных режимах, во время выполнения некоторых элементов расстояние между законцовками крыльев самолетов сокращалось до 1 метра.

Пилоты эскадрильи «Русь» единственные в нашей стране выступают на самолетах L-39 «Альбатрос» – легких реактивных машинах, использующихся в российских ВВС в качестве учебно-тренировочных и учебно-боевых. Скромные по сравнению с истребителями четвертого поколения летно-технические характеристики этого са-



4.

та Валерий Соболев. В программе сольного пилотажа – фигуры высшей категории сложности: «шторм», «колокол», восходящая штопорная бочка. Соболев – первый, кто выполнил восходящую штопорную бочку на L-39. Пилоты работали на пре-

молета (максимальная скорость 750 км/ч при максимальной взлетной массе 4700 кг) определяют стиль пилотирования. Летчики «Руси» в первую очередь демонстрируют отечественную школу летного мастерства и слетанность.





Истребители МиГ-29 пилотажной группы «Стрижи» и раньше были окрашены очень эффектно, но в новом виде они стали просто замечательно хороши.

Силуэт стрижа словно еще больше добавил стремительности этим скоростным и маневренным боевым машинам.



АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА «СТРИЖИ» (ВВС РОССИИ)

Фигуры высшего пилотажа в их исполнении кажутся безошибочными. Их групповая слетанность выглядит безупречной, а отточенный многими часами тяжелейшей воздушной работы острокрылый строй МиГ-29 строго выдержан и рискованно красив. «Птичья» тема в имени группы и окраске самолетов завершает создание цельного образа, тоже работая на визуальный успех...

Первый показательный полет четырех МиГ-29 1-й эскадрильи 234-го Гвардейского Проскуровского истребительного авиаполка

авиационная пилотажная группа. После этого показа Трижды Герой Советского Союза маршал авиации Иван Никитич Кожедуб вручил летчикам медали «За укрепление боевого содружества между государствами». Дальше начались триумфальные показы по всему миру, и по итогам 1993 г. «Стрижи» были признаны лучшей пилотажной группой мира.

После показа на МАКС-99 группу по разным причинам покинули практически все ведущие летчики. Тяжелая работа по возрождению «Стрижей» выпала на долю соло-пилотажника,



состоялся в 1984 г., а к 1990 г. эскадрилья летала группой уже вшестером. Но официальным годом рождения «Стрижей» считается 1991-й, когда генерал-лейтенант Н.Антошкин дал группе имя, летчики разработали первую схему окраски самолетов и 6 мая впервые выступили как

гвардии подполковника Николая Дятла, который стал командиром эскадрильи. Вскоре группа в новом составе слетала свой ромб заново, а в мае 2002 г. на 60-летнем юбилее 4-й Воздушной Армии в Ростове успешно прошел первый официальный показ восстановленной пятёрки МиГ-29.





АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА «СТРИЖИ» (ВВС РОССИИ)

Осенью 2002 г. «Стрижи» и «Русские Витязи» на авиабазе Кубинка начали подготовку совместной программы полетов смешанным строем четырех МиГ-29 и четырех Су-27, а в начале 2003 г. Российская Самолетостроительная Корпорация «МиГ» преподнесла «Стрижам» великолепный подарок – МиГи переделались в новую красно-белую форму с ярко-синим силуэтом стрижа сверху и снизу и логотипами «МиГ» на киле. Весной обновленный состав «Стрижей» впервые в новом веке поднял «пирамиду» из 6 МиГ-29 и вновь группа летала в Кубинке с «Русскими Витязями» смешанным строем «десятки» из 6 МиГ-29 и 4 Су-27 в разных пилотажных порядках. 12 июня 2003 г. этот совместный строй с триум-

Николай Дятел, левый ведомый Геннадий Абраменко, крайний левый ведомый Валерий Морозов, правый ведомый Игорь Соколов и крайний правый ведомый Виктор Селютин. Одиночный пилотаж выполнял Дмитрий Копосов. Впрочем, в некоторые моменты показа, в зависимости от формируемого строя, основная группа летала четверкой, а к солирующему МиГу добавлялся второй, и они выполняли пилотаж в паре. Лихой захватывающий полет «Стрижей» в полной мере оправдывает их название. Именно так летает эта стремительная птица, задорный воздушный охотник. Выполнение фигур пилотажа, демонстрируемых «Стрижами», в некоторых случаях выходит за

Белые полосы, срывающиеся с законцовок крыльев истребителей, – это не искусственные дымы, а срывные жгуты, результат мощной турбуленции. Представляете, с какой перегрузкой маневрируют «Стрижи»?



фом прошел над Москвой. Впервые за много десятилетий над столицей в парадном строю прошла большая группа военных самолетов, отсалтовав над Красной площадью! На выставке «Летающие Легенды» «Стрижи» работали с отдельной программой. В составе группы (строй «клин») были: ведущий

рамки, предусмотренные Руководством по летной эксплуатации истребителя МиГ-29, и по силам далеко не каждому даже опытному пилоту. Но именно этот стиль сделал визит «Стрижей», пожалуй, самым волнующим эпизодом участия пилотажных групп в авиашоу «Летающие Легенды».





1.

1. Перевернутый полет

2. Проход на малой скорости с выпущенными шасси, механизацией крыла и тормозным щитком. Нелегко так летать на тяжелом Су-27!



2.

АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА «РУССКИЕ ВИТЯЗИ» (ВВС РОССИИ)

Появление этой пилотажной группы неизменно производит ощущение вторжения. Где-то у горизонта в небе возникает сперва приглушенный, а затем плавно нарастающий гул могучих реактивных двигателей. Обернувшись на звук, вы видите приближающийся плотный строй боевых машин, словно слившихся воедино и напоминающих огромного ревущего дракона. И тут, словно внезапно ринувшись в атаку, строй истребителей с закладывающим уши громом пронесится над головами ошеломленных зрителей. В небе «Русские Витязи»!

московной авиабазе «Кубинка». Центр стал наследником знаменитого 176-го Гвардейского Проскуровского Краснознаменного орденов Кутузова и Александра Невского истребительного авиационного полка. Основной задачей летчиков ЦАПТ является демонстрация на территории России и за ее пределами авиационной техники, вооружения, оборудования, а также летного мастерства в интересах пропаганды и повышения авторитета ВВС России, повышения конкурентоспособности российской военной авиационной техники и воору-



Авиационная группа высшего пилотажа «Русские Витязи» создана на базе 237-го Гвардейского Проскуровского Краснознаменного орденов Кутузова и Александра Невского Центра показа авиационной техники (ЦАПТ) имени И.Н. Кожедуба, дислоцирующегося на под-

жений на мировом рынке. Разумеется, Центр решает и другие задачи, в число которых входят подготовка личного состава и техники в выполнении боевых задач, а также сохранение и развитие исторических традиций ВВС России.





1. Тройка Су-27 в строю «пеленг»

2. Роспуск пары одновременным разворотом на встречу друг другу



2.

4. Встречный пилотаж с выполнением бочки в момент расхождения самолетов. От этого зрелища у многих на миг перехватывает дыхание

5. «Зеркальный» полет



3.

АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА «РУССКИЕ ВИТЯЗИ» (ВВС РОССИИ)

История создания группы такова. В мае 1989 г. на вооружение 1-й авиаэскадрильи Центра (в то время – 237-го смешанного авиаполка) поступили истребители Су-27. Освоение нового самолета летчиками шло быстро, и вскоре были выполнены первые тренировочные полеты в составе пары, тройки, а затем и четверки самолетов в строю «ромб». Оказалось, что удерживать Су-27 в плотном строю при маневрировании группы намного сложнее, чем, например, МиГ-29. Но как велико было желание летчиков делать на нем то, что до этого

новому подразделению название, придумать эмблему, сшить комбинезоны, разработать окраску самолетов. Так 5 апреля 1991 г. родились «Русские Витязи». Уже в сентябре «Витязи» вылетели в Великобританию. Далее были Малайзия, США, Франция, Голландия, Канада, Словакия, Норвегия, Бельгия, Люксембург. Везде выступления «Русских Витязей» вызывали аплодисменты зрителей. Так было и на очередном авиасалоне в Малайзии в декабре 1995 г. Но вернуться оттуда домой в родную Кубинку довелось не всем...



4.

выполняли в Кубинке на МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23 и МиГ-29!

В начале 1991 г. был окончательно сформирован первый состав пилотажной группы из шести самолетов, тогда и решено было дать

12 декабря 1995 г. при заходе на посадку для дозаправки на вьетнамский аэродром Камрань из-за неудовлетворительной организации полетов в сложных метеусловиях столкнулись с горой три истребителя



5.



АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА «РУССКИЕ ВИТЯЗИ» (ВВС РОССИИ)

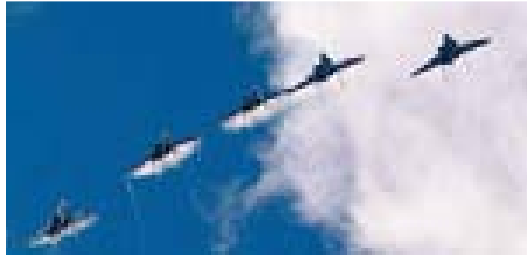
«Русских Витязей». Погибли четверо летчиков пилотажной группы – Борис Григорьев, Николай Гречанов, Николай Кордюков и Александр Сыровой. Их похоронили на кладбище села Никольское вблизи Кубинки. В октябре 1996 г. на могиле погибших «Русских Витязей» открыли памятник.

Казалось, «Витязи» уже никогда не смогут оправиться от случившегося. В то, что пилотажная группа восстановится и продолжит свои выступления, не верили многие и в России, и за ее пределами. И оказались

авиасалоне «Геленджик-96». В 1997 г. была поднята шестерка. Левым внешним ведомым стал Игорь Ткаченко, правым – Иван Кирсанов. В июне 1997 г. «Витязи» впервые после полуторогодового перерыва вылетели за границу. С тех пор состав группы по разным причинам менялся, и «Витязи» летали то четверкой, то пятеркой, а то и в составе шести машин. Но, видимо, беда не приходит одна: всем запомнился 2002 г., когда «Русские Витязи» летали парой, а 29 мая после тяжелой болезни скончался командир и ве-

Строй «Русских Витязей» неизменно безупречен, хотя лишь пилоты знают, как трудно выдерживать его на тяжелых инертных машинах. А ведь надо еще и маневрировать! И «Ви-

тязи» делают это так энергично, что время от времени над «спинами» истребителей появляются белые облачка вихревой инверсии.



не правы! Вновь слетанный «ромб» в составе Александра Личкуна, Владимира Ковальского, Сергея Климова и Владимира Букина на четверке Су-27 в новой яркой окраске был показан публике в сентябре 1996 г. на гидро-

дущий группы гвардии полковник Сергей Климов. Но «Витязи» выдержали и этот удар судьбы, и в том же нелегком году продемонстрировали новый «ромб», а на выставке в Монино они летали уже пятеркой.





АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА «РУССКИЕ ВИТЯЗИ» (ВВС РОССИИ)

Сегодня авиационной группой высшего пилотажа «Русские Витязи» командует Заслуженный военный летчик России, летчик-снайпер, гвардии полковник Игорь Ткаченко. Крыло к крылу с командиром летают Дмитрий Хачковский, Игорь Шпак и Олег Ряполов.

Уникальность «Русских витязей» состоит в том, что это единственная в мире пилотажная группа, выполняющая групповой высший пилотаж на тяжелых истребителях. Сложность такого полета определяется многими причинами, тут и большая масса Су-27, и его внушительные геоме-

трические размеры, и немалое время приемистости двигателей при переводе их на большие обороты, и особенности работы электродистанционной системы управления и, как бы странно это не звучало, великолепная аэродинамика. Все эти качества делают Су-27 достаточно инертным в разгоне, торможении и выполнении пространственных эволюций. Тем не менее, выдающееся летное мастерство летчиков группы в очередной раз позволило им с блеском продемонстрировать зрителям и гостям выставки «Летающие Легенды» сложнейшие элементы показательной

Салют – один из наиболее эффектных «коронных номеров» пилотажной группы «Русские Витязи». Между прочим, для этого используется не какое-ни-

будь специальное оборудование, а установки для отстрела ложных тепловых целей, призванных уводить от самолета вражеские ракеты.



программы: групповой высший пилотаж четырех и пяти самолетов, синхронный встречный пилотаж двух самолетов и одиночный высший пилотаж. И, как всегда, «коронный номер» – салют. Браво, «Русские Витязи»!





ПИЛОТАЖНАЯ ГРУППА FRESCCE TRICOLORI (ВВС ИТАЛИИ)

Календарь выступлений этой пилотажной группы расписан на год вперед, ведь Frecce Tricolori – самая большая пилотажная группа в мире. Именно поэтому ее визит на выставку «Летающие Легенды» особенно порадовал организаторов и зрителей. Летчики Frecce Tricolori подарили собравшимся незабываемое красочное зрелище, а само участие группы еще больше подчеркнуло международный статус «Летающих Легенд».

Пилотажная группа ВВС Италии Frecce Tricolori («Трехцветные стрелы») имеет и

другое официальное наименование – 313-я пилотажная учебная эскадрилья. Эскадрилья была сформирована в 1961 г. на авиабазе Ривольто в провинции Фриули-Венеция-Джулия на северо-востоке Италии. С самого начала существования группы, основной задачей которой было представлять итальянские ВВС в стране и за рубежом, к полетам в ней допускались только самые опытные летчики с налетом не менее 1000 часов. Состав группы постоянно меняется, поскольку служба в ней считается чем-то вроде курса

Летчики пилотажной группы Frecce Tricolori летают на итальянских учебно-тренировочных самолетах MB339, по назначению и характеристикам аналогичных чехословацким L-39 группы «Русь».





1. Группа разошлась на два звена, которые выполнили встречный боевой разворот



2.



3.

ПИЛОТАЖНАЯ ГРУППА FRECCHE TRICOLORI (ВВС ИТАЛИИ)

совершенствования летного мастерства. Летчик летает в группе в среднем 4-5 лет, занимая различные места в строю, после чего возвращается в свою часть. Каждый год в группу приходят один или два новых пилота, отобранных из 15-20 кандидатов. Летная работа пилотов Frecce Tricolori носит очень напряженный характер: за летный сезон (с апреля по октябрь включительно) группа дает 35-40 показательных выступлений по всему миру, годовой налет каждого летчика составляет порядка 300 часов.

Плотный строй Frecce Tricolori состоит из десяти самолетов, но обычно летает девятка и один солист, заполняющий паузы, когда группа уходит в разворот для набора высоты и перестроения. Девятка, кроме того, разделена на два звена – пятерку и четверку, которые выполняют собственные элементы программы. Наблюдать, с какой потрясающей четкостью девятка расходится на два звена, или как четверка и пятерка мгновенно и неувлимо сливаются в единую формацию – истинное удовольствие.



4.

4. Встречный пилотаж





1.

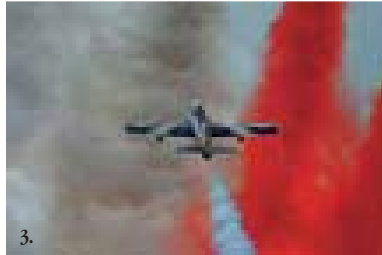
ПИЛОТАЖНАЯ ГРУППА FRECCHE TRICOLORI (ВВС ИТАЛИИ)

Описать пилотажный комплекс группы почти невозможно, настолько он разнообразен.

Между прочим, необходимость управлять таким количеством самолетов внесла особенность в работу Frecce Tricolori: у группы два руководителя – командир, управляющий с земли, и лидер, возглавляющий строй самолетов в воздухе. Великолепная слаженность действий летчиков достигается не только упорными трени-

ровками, но и отбором кандидатов, при котором учитываются параметры психологической совместимости. Группа Frecce Tricolori летает на итальянских учебно-тренировочных самолетах MB339, которые отличаются от серийных машин наличием дымогенераторов для формирования цветных дымов. Яркая цветная феерия – пожалуй, именно так можно назвать выступление Frecce Tricolori на выставке «Летающие Легенды».

1, 2. Один из наиболее эффектных номеров программы Frecce Tricolori: солист встречно-восходящим маневром пересекает траекторию полета группы. Зрелищность этого маневра подчеркивают дымы



3.



4.



5.

3, 4. Цветные дымы – отнюдь не редкость на зарубежных авиашоу, их применяют многие пилотажные группы. Но одно дело, когда «дымят» три-пять самолетов, и совсем другое, когда яркий трехцветный шлейф

оставляют десять самолетов, идущие в плотном строю. Цветовое сочетание дымов Frecce Tricolori соответствует национальному флагу Италии





1. Главнокомандующий ВВС РФ генерал армии В.С.Михайлов вручает ведущему итальянской пилотажной группы Frecce Tricolori П.Тарантино памятный флаг Военно-воздушных сил России

2. Представитель Группы компаний «ИСТ-Лайн» О.М.Смирнов, Главнокомандующий ВВС РФ генерал армии В.С.Михайлов и член оргкомитета выставки «Летающие Легенды» Р.Г.Николян рассматривают альбом, посвященный старейшему в мире авиашоу исторических самолетов, ежегодно проводимому на авиабазе Дагсфорд (Великобритания)



«ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Авиационно-историческая выставка «Летающие Легенды» стала не только красочным праздником для тысяч зрителей. Мероприятие сопровождалось большим количеством официальных и дружеских встреч и презентаций с участием организаторов и спонсоров, представителей командования ВВС и руководства РОСТО, российских и иностранных летчиков, и многих других людей, не оставшихся равно-

душными к происходящему. Встречи выявили большой интерес участников к проведению подобных праздников в будущем, послужили надежным фундаментом для объединения усилий всех, кому дороги история и будущее нашей авиации. По единодушному мнению организаторов и гостей выставки, «Летающие Легенды» должны стать еще одной замечательной авиационной традицией России.



3. Члены оргкомитета выставки «Летающие Легенды»: Г.П.Каткова, Е.П.Подлегаева и И.К.Марьясов



4. Главнокомандующий ВВС РФ генерал армии В.С.Михайлов выступает перед ветеранами на торжественном банкете, посвященном празднованию Дня ВВС

5. Один из спонсоров выставки, Генеральный директор страховой группы СОГАЗ Е.Г.Лескин получает из рук Главкома ВВС памятный диплом

6. В.С.Михайлов и П.Тарантино: обмен сувенирами

7. Фото на память командования ВВС России с пилотами и участниками авиационно-исторической выставки «Летающие Легенды»



«ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ» И ПРЕССА

Авиационно-историческая выставка «Летающие Легенды» была впервые анонсирована в 2003 г., поэтому журналисты ждали ее проведения с большим нетерпением. По завершении мероприятия российские издания высказывали оценки самого широкого спектра, от резко негативных до хвалебных. Может быть, излишне восторженные отзывы и не вполне объективны, ибо организаторы выставки с самого начала не скрывали, что реализовать удалось не все, что было задумано. Но и резкая критика выглядела не образцом объективности, а, скорее, данью российской традиции критико-

вать все и вся. Тем не менее, большинство журналистов сошлось на мнении, что все недочеты в ходе выставки отражают лишь огромные трудности, с которыми столкнулись организаторы мероприятия, проводимого впервые в российской истории. И это верно. Критиковать гораздо легче, чем что-либо сделать практически, поэтому о людях судят по делам, а не по словам. Несмотря на все трудности и упущения, замечательный праздник в Моноино оставил по себе добрую память, и публикации неизменно заканчивались пожеланиями и в будущем встречаться с «Летающими Легендами».



ОФИЦИАЛЬНЫЕ СПОНСОРЫ
АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКИ
«ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»
МОНИНО 2004

Не просто аэропорт

Аэропорт Домодедово – самый крупный и самый современный аэропорт России. Со взлетно-посадочных полос Домодедово взлетают лайнеры, берущие курс на Кавказ, Среднюю Азию, Сибирь, Дальний Восток, центральные регионы России, страны СНГ. Что такое аэропорт Домодедово, хорошо знают в десятках стран Европы, Азии, Америки.

Маленькое чудо России

Масштабы Домодедово поражают. Но масштабность и величие Домодедово не определяются только территориальным размахом. Домодедово – первый аэропорт России, принципиально изменивший не только систему работы с информационными потоками внутри производственно-технологической структуры, но и построивший высокотехнологичную систему организации пассажиропотоков.

Безопасность и комфорт

Работа с пассажирами – важнейший раздел деятельности любого аэропорта. Обеспечение максимально возможного уровня комфорта одновременно с применением мер безопасности – задача, без преувеличения, архисложная. В процессе реконструкции аэровокзального комплекса соответствие мировым стандартам

качества было определено как один из главных приоритетов. Пассажирский терминал Домодедово предлагает пассажирам услуги высочайшего класса и самые современные меры авиационной безопасности, от последних технических разработок до технологий «профайлинга».

Трансконтинентальный «хаб»

Домодедово, расширяя количество обслуживаемых авиакомпаний, переходит на качественно новый уровень деятельности, как с точки зрения ее масштабности, так и с позиции экономической выгоды. Главные черты «хаба», объединяющего максимально возможное количество направлений, пассажирских и грузопотоков, детально отработанные стыковки рейсов, система транспортировки багажа с одного рейса на другой, уже сегодня характеризуют Международный аэропорт Домодедово как трансконтинентальный «хаб».



WWW.EASTLINE.RU
WWW.DOMODEDOVO.RU



Ассоциация **CBOSS**



Ассоциация **CBOSS**

CONVERGENT BUSINESS OPERATION SUPPORT SYSTEMS
КОНВЕРГЕНТНЫЕ СИСТЕМЫ ОПЕРАЦИОННОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БИЗНЕСА

технологии для совершенного

Год основания: 1996 год
Производство: Россия, Финляндия
Персонал: 2200 человек

Ассоциация CBOSS — международная корпорация со штаб-квартирой в Москве, крупнейший российский производитель программного обеспечения, лидер российского сегмента рынка информационных технологий для телекоммуникационной отрасли.

По итогам 2003 года входит в список трехсот крупнейших корпораций России.

Ключевыми направлениями деятельности Ассоциации являются разработка оригинального программного обеспечения, поставка комплексных интегрированных программно-аппаратных решений, включая оборудование и системное программное обеспечение, обучение персонала, консалтинг, внедрение и сопровождение.

Уникальную функциональность и надежность разработок CBOSS выбрали крупнейшие операторы в России и за рубежом. Количество установок решений CBOSS составляет 852, они успешно работают у 147 клиентов в 22 странах мира на четырех континентах. Технологии CBOSS обслуживают более 46 млн. абонентов.

Крупнейшими партнерами Ассоциации CBOSS являются Hewlett-Packard, Oracle, Sun Microsystems, Excel Switching Corporation, Hitachi Data Systems, Intel, Brooktrout, Avaya Communications, Microsoft, Xerox. На протяжении последних трех лет Ассоциация CBOSS получает призы как лучший разработчик на платформе Oracle.

Инновационность и высокое качество продукции CBOSS неоднократно отмечались наградами: CBOSSbiz — «Продукт года в области систем поддержки бизнеса и операций телекоммуникационных компаний» (2001); CBOSSbiz — «Продукт года в области аналитических систем поддержки бизнеса и операций телекоммуникационных компаний» (2002); CBOSSin — «Продукт года в области систем поддержки бизнеса и операций телекоммуникационных компаний» (2003). В 2004 году на конференции HP Business Perspectives Ассоциация CBOSS присуждена награда «OpenCall Channel Excellence Award».

Продукция CBOSS имеет все необходимые сертификаты, производственные процессы успешно прошли проверку на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001:2000.

117630, Россия, г. Москва
Старокалужское ш. д. 62, стр.1
Тел. +7(095) 755-5655
Факс: +7 (095) 974-6388
E-mail: email@cboss.ru
Http:// www.cboss.ru

СОГАЗ

СТРАХОВАЯ ГРУППА

БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ. БОЛЬШАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ



Группа представляет своим клиентам полный спектр страховых услуг - 75 видов страхования.

Региональная сеть СГ «СОГАЗ» охватывает все регионы России и включает 62 филиала и 47 представительств.

Финансовая устойчивость СГ «СОГАЗ» подтверждена наивысшим рейтингом, присвоенным рейтинговым агентством «Эксперт РА»: А++ («Высокий уровень надежности с позитивными перспективами»).

ПОНИМАНИЕ МАСШТАБА ОТВЕТСТВЕННОСТИ

МАСШТАБ РАЗНЫЙ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ МАКСИМАЛЬНАЯ

www.sogaz.ru

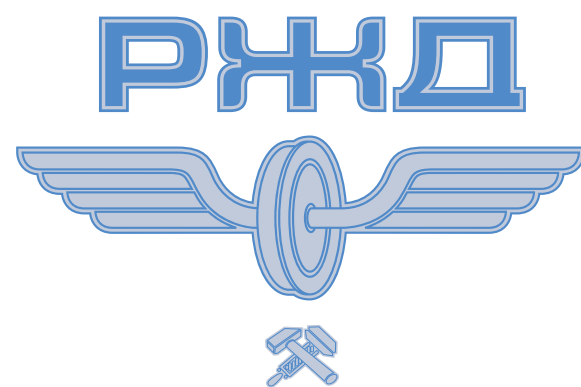
ОФИС ПРОДАЖ

Москва,
Лужнецкая набережная, д. 10 Б
Тел.: (095) 243 4424

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС

Московская область, Ленинский р-н,
пос. Газопровод, Бизнес-Центр
Тел./ факс (095) 428-78-68





ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

www.rzd.ru



ПО ПУТИ СОЗИДАНИЯ

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ" -

Крупнейший общественный перевозчик национального и международного масштаба. Железнодорожный транспорт - ключевое звено в экономике страны. Развитие инфраструктуры в этой области остается важнейшим направлением курса реформ, проводимых Правительством РФ. Железные дороги всегда играли особую роль в жизни государства, были важнейшим транспортным каналом, связывающим воедино обширные территории России. От эффективной работы железнодорожной отрасли во многом зависит укрепление единого экономического пространства, поддержание благоприятного инвестиционного климата в стране.

Управлением деятельностью в области материально-технического обеспечения и поставок материально-технических ресурсов для нужд отрасли занимается "Росжелдорснаб" - филиал ОАО "РЖД". Росжелдорснаб является одним из инструментов осуществления промышленной политики ОАО "РЖД", основной упор в которой сделан на широкое использование промышленного потенциала регионов России, развитие отечественного производителя, повышение эффективности производства и решение социальных проблем общества.



**БАНК
СИБКОНТАКТ**

17 июня 2004 года Банку “Сибконтракт” исполнилось 12 лет. За этот период Банком были достигнуты определенные успехи на финансово-кредитном рынке России. На сегодняшний день, по данным различных экспертов, Банк входит в число 100 банков – лидеров рынка потребительского кредитования, а также является одним из 130 российских банков, наиболее активно работающих с платежными картами.

Универсальный Банк для всех слоев населения.

Динамическое развитие Банка “Сибконтракт” с учетом интересов клиентов делает возможным предоставление высококлассных услуг для широкого круга предприятий и частных лиц. С мая 2001 года Банк “Сибконтракт” является участником Федеральной программы ипотечного жилищного кредитования, направленной на увеличение темпов обеспечения населения жильем. Специалистами Банка разработаны технология и практические механизмы организации системы ипотечного кредитования, обеспечивающие как доступность кредитов для широких слоев населения, так и учет интересов Банка при выдаче таких кредитов

Управление рисками – залог надежности

Специалисты Банка “Сибконтракт” осуществляют постоянный мониторинг и профессиональный анализ рынков. Применение специально разработанных для российской специфики методик позволяет эффективно прогнозировать экономические и социальные изменения и принимать верные управленческие решения.

Современный банк для современного мира

Банк “Сибконтракт” активно использует передовой российский и международный опыт применительно к существующим экономическим реалиям для разработки и предоставления нашим клиентам банковских услуг на основе таких наиболее прогрессивных технологий, как системы “Интернет-Банк”, “Клиент-Банк” и “Телефон-Банк”.

Коллектив профессионалов – основа нашего успеха

Понимая всю важность квалифицированности кадров для устойчивого развития банковского бизнеса, Банк “Сибконтракт” уделяет серьезное внимание вопросам подбора, расстановки и ротации кадров. Сотрудники Банка представляют собой команду профессионалов уверенных в завтрашнем дне и преданных корпоративным интересам.

Лицензия №1915



Каждый полет, будь то бизнес рейс, чартер российской компании или перелет ретро-самолетов на выставку — это сложная мозаика из больших и малых элементов. Придайте каждому из них грань совершенства, и Ваш полет станет произведением коммерческого, летного и операционного искусства, вызывающим уважение у заказчика и пассажиров, и ведущим к новому успеху. Поручите дело настоящим профессионалам. Операционный центр Стримлайн ОПС — это команда специалистов вооруженных новейшими средствами коммуникации, имеющих многолетний опыт, уникальные связи и современную операционную структуру. Стримлайн ОПС обеспечит: оптимизацию маршрута, своевременное получение разрешений на полет и посадку, надежный и качественный хэндлинг в аэропортах, кредит на топливо и обслуживание по специальным ценам и многое другое. Вот слабые, которые помогут организовать Ваш рейс высокопрофессионально и эффективно. Сотрудники Стримлайн 24 часа и 365 дней в году делают все возможное и невозможное, чтобы Ваш полет прошел на высоком уровне.

Streamline OPS
14 years of dedicated professional flight service worldwide.

Streamline Ops today is an ambitious team of well-educated professional personnel that operate up to 5000 flights per year. From international biz-jets operations in Russia to Russian airline charters to remote parts of the world, from government flights to private ultra-light VFR flying - this is the versatility daily facing our ops. Each flight being treated as unique creation deserving the best of ops ability. And this is 24 hours and 365 days a year.

121099 Moscow, Russia
Maly Kakovinsky per. 4
TEL: +7095-3636565
FAX: +7095-3636566
SITA: MOWSLXH, MOWSOXH
AFTN: UUUUVVXX
E-mail: ops@streamline-ops.com
www.streamline-ops.com



ТОПЛИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АЭРОПОРТОВ

Торговый дом «Топливное обеспечение аэропортов» (ТД «ТОАП») – крупная компания, занимающаяся поставками авиатоплива, спецжидкостей и автоГСМ, оборудования для нужд аэропортов и авиакомпаний. ТД «ТОАП» работает с инвестициями в топливно-заправочные комплексы аэропортов, занимается коммерческим управлением ТЗК, осуществляет лизинговые проекты.

Ежегодно ТД «ТОАП» поставяет более 1 млн. тонн авиатоплива в 70 аэропортов страны. В числе клиентов ТД «ТОАП» – ведущие российские авиакомпании: «Сибирь», «КрасЭйр», «Ист Лайн», «Трансаэро», «Домодедовские авиалинии», «Уральские авиалинии», «Волга-Днепр», «Атлант-Союз»... География поставок – от Петропавловска-Камчатско-

го до Анапы, включая московские аэропорты: «Домодедово», «Внуково», «Быково», «Чкаловский», «Раменское».

Торговый дом предлагает своим клиентам следующие нефтепродукты: ТС-1, РТ, авиационные бензины, авиационные масла и специальные жидкости, газовый конденсат, дизельное топливо, мазут, автомобильные бензины, другие продукты нефтепереработки. Номенклатура поставляемой продукции постоянно расширяется.

ТД «ТОАП» осуществляет поставки отечественной и импортной спецтехники, запасных частей и расходных материалов для систем топливообеспечения аэропортов, в том числе и используя механизмы лизинга. Лизинг – это прежде всего воз-

можность получить дорогостоящую технику с минимальными первичными вложениями. Торговый дом практикует различные формы лизинговых отношений – от прямых лизинговых платежей до иных форм сотрудничества, вплоть до квот на топливозаправку. Коммерческое управление топливозаправочными комплексами аэропортов – услуга, пользующаяся спросом. ТД «ТОАП» проводит всю коммерческую работу с авиакомпаниями по реализации авиатоплива, привлекает необходимые ресурсы, несет коммерческие риски, организует для ТЗК доход. Компания ТД «ТОАП» является одним из ведущих операторов авиатопливного рынка.

Принципы ее деятельности:

- безупречное выполнение взятых на себя обязательств;
- дифференцированный подход к клиенту;
- предоставление клиенту максимально удобных финансовых условий;
- постоянное развитие и совершенствование методов работы.

И в большом и в малом Торговый дом «Топливное обеспечение аэропортов» заботится о своей репутации, своих партнерах и клиентах.

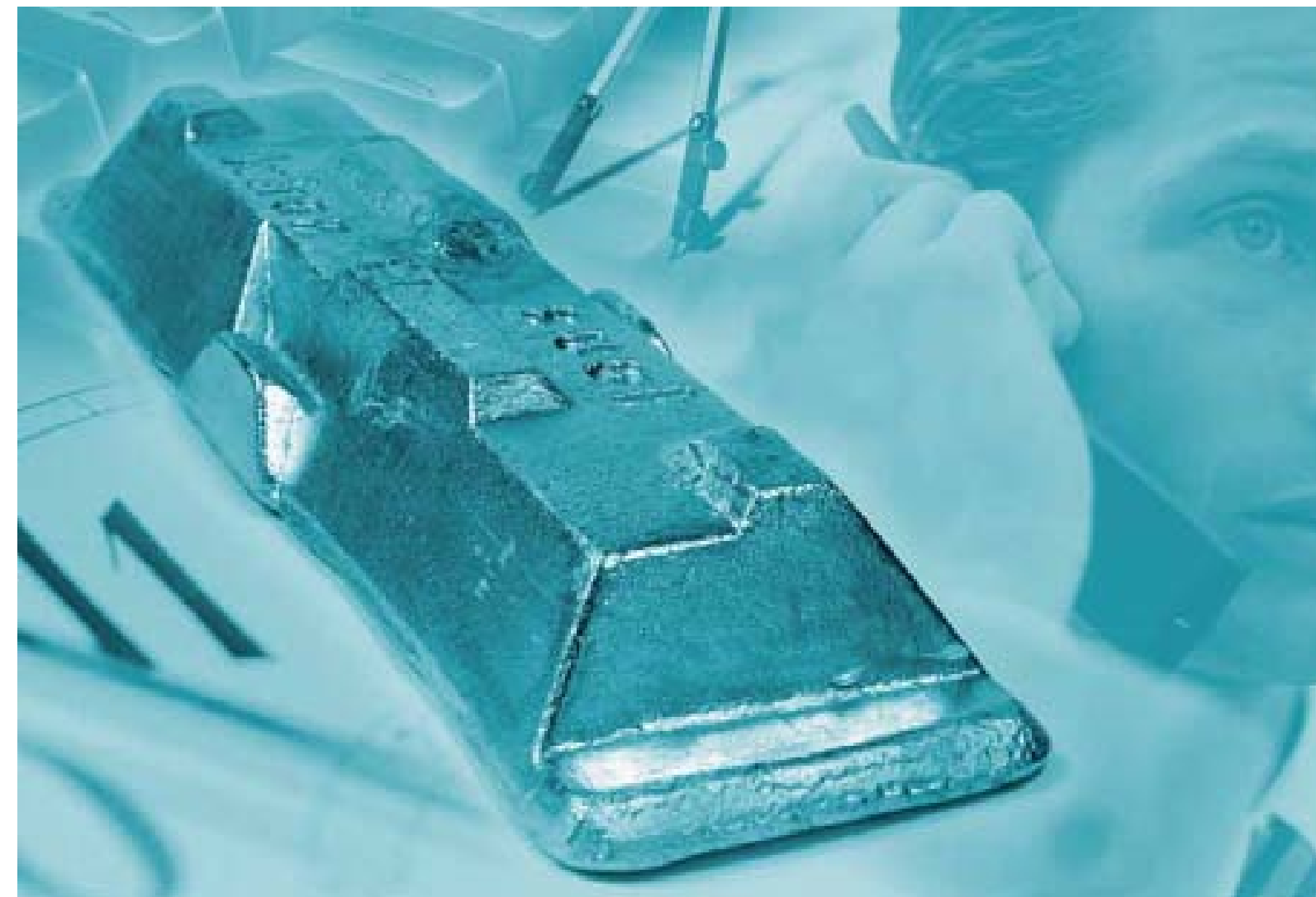
С НАМИ НАДЕЖНО !



суал 

www.sual.ru

Новый эталон надежности...



СУАЛ–Холдинг. Алюминий России.

Группа **СУАЛ** – вертикально-интегрированная алюминиевая компания, занимающая шестую строчку в десятке крупнейших мировых производителей глинозема, алюминия, кремния, алюминиевых полуфабрикатов и готовой продукции из них. В ее состав входят 19 предприятий, расположенных в 9 регионах России.

НАДРЕАЛЬНОСТЬЮ



AVIATOR

РУССКИЙ ХРОНОГРАФ

Функции: часы, минуты, секунды,
календарь чисел месяца,
секундомер, счетчик минут,
24-часовая шкала.

Корпус из нержавеющей стали;
браслет из нержавеющей стали
или кожаный ремень;
минеральное стекло,
водозащита 5 атм.
Гарантия 12 месяцев.



Оптовая продажа: 109147, Россия, Москва, ул. Марксистская, д. 34, кор. 8. Тел.: (095) 911-3210. Факс: (095) 911-6874.
E-mail: Volmax@sovintel.ru www.aviatorwatch.ru



Россия, 125993, г.Москва, Ленинградский проспект, д. 37/7. Телефон: +7(095) 155-6401. Факс: +7(095) 151-3237

БЛАГОДАРИМ ЗА ПОМОЩЬ В ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИИ АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКИ «ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ»:

Правительство г. Москвы
Правительство Московской области
Главное управление внутренних дел Московской области
Главное управление региональной безопасности Московской области
Управление ФСБ России по г. Москве и Московской области
Министерство транспорта РФ
Министерство по делам ГО и ЧС по Московской области
Министерство здравоохранения Московской области
Министерство образования Московской области
Управление ГИБДД ГУВД Московской области
Администрацию Щелковского района Московской области
Администрацию пгт. Монино
ОАО «Аэроком»
Компанию «АККС»
Группу компаний «Техносерв А/С»
Авиакомпанию «Трансаэро»
Авиакомпанию «Дальаэро»
Государственный комитет авиации Республики Беларусь
РУП «Белазронавигация»

Администрацию аэропорта «Витебск»
ООО «Юриспруденция, финансы и кадры»
Центр Выставочных Технологий
Руководство и диспетчерскую службу аэродрома «Мячково»
Аэроклубы Мячково: AeroJetClub, «Кондор-М», «Джонатан Ливингстон»,
ЛТЦ «Авиатех», «КВС», «Ас», «Аист-М», «Филин»
ФГУП ММПП «Салют»
Балашихинский литейно-механический завод
ПО «Роствертол»
ФГУП «Полет»
ЗАО «Пеленг»
ОАО «ОКБ Сухого»
ОАО «Лианозовский электромеханический завод»
ЗАО «Марс - системы радиолокации»
Уфимский моторостроительный завод
ОАО НПО «Алмаз»
НПО «Сатурн»
РОСТО

НАД АЛЬБОМОМ РАБОТАЛИ:

Автор проекта Родион Николян
Главный редактор Александр Швыдкин
Дизайн, верстка: Виталий Баркин, Сергей Игнатьев
Фотографы: Павел Новиков, Сергей Булкин
Вячеслав Головушкин, Евгений Марков

Выражаю особую благодарность за помощь в работе над альбомом:
Пресс-секретарю Главкома ВВС Александру Дробышевскому
Олегу Янькову и Василию Илларионову (AeroJetClub)
Сергею Малофееву и Олегу Агаджанову (аэроклуб «Кондор-М»)
Олегу Мотузу (аэроклуб «Джонатан Ливингстон»)
Владимиру Новикову (ЛТЦ «Авиатех»)
Михаилу Медведеву (банк «Сибконтракт»)

Родион Николян



По вопросам приобретения альбома
обращайтесь по телефону (095) 130-9334.



«ЛЕТАЮЩИЕ ЛЕГЕНДЫ» АВИАЦИОННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА МОНИНО 2004

