

ЖУРНАЛ ДЛЯ ВОЕННЫХ ПРОФЕССИОНАЛОВ

# АРМЕЙСКИЙ СБОРНИК

МАЙ 2012



## ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

■ УНИКАЛЬНОЕ ОРУЖИЕ ВОЙНЫ

■ ИЗ ПОХОДНОГО — В ПРЕДБОЕВОЙ И БОЕВОЙ ПОРЯДКИ

■ «Я — «ДРАКОН». АТАКУЮ...»



МАНЕВРЕННОСТЬ ВОЙСК



ВОЗДУШНАЯ  
НАСТУПАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ



СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ  
ЛЕТНЫХ КАДРОВ





На сайте Минобороны открыт  
новый информационный раздел  
для военнослужащих

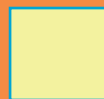
По интернет-адресу

**[doma.mil.ru](http://doma.mil.ru)**

на интерактивной карте Российской Федерации можно узнать о ходе строительства в регионах, наличии квартир, увидеть фотографии будущего жилья, получить информацию о застройщике и степени готовности возводимых домов



*Западный военный округ*



*Южный военный округ*



*Центральный военный округ*



*Восточный военный округ*



**<http://doma.mil.ru>**

# САМЫЙ ОБЫЧНЫЙ ПОДВИГ



**Нештатная ситуация, произошедшая в октябре 2011 года в подмосковном небе с самолетом Ту-134 А, благополучно завершилась только благодаря высокому профессиональному мастерству, мужеству, выдержке и умению действовать в сложнейшей обстановке летчиков-испытателей Государственного летно-испытательного центра МО РФ им. В.П. Чкалова майора Андрея Воропаева и подполковника Рафаэля Зарипова.**

**О летном происшествии, едва не ставшем трагедией, рассказали в летно-испытательном центре.**

Утром 27 октября экипажу самолета Ту-134 А Государственного летно-испытательного центра им. В.П. Чкалова предстояло выполнить служебное задание по перевозке пассажиров и груза с аэродрома Чкаловский на ахтубинский аэродром ГЛИЦ. Маршрут полета хорошо известен. Особенность предстоящего задания заключалась в том, что испытателям необходимо было выполнять посадку на промежуточном аэродроме, где не обеспечивалась заправка. Поэтому самолет перед вылетом был заправлен «под пробку», что наложило впоследствии свои особенности.

В состав экипажа вошли: летчики-испытатели майор Андрей Воропаев — командир экипажа, подполковник Рафаэль Зарипов — помощник командира, штурман экипажа — штурман-испытатель майор Денис Острецов, бортовой инженер-испытатель майор Иван Еловенко, бортинженер стажер майор Юрий Шлегель и бортрадист-испытатель майор Виктор Ластовский.

С самого утра ситуация стала развиваться не так, как обычно. Все шло с трудом. В общем-то несложная процедура оформ-

ления у диспетчера заняла значительно больше времени, чем обычно. В числе пассажиров в Ахтубинск вылетала группа из 18 специалистов, в состав которой входили несколько представителей Министерства обороны и Главного штаба ВВС. В районе аэродрома Чкаловский в тот день были сложные метеоусловия: плотная десятибалльная облачность, нижний край — 500 м, верхний — 1500 м.

Взлет произвели в 10.05. По обычной схеме вышли из района аэродрома, после этого стали запрашивать разрешение на набор высоты. Только после третьего запроса, получив добро от диспетчера УВД, приступили к набо-

ру высоты подписанного эшелона — 9600 метров.

Обычное напряжение, присутствующее у экипажа после взлета, стало ослабевать. В кабине наступила рабочая обстановка: командир отдавал команды и принимал доклады.

Самолет летел по маршруту, набирая заданную высоту, а стрелка высотомера, делая оборот за оборотом, исправно отсчитывала метры подъема.

Проблемы начались неожиданно. На высоте 8600 метров в кабине Ту-134 раздался сильный треск, после которого буквально за мгновение лобовое стекло со стороны помощника командира покрылось паутиной мельчайших трещин. Ситуация из штатной, при непринятии экипажем экстренных мер, могла бы перерасти в аварийную. Медлить было нельзя.

В считанные секунды, еще не дожидаясь разрушения стекла, командир принял единственно правильное решение, ставшее спасительным.

«После доклада о произошедшем авиадиспетчеру в московской воздушной зоне выполнили левый разворот и с вертикальной скоростью 30-35 метров в секунду стали экстренно