



## **Положение о днях активности, посвященных 80-летию со дня создания Инженерно-Авиационной Службы ВВС России**

Клуб радиолюбителей-авиаторов «**Пятый Океан**» при поддержке Союза Радиолюбителей России с 19.02.2022 г. по 27.02.2022 – проводит дни активности, посвященные 80-й годовщине создания в Главкомате ВВС самостоятельной Инженерно-авиационной службы ВВС.

В нашей стране, как и во всем мире, история развития ИАС неразрывно связана с историей становления и совершенствования военной авиации. В России ее зарождение пришлось на 1910-1912 годы. Уже 25 июня 1912 года при создании в стране военной авиации и утверждения первых штатов авиационных отрядов в них предусматривалось наличие солдат инженерных войск на должности мотористов. Им предписывалось вести необходимую техническую деятельность, направленную на обеспечение полетов. С началом Первой мировой войны их роль только возросла, что отразилось в присвоении им унтер-офицерских званий и званий прапорщиков.

В дальнейшем была сформирована технико-эксплуатационная служба, а также возникла необходимость в координации деятельности личного состава авиационных частей по технической эксплуатации разных типов летательных аппаратов, находящихся на вооружении. Координация действий была возложена на управление Полевого Генерал-Инспектора Военно-воздушного Флота, которое было создано приказом № 1632 начальника штаба Верховного Главнокомандования от 24 ноября 1916 года (7 декабря по новому стилю). Именно с этого момента идет процесс исчисления деятельности управления технической эксплуатации и войскового ремонта авиационной техники и вооружения ВВС – инженерно-авиационной службы.

В дальнейшем роль боевой авиации в военных действиях только возрастала, а вместе с ней росла и роль инженерно-авиационной службы. Несмотря на это структура ИАС ВВС РККА предвоенного периода (в те годы служба носила название эксплуатационно-технической) обеспечивала эксплуатацию авиатехники лишь в мирное время. К войне она оказалась готова не в полной мере и имела ряд важных недостатков, которые не позволяли в полной мере осуществлять руководство деятельностью личного состава при эксплуатации и ремонте имеющихся боевых самолетов в военный период.

Во-первых, аппарат ИАС перед началом Великой Отечественной войны был слабо развит на всех уровнях. Управление главного инженера ВВС военного округа в СССР состояло на тот момент из пяти человек, старшего инженера авиационной дивизии и полка – всего из трех человек. В складывающихся условиях, когда в ВВС округа входило до 10 авиационных дивизий (порядка 30 авиационных полков) и 10 отдельных эскадрилий, а каждый полк в свою очередь состоял из 5 эскадрилий, такое число инженеров просто физически не могло предметно руководить личным составом ИАС. Во-вторых, проблемой было то, что эксплуатация и ремонт авиатехники находились в разных руках. В-третьих, на всех существующих уровнях управления ИАС почти не было отчетности по авиатехнике, в том числе и пономерного учета наличия и состояния самолетов.

Опыт начавшихся крупномасштабных боевых действий показал, что структура ИАС не справляется с поставленными перед ней задачами, в первую очередь по восстановлению самолетов, поврежденных в боевых действиях, и обеспечению наибольшего количества вылетов на решение различных боевых задач. Достаточно остро встал вопрос о необходимости реорганизации ИАС и в первую очередь ее управленческого аппарата. Реорганизацию пришлось проводить в суровых условиях войны, она началась уже в августе 1941 года.

Приказом Наркома Обороны СССР от 25 февраля 1942 года № 0147 Эксплуатационно-Технической Службе ВВС было присвоено наименование Инженерно-Авиационная Служба (ИАС) ВВС. При этом оптимальная структура была сформирована лишь к началу 1943 года.

Проведенная реорганизация инженерно-авиационной службы позволила успешно решать задачи, которые стояли перед ВВС Советского Союза. Боевое содружество летного и технического состава позволило в годы войны обеспечить 3 124 000 боевых вылетов с общим налетом 5 640 000 часов. На самолеты было подготовлено и подвешено 30 450 000 бомб общим весом более 660 000 тонн. Но наиболее сложной составной частью ИАС в годы Великой Отечественной войны было восстановление самолетов, получивших боевые повреждения и повреждения в ходе эксплуатации. Благодаря хорошему функционированию ремонтной сети, как единого органа восстановления авиационной техники, к моменту окончания боевых действий в три раза снизились безвозвратные потери поврежденной авиационной техники, более 90 процентов пополнения парка приходилось на отремонтированные самолеты, 75 боевых вылетов из 100 выполнялись летчиками на самолетах, ранее прошедших ремонт.

В наиболее трудное для страны время после проведенной реорганизации ИАС успешно справлялась с задачами инженерно-авиационного обеспечения боевых действий. Боевая работа инженерно-технического состава в годы Великой Отечественной войны была высоко оценена страной. Различными орденами и медалями были награждены 49 946 человек, в том числе орденом Красной Звезды – 21 336 человек, орденом Красного Знамени – 1242 человека, орденом Ленина – 360 человек.

В наши дни в состав специалистов ИАС входит как наземный персонал аэродромов и авиационных баз (специалисты технической эксплуатации авиационных двигателей, планера самолета/вертолета и его систем, радиоэлектронного оборудования, авиационного оборудования, авиационного вооружения), так и члены летных экипажей военной авиации (бортовые техники, бортинженеры, инженеры по десантно-транспортному оборудованию и т.д.).

Сегодня главная задача, которая стоит перед ИАС, – это поддержание самолетов, вертолетов и БПЛА ВКС России в исправном, готовом к применению состоянии. Это достигается лишь за счет повседневной плановой работы большого числа инженеров, механиков и техников. Подготовка офицеров ИАС в России ведется в Воронеже на базе Военного учебно-научного центра ВВС «Военно-воздушная академия имени Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина». Данная прославленная академия ведет свою историю еще с 1919 года, когда по инициативе знаменитого русского профессора Жуковского был образован Московский авиационный техникум.

Кроме задач по обслуживанию и подготовке к полетам авиационной техники на аэродромах, офицеры ИАС принимают непосредственное участие во всех этапах жизненного цикла летательных аппаратов, начиная с момента формулирования требований на научно-исследовательскую работу и заканчивая утилизацией старых образцов военной авиатехники. Специалисты научно-исследовательских организаций ВВС России определяют параметры будущих летательных аппаратов (их тактико-технические характеристики и внешний облик), исходя из анализа имеющихся на данный момент времени угроз и реализуемости на практике предъявляемых тактико-технических требований, учитывая достигнутый уровень научно-технического прогресса и возможности промышленности.

**25 февраля 2022 года исполняется 80 лет со дня** создания в Главкомате ВВС самостоятельной инженерно-авиационной службы ВВС. В честь этого события клуб радиоловителей-авиаторов «**Пятый Океан**» при поддержке Союза Радиоловителей России проводит дни активности **с 19.02.2022 г. по 27.02.2022 г.** Учрежден диплом «**Победа в воздухе куется на земле**», посвященный этому событию. В эфире в дни активности из г. Москвы и Московской области будет звучать временный специальный позывной сигнал **R80IAS** (управляющий оператор Сушко С.В. RZ5D).

Приглашаются радиоловители всех стран мира для проведения радиосвязей/наблюдений с радиоловителями членами клуба «**Пятый Океан**» на диапазонах 1,8 - 28 MHz и УКВ.

#### Условия выполнения диплома «Победа в воздухе куется на земле».

Связи на диплом засчитываются **с 19 февраля 2022 по 30 марта 2022 года.**

Для выполнения диплома необходимо набрать **80 очков**

#### Порядок начисления очков:

- За QSO/SWL с радиоловителями членами клуба «**Пятый Океан**», работающими специальным позывным **R80IAS – 5 очков;**
- За QSO/SWL с радиоловителями, почетными членами клуба «**Пятый Океан**»: **U4MIR, EU1EU, LZ1HM, R2AJ, R2DAV, R5DU, RA3YV, RK3BJ, RN3YN, RV3D, RV3YR, RA4AO, RZ5D, RA9LY, UA1ZZ, UA3DJ, UA3YPS - 3 очка;**
- За связь с радиоловителями, членами клуба «**Пятый Океан**» - **2 очка.**
- За проведение QSO/SWL на УКВ и диапазоне 160 м с радиоловителями, членами клуба «**Пятый Океан**» добавляются **1 очко** к выше перечисленным;
- **За 1 QSO/SWL** через ИСЗ или EME с радиоловителями, членами клуба «**Пятый Океан**» выдается диплом.

#### Множитель для соискателей, в зависимости от Регионов:

- Россия, Беларусь, Украина, Молдова, Литва, Латвия, Эстония, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизстан, Грузия, Армения, Азербайджан – 1;
- Европа (кроме перечисленных стран) – 2;
- Азия, включая радиоловителей России из 19 зоны (кроме перечисленных стран) – 3;
- Северная и Южная Америка, Африка, Австралия и Океания, Антарктида – 5.

Повторные QSO разрешены только на разных диапазонах и разными видами излучения (CW, DIGI, SSB).

Все виды цифровых связей (RTTY, PSK, MFSK, SSTV, JT65, FT8 и др.) засчитываются как один вид DIGI.

**В дни активности с 19 февраля 2022 по 27.02.2022 года очки за проведенные QSO/SWL удваиваются.**

**В день празднования Дня Инженерно-Авиационной Службы ВВС России 25 февраля очки за проведенные QSO/SWL утраиваются.**

Активаторам, членам клуба «**Пятый Океан**», диплом с номером по порядку с индексом «А», выдается в зависимости от количества QSO, **проведенных в дни активности:**

- 3 класс диплома за 100 QSO.
- 2 класс диплома за 250 QSO;
- 1 класс диплома за 500 QSO;
- диплом «**Мастер**» за 1000 QSO.

Обязательным условием является подтверждение QSO на ресурсе <https://hamlog.online>  
Диплом выдается бесплатно в электронном виде через ресурс <https://aviaham.hamlog.online/diplom/>.  
Члены клуба «Пятый Океан» после окончания дней активности могут получить диплом, как соискатели в общем порядке.

---

Клуб радиолубителей-авиаторов «Пятый Океан»:

<https://www.aviaham.org>

<https://www.aviaham.ru>

<https://www.aviaham.club>