

70 ЛЕТ СЛУЖЕНИЯ АВИАЦИИ РОССИИ

9 апреля 2016 года исполнилось 95 лет генерал-майору в отставке Польскому Анатолию Афанасьевичу. В качестве слушателя ВВИА имени Н.Е. Жуковского 1 сентября 1938 года началась его служба в Красной армии, продолжавшаяся более 50 лет. Ему довелось быть свидетелем и участником многих важных событий в отечественных ВВС и в стране в целом. Хотелось бы рассказать об этом замечательном человеке и гражданине.



А.А. Польский (слева).
862 иап. 1942 г.

Анатолий Афанасьевич — активный участник Великой Отечественной войны. В 1942 году, после прохождения фронтовой стажировки на аэродроме Мигалово, он назначается начальником воздушно-стрелковой службы 862-го истребительного авиаполка (иап). Полк базировался сначала близ грузинского города Муха Цхакая (ныне — Сенаки), прикрывая с воздуха морской порт Потти, затем был переброшен на Северо-Кавказский фронт, где шли тяжелые бои с наступающими частями немецко-фашистских войск. К концу октября 1942 года после жестоких воздушных боев в полку, базировавшемся к тому времени на аэродроме Слепцовская за Сунженским хребтом, остался ... один самолет.

— *Очень хорошо помню доклад, подготовленный мною по итогам боевой работы полка за два месяца — сентябрь и октябрь 1942 года,* — вспоминает Анатолий Афанасьевич. — *Безвозвратные потери летчиков в нашем полку составили 46 человек. Большинство летчиков*

погибли при выполнении первых трех вылетов. Это, как правило, были молодые ребята, по 19-20 лет, выпускники летных училищ, не прошедшие курса боевого применения...

В ноябре 1942 года полк был перебазирован в Гудермес на реформирование, а Польского А.А. оставили в дивизии и назначили начальником воздушно-стрелковой службы 84-го «А» истребительного авиаполка, вооруженного самолетами И-16 и И-153 («Чайка»).

В декабре полк участвует в разгроме немецкой группировки, окруженной в Эльхотовской долине, затем, до 11 марта 1943 года, базирясь на аэродроме станицы Тимашевская, участвует в боях по уничтожению окруженных в плавнях немецких войск. После этого 217 истребительная авиационная дивизия (иад), вооруженная самолетами Ла-5, перебазируется в город Острогжск под Воронежем для участия в готовящейся Орловско-Курской операции. Так как 84 «А» иап выбыл из состава 217 иад, Анатолий Афанасьевич получает назначение в 41-й гвардейский истребительный авиаполк, которым командовал Герой Советского Союза майор П.Ф. Чупиков (будущий генерал-полковник авиации). Одновременно Польский А.А. исполняет обязанности начальника воздушно-стрелковой службы 217-й истребительной авиадивизии,

которой 1 мая 1943 года присвоили наименование 8-й гвардейской.

– Вот здесь мы впервые почувствовали, — вспоминает Анатолий Афанасьевич, — что господство в воздухе переходит к нам. Теперь у нас всегда хватало резервов для создания численного превосходства в любом, навязанном нам немцами воздушном сражении ...

В самый разгар воздушных сражений Польский А.А. получает предписание для немедленного отъезда на станцию Арысь, недалеко от Ташкента. По решению Государственного комитета обороны там организовывались месячные сборы для подготовки инструкторов по применению химического оружия в случае, если к этому нас принудят немцы (отдельные случаи применения немцами химических боеприпасов имели место в боях в районе Керчи). Месячные сборы для Анатолия Афанасьевича явились этапом, предопределившим его дальнейшую служебную карьеру. До февраля 1945 года он — преподаватель Высшей офицерской школы технических войск в поселке Шиханы Саратовской области. Преподавательская работа, да еще в офицерской школе химического профиля, Польского А.А. совершенно не устраивала. Его мечта стать испытателем авиационного вооружения в ГК НИИ ВВС осуществилась в середине марта 1945 года, когда он приступил к исполнению обязанностей старшего инженера-испытателя 4-го управления этого института, базировавшегося в подмосковном Ногинске.

* * *

– Определили меня в отделение испытаний авиационного реактивного вооружения, — вспоминает Анатолий Афанасьевич, — и сразу назначили ведущим инженером по летным испытаниям РС-132(М-13), применяемых с самолета Ил-10. Срок испытаний установили две недели, включая написание акта! ...

После успешного завершения этих испытаний Анатолий Афанасьевич командировается в 16-ю Воздушную армию для обобщения опыта применения авиационного вооружения на фронтах Великой Отечественной войны. В немецком городе Нойдам он встретил долгожданную Победу. Неожиданно от на-

чальника управления генерала М.В. Гуревича поступает новое задание: в составе группы, возглавляемой заместителем начальника управления по науке полковником В.А. Чернорезом, приступить к отбору и отправке в город Ногинск трофейного оборудования и материалов, изымаемых по репарациям с немецкого аналога нашего ГК НИИ ВВС, и с ряда авиационных предприятий.

Осенью 1945-го принимается решение о создании отдела испытаний авиационного реактивного и управляемого вооружения, в котором капитан А.А. Польский возглавил отделение испытаний авиационных реактивных снарядов класса «воздух-воздух». Затем новая командировка в Германию для изучения проводившихся там работ в области авиационной ракетной техники.

В мае 1946 г. создается правительственная комиссия под председательством Д.Ф. Устинова для изучения организации и результатов работ по реактивной и управляемой технике в Германии, а также для разработки соответствующих мероприятий по развертыванию аналогичных работ в СССР. Военно-воздушные силы в комиссии представляли капитаны А. Польский и Ю. Рождественский. По результатам работы комиссии в этом же 1946 году на берегу Волги, в районе населенных пунктов Капустин Яр, Пологое Займище и Владимировка Астраханской области, создается Государственный Центральный полигон, авиационное Управление в котором возглавил генерал-майор инженерно-авиационной службы С.О. Щербаков.

* * *

В 1949 г. Польский А.А. назначается начальником отдела испытаний авиационных оптических прицелов стрельбы и бомбометания. Ему было тогда 29 лет. Как признается он, начался один из интереснейших периодов его творческой деятельности в институте. В 1953 г. Анатолий Афанасьевич успешно защищает кандидатскую диссертацию, основой для которой послужили результаты обработки материалов сложнейших летных экспериментов того времени.

В начале 1954 г. выходит постановление правительства по передислокации 4 Управления в город Энгельс. Поставленный Анатолием



Афанасьевичем вопрос об интеграции авиационных радиолокационных и оптических прицелов приобретает еще большую остроту ввиду существенно увеличившейся территориальной разобщенности управлений института. В декабре 1955 г. по решению начальника ГК НИИ

ВВС генерала Благовещенского А.С., отдел испытаний авиационных оптических прицелов стрельбы и бомбометания практически в полном составе перебазирован на Чкаловскую в состав 3-го Управления испытаний техники специальных служб, возглавляемого генералом Девяткиным Б.А. Анатолий Афанасьевич назначается на вновь введенную должность заместителя начальника Управления по прицельным системам, а в конце декабря 1959 года он возглавляет это Управление.

— *Особенно сложными для меня,* — вспоминает Анатолий Афанасьевич, — *были первые два года. Необходимо было как можно быстрее вникнуть в особенности испытаний малознакомой для меня техники... Явно ощущал дефицит времени, который усугублялся необходимостью серьезно заниматься кадровыми вопросами...*

Как известно, именно в это время по инициативе Н.С. Хрущева было принято решение Правительства о сокращении Вооруженных Сил СССР на 1,2 миллиона человек. Надо было выполнять приказание по представлению к увольнению в запас всех офицеров, достигших предельного возраста службы в армии и заниматься подбором молодых, способных, квалифицированных офицеров для назначения на должность вместо увольняемых в запас ветеранов.

В первый же год руководства Управлением, 1 мая 1960 года, Анатолий Афанасьевич получает срочное приказание командования ВВС направить необходимых специалистов в город Свердловск для обследования обломков американского разведывательного самолета У-2, сбитого нашей зенит-

ной ракетой. Специалистами Управления было убедительно доказано, что самолет выполнял разведывательный полет.

В конце 1960 — начале 1961-го, происходит крупнейшая реорганизация ВВС, в том числе, ГК НИИ ВВС. Основным местом базирования объединенного института, в 1963 году получившего наименование Государственного научно-испытательного Краснознаменного института ВВС (ГНИКИ ВВС), становится Ахтубинск (<http://aviapanorama.ru/wp-content/uploads/2014/04/84.pdf> — Прим. ред.).

Серьезная организационно-штатная перестройка, проходившая в это время в институте, не могла не затронуть и 3-е Управление испытаний бортового авиационного и радиоэлектронного оборудования и наземных систем обеспечения полетов, получившее в новой структуре института наименование 5-го Управления. Во весь рост встал уже решенный вопрос о его перебазировании в Ахтубинск. Анатолий Афанасьевич добивается у командования ВВС разрешения на разработку аванпроекта лабораторно-испытательного комплекса Управления в Ахтубинске. Уже осенью 1961 года был заложен его фундамент, а через четыре года, в рекордно короткие сроки, в эксплуатацию вводятся уникальный комплекс высотно-климатических испытаний и современный лабораторно-стендовый комплекс, оснащенный аналоговыми и цифровыми моделирующими и вычислительными машинами, с большими возможностями последующего развития и модернизации. Надо сказать, что затраты на создание современной испытательной базы бортового авиационного радиоэлектронного оборудования себя полностью оправдали.

* * *

Период после 1960-х годов стал настоящим бумом в развитии авиации ВВС, ее оснащении более совершенным бортовым авиационным радиоэлектронным оборудованием и вооружением. В это время проводились испытания таких авиационных комплексов, как Су-15, Су-24, Су-25, Су-27, МиГ-25, МиГ-27, МиГ-29, Ту-22, Ту-128, Ту-95МС, Ту-160, Ил-20, Ил-38, Ил-76, Ил-78, Ан-30, Ан-72, Ан-124, Ан-225, Ми-8МТ, Ми-24, Ми-26, Ка-27, Ка-29... и их модификаций.



Интересны воспоминания Анатолия Афанасьевича о летной отработке и испытаниях первой отечественной автоматической навигационной системы «Пеленг» с бортовой ЦВМ «Пламя-ВТ».

– Летная отработка системы, — вспоминает Анатолий Афанасьевич, **— проводилась на самом скоростном и высотном в то время самолете МиГ-25Р. Перед нами поставили задачу разработать навигационный способ бомбометания на скорости 3000 километров в час с высоты более 20 000 метров. Срок был поставлен очень жесткий — шла арабо-израильская война и готовилась переброска эскадрильи МиГ-25РБ в Египет.**

В короткие сроки поставленная задача была успешно решена. За активное участие в создании МиГ-25РБ Анатолий Афанасьевич награждается орденом Октябрьской Революции.

– Ахтубинский период жизни оставил у меня одно из самых светлых воспоминаний, — вспоминает Анатолий Афанасьевич. **— Во-первых, я не могу не гордиться своим личным вкладом в создание современной лабораторно-стендовой и полигонной базы для испытаний и исследований новейших боевых авиационных комплексов, оснащенных первыми отечественными цифровыми прицельно-навигационными системами. Во-вторых, мне удалось сколотить исключительно дружный, работоспособный коллектив, завоевавший большой авторитет среди промышленных ОКБ и НИИ, а также у командования ВВС, без которого эти задачи в такие короткие сроки решить было бы невозможно. Коллектив**

5 Управления умел продуктивно работать и весело отдыхать. Такого дружного коллектива я больше не встречал. Наконец, рыбалка, охота и просто волжские просторы оставили в душе неизгладимое впечатление на всю жизнь, создали неиссякаемый заряд бодрости и радости.

* * *

В феврале 1974 года выходит распоряжение Совета Министров СССР о переводе генерал-майора авиации Польского А.А. в Министерство авиационной промышленности заместителем начальника летно-исследовательского института и продолжении его службы в Вооруженных Силах СССР. Начальником ЛИИ был в то время Уткин Виктор Васильевич. Руководством МАП Анатолий Афанасьевич назначается руководителем работ по летной отработке аппаратуры и методики посадки пассажирских самолетов (Ту-154, Ту-134, Ил-62...) в условиях метеоминимума I и II категорий ИКАО. Указанная работа, актуальная для всех видов авиации на то время, была успешно завершена в 1978 году. Одновременно была доказана возможность осуществления автоматической посадки вплоть до приземления.

– В заключительном испытательном полете, с демонстрацией автоматической посадки вплоть до приземления, приняли участие Уткин В.В. и я, — вспоминает Анатолий Афанасьевич. **— Заняв места сзади пилотов, мы наблюдали пять автоматических заходов и приземлений. Впечатление было потрясающим! ...**

В 1975 году на Анатолия Афанасьевича возлагается еще одна сложная задача, которая в течение последующих 15 лет стала для него одной из основных. Он назначается научным руководителем работ по эргономическим исследованиям, проводившимся институтами и предприятиями Министерства обороны и министерствами оборонных отраслей промышленности. Основные научные и практические результаты были продемонстрированы на грандиозной закрытой выставке «Эргономика-81», организованной по решению

Военно-промышленной комиссии (ВПК). Перед её закрытием на территории выставки было проведено выездное заседание ВПК, на котором было принято развернутое решение о порядке внедрения в практику опытного строительства вооружения и военной техники достижений эргономической науки и о проведении дальнейших исследований в этой области. Вскоре эргономика получает статус нового научного направления, создается научный совет с правом присуждения ученой степени докторов технических, психологических и биологических наук по специальности 050220 «Эргономика». Председателем Совета утверждается Анатолий Афанасьевич Польский.

* * *

70-е годы прошлого столетия. В США принимается на вооружение авиационный комплекс радиолокационного дозора и наведения (РЛДН) AWACS. Несколько этих самолетов ставится на боевое дежурство в странах НАТО, в Европе. Намотившееся отставание в гонке вооружений, чреватое серьезными осложнениями, заставило руководство нашей страны принять решение по ускорению создания аналогичного комплекса РЛДН и у нас. Эта разработка стала для нас национальной задачей и находилась под пристальным вниманием руководства страны.

Осенью 1981 года министр авиационной промышленности СССР Силаев И.С. по согласованию с министром радиопромышленности СССР Плешаковым П.С., министром промышленности

Перед совещанием о ходе испытаний А-50. Слева направо: главный конструктор А-50 А.К. Константинов, Главнокомандующий ВВС главный маршал авиации П.С. Кутахов и генерал-майор авиации А.А. Польский. Ахтубинск. Ноябрь 1982 г.



Фото самолета РЛДН А-50 с автографами участников государственных испытаний

средств связи СССР Первышиным Э.К. и Главнокомандующим ВВС Кутаховым П.С. четырехсторонним совместным приказом назначил Анатолия Афанасьевича ответственным руководителем совместных испытаний опытного образца самолета РЛДН под шифром «Шмель» (А-50). Решением Силаева И.С. создается экспертная комиссия для оценки перспективности технических решений, положенных в основу разработки «Шмеля». В состав комиссии, возглавленной Польским А.А., были включены известные специалисты в области радиолокации и вычислительной техники...

Это был очень сложный комплекс бортового радиоэлектронного оборудования, и заставить его работать и решать возложенные на него задачи было очень непросто. Тем не менее в 1982 г. испытательной бригаде удалось приступить к выполнению довольно сложных групповых полетов — «массовок», когда в воздухе одновременно находилось до 50 самолетов.

...В декабре 1987 года морской патрульный и противолодочный самолет Локхид Р-3В «Орион» ВВС Норвегии обнаружил и заснял над Баренцевым морем самолет А-50, после чего нашему самолету было присвоено натовское кодовое название «Мэйнстэй», что в переводе означает «Оплот». В общем-то, довольно справедливое название.

В 1990 г. комплекс «Шмель» был принят на вооружение, за участие в его разработке Анатолий Афанасьевич награждается орденом Трудового Красного Знамени.

* * *

В 1983 году произошло событие, ещё раз коренным образом изменившее судьбу Анатолия Афанасьевича. 23 февраля этого года подписывается приказ министра авиапромышленности об образовании НИИ авиационного оборудования (НИИАО), а 24 февраля — приказ о назначении А.А. Польского начальником этого института, ведущего в отрасли по комплексированию и интеграции авиационного бортового оборудования в целом.

Именно в это время начинается разработка нового поколения пассажирских самолетов Ил-96 и Ту-204. Головным предприятием по разработке принципиально нового комплекса стандартного цифрового пилотажно-навигационного оборудования (КСЦПНО) для этих самолетов по инициативе министра авиационной промышленности Силаева И.С. был определен НИИАО. Несмотря на исключительно сжатые заданные сроки разработки комплекса, 28 сентября 1988 года первый опытный самолет Ил-96-300 с установленным на нем комплексом КСЦПНО взлетел с Центрального аэродрома в Москве и приземлился в Жуковском! В начале июня 1989 года самолеты Ил-96-300 и Ту-204, оборудованные КСЦПНО, демонстрировались на авиасалоне в Ле Бурже и вызвали восторг зарубежных специалистов.

* * *

31 декабря 1989 года Анатолий Афанасьевич увольняется с действительной военной службы и назначается генеральным директором совместного советско-датского предприятия «Техносерв», занимавшегося внедрением в авиационную отрасль персональных компьютеров и другой вычислительной техники, а также её сервисным обслуживанием. С января 1993 года Анатолий Афанасьевич — вновь в НИИАО, в должности главного конструктора цифрового пилотажно-навигационного комплекса ЦПНК-114 для пассажирского самолета Ил-114, затем он занимается и другими перспективными разработками.

— Я могу с большим удовлетворением констатировать, — вспоминает Анатолий Афанасьевич, — что *Научно-исследовательский ин-*

ститут авиационного оборудования, в создание и становление которого я вложил так много своих сил и энергии, не только устоял, но и прочно завоевал место одной из основных научно-производственных организаций авиационной промышленности по исследованиям, разработке и сопровождению эксплуатации комплексов бортового оборудования пассажирских самолетов, а также оборудования рабочих мест космонавтов пилотируемых космических аппаратов, средств тренировки космонавтов и экипажей пассажирских самолетов.

* * *

Генерал-майор авиации в отставке Польский А.А., кандидат технических наук, лауреат премии Госкомоборонпрома Российской Федерации награжден орденами Октябрьской Революции, Отечественной войны 1-й степени, Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, двумя медалями «За боевые заслуги» и многими другими наградами.

Анатолий Афанасьевич со своей верной супругой и спутницей жизни Лидией Сергеевной воспитали двух замечательных сыновей — Вячеслава и Юрия, которые подарили им четырех внуков, а те — пятерых правнуков.

Командование, личный состав и ветераны ГЛИЦ имени В.П. Чкалова от всей души поздравляют генерал-майора в отставке Польского Анатолия Афанасьевича с 95-летием и желают ему крепкого здоровья, счастья и боевого задора.

Евгений ПУШКАРСКИЙ,
заместитель начальника ГЛИЦ им. В.П. Чкалова по научной работе, кандидат технических наук, профессор Академии военных наук Российской Федерации, полковник

Валерий ЕРМАКОВ,
ветеран ГЛИЦ им. В.П. Чкалова, полковник в отставке