



*Юрий Петрович Ермаков окончил отделение журналистики Воронежского государственного университета. Многие годы работал в районных газетах Воронежской области, собкором областной газеты «Коммуна». В настоящее время сотрудничает с «Агропромышленным журналом ЦФО». Публиковался в региональных и федеральных СМИ, интернет-изданиях и коллективных сборниках. Автор 5 книг очерков. Лауреат премии Союза журналистов РФ, награжден знаком «Отличник печати».*

**Юрий Ермаков**

## **РОЖДЕННЫЙ ЛЕТАТЬ**

(Видный российский военачальник  
В.С. Михайлов —  
Почетный гражданин  
г. Борисоглебска-района)

*Очерк*

**З**начительная часть жизни российского военачальника Владимира Сергеевича Михайлова связана с Борисоглебским высшим военным авиационным училищем летчиков — прославленной кузницей кадров для Военно-воздушных сил страны, которая три раза подряд становилась обладателем Кубка «Лучшему училищу ВВС СССР». Кстати сказать, в истории ВВС три раза подряд данную награду никто не завоевывал, кроме ВВАУЛ из Борисоглебска. Поэтому Кубок был в свое время навечно передан в музей училища.

После своего ухода на повышение Владимир Сергеевич о городе никогда не забывал. И когда над ним сгустились грозовые кадровые тучи (авиационный гарнизон в Борисоглебске хотели закрыть), именно Владимир Сергеевич его отстоял, о чем с благодарностью вспоминают многие нынешние борисоглебцы. С их одобрения В.С. Михайлову было присвоено звание «Почетный гражданин г. Борисоглебска-района».

## Часть 1. НА ВОЛОСОК ОТ СМЕРТИ

Как настоящий друг познается в беде, так и истинный характер любого человека наиболее ярко проявляется в острых, экстремальных ситуациях. Или, как дипломатично говорят наши военные летчики, в нештатных ситуациях. С рассказа об одной такой драматической истории я и хотел бы начать свой очерк о Владимире Сергеевиче Михайлове, чтобы (не стану скрывать), во-первых, заинтриговать дорогого читателя, а во-вторых, показать на конкретном примере, почему героя очерка называют асом, летчиком от Бога.

Итак, зимний вечер в Ставрополе. Именно сюда с инспекционной проверкой боеготовности авиационных частей прибыл министр обороны И.Д. Сергеев. За командира самолета Ан-24 был сам В.С. Михайлов, он же сопровождал главного руководителя военного ведомства по объектам и подразделениям.

И вот авиационная часть инспекции закончена. Министр, подведя итоги дня и дав задания, к тому же учтя, что с утра у Михайлова должны были начаться учения и ему нужно хотя бы немного перед ними отдохнуть, пожалел своего подчиненного и приказал ему уже без него возвращаться в Москву.

Погода в Ставрополе была препаршивая. Но не впервой взлетать в трудных метеоусловиях — экипаж опытейший. Владимир Сергеевич чуть-чуть задержался у начальника аэропорта, старинного приятеля своего. И сразу — на борт. За штурвал садиться не стал. Пожелал коллегам хорошего взлета и мягкой посадки, а сам отправился в салон, прилег на диванчик. Экипаж запустил двигатель. Мощный разбег, отрыв. Огни большого города, тусклые и размытые от густеющей на глазах снежной пелены, поплыли назад и вправо. Борт должен был набрать эшелон 4200 метров. Над дверью в кабине пилотов установлены приборы скорости и высоты. Удобно. Альтиметр показывал 600 метров.

Нечасто Владимир Сергеевич летит вот так — пассажиром, да на мягком удобном диване! Но коли выпала такая редкая удача, почему бы не поддаться хоть на миг сладким грезам и воспоминаниям, какие буквально стали одолевать с первых минут полета в столицу?.. В памяти сначала поплыли картины детства. Отец, мать. Их маленький дом в селе Кудиново, что в Ногинском районе под Москвой. Он — третий в семье, где детей пятеро. Саранчовые налеты на соседские сады, разбитые окна старым и латаным (даже не футбольным, а волейбольным) мячом быстро сошли на нет. А вот походы на птицеферму, сначала по отдельным просьбам матери («сын, сегодня ты уж помоги мне убраться на ПТФ»), потом по зову совести («мать уже немолода, из сил с отцом выбиваются, чтобы детей прокормить»), а в конце концов — уже по крестьянской привычке («все работают, чем я хуже?») — почему-то вспомнились во всех деталях. Может быть, потому, что были ежедневными, сразу после звонка, возвещающего об окончании последнего урока в школе, и ему приходилось и яйца собирать, и птичник чистить, и кур кормить. И никто не делал скидок на возраст: с него требовали как со взрослого работы, и он ее делал как взрослый... Дома не всегда успевал уроки выучить, полагался исключительно на память — и валился спать кулем...

Самолет забирал вверх. Михайлов это чувствовал интуитивно. Но открыл глаза и посмотрел на высотомер. Стрелка показывала 1600 метров. И снова погрузился в воспоминания. После семи классов решил поступать в Кудиновский машиностроительный техникум. Решил стать техником-технологом литейного производства и по причине престижа профессии, да и потому, что стипендия здесь была в полтора раза больше, а для паренька из многодетной семьи почти сотня (старыми деньгами, конечно) рублей была совсем не лишней.

Вот стал бы в будущем знатным сталеваром и к нему изучать опыт работы езд-

ли бы из Липецка, Краматорска и самой Магнитки? Может быть, может быть!.. Только не суждено было идти по этой стезе Владимиру Сергеевичу, на роду не написано. Все переменялось в один день — 12 апреля 1961 года. Даже в одну минуту, в течение которой диктор по радио торжественно возвестил о первом полете человека в космос. К тому же оказалось, что Гагарин также «литейку» заканчивал. Только в Люберцах. Михайлов, замороженно прослушав радиосообщение, вдруг сказал вполне серьезно напарникам: «Буду военным летчиком!» Шум стоял в цеху невообразимый. Но их забористый смех вперемешку с матерком даже его перекрыл.

А зря! Оказавшийся и упорным, и очень способным, вчерашний литейщик Володя Михайлов не только успешно прошел комиссию и сдал вступительные экзамены, но и окончил Ейское высшее военное авиационное училище с золотой медалью, получив диплом с отличием. И на этом свое образование не закончил. Далее была Военно-воздушная академия имени Ю.А. Гагарина (заочно), Военная академия Генерального штаба ВС СССР. Учился в свое время даже в Таганрогском радиотехническом институте. Причем параллельно со службой, за что получил как-то нагоняй от начальства, которое, впрочем, быстро сменило гнев на милость. Да и самостоятельно много и упорно учился.

В.С. Михайлов снова приподнялся на своем генеральском диванчике и по привычке бросил профессионально придиричивый взгляд на альтиметр. Он показывал 2500 метров. Снова воспоминания заставили на десяток-другой секунд забыть о полете. По службе все ступени прошел до главной в ВВС должности — пожалуй, ведь ни одной не перешагнул! И вправду, служил летчиком-инструктором, старшим летчиком-инструктором, командиром авиационного звена, командиром эскадрильи, заместителем командира и командиром авиаполка в Таганроге, заместителем начальника Ейского ВВАУЛ, начальником Борисоглебского ВВАУЛ...

Снова взгляд на высотомер. Глаза задержались на отметке в 3000 метров, не отметив ничего подозрительного, снова закрылись. Память генерала упорно возвращалась к послужному списку. А он, конечно же, богатый. С 1985 по 1989 годы — заместитель, первый заместитель командующего ВВС Московского военного округа. После академии Генштаба — командующий ВВС Северо-Кавказского военного округа, командующий 4-й воздушной армии, входящей в СКВО.

В советское время эту аббревиатуру расшифровывали так — «санаторно-курортный военный округ», потому что сюда прибывали дослуживать до пенсии, а если называть вещи своими именами — отдыхать. В российский же период СКВО оказался самым горячим, самым воюющим военным округом. Именно в нем и оказался перед чеченской кампанией один из будущих ее героев — Владимир Сергеевич Михайлов. Как говорится, в самом пекле...

Что там показывает альтиметр? 3600. Так, Ан-24 медленно, но уверенно подбирается к своему эшелону. Владимир Сергеевич переключился на анализ событий прошедшего дня. День был тяжелый. С министром ездили по авиационным частям, обстановка трудная в стране — не хватает керосина, запасных частей и узлов для самолетов, не говоря уже о новых летательных аппаратах; техника вынужденно простаивает, налет меньше, чем хотелось бы. Министр объясняет:



Владимир Сергеевич Михайлов

других родах войск куда лучше; в главкомате ВВС служат молодцы, дело поставили образцово. Но в целом надо потерпеть: рано или поздно и на нашей армейской улице должен быть праздник!..

Владимир Сергеевич в очередной раз посмотрел на высотомер. Но отметку зафиксировать даже не смог. Резкий удар, очень сильный толчок! Он буквально вылетел с дивана. Поднявшись и поняв, что случилось что-то нехорошее, вновь взглянул на прибор над дверью в кабину пилотов: стрелка альтиметра предательски ползла в обратную сторону.

В несколько шагов оказался в кабине летчиков. Ситуацию оценил сразу — самолет затыгивало в спираль, экипаж из нее выйти не мог. Положение все осложнялось и каждую секунду становилось все более критическим. Резко перехватил штурвал у летчика, сидящего направо от него:

- Дима — от себя, ногой!
- Есть, товарищ командир!
- Выбирай крен, и — на себя!
- Сделано.

Самолет с большим трудом, но вошел в режим полета со скольжением. Опасность только на время оставила борт, терпящий бедствие. Экипажу не удалось зафлюгировать двигатель. И не потому, что облитый кровью бортиженер (во время толчка он ударился о переключатели головой) на время выбыл из строя. А потому, что это было невозможно сделать по определению, ибо, как потом выяснилось, начисто срезало вал двигателя.

Ан-24, обычно легко слушающийся рулей и вообще удобный в пилотировании, стал плохо управляемым. Высота падала — всего 3300 метров. Набрать эшелон в 4200 с такой поломкой нереально. Самолет из последних сил держался в воздухе, двигался боком. Опасность катастрофы оставалась высокой.

— Возвращаемся назад, — скомандовал командир.

— Нас не может принимать из-за погоды Ставрополь, — обреченно и в то же время зло сказал радист.

— Фигня какая, — генерал выругался и быстро надел наушники. — Ставрополь, подход!

— Мы вас не принимаем. У нас нет погоды.

— А у нас нет другого выхода!!! Прошу вас, не выключайте радиотехнические средства, мы делаем разворот в вашу сторону! — Владимир Сергеевич, сохраняя феноменальное самообладание, сделал паузу. — Да, закажите пожарные и санитарные машины. Экипаж — 7 человек и 8 пассажиров.

Наступила гробовая тишина. Казалось, по ту сторону связи у диспетчера отнялся язык, и он потерял дар речи. Но Михайлов быстро привел его в чувство:

— Периодически давайте нам удаление. Так как заход через город исключен, будем заходить на посадку со стороны леса.

«Конечно, должны были грохнуться, — честно признается мне этот мужественный человек, бывавший во множестве переделок. — Но четкие и своевременные действия помогли экипажу предотвратить катастрофу с человеческими жертвами. Нам все-таки удалось дотянуть до полосы. Мягко, с перегрузкой 1,01 произвести посадку. Никто даже синяка не получил...»

Завершая разговор о нештатных ситуациях, в которых оказывался В.С. Михайлов, автор хотел бы подчеркнуть, что имеет честь рассказывать вам о единственном в России (а возможно, и в мире!) военном пилоте, четырежды сажавшим на аэродроме сверхзвуковой самолет с отказавшим двигателем.

Речь — об инцидентах с истребителем-бомбардировщиком Су-7Б, на котором герой очерка много и охотно летал, который знает как свои пять пальцев, в котором способен наперед, с точностью до минут, предугадать возможную поломку

двигателя по одной лишь динамической статистике показаний датчиков давления масла, температуры выходящих газов и других параметров. Может быть, поэтому даже в нарушение инструкции никогда не торопился бросать самолет и катапультироваться.

Известно, что В.С. Михайлов выжил на высоте 19600 метров, когда произошла внезапная разгерметизация кабины. Выходил он с честью и живым из многих других переделок.

Кто-то из читателей скажет: «Чудо». Я с ним категорически не соглашусь, потому что уверен: речь надо вести совсем не о случайном стечении для него счастливых обстоятельств, а о мастерстве и таланте. Еще — об упорстве и фантастическом трудолюбии. Смотрите сами: общий налет за время службы — 6 тысяч часов. А возможно, и больше, потому что максимальное количество полетов, которое по инструкции можно было совершить за день, — 5, а Владимир Сергеевич умудрялся поднимать самолет аж 8 раз! Число летательных аппаратов, освоенных за тот же период, — 28. Он имеет звание «Заслуженного военного летчика СССР» и высшую профессиональную квалификацию — летчик-снайпер.

А вы говорите про какое-то чудо. Гений за штурвалом самолета в небе на него меньше всего полагается!..

## **Часть 2.** **ГЕРОЙ РОССИИ СВОИХ НЕ БРОСАЕТ!**

Я уже говорил, что В.С. Михайлов довольно долго служил в составе СКВО и что в ту пору он из санаторно-курортного превратился в воюющий и борющийся с терроризмом военный округ. Два эпизода из биографии Владимира Сергеевича подтверждают это красноречивым образом. 23 декабря 1993 года четверо вооруженных бандитов во главе с рецидивистом Мусой Алмамедовым захватили учеников 9 «В» класса ростовской школы № 25. Под дулами автоматов детей вместе с учительницей черчения посадили в автобус. Бандиты выставили свои требования: 10 миллионов долларов, вертолет и вылет по воздушному коридору в Иран. В сопровождении милицейских машин страшный автобус медленно двинулся к военному аэродрому.

На пути бандитов встал генерал Михайлов. Поначалу он руководил «летной составляющей» контртеррористической операции. А когда была получена шифровка, подписанная зампредом правительства РФ Олегом Сосковцом («Все руководство операцией по освобождению заложников возлагается на генерал-лейтенанта Михайлова В.С. Прошу всем структурам подчиняться и выполнять его волю»), вся полнота власти и одновременно ответственности за судьбы очень многих людей, а не только захваченных ростовских школьников, перешла к Владимиру Сергеевичу.

Я читал материалы уголовного дела против бандитов Алмамедова, знакомился с воспоминаниями участников операции. В том числе и тогдашнего губернатора Ростовской области В.Ф. Чуба. Все в один голос говорят: «играя» против отпетых уголовников, Михайлов не сделал ни одного ошибочного хода. Он оказался не только силен как стратег, но и предельно тверд в отстаивании своей позиции разрешать ситуацию исключительно несиловыми методами. При этом генерал, являясь главной мишенью озверевших бандитов, отнюдь не прятался за спины своих подчиненных.

Чуб пишет в своих воспоминаниях, не скрывая восхищения мужеством В.С. Михайлова: «Главарь Муса Алмамедов, выйдя из вертолета, сел за руль бензозаправщика с полным баком и пригрозил тем, что сейчас же взорвет самолет, который стоял в отдалении на взлетной полосе. Там сидели пассажиры. Угроза была реальной, у Алмамедова сдавали нервы. И тогда генерал Михайлов прыгнул за

руль стоявшей рядом машины технического обеспечения и перегородил путь бензовозу. Они начали кружить по летному полю — трогается с места бензовоз, и тут же ему перекрывает путь машина Михайлова. Риск для Владимира Сергеевича был огромный...»

Другой эпизод. Владимир Сергеевич задумал топливозаправщиком заблокировать вертолет, захваченный бандитами, и угрозой поломать хвостовой винт диктовать террористам свои условия относительно вылета за кордон с 10 миллионами долларов, которые наконец-то были доставлены из Москвы. Однако водитель ТЗ-22 наотрез отказался ехать к вертолету — сильно испугался. Надев для маскировки шапку оператора заправщика, Михайлов сам сел за руль КамАЗа. По пути следования по машине были сделаны два выстрела, к счастью, ни одна пуля не задела генерала. Осуществив задуманное, Владимир Сергеевич потребовал освободить оставшихся школьников, что было и сделано. Только после этого вертолет, который пилотировали друзья генерала и такие же мужественные офицеры — Валентин Падалка и Владимир Степанов, вылетел дальше на юг. А когда он приземлился неподалеку от Махачкалы на пятачке, ограниченном с одной стороны Каспийским морем, с другой — большим каналом, с третьей — оживленной трассой на Москву, где уже поджидала группа захвата, операция по обезвреживанию бандитов прошла, как говорил один киношный герой, «без шума и пыли».

Не менее драматические события случились 13 декабря 1999 года. Шла вторая чеченская война. В то время, вспоминает генерал-майор, герой России С.К. Борисюк, он командовал полком. Шли кровопролитные бои за «Волчьих ворот». Неизвестно откуда по нашим войскам неоднократно наносилась минометный удар. Раздражал не сам факт удара, а его «ниоткудасть».

На служебных совещаниях войсковые разведчики неоднократно докладывали, что в горном ущелье, на берегу реки Аргун, неподалеку от села Дуба-Юрт, крупный укрепленный пункт «чехов». По всей видимости, это был лагерь Хаттаба, и именно оттуда били по федералам. Несколько раз взмывали наши самолеты в грозное небо на разведку, но ничего не нашли. Борисюк решил разведать сам.

В район поиска пилот прилетел нормально. Выполнил заход вдоль Аргунского ущелья — никого. Ни души. Отвернул на солнце, отстрелил ловушки. Вроде бы все сделал правильно. И вдруг — удар в хвостовой части самолета. Оглянулся — половины кила нет, черный густой дым длинной бородой стелился за остатками Су-25. Одно за другим загорались красные аварийные табло, в ушах речевой информатор милым таким женским голосом настойчиво повторял: «Борт семнадцать: пожар правого двигателя, борт семнадцать: отказ гидросистемы, борт семнадцать: угол атаки больше допустимого».

Летчик потянул в сторону «Волчьих ворот». Но поняв, что дотянуть не сможет при любом раскладе, принял решение катапультироваться. Приземлился на лес, повис на парашюте на дереве. Как вскоре оказалось, в центре... позиции Хаттаба. Радость не к месту обуяла подбитого летчика. Радость оттого, что нашел-таки логово этой арабской сволочи. Конечно, и страшновато было: что с ним сделают, как только обнаружат висящим на дереве, чуть ли не над головами бандитов. Но ни паники, ни тем более ужаса не испытал. В голове сверлила одна спасительная мысль: «Михайлов своих не бросает. Вытащит отсюда и меня!» Борисюк в это настолько верил, что даже представлял, как его встретят однополчане, как крикнут дружное «ура» во спасение командира...

И действительно, утром, запеленговав точное место нахождения сбитого летчика, бесстрашно палящего по хаттабовцам из АКСУ, вертушка зависла над деревом. Лебедкой его подняли на борт. Из-под носа бандитов вертолет взмыл в очистившееся после дождя небо.

На аэродроме Моздок вызволенного из плена летчика встречал В.С. Михайлов.

— Здравия желаю, товарищ генерал-полковник!

— Здравствуй, герой!

— Я знал, что вы меня спасете, потому что своих Михайлов не бросает!

— Ну, ладно нахваливать меня... Иди грейся, мойся, отдыхай. Это приказ. А с

Хаттабом после твоей боевой разведки мы сами теперь разберемся.

Кстати сказать, и сам генерал В.С. Михайлов смело воевал в чеченскую войну. Он совершил лично 42 боевых вылета, уничтожил штурмовыми ударами 6 самолетов и 2 вертолета на аэродромах, склад боеприпасов, 8 единиц техники боевиков. Однако уничтожая бандитов, террористов, даже мысли не допускал по ошибке допустить гибель гражданского населения. То же самое приказывал подчиненным. «Когда могло запахнуть деревней Сонгми, как во Вьетнаме во время американской агрессии, я всегда находил причины, чтобы не исполнить такой дурацкий приказ (причем, как всегда, устный), — вспоминает те драматические годы Владимир Сергеевич. — И проходило время, совсем недолгое, и те, кто его отдавал, крестились истово: слава Богу, что Михайлов этого не сделал!»

За участие в упомянутых операциях, а также и в других — специальных, о которых говорить пока не время, В.С. Михайлов был удостоен орденов «За личное мужество» (1994 год); «За военные заслуги» (1995 год). Еще раньше (в 1982 году) стал кавалером ордена «За безупречную службу», а позже (в 2007 году) — «За заслуги перед Отечеством 3 степени» (с изображением мечей). Имеет и высшую награду страны — Золотую Звезду Героя России (1996 год).

### Часть 3.

## ПЛАНЫ И ДЕЛА ГЛАВКОМА ВВС

Наверное, самая важная часть жизни Владимира Сергеевича Михайлова приходится на период с января 2002 по май 2007 годов. Именно в это время он служил главнокомандующим Военно-воздушными силами России. Заняв по праву самый высокий для военного летчика пост, он (особенно поначалу) не был защищен никакой броневой защитой от несправедливой критики в своей адрес. Нападки случались и в интернете (публикация на сайте «Грани.ру» от 12.08.2003), и на телеканале ТВ «Центр» (журналист Андрей Караулов), и в других СМИ, причем по самому разному, порой и нелепому поводу. Однако основное обвинение сводилось к одному: новый главком Михайлов вместо того, чтобы бюджетные средства тратить на разработку новых вооружений и новой техники для ВВС, занимается модернизацией и ремонтом старой и тем самым, дескать, продлевает жизнь утильсырью.

На мой взгляд, обвинение вздорное. То, что кажется радетелям нового предосудительным, неправильным, на самом деле представляет собой образец мудрой и выверенной реалиями непростого времени политики. Вот несколько цифр в качестве информации к размышлению. В 1989 году ВВС закупила для целей оснащения подразделений 647 единиц боевой техники. В 1992-м — 0. Дальше по годам — единицы или десятки самолетов и вертолетов. В чем проблема? В скудости государственного оборонного заказа, нехватки средств, выделяемых федеральным бюджетом на нужды ВВС и ПВО, ставшим единым видом ВС РФ.

В.С. Михайлов, считаю, нашел единственно реальный путь из тупиковой, казалось бы, ситуации. И об этом он говорит в интервью «Российской газете», чтобы объяснить свою позицию: «Мы ведь сохранили весь научный потенциал авиастроения и вертолетостроения. Используем экспорт самолетов, чтобы на вырученные деньги вести разработку новой техники. С 2002 года начали работать по истребителю 5-го поколения, по легкому, среднему и тяжелому транспортным самолетам, по учебному самолету и вертолету. Учебный у нас уже появился — Як-130. В 2006 году завершены испытания тяжелого транспортного Ил-76МФ.

Если я куплю 5-10 новых машин, то они ситуацию с исправностью авиатехники не изменят. А затратив на покупку их все имеющиеся в распоряжении средства, я провалю исправность существующего парка. Вот и приходится маневрировать.

Як-130 летает, Ил-112 скоро полетит, средний транспортный — тоже, тяжелый транспортный летает. Плюс мы сделали ставку на модернизацию. Су-25СМ, Су-24СМ, МиГ-29СМТ — все эти прекрасные машины теперь имеют новую авионику.

Модернизация машин позволит нам поддерживать парк до 2015 и даже до 2025 годов...»

Читая это интервью, говоришь сам себе: «Вот это государственный подход, мудрый». И действительно, какой смысл создавать новый дорогостоящий по определению стратегический бомбардировщик, когда есть Ту-160? Красивая, надежная и великолепная по боевым характеристикам машина поступила на вооружение только в 1986 году. Крайний срок ее эксплуатации — 50 лет. Так что до середины тридцатых годов 21-го века может служить. И будет служить обязательно, считает генерал армии Михайлов, под руководством которого была выполнена первая модернизация стратегического бомбардировщика. Потребуется последующие — да нет проблем!

То же касается Ту-95. Seriously и неоднократно модернизировался Су-7Б. Например, Су-7БМ — это не просто модернизированный Су-7Б, а уже другой самолет, с иными характеристиками. Так что модернизация позволяет добиваться результатов, сходных с теми, какие можно достигнуть разработкой совершенно новой техники. Только она на порядок дешевле.

В.С. Михайлов — настоящий государственный. И хозяйственный рачительный. Он от имени государства закупает для ВВС технику будто собственные средства достает из кармана. Вот такой пример в подтверждение авторской сентенции. Новосибирское АПО собрало новый Су-34, который должен прийти на смену Су-24. С его гендиректором встретился Владимир Сергеевич, мягко, но недвусмысленно предупредил: нечего на каждый узел 25-процентную прибыль закладывать, по такой цене в серию Су-34 запустить будет трудно, ищите пути снизить стоимость базовой разработки. Иначе закупать не станем. И представляете — нашли! На целых 150 миллионов рублей снизили цену!...

Нишу тяжелых транспортных самолетов у нас в стране безоговорочно занял Ил-76. После модернизации, связанной с оснащением новыми двигателями ПС-90А-76, проведенной на ВАСО по инициативе и под контролем Владимира Сергеевича, Ил-76МД-90 стал современным летательным аппаратом, способным выполнять поставленные перед ним задачи на 100 процентов.

В бытность В.С. Михайлова главкомом ВВС новый импульс к развитию и совершенствованию получила ПВО. В частности, он лично активно лоббировал оснащение полков зенитно-ракетным комплексом С-400. И именно при нем началось новое перевооружение ПВО. Первый полк получил оружие, которое может работать не только по воздушным, но и по космическим целям. Владимир Сергеевич Михайлов многое сделал для совершенствования системы ПВО стран СНГ. Предлагал в противовес американской создать ПРО для всего европейского континента на основе новейших российских разработок в этой области.

Даже из этих далеко неполных сведений о разработках новой техники, модернизации существующего парка ВВС, о совершенствовании способов и методов ПВО и ПРО можно составить некоторое представление об объемах той большой работы, какую В.С. Михайлов сделал на посту главкома ВВС. И ничто не способно умалить в глазах военных и общественности великий вклад в дело укрепления боеготовности ВВС России главкома В.С. Михайлова. Именно за это ему присвоено высшее воинское звание — генерал армии. И именно за это трижды продлевался срок службы сверх предельного.