

К 75 - летию образования Брянской области
Городская библиотека
№1 представляет:

«Воздушные рабочие войны»»



История военной авиации Брянщины



Наш родной брянский край может
и должен по праву гордиться особой
авиационной славой и своей гвардией
отважных воздушных бойцов.
Ведь у Брянска уже вековая авиационная
история, с колоссальной плеядой
уникальных крылатых Героев...



Без серьёзных исследований теперь трудно сказать, когда в наших краях в прошлом веке зародилась авиация. По некоторым данным уже в 1916-м году в Брянске располагался пятый авиапарк под командованием военного лётчика штабс-капитана В.М. Ольховского. Сей человек, не только был пилотом, но и построил самолёт собственной конструкции.



В 1916 году в Брянске базировался пятый авиапарк, расквартированный здесь на время войны. «Авиапарками» в русской авиации называли специализированные предприятия, осуществляющие ремонт авиатехники в интересах воюющей армии. Командовал этим авиаподразделением в Брянске военный лётчик штабс-капитан Владимир Михайлович Ольховский, который был не только лётчиком, но и талантливым конструктором. В мастерских брянского авиапарка в 1916-1917 годах он занимался ремонтом вышедшей из строя авиатехники. Причём кроме ремонтных работ, Ольховский по личной инициативе и с разрешения командования занялся доработкой и усовершенствованием конструкций самолётов, поступавших в мастерские авиапарка обычным порядком. Но и этим Владимир Михайлович не ограничился, и приступил к созданию самолётов собственной разработки. Одним из сконструированных им в тот период самолётов стал моноплан «Торпедо». Первые полёты одноместного «Торпедо» состоялись на лыжах в начале 1917 года в Брянске. В дальнейшем испытания продолжились в Одессе уже на колёсах.



Наличие и участие авиации в наших краях в первую мировую и гражданскую войны, также пока тёмное пятно в этой истории.

Но вот с 1926-го года в Брянске началось строительство аэродрома на поле в двести гектаров между городом Брянском и селом Городище. И с первого октября 1927-го года начала формироваться 15-я авиационная бригада, которую формировал командир 2-й авиабригады старший военный лётчик товарищ **Лопатин**.

Управление авиабригады формировалось согласно приказу РВС СССР № 704/131 от 1925 года по штату №15/5. С 17-го октября 1927 года началось прибытие личного состава. В это время в бригаду прибыл, тогда ещё малоизвестный стране командир звена военный лётчик **Валерий Павлович Чкалов**.



В 1929-м году в Брянск на должность командира 15-й авиационной эскадрильи имени «ЦИК СССР» прибыл Евгений Саввич Птухин - незаурядная личность в авиации. Уже в Испании - авиационный советник, заместитель командующего ВВС Республики. В 1941-м году генерал-лейтенант, Герой Советского Союза.



Поразительно, но в Брянске есть уникальный музей Валерия Павловича Чкалова - в тюремной камере... Легендарный лётчик, будущий пример для всех советских авиаторов, Чкалов, некоторое время служил в Брянском гарнизоне - в 15-й авиабригаде. Его бурная, увлечённая, удивительная жизнь и тогда не была гладкой. За одно из нарушений отважный и дерзкий Валерий Чкалов попал даже на скамью подсудимых, а оттуда - в камеру тюрьмы, куда по приговору суда он был заключён 2-го января 1929 года сроком на один год. Но просидел всего 19 дней и был освобождён по личному указанию председателя ЦИК СССР, члена Политбюро ЦК ВКП(б) Михаила Ивановича Калинина - с молчаливого согласия надзирателей, которые сочувствовали положению решительного, рискованного лётчика, ему удалось передать жене письмо с ходатайством о помиловании, адресованное ЦИК СССР. А случилось тогда следующее - во время перелёта из Гомеля в Брянск, ведя за собой группу истребителей, Чкалов по собственной инициативе снизился на предельно малую высоту для отработки бреющего полёта. Но не заметил провисающих проводов идущей поперёк движения звена самолётов телеграфной линии и потерпел аварию. К счастью, обошлось без жертв.



Валерий Павлович Чкалов

И это давнее событие, и камера №12, в которой находился лётчик, давно стали особой легендой. А примерно в 2007 году, решением руководства брянского следственного изолятора №1, в камере был открыт музей. В нём хранятся и фотокопия дневника, который Валерий Павлович вёл в тюрьме, и личная карточка осуждённого Чкалова. В апреле 2007 года, в дар новому музею, сын Павла Михайловича Камозина - Михаил, преподнёс портрет талантливого лётчика, инструктора и испытателя, рекордсмена-авиатора, комбрига, депутата Верховного Совета СССР 1-го созыва, Героя Советского Союза, любимца страны, обладавшего исключительным мужеством, настойчивостью и выдержкой - Валерия Павловича Чкалова.



Следственный изолятор, в котором содержался Валерий Чкалов

Командиром 17-й эскадрильи был Пётр Иванович Пумпур - старый товарищ Птухина. Также известная личность в Советских ВВС. В Испании - авиационный советник. Принимал участие в воздушных боях. Герой Советского Союза с 4-го июля 1937-го года. В бригаде было три эскадрильи, соответствующие предвоенной численности полка каждая. Поэтому бригада соответствовала дивизии. Всего на аэродроме базировалось свыше ста истребителей И-2бис (первый советский истребитель, конструкции Григоровича). У каждой эскадрильи был собственный ангар. Это в 1929-м году, такая вновь созданная база!



Петр Иванович Пумпур

В августе 1929 года в 15-ю брянскую авиабригаду поступили на вооружение 12 первых истребителей И-3, построенных совместно заводами №1 и №25. Помогать осваивать новую машину в Брянск отправили известного пилота Бенедикта Бухгольца. Обучение азам лётной профессии велось и в городских аэроклубах. В 1932 году на базе завода «Красный профинтерн» в Бежице была открыта планерная станция с единственным планером УП-4. 10 октября 1933 года на базе планерной станции открылся Бежицкий аэроклуб, в этом же году на аэродром Бордовичи прилетали учебные самолёты У-2 (По-2). Вскоре аэроклуб был укомплектован лётно-инструкторским и техническим составом. В 1934 году открылся аэроклуб и в городе Брянске. Весной 1934 года на аэродромах Бежицкого и Брянского аэроклубов началась лётная жизнь...



Бенедикт Бухголец

в период оккупации города Брянска аэродром не пустовал. С января 1942 года на Брянском аэродроме базировались:

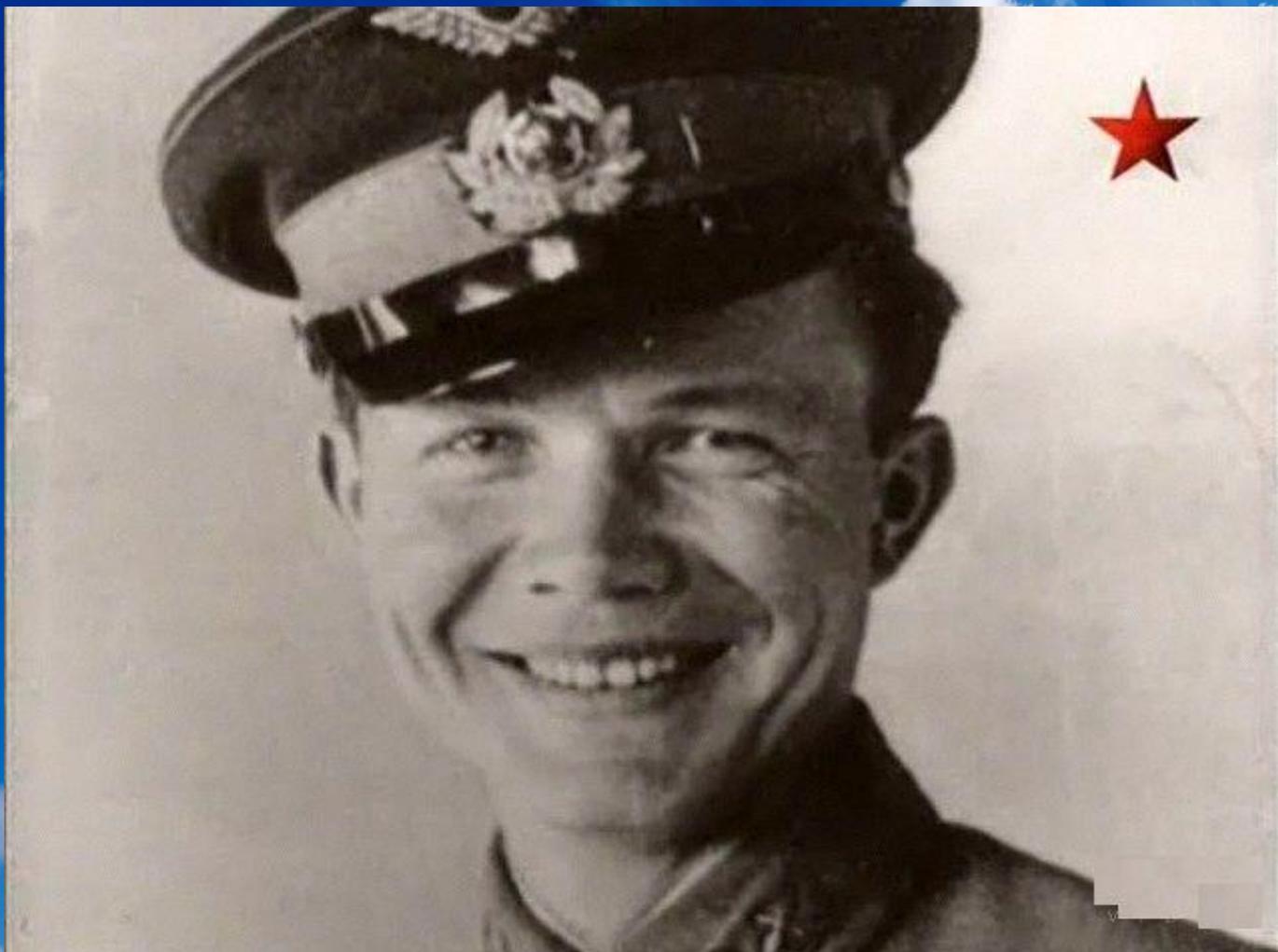
- 2-я группа (полк) 10-й эскадры скоростных бомбардировщиков на Me-110. В этом же месяце здесь сформирована 2-я группа 76-й эскадры скоростных бомбардировщиков на Me-110;

- 2-я группа 51-й истребительной эскадры «Мельдерс» на Me-109F. Сам Мельдерс до своей гибели 17-го ноября 1941-го года, осенью 1941-го посещал с инспекцией Брянскую авиабазу. Участник войны в Испании, генерал от истребительной авиации, кавалер рыцарского креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами.

28-го августа 1941-го года под Брянском нашими истребителями был сбит и погиб командир 1-й группы этой же эскадры кавалер рыцарского креста с дубовыми листьями Герман Фридрих Йоппин. На момент своей гибели за ним числилось семьдесят побед. По этому показателю он был четвёртым в Люфтваффе.

С марта по август 1943 года здесь побывали штаб и две группы 51-й бомбардировочной эскадры «Эдельвейс», экипажи которой, помимо основных задач перед Курской битвой бомбили районы базирования партизан. 1-я и 3-я группы 51-й истребительной эскадры «Мельдерс». Это они повинны в гибели старшего сына Никиты Сергеевича - Леонида Хрущёва, погибшего в воздушном бою под Жиздрой 11-го марта 1943-го года.

С мая 1943-го прибавилась 3-я группа 1-й бомбардировочной эскадры «Гинденбург».



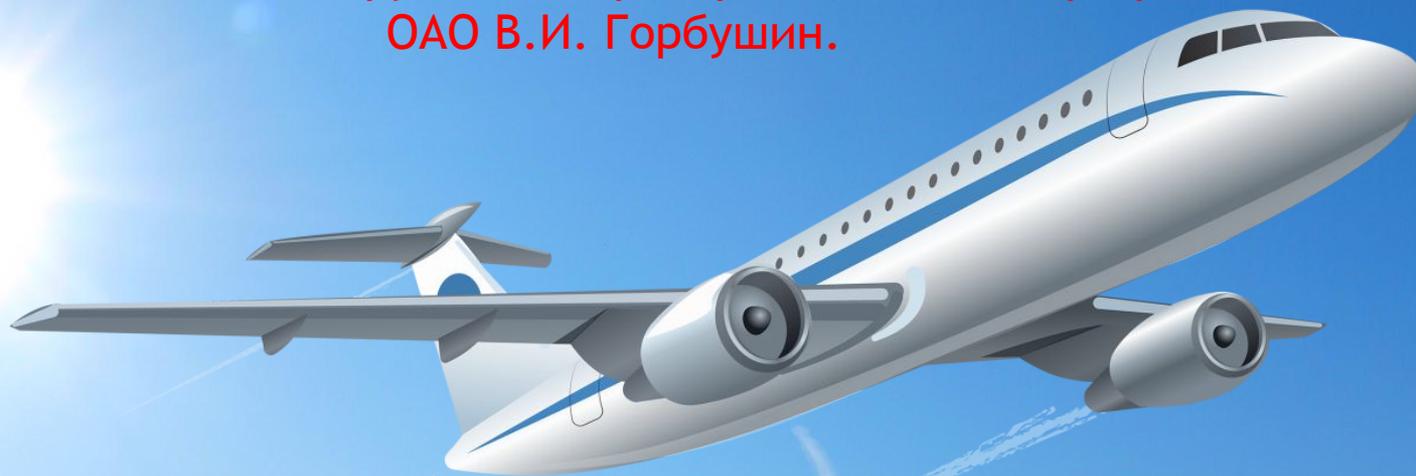
Леонид Хрущев

В семидесятые годы полк Брянского корпуса ПВО, вооружённый ракетным комплексом С-75 наводил ужас на американских пилотов во Вьетнаме.

В те же годы аэродром осваивал Брянский объединённый отряд Гражданской Авиации, личный состав которого проделал огромную работу в народно-хозяйственном плане страны.

В нём трудились такие люди как:

- Дважды Герой Советского Союза П.М. Камозин;
- Герой Советского Союза И.А. Кашин;
- Кавалер двух орденов трудовой славы А.С. Чувилин, и многие другие отмеченные за свой добросовестный труд;
- Два кавалера ордена Октябрьской революции: Герой Социалистического труда А.В. Григорьев и командир Брянского ОАО В.И. Горбушин.





Павел Михайлович Камозин. 1982 г.

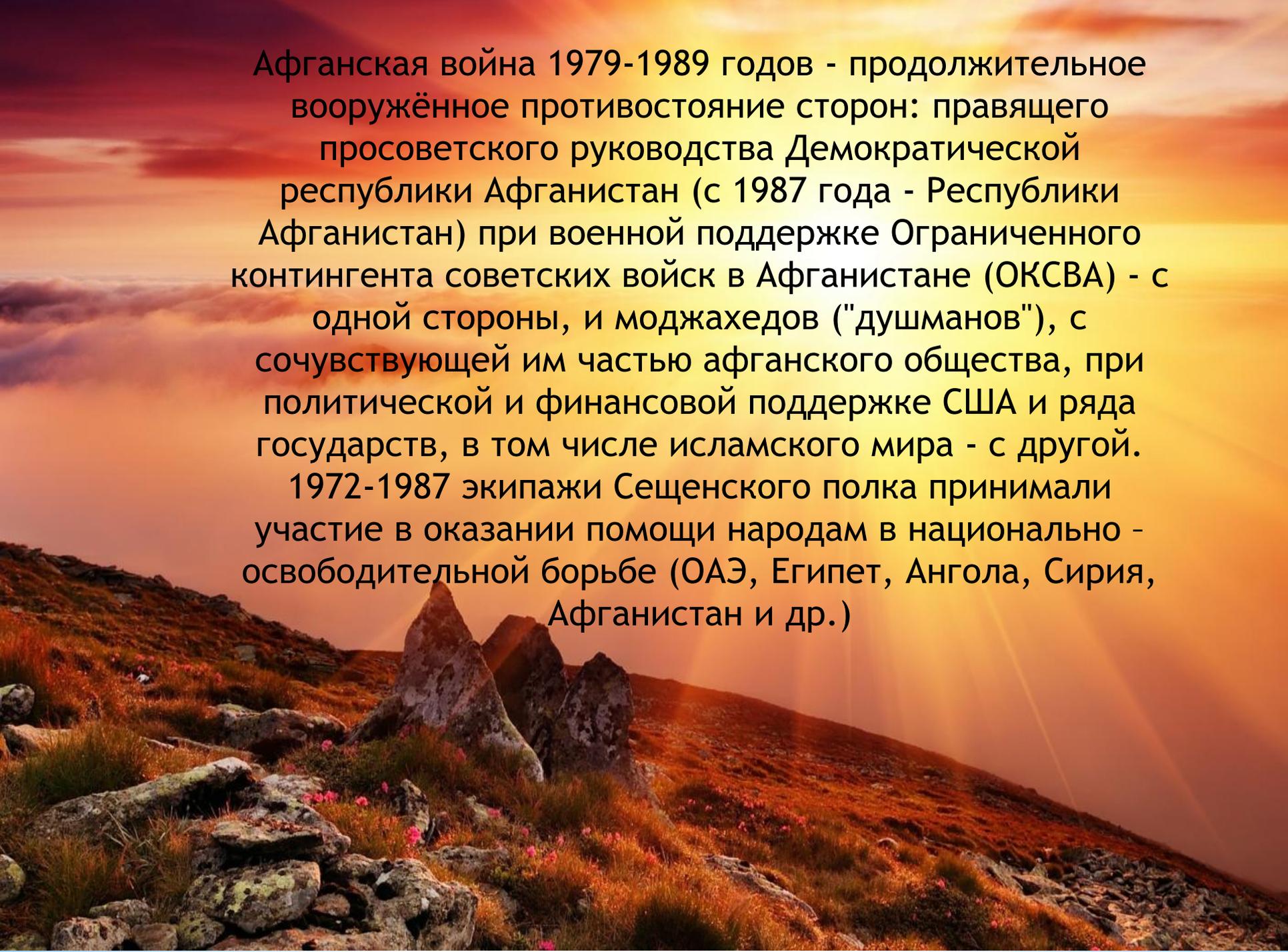


Иван Андреевич Кашин. 1973 г.



Воины-интернационалисты - военнослужащие, сотрудники органов внутренних дел и госбезопасности социалистических государств, принимавшие участие добровольно или по долгу службы в вооружённых конфликтах на территории иностранных государств на стороне политических режимов и движений, рассматривавшихся СССР как "прогрессивные", "антиимпериалистические", "антифеодальные", "коммунистические", "народно-освободительные".





Афганская война 1979-1989 годов - продолжительное вооружённое противостояние сторон: правящего просоветского руководства Демократической республики Афганистан (с 1987 года - Республики Афганистан) при военной поддержке Ограниченного контингента советских войск в Афганистане (ОКСВА) - с одной стороны, и моджахедов ("душманов"), с сочувствующей им частью афганского общества, при политической и финансовой поддержке США и ряда государств, в том числе исламского мира - с другой.

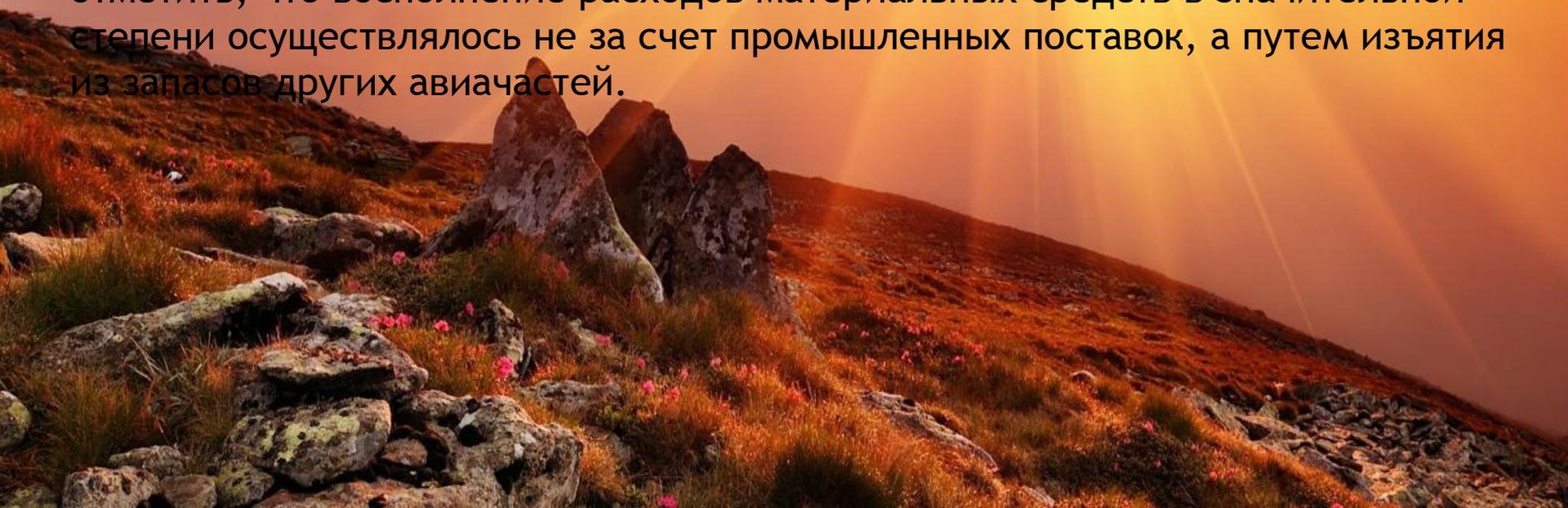
1972-1987 экипажи Сещенского полка принимали участие в оказании помощи народам в национально - освободительной борьбе (ОАЭ, Египет, Ангола, Сирия, Афганистан и др.)

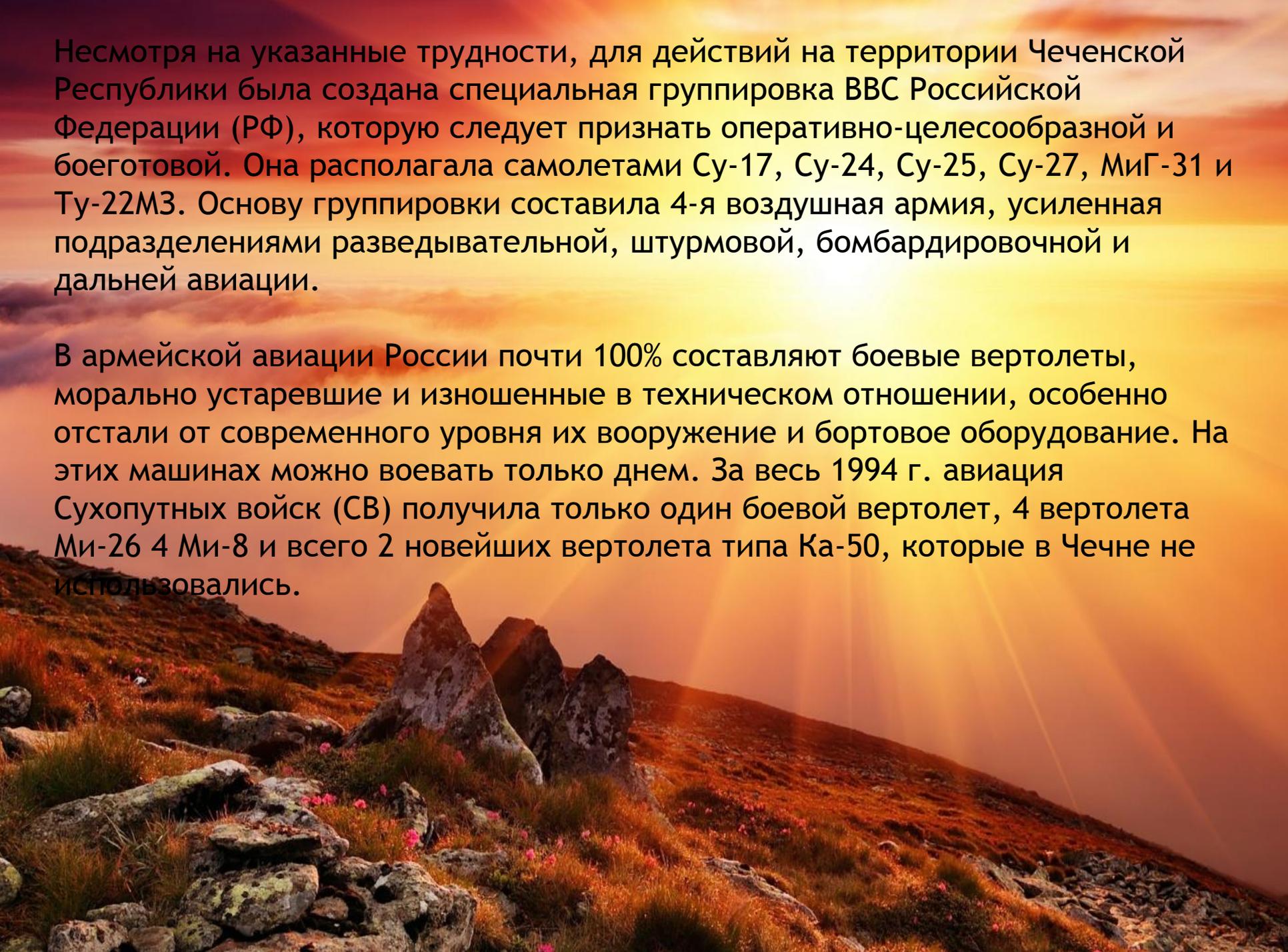




Российская авиация в чеченской войне

Военный конфликт в Чечне - общенациональная трагедия как для чеченцев, так и для русских. Десятками тысяч убитых, большинство из которых составляют мирные жители, заплатили эти народы за безрассудную политическую игру своих руководителей. Общее состояние авиации России в конце 1994 г. вполне отражало ситуацию в экономике страны и может быть охарактеризовано как кризисное. Так, к началу операции в Чечне запасы боеприпасов, ГСМ, продовольствия, запчастей составляли не более 50% установленных норм, что вызывало значительные трудности в обеспечении самолетного парка всем необходимым. Уже в ходе операции в регион пришлось подать более 160 тыс. тонн авиационного горючего. При этом надо отметить, что восполнение расходов материальных средств в значительной степени осуществлялось не за счет промышленных поставок, а путем изъятия из запасов других авиачастей.





Несмотря на указанные трудности, для действий на территории Чеченской Республики была создана специальная группировка ВВС Российской Федерации (РФ), которую следует признать оперативно-целесообразной и боеготовой. Она располагала самолетами Су-17, Су-24, Су-25, Су-27, МиГ-31 и Ту-22М3. Основу группировки составила 4-я воздушная армия, усиленная подразделениями разведывательной, штурмовой, бомбардировочной и дальней авиации.

В армейской авиации России почти 100% составляют боевые вертолеты, морально устаревшие и изношенные в техническом отношении, особенно отстали от современного уровня их вооружение и бортовое оборудование. На этих машинах можно воевать только днем. За весь 1994 г. авиация Сухопутных войск (СВ) получила только один боевой вертолет, 4 вертолета Ми-26 4 Ми-8 и всего 2 новейших вертолета типа Ка-50, которые в Чечне не использовались.



Погрузка САУ

(фотоархив Сещенского
военно - транспортного авиационного полка)



Погрузка МИГ - 35



Самолет Сещенского авиаполка в небе над Брянском



В немалом списке поводов для гордости нашего края есть особенный объект, на территорию которого довольно сложно попасть. Это - авиаполк, который базируется в Сеще Брянской области. В 2016 году 566-й Солнечногорский краснознаменный Ордена Кутузова III степени военно-транспортный авиационный полк отметил свое 75-летие и 85-летие военно-транспортной авиации России.



Рожденные летать. Сещенский авиаполк.

Сейчас в посёлке Сеща дислоцируется военно-транспортный авиационный Солнечногорский Краснознамённый ордена Кутузова

3 степени полк. Его формирование происходило в сентябре 1941 года в Воронеже на базе самолетов Ил-2. 27 ноября 1941 года штурмовой авиационный полк начал первые боевые вылеты, нанося удары по врагу под Москвой, и прошёл славный боевой путь, участвуя в операциях под Курском, Орлом, на Брянщине, под Ленинградом и в Восточной Пруссии. За проявленные в боях доблесть и мужество полк был награжден орденами Красного Знамени и Кутузова 3-й степени. Воины-авиаторы полка проявили массовый героизм в разгроме фашистских захватчиков под Москвой, за что 566 штурмовому полку было присвоено собственное наименование "Солнечногорский".

За годы войны 12 лётчиков удостоены высокого звания «Герой Советского Союза», лётчик Мыхлик В. И. - дважды.

В послевоенное время авиационный полк претерпел реформационные изменения и принял на вооружение транспортные самолеты.



Мыхлик В.И.

Боевые экипажи Сещенского авиаполка



В память о погибших летчиках в Сеще



В память о погибших летчиках в Брянске



Личный состав полка продолжает выполнять свой воинский долг, совершенствовать свое боевое мастерство, успешно выполнять задания Правительства Российской Федерации и Министерства обороны РФ: Летные экипажи полка постоянно участвуют в обеспечении визитов первых лиц государства по территории Российской Федерации и за ее пределами. Вместе с тем продолжается подготовка молодых экипажей на самолетах Ан - 124. Ежегодно проводится около 100 летных смен.

2014 год - перевозка аэромобильного госпиталя в Гвинею для оказания помощи в локализации эпидемии «Эбола».

2014 год - участие в учениях Центрального Военного Округа.

2014 год - участвует в военно - воздушном параде над городом - героем Севастополем.

2015 год - участие в военно - воздушном параде над Красной площадью в честь 70 - летия Победы в Великой Отечественной войне.

2015 год - оказание помощи населению Дальнего Востока в ликвидации наводнения перевозка тяжелой техники для частей МЧС и гуманитарного груза.

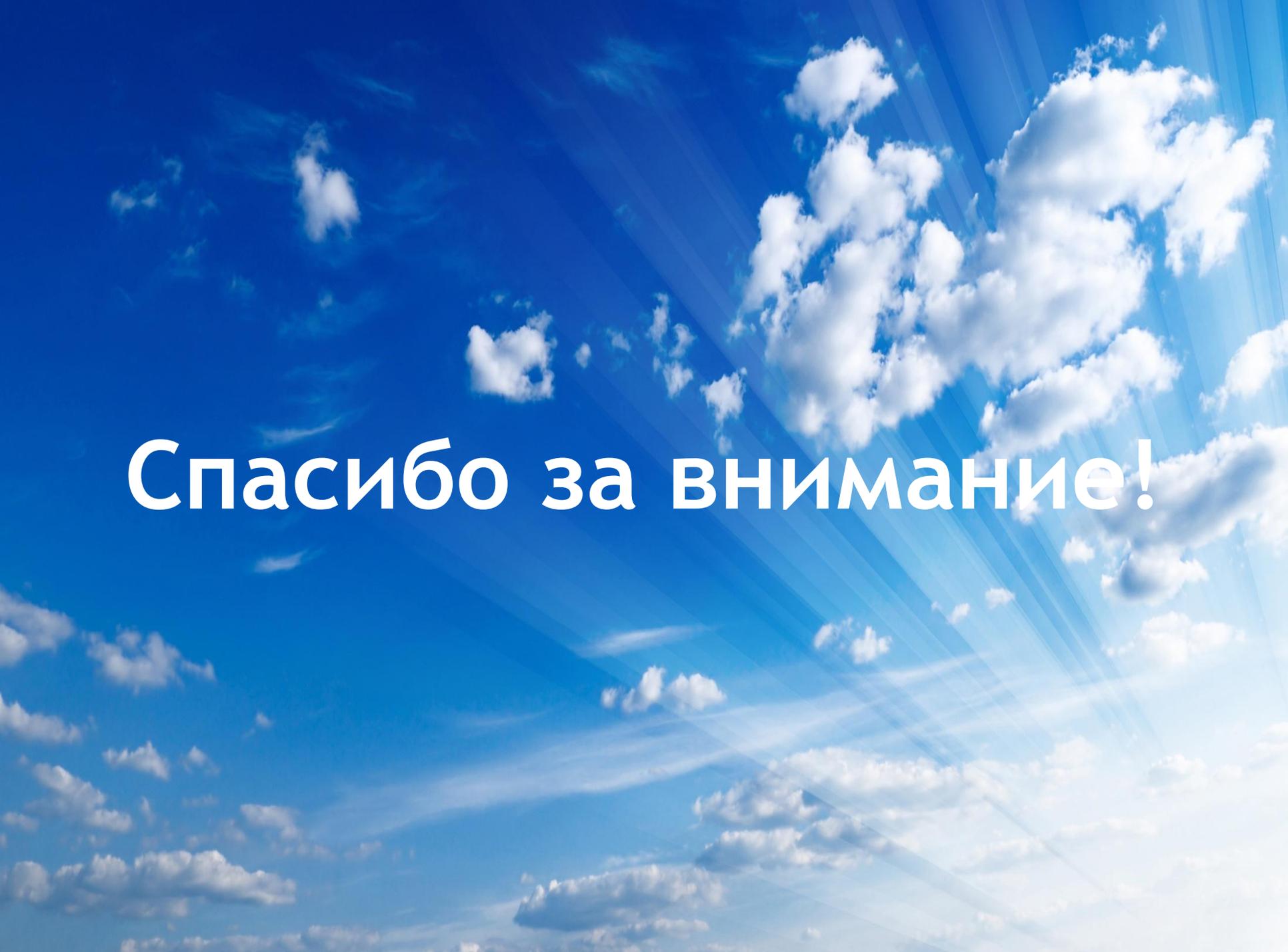


2015 год - перевозка военной техники из Чехии в Нигерию (г. Кадуна) для обеспечения конституционного порядка.

2015 год - перевозка сверхтяжелого электрогенератора на остров Мартиника для восстановления электроснабжения после стихийного бедствия.

2015 - 2018 - участие в военной операции в Сирии по уничтожению террористической группировки Исламское государство (ИГИЛ) , доставка гуманитарной помощи сирийскому народу.





Спасибо за внимание!



Презентацию подготовила
сотрудница библиотеки №1
Самусенко И.П.