

Историческая справка

27 июля 1941 года считается датой образования полка. База 17-го авиационного полка трехэскадрильного состава из самолетов МиГ-3 находилась у города Люберцы.

Во время Великой Отечественной войны полк защищал Москву, Ленинград, участвовал в Витебско-Полоцкой, Рижской, Двинской и Тельзино-Мемельской операциях, освобождал Витебск, Полоцк, Клайпеду, Кенигсберг, города Восточной Пруссии и многие другие.

1 декабря 1993 года 72-й гвардейский авиационный полк посёлка Амдерма и 445-й авиационный полк города Котласа переформированы в 458-й гвардейский авиационный полк с дислокацией в городе Котласе в составе 22-го корпуса ПВО на истребителях МиГ-31 и МиГ-25.

За годы войны и мирное время в полку не вернулся с полётного задания 61 лётчик.



Богу, нет. Да и с зарплатой вроде бы тоже. Конечно, в советские времена я точно знал, что получу свою зарплату вовремя, была уверенность в завтрашнем дне. Сейчас же такого нет, хотя вроде бы всё в норме. Газ, электричество, вода есть, правда, горячая вода временно, в связи с ремонтом, идёт с перерывами, но можно приноровиться. С продуктами тоже неплохо: два продуктовых магазина в гарнизоне, военторг - купить можно всё. Проблема с трудоустройством жён есть, особенно у недавно приехавших молодых офицеров. Рабочих мест для женщин немного, и все заняты. Приходится им домохозяйничать. Тут уж ничего не поделаешь.

В СЕ своё детство и школьную

юность мечтал стать лётчиком, если не военной, то хотя бы гражданской авиации. Но диагноз врачей-окулистов был строг - очки, голубая мечта отошла в самый дальний уголок души. С тех пор я завидую белой завистью тем, кто может летать не как пассажир авиалайнера, но и сам управлять своим полётом, почти как птица разрезая синеву неба крыльями стальной машины. Поэтому я с огромным интересом воспользовался возможностью побывать на тренировочных полётах в гарнизоне ПВО Савватия.

Ещё на КПП меня встретил заместитель командира полка по воспитательной работе, подполковник Сергей Викторович Крымсалов, который и стал моим гидом по «голубой мечте детства». «Жигули» несли нас по дороге, выложенной бетонными плитами, всё ближе и ближе к аэродрому. Странное чувство детского восторга, подобное тому, как детей катают на лошадях в праздники, охватило меня. Наконец-то я соприкоснулся с небом.

Аэродром встретил гулом, вернее, рёвом двигателей только что вернувшегося самолёта-разведчика. Как пояснил Сергей Викторович, перед полётами сначала вылетает одна из машин, чтобы развеять состояние погоды в районе полётов. МиГ-31 зашёл на посадку. С неприятности от такого шума даже заложило уши, а внутри как-то всё сжалось, съезжилось в комок. Перед такой огромной машиной весом около 40 тонн чувствуешь себя маленькой песчинкой и поэтому всегда поражаешься людям, способным управлять такой штукой. Лётчики говорят, что по законам физики всё ясно: где, какая сила поднимает, на что действует, но по-человечески всё равно удивительно, как такая сорокатонная машина может летать.

Теперь впереди предполётные установки - и в небо. Переключки всех служб, отвечающих за безопасность полётов: синоптики, техническая служба и многие другие. Чтобы там, высоко, всё было в норме, здесь на земле, трудятся очень много людей.

Лётчики, которые идут под потолок (потолок - это граница, где ещё можно летать, воздух там очень раз-

реженный), одеваются в специальной комнате. Летные костюмы надевать сложно: много разных застёжек, завязок, молний, проводов и трубок, которые надо подсоединить. Поэтому-то и суетятся вокруг помощники, ведь и от них зависит жизнь пилота. При разгерметизации кабины на такой высоте обтягивающий костюм должен спасти лётчика, создавая внешнее давление.

Но вот почти все приготовления закончены. Зашумели двигатели - техники проверяют все системы МиГов на работоспособность в разных режимах. Пилоты занимают места в кабинах. Самолёты вырываются на полосу. Каждую машину обслуживающий персонал, проводя в полёт, похлопывает по борту. Подхожу к одному из техников - гвардии-капитану Виктору Ивановичу Милоцкому, спрашиваю, как служба.

- Нормально. Пришёл сюда в 1981 году с Калининградского военного училища молодым лейтенантом и до сих пор остаюсь верен своей профессии.

На вопрос, сколько за свою жизнь проводил самолётов, он не смог ответить точно. «Больше тысячи, а конкретно не считал. Вот лётчик может сказать, сколько вылетов он совершил, а я - нет».

Залезаю на одну из стальных крылатых машин. Вот это мощь! Недаром МиГ-31 считается лучшим самолётом в мире в своём классе. Очень хочется посидеть в кресле пилота, но нельзя: машина готова к полёту, всё уже проверено и налажено. Ладно... Иду к взлётной полосе, чтобы сделать красивый кадр взлетающего самолёта. Ближе подходить нельзя. Где-то слева раздается нарастающий рев двигателей. Самолёта ещё не видно, но уже чувству-

ется, как дрожит вокруг воздух. Громкость доходит до пика, и самолёт движется по взлётной полосе. Столбы пламени вырываются из сопел, и в мгновение ока МиГ, чуть разбежавшись, отрывается от земли. Еле успеваю сфотографировать этот момент.

Моя экскурсия продолжается дальше. Мы на СКП - стартовом командном пункте. Вокруг экраны радаров, показывающие местоположение самолетов в воздухе, а также при взлёте и посадке. Здесь царит напряженная работа. Ведь большинство аварий случается при взлете и



посадке, поэтому так внимательно следят за мерцающими точками на экранах сидящие вокруг меня люди.

Дальше меня ведут в небольшую надстройку из стекла на крыше здания. Это инженерный пункт управления, так сказать, служба технической поддержки лётчиков на земле и в небе. Круг обязанностей ИПУ очень широк. Техники - мастера на все руки: должны и самолет к полёту приготовить, и после полёта обслужить, и в критической ситуации спасти, подъехав на спецмашинах (парк котлов тоже стоит рядом на всякий пожарный случай). Главный инженер полётов Владимир Анатольевич Дедюхин рассказывает о своей работе:

- В критический момент, когда ни лётчик, ни руководитель полётов сами не могут справиться с технической неисправностью, возникшей в небе, они обращаются сюда. Есть специальный журнал, где описаны все возможные неисправности и даны чёткие указания, как выйти из создавшегося положения. Но пока, тьфу-тьфу-тьфу (стучит по стулу), этот журнал нам пока исполь-

зовать не приходилось.

Дальше командный пункт (КП). Долго добирался по разъезженной дороге на «уазике»: враг, как говорится, не пройдёт, а если и пройдёт, то не найдёт. Всё засекречено. Сам КП врыт в землю. В бункере находится всё для автономного существования на долгое время на случай военных действий. Если на СКП в основном руководят полётами в мирное время, то при боевых задачах всё командование переходит на КП. Сюда сводится вся оперативная информация о происходящем не только в части, но и во всей стране. Все нарушения государственной границы, выход гражданских международных самолётов за пределы дозволенного курса - всё фиксируется здесь. Оперативный дежурный КП - это «мозги» гарнизона. На этот раз дежурными «мозгами» оказался капитан Алексей Николаевич Власов.

Полёты и моё путешествие по «голубой мечте детства» подошли к концу около часа ночи. На подведении итогов оценки полётов были только отличными. Лётчики выполнили свои задачи на «пятёрки». Пора собираться домой. Но уехать из Савватия ночью практически невозможно, поэтому я остался набираться впечатлений в солдатской казарме. Переночевав на солдатской кровати и позавтракав в солдатской столовой, я отправился домой, полный впечатлений.

Во время моей экскурсии я задавал несколько вопросов **Сергею Викторовичу КРЫМСАЛОВУ** о том, как поживает сейчас воинская часть:

- Раньше, насколько я знаю, были проблемы с ГСМ, задержка зарплаты. Как дела обстоят сейчас?

- Проблем с ГСМ сейчас, слава



Соприкоснуться с небом...

Один день в гарнизоне ПВО Савватия



- Как в части обычно отмечают День авиации? И как будет на этот раз?

- Думаю, что в свете последних событий всяких показух не будет. Показ авиационной техники, может быть, парашютные прыжки. По традиции проведём построение, поздравим всех, отметим отличившихся ценными подарками. А потом каждое подразделение отмечает по-своему. Обычно офицеры с женами выезжают на природу.

Суеверия покорителей неба

Первое (на которое наткнулся я сам, работая над материалом): оказывается, нельзя фотографировать самолёты и лётчиков до полётов. После - пожалуйста, а до - нельзя!

Второе: в полку нет самолётов под номером 13. Чтобы избежать арифметической неточности, в списках есть самолёты под номером 12-а или 12-б, а вот тринадцатого номера нет ни в одной эскадрилье.

Третье: в этой рискованной работе слово, сказанное не к месту, может привести к беде. Поэтому-то и не употребляют лётчики слово «последний», а говорят «крайний».

Четвёртое: если что-то непредвиденное случилось в полёте, то впоследствии об этом редко рассказывают приезжим корреспондентам (и мне тоже), предпочитают в кругу лётчиков в «рюмкой чая» и обязательно в веселом настроении.