



Данная небольшая работа задумывалась и предназначалась как привет, как поздравление с юбилеем выдающегося русского авиатора, нашего старшего друга и учителя, Петра Степановича Дейнекина. Его вклад в развитие Отечественной авиации огромен. 14 декабря 2017 года Главкому исполнилось бы 80.

К нашей глубокой скорби, 19 августа 2017 года Заслуженный военный летчик России и Герой Российской Федерации скончался.

Главному делу всей своей жизни он отдал всего себя – за несколько дней до своей кончины он за штурвалом самолета «Дуглас» открыл воздушный парад, посвященный 105-летию ВВС.

Пусть эта статья будет скромной данью его светлой памяти.

*УДК 358.4*

*ГРНТИ 78.27.49.19*

## **ПАТРИОТ, ЛЕТЧИК, ГЛАВКОМ. К 80-ЛЕТИЮ ГЕНЕРАЛА АРМИИ П.С. ДЕЙНЕКИНА**

*В.В. ГАГИН, кандидат исторических наук*

*ВУНЦ ВВС «ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)*

*Е.С. ПОЛУНИН, кандидат исторических наук*

*ВУНЦ ВВС «ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)*

В статье рассматриваются основные вехи биографии выдающегося отечественного летчика, военного и общественного деятеля Петра Степановича Дейнекина. Особое внимание уделяется позиции и активности Дейнекина в отношении подготовки летных кадров, развития отечественного авиастроения, военной истории России. Кроме того, приводится много эпизодов из новейшей истории Отечества, которые прекрасно характеризуют нравственные принципы главкома ВВС.

*Ключевые слова:* Военно-воздушные силы, Дальняя авиация, военный летчик, военная и гражданская авиация, военная история, новейшая история России.



**PATRIOT, AVIATOR, COMMANDER-IN-CHIEF.  
TO THE 80th ANNIVERSARY OF GENERAL OF THE ARMY P. S. DEYNEKIN**

*V.V. GAGIN, Candidate of historical sciences*

*MESC AF "N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy" (Voronezh)*

*E.S. POLUNIN, Candidate of historical sciences*

*MESC AF "N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy" (Voronezh)*

The article discusses the main stages Peter Stepanovitch Deynekin's biography, who was an outstanding national pilot, military and public figure. Much attention is given to Deynekin's position and activity for the flight personnel preparation, the aviation domestic development and Russian's military history. Many episodes of the Fatherland's latest history are discussed in detail, which perfectly characterize the Air Force Commander-in-Chief moral principles.

*Keywords:* Air Force, long-range aviation, military pilot, military and civil aviation, military history, Russian's recent history.

Российский военачальник, доктор военных наук, профессор, Герой Российской Федерации, генерал армии Пётр Степанович Дейнекин родился 14 декабря 1937 года в казачьей станице Милютинской, на большой излучине Дона, недалеко от Ростова.

Биографические сведения о нем дают нам картину четкой и ясной жизни, судьбы и карьеры, прежде всего, военного летчика.

В 1955 году Петр Степанович окончил Харьковскую спецшколу Военно-Воздушных Сил. «Чтобы дать денег сыну на дорогу до Харькова – учиться, маме пришлось продать трофейный аккордеон «Травиата», который мне привез с фронта дядя, – вспоминал впоследствии Дейнекин. – хватило только на дорогу туда». Когда он поступил в спецшколу, то учился так, будто ничего важнее в его жизни и нет. Однако главным была не только учеба, прыжки с парашютом, но и спорт, акробатика, а затем и бокс. Худой и звонкий, как многие послевоенные дети, Петр Дейнекин учился отстаивать мальчишескую честь на ринге [1].

С 1955 года началась служба Петра Степановича в Военно-воздушных силах СССР. В 1957 году он окончил Балашовское военное авиационное училище лётчиков и начал офицерскую службу в качестве помощника командира корабля Дальней авиации.

Окончив училище по первому разряду, лейтенант Дейнекин попросился не в Москву, Ленинград, Одессу или Киев, где располагались штабы воздушных армий, а на Дальний Восток. «Сыграл роль кинофильм «Два капитана», я считал, что настоящим летчиком можно стать только в Арктике». Он летал там, что называется, без передышки: на мыс Шмидта, в Воркуту, в Анадырь и Тикси, в Оленегорск. Побережье Северного Ледовитого океана было в то время главным советским плацдармом для возможного воздушного удара по Соединенным Штатам. Именно поэтому аэродромы там строились один за другим.

С 1962 года Дейнекин – командир экипажа дальнего бомбардировщика Ту-16. А в период с 1962 по 1964 гг. он был пилотом спецгруппы летчиков Дальней авиации в Аэрофлоте. Почему в «Аэрофлоте»? Дело в том, что кабины «Туполевых»: бомбардировщика Ту-16 и пассажирского Ту-104 очень похожи, при этом налета на гражданских рейсовых маршрутах за месяц больше, чем у военных за целый год.

С 1964 года Петр Степанович – командир корабля 22-й Донбасской Гвардейской Краснознаменной тяжелобомбардировочной авиационной дивизии (Бобруйск).

В 1965–1969 году Дейнекин – слушатель командного факультета Военно-Воздушной академии имени Ю.А. Гагарина.



В 1969 году он назначен заместителем командира эскадрильи 260-го тяжелого бомбардировочного авиационного полка 15-й Гвардейской тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии Дальней авиации (Стрый, Прикарпатский военный округ).

С 1970 года – командир эскадрильи 251-го Гвардейского тяжелого бомбардировочного авиационного полка 15-й Гвардейской тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии Дальней авиации (Белая Церковь, Киевский военный округ).

Начиная с 1971 года П.С. Дейнекин – заместитель командира 184-го Гвардейского Полтавско-Берлинского Краснознаменного тяжелого бомбардировочного авиационного полка 13-й Гвардейской Краснознаменной Днепропетровско-Будапештской ордена Суворова тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии Дальней авиации (Прилуки, Киевский военный округ).

С января 1973 года Петр Степанович назначен командиром 226-го Гвардейского Краснознаменного Сталинградско-Катовицкого авиационного полка специального назначения 2-го Гвардейского отдельного тяжелого бомбардировочного авиационного корпуса Дальней авиации (Полтава, Киевский военный округ). Дейнекину выпало командовать первым в стране полком, получившим уникальные машины Ту-22М2, названные американцами «Backfire». Самолеты были сложными и чрезвычайно засекреченными. Даже на завод принимать их летчики ездили в гражданской одежде.

С мая 1973 года Дейнекин – командир 185-го Гвардейского Краснознаменного Кировоградско-Будапештского тяжелого бомбардировочного полка 13-й Гвардейской Краснознаменной Днепропетровско-Будапештской ордена Суворова тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии Дальней авиации (Полтава, Киевский военный округ).

В 1975 году он становится заместителем командира 13-й Гвардейской Краснознаменной Днепропетровско-Будапештской ордена Суворова тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии ДА (Полтава, Киевский военный округ).

С 1977 года Петр Степанович переходит на должность командира 55-й тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии Дальней Авиации (Воздвиженка, Дальневосточный военный округ).

В период с 1980 по 1982 гг. Дейнекин – слушатель Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил СССР.

В 1982–1985 гг. Петр Степанович – заместитель командующего 37-й воздушной армией Верховного Главного командования; а в 1985–1988 – командующий 37-й воздушной армией Верховного Главного командования.

В 1988–1990 гг. Дейнекин назначен командующим Дальней авиацией. А в 1990–1991 гг. он становится первым заместителем Главнокомандующего ВВС.

И вот с 31 августа 1991 года Петр Степанович Дейнекин – Главнокомандующий ВВС – Заместитель Министра обороны СССР. С февраля 1992 года – Главнокомандующий ВВС Объединённых Вооружённых Сил СНГ. Наконец, с сентября 1992 по январь 1998 года П.С. Дейнекин – Главнокомандующий ВВС Российской Федерации.

С января 1998 года он уволен в запас по достижению предельного возраста пребывания на военной службе. А с декабря 2002 года – в отставке [2].

Военный летчик первого класса Петр Степанович Дейнекин в качестве командира корабля и пилота-инструктора безаварийно налетал свыше 5000 часов на поршневых, турбовинтовых и турбореактивных самолетах: Як-12, Як-18, Як-18Т, Як-52, Ли-2, Ил-14, Ил-103, Ту-16, Ту-22М2, Ту-95, Ту-104, Ту-116, Ту-134, Ту-160, МиГ-АТ, МиГ-29, МиГ-31, Су-25, Су-27, Су-29, Jaguar IB, B-25 Mitchell, B-1B Lancer и По-2.

Из этих строк официальных справок у читателя может сложиться впечатление, что жизнь Петра Сергеевича – постоянный праздник и сплошные победы. Но как не бывает для авиации постоянно безоблачного неба и ясной погоды, так и в жизни чело-



века: чем выше поднимается он по военной иерархической лестнице, чем больше добивается он в своей очень почетной и очень непростой профессии летчика, чем большим количеством людей и судеб он руководит – тем труднее и сложнее ему живется, тем серьезнее проблемы, которые ему приходится решать.

Когда мы говорим о наполненности человеческой жизни, о призвании человека в высшем понимании этого слова, мы, в ряду крупнейших отечественных общественных деятелей, видим и Петра Степановича Дейнекина. Про таких, как он, невозможно сказать: «ушел на покой»:

Петр Степанович Дейнекин в лихие 1990-е гг., прекрасно понимая необходимость создания фундамента будущей отечественной авиации, отдал много сил созданию спецшкол ВВС. В 2001 году именем Героя названа Лукичевская средняя общеобразовательная школа Милютинского района Ростовской области. А в 2017 г., по его собственному признанию, Дейнекин с огромным отцовским удовлетворением принимал в Воронеже экзамены выпускников ВВА, которые в школьные годы учились в спецшколах ВВС, двадцать лет назад открытых его усилиями.

Петр Степанович был вице-президентом ЗАО «Авикос», председателем Совета директоров ОАО «Афес». В 2011 году Дейнекин избран Председателем Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиация), где систематически, настойчиво и самоотверженно отстаивал интересы российского гражданского воздушного флота.

Кроме того, с сентября 1998 по февраль 2003 года П.С. Дейнекин был начальником Управления Президента Российской Федерации по вопросам казачества. Без преувеличения можно сказать, что это были самые сложные годы трудного становления этого поистине народного движения.

Прекрасный пример для новых поколений – внимание Петра Сергеевича к истории отечественной авиации и ветеранам-авиаторам, его желание участвовать в решении самых сложных и животрепещущих проблем военной авиации, российских авиакомпаний, самолетостроения [3].

Дейнекина всегда волновала судьба ветеранов-фронтовиков. «Кто додумался отменять льготы фронтовикам накануне 60-летия Победы в Великой Отечественной войне, понять невозможно! – возмущался он. – Эта «зурабовщина» – форменное безобразие. Льготы всегда были стимулом для людей, которые рискуют своей жизнью ради Родины. А теперь получается, что чиновник получает льгот в 440 раз больше, чем ветеран, заслонивший страну в годы войны».

Генерал армии Петр Степанович Дейнекин, потомственный летчик, рассказывает о своем отце: «К сожалению, с войны вернулись не все Дейнекины. Мой отец разбился в 1943 году. И, по мере того, как я выросл, я понял, что должен занять его место в строю. Вот так я стал летчиком. Ну, и что касается наших Дейнекиных, то имена четырех Героев Советского Союза высечены на скрижалях на Поклонной горе, на мраморе. Движение Бессмертный полк, конечно же, должно превратиться в дивизию, а к годовщине нашей Великой Победы я думаю, что по всей стране пройдет армия».

Человек, который ни на секунду не оставляет огромное количество общественных мероприятий и патриотических начинаний, Петр Степанович является инициатором издания и автором больших и важных для истории авиации книг:

«Крылья нашей юности» (М.: Русская панорама, 2006)

«В глубине неба» (коллектив авторов, М., 2007)

«Проверено небом» (М.: Фонд «Русские Витязи», 2011).

Зная обширные планы Дейнекина, можно со всей уверенностью предположить, что это далеко не окончательный список!



Для полноты портрета Петра Степановича обратимся к мнению ветеранов Дальней Авиации, которым приходилось служить с ним и под его началом.

«Я служил диспетчером в 303 тбап, когда Петр Степанович командовал нашей дивизией и еще даже не был генералом (1978–1979 годы). Довольно часто он прилетал из Воздвиженки, и у меня в диспетчерской проходила его первая встреча с командирами – всегда это был полезный урок и пример для подражания. Когда же я узнал, спустя больше 10 лет после окончания службы, о его назначении главкомом ВВС – был очень рад: мой накопившийся к тому времени жизненный пессимизм получил осязаемый удар этим более чем справедливым (и по заслугам!) назначением. Он – один из выдающихся людей, встреченных мною на своем жизненном пути».

«Когда я познакомился с Петром Степановичем в 1982 г. (я был секретарем парткома Штаба и Управлений ДА, а он назначен заместителем командующего ДА по боевой подготовке), он первым делом не спросил меня, как получить дачу или купить машину, а поинтересовался, есть ли возможность доставать билеты в театры Москвы. Об этом я вспомнил вчера во время передачи памяти актёра Николая Олялина. Только Пётр Степанович пришел ему на помощь в трудный час».

Нужны ли здесь комментарии?

В наши непростые времена, когда средства массовой информации, нередко с преувеличенным энтузиазмом, концентрируются на, к сожалению, случающихся авариях и катастрофах, П.С. Дейнекин ратует за объективный взгляд: «В те годы, когда я руководил ВВС СССР, ежегодно происходило независимо от того, какой год, от 90 до 130 авиапроисшествий. Ежегодно мы теряли по авиадивизии», – сказал Дейнекин после пресс-конференции, посвященной международному историческому проекту «Аляска-Сибирь». Он отметил, что сейчас современное руководство ВВС «пожинает плоды, заложенные при прежнем руководстве Минобороны», когда главком ВВС был практически лишен возможности управлять авиацией. «В этом я вижу одну из главных причин. Но не надо по этому поводу нагнетать ситуацию. Современные руководители ВВС имеют высокую профессиональную подготовку и опыт военных действий, и они, безусловно, эту ситуацию поправят», – добавил он.

Еще один немаловажный урок от Дейнекина – вера в хорошее. «В будущее я смотрю с оптимизмом», – отметил генерал армии [4].

Петр Степанович всегда боролся за справедливость – это, по его мнению, одна из важнейших составляющих большого понятия «Честь офицера». Это помогало ему оставаться настоящим человеком и офицером не только, что называется, «в простых, жизненных ситуациях», но и во время принятия судьбоносных для всей страны решений.

Вспомним события января 1992 года. Только что распался Советский Союз. Страна и армия находились в неизбежном и тяжелом шоке. В Кремлевском дворце собралось Всеармейское совещание представителей офицерских собраний. Со всех краев нашей бывшей Родины собрались 4839 офицеров и генералов. Только что выступил президент России Ельцин, после него президент Казахстана Назарбаев. Обещали, что все будет хорошо, и волноваться не стоит: каждая офицерская семья якобы получит квартиру, а оклады служивых в два раза возрастут. В эти обещания, естественно, мало кто поверил.

На трибуне – бывший министр обороны СССР, а ныне, главнокомандующий Вооруженными силами СНГ Евгений Шапошников. Он говорит, что развал Союза, конечно, для всех большая беда, но надо учиться жить по-новому. «Армия должна проявлять выдержку и оставаться вне политики». В этот момент выдержка у многих кончилась. С галерки раздался крик:

– Долой предателей! Маршала Шапошникова – в отставку!



Зал загудел, как улей. Раздались аплодисменты. В рядах, где сидели сухопутчики, начали скандировать: «Отставка! Отставка!» Маршал круто развернулся и ушел со сцены. К трибуне подошел главком ВВС Петр Дейнекин:

– Мы с вами – армия, а не хреновый партизанский отряд. У нас решения криком и голосованием не принимаются. Прошу извиниться перед маршалом и пригласить его вернуться. Иначе делегация ВВС покинет собрание. Летчики дружно поднялись со своих мест. Вслед за ними и моряки. Галерка притихла. Надолго замолчал и зал. Несколько старших офицеров пошли за маршалом. Он появился не сразу, но, словно ничего не случилось, продолжил вести собрание.

Потом у Дейнекина часто спрашивали: зачем он бросился на «амбразуру»? «Демократическая волна» могла снести и его самого. Офицер обязан защищать своего командира, – таким был ответ Петра Степановича [5].

Спустя два месяца Главком Дейнекин прилетел на Украину. Там базировалось несколько дивизий военно-транспортной и стратегической авиации ВВС Советского Союза: двести самолетов Ил-76, двадцать воздушных топливозаправщиков Ил-78, двадцать стратегических бомбардировщиков Ту-95МС и столько же стратегических ракетноносцев Ту-160 с крылатыми ракетами Х-55 и ядерными зарядами к ним. Хотя по Лиссабонскому соглашению Украине запрещалось иметь стратегические ядерные силы, все же, передислокацию стратегических самолетов в Рязань и Энгельс командир дивизии генерал-майор Михаил Башкиров саботировал. Он, приняв украинскую присягу, сделал так, чтобы самолеты не могли подняться в воздух. Генерал Дейнекин прилетел на полтавский аэродром, в дивизию стратегической авиации. Несмотря на распоряжение главкома, генерал Башкиров отказался собрать в клубе боевых летчиков. Когда Башкиров попытался воспрепятствовать встрече, главком ВВС публично, в присутствии представителей телевидения, указал бывшему подчиненному на дверь. Такого на телеэкранах страны еще не было: один генерал выгнал из зала другого генерала. Тем самым Петр Степанович показал всем, что судьба Отечественной авиации для настоящего летчика – не пустой звук.

– Когда я командовал Дальней авиацией, – вспоминал спустя много лет Дейнекин, – среди моих воспитанников были генералы Башкиров, Гребенников и Дудаев. Разрыв с каждым из них – настоящая драма. Начальника 1338-го Испытательного центра ВВС Владимира Гребенникова судили за катастрофу трех истребителей Су-27 и гибель четырех летчиков пилотажной группы «Русские витязи». В декабре 1995 года, при возвращении домой с аэрошоу на малазийском острове Лангкави, генерал, сидевший за штурвалом самолета-лидера Ил-76, завел истребители в горы возле вьетнамского аэродрома Камрань. На процессе против Гребенникова выступал и Дейнекин. Выгораживать своего любимца он не стал. Гребенников получил шесть лет лишения свободы.

– Нужно было вскрыть истинные причины трагедии, чтобы они стали уроком. И личные симпатии здесь не имеют никакого значения – говорит Дейнекин.

Обратимся к одной из страниц истории войны в Чечне. В начале декабря 1994 года главком ВВС провел операцию по уничтожению двухсот учебно-боевых самолетов Л-39 и пятидесяти пассажирских Ту-134, которые размещались на чеченских аэродромах. Все происходило среди бела дня. Так аккуратно, что взлетно-посадочные полосы оказались нетронутыми. Сегодня, после трагедии 11-го сентября, после бесконечной череды терактов, легко представить, что могли натворить тогда чеченские «камикадзе». Генерал Дейнекин понял это задолго до событий в Нью-Йорке и Вашингтоне [6].

Президент Ичкерии Джохар Дудаев прислал ему тогда телеграмму: «ПОЗДРАВЛЯЮ С ЗАВОЕВАНИЕМ ГОСПОДСТВА В ВОЗДУХЕ ТЧК НО ВСТРЕТИМСЯ МЫ НА ЗЕМЛЕ ТЧК ДУДАЕВ». Однако встретиться им больше не пришлось: бывшего командира дивизии стратегической авиации и президента мятежной республики летом



1996 года настигла высокоточная авиаракета [7]. Через год Петр Степанович Дейнекин стал Героем России. А еще через пару месяцев, когда ему исполнилось шестьдесят, вдруг ушел в запас. На вопрос, за что он получил Золотую Звезду, Петр Степанович отвечает: «За честность».

Главком остро переживает за судьбу отечественной авиации: «До чего нужно докатиться, чтобы на родине первых тяжелых самолетов, в стране, которая продавала свои машины в 60 государств, стали закупать за границей подержанные воздушные суда!»

Заслуженный военный лётчик СССР П.С. Дейнекин совсем недавно сделал следующее заявление:

«Игнорируя общественное мнение и даже поручение Президента России о согласовании идеи с профсоюзами, чиновники Минтранса сумели пролоббировать закон о найме зарубежных капитанов на российские воздушные суда. И это делалось при наличии своих, российских, безработных пилотов! Наши чиновники не понимают того, что современный пилот – это генофонд нации. Он обладает особым, авиационным здоровьем, имеет высшее профобразование, огромный налёт часов и владеет английским не ниже четвертого уровня. Таких людей надо бы беречь всячески, а тут и руководители авиакомпания «Трансаэро» «отличились»: вмиг сделали безработными 12000 человек авиационного персонала, из них – 930 пилотов, в том числе 500 командиров магистральных воздушных судов! Так вот: на Общественном совете в 2015 году все эксперты выразили представителю Минтранса своё категорическое несогласие с предлагаемой реформой авиационного образования, однако эта идея проводится в жизнь. Что же она нам даст? Повышение жизненного уровня профессорско-преподавательского состава или качества подготовки кадров? Сомневаюсь. Ведь всем известно, что наша система воспитания авиационных кадров – лучшая в мире. Так зачем же её крушить, и кому это выгодно? Вот если бы Минтранс предложил организовать несколько авиационных кадетских корпусов – это совсем другое дело. И так как мы не получаем ни одного ответа на свои предложения от вышеуказанных чиновников, то вынуждены на эту тему письменно обратиться к Президенту России – Верховному Главнокомандующему Вооруженными силами РФ.

Все мы были свидетелями последних событий в Сирии, когда несколько сотен российских военных лётчиков показали всему миру, что важнейшим проявлением военной мощи государства является господство в воздухе. Но хватит ли этих военных лётчиков на более масштабную войну? Скажем прямо, вряд ли. Тут дело в том, что реформы в системе подготовки кадров для военной авиации (проводившиеся до 2012 года) ликвидировали многие училища, а также слили в один военно-учебный научный центр в городе Воронеж две академии ВВС: имени Жуковского и имени Гагарина. На сегодняшний момент этого просто недостаточно.

Мы гордимся тем, что в 2015 году перевезли 92 млн пассажиров. Но не надо забывать, что перевезли-то мы их на 900 самолётах иностранного производства! Большинство из этих девятистот машин зарегистрированы в офшорах на заморских островах. И если за океаном введут санкции в отношении этих воздушных судов, тогда для всех нас наступит авиатранспортный коллапс. А 100 млн. часов при этом налетали всё те же 8000 командиров воздушных судов и 8000 вторых пилотов. Их нам надо всячески беречь, а не насиловать за штурвалом по 90 часов в месяц. При такой жестокой норме налёта даже крепкого авиационного здоровья у них надолго не хватит.

Напрашиваются вопросы: так на кого же направлена наша политика в области гражданской авиации? Неужели на «горящие» рыночные авиакомпании по типу «Трансаэро»? На закупки чужих самолётов, импортных запчастей и пилотов, на разрушение системы подготовки авиационных кадров?



Но если мы с Вами трудимся на экономическую независимость и безопасность страны в военной сфере, то наш Воздушный флот не может быть наёмным. Отечественная авиация России должна быть сильнее, чем у наших партнёров по борьбе с терроризмом. **И теперь настало время вспомнить о том Гражданском Воздушном флоте, который всегда был горячим резервом ВВС.**

Я прошу Вас обратить внимание на то, как тесно переплетались судьбы военных лётчиков и пилотов гражданской авиации. К примеру, в годы Великой Отечественной войны шеф-пилот ГВФ А.Е. Голованов командовал Авиацией Дальнего действия и стал главным маршалом авиации. А в мирные дни, после войны, гражданской авиацией успешно руководили маршалы Жигарев и Жаворонков, Логинов и Бугаев, Волков и Шапошников. Кстати, заместители Министра Гражданской авиации Горяшко, Зайцев, Смирнов, а также тысячи других гражданских пилотов в прошлом тоже были военными лётчиками.

В связи с изложенным, нашими основными задачами в области гражданской авиации являются:

- строительство **отечественного** воздушного флота;
- обеспечение авиационной безопасности и безопасности полётов;
- воссоздание авиационной структуры и воздушного сообщения на Дальнем Востоке и крайнем Севере;
- освоение Арктики и Севморпути;
- воспитание молодёжи через малую авиацию;
- подготовка резерва для Воздушно-космических сил.

Очевидно, что для организации этого дела государственной важности нужно объединить усилия всех разрозненных авиационных структур в одну, и это должно быть Министерство Гражданской авиации.

Наша идея получила поддержку на слушаниях в Общественной палате Российской Федерации с участием 100 ведущих авиационных экспертов страны в июле прошлого, 2015 года. Документы из Общественной палаты разослали во все государственные структуры, но никто из чиновников даже не удосужился на них ответить. Неделю назад, на 15 съезде Профсоюзов лётного состава России делегаты тоже проголосовали единогласно за воссоздание МГА. И мы будем эту позицию отстаивать, потому что за нами сила. **А наша сила – в правде!»** [8]

В этих словах – и огромный жизненный и военный опыт, и кровная «цеховая» заинтересованность прославленного авиатора в развитии отечественной авиации, и уверенность настоящего патриота в своей правоте.

Таков он, генерал армии Дейнекин, один из крупнейших военных и государственных деятелей сегодняшней России. И недаром он, более, чем заслуженно, носит звание «Действительный государственный советник Российской Федерации 1 класса». Очень правильно звучит применительно именно к Петру Степановичу: Действительный!

Воспитание молодежи – пожалуй, главная, основополагающая тема для Петра Степановича. Многие сегодня спрашивают: «Зачем нужно патриотическое воспитание?»

– Внушать молодежи, что у нас все – самое лучшее, как это часто делалось в советское время, конечно, примитивно. Но рассказывать об истории страны, ее героях, призывать равняться на них, любить и чтить своих родителей, уважать старших, любить спорт, быть сильным, храбрым, уметь защитить близких, девушку, дать отпор хулигану и насильнику – что тут плохого? Не пресмыкаться перед всем заграничным, а стараться, чтобы у нас было не хуже. Разве это не воспитание?!

– Я – за такое воспитание, – говорит Герой России Петр Степанович Дейнекин.

80 лет: полет продолжается!





СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Дейнекин П. Крылья нашей юности. М.: Русская панорама, 2006. 468 с.
2. В глубине неба. / Под ред. П.С. Дейнекина М., 2007. 620 с.
3. Дейнекин П. Проверено небом. М.: Фонд «Русские Витязи», 2011. 564 с.
4. Аварии и катастрофы бомбардировщиков Су-24 в России в 2001–2015 гг. [Электронный ресурс] // РИА Новости. 6 июля 2015 года. URL: <https://ria.ru/spravka/20150706/1116854341.html> (дата обращения 28.06.2017).
5. Литовкин В. Правила чести летчика Дейнекина. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fido7.su.pilot.narkive.com/js4ifFVN> (дата обращения 15.05.2017).
6. Дейнекин П.С. Задание будет выполнено. Вестник Воздушного Флота. № 1. 1995. С. 22–34.
7. Никольский М. В небе Чечни // Крылья Родины. № 2. 1996. С. 2–10.
8. Дейнекин П. Наша сила – в правде! [Электронный ресурс]: статья // Aviation Explorer. 1 сентября 2016 года. URL: <http://www.aex.ru/docs/2/2016/4/4/2489> (дата обращения 19.07.2017).

REFERENCES

1. Dejnekin P. Kryl'ya nashej yunosti. M.: Russkaya panorama, 2006. 468 s.
2. V glubine neba. / Pod red. P.S. Dejnekina M., 2007. 620 s.
3. Dejnekin P. Provereno nebom. M.: Fond «Russkie Vityazi», 2011. 564 s 4.
4. Avarii i katastrofy bombardirovshhikov Su-24 v Rossii v 2001–2015 gg. [EHlektronnyj resurs] // RIA Novosti. 6 iyulya 2015 goda. URL: <https://ria.ru/spravka/20150706/1116854341.html> (data obrashheniya 28.06.2017).
5. Litovkin V. Pravila chesti letchika Dejnekina. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.fido7.su.pilot.narkive.com/js4ifFVN> (data obrashheniya 15.05.2017).
6. Dejnekin P.S. Zadanie budet vypolneno. Vestnik Vozdushnogo Flota. № 1. 1995. S. 22–34.

«© Гагин В.В., Полунин Е.С., 2017

«Воздушно-космические силы. Теория и практика». Материал поступил в редколлегию 27.07.2017 г.

Гагин Владимир Владимирович, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела научно-исследовательского управления научно-исследовательского центра (проблем применения, обеспечения и управления авиацией военно-воздушных сил), Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж), Россия, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54А, [vaiu@mil.ru](mailto:vaiu@mil.ru)

Полунин Евгений Сергеевич, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела научно-исследовательского управления научно-исследовательского центра (проблем применения, обеспечения и управления авиацией военно-воздушных сил), Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж), Россия, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54А, [vaiu@mil.ru](mailto:vaiu@mil.ru)