

Борис Чижев

Борис Чижев

В небе Кировоградщины

В небе Кировоградщины

(часть вторая)



2

Кировоград
2007

Борис Чижов

В небе Кировоградщины

(часть вторая)

**Кировоград
2007**

629.7(09)

Б. Чижов. В небе Кировоградщины. Часть вторая.
Кировоград, самиздат, 2007. 366с.



Фото Ольги Кушнир

Об истории авиации родной Кировоградщины пишет
директор музейного комплекса
Государственной лётной академии Украины
Борис Игнатьевич Чижов.

Компьютерная вёрстка,
2007

Вступление

Первая часть этой книги вызвала большой резонанс в авиационных кругах. О ней положительно отозвались газеты «Ведомости плюс» в обширном интервью автора с корреспондентом Людмилой Френчко и «Кировоградская правда» в статье нашего замечательного кировоградского писателя-краеведа Юрия Мативоса.

У автора появились дополнения к последней главе предыдущей части книги. В ней речь шла о 25 Гвардейском воздушно-транспортном авиационном полку, прибывшем в Кировоград на самолётах Ли-2 в 1947 году и имевшем цель обслуживать 100-ю дивизию ВДВ, переросшую в дальнейшем в 9-ю отдельную бригаду «Спецназ».



Пётр Арсентьевич
Шиленко.

В июне 1948 года из Славгородской планерной школы ВВС на должность лётчика-планериста в 25 Гвардейский авиационный полк прибыл старшина Шиленко Пётр Арсентьевич. Родился он 17 августа 1927 года в селе Лебяжье Павловского района Алтайского края в крестьянской семье. После окончания средней школы в августе 1944 года добровольно пошёл в армию и поступил в Купинскую авиационную школу ГВФ. В ней окончил программу лётной подготовки на самолёте По-2 и 4 июля 1945 года был направлен в Якутский транспортный полк перегоночной дивизии ГВФ на должность второго пилота самолёта С-47. В марте 1946 года перегоночная дивизия свою работу выполнила. Пилот Шиленко остался летать в Якутском отряде ГВФ на самолёте По-2, а затем в Иркутске на самолёте Ли-2. В 1947 году после демобилизации из ГВФ был направлен в планерную школу ВВС. В Кировограде он выполнял переброску воздухом личного состава 100-й дивизии ВДВ на планерах А-2, А-9, Г-11 и Ц-25. В сентябре 1952 года был демобилизован и начал свою трудовую жизнь в Кировоградском производственном авиационном предприятии. С ним мы ещё встретимся на страницах этой книги.

С мая 1981 по октябрь 1988 года командиром 9-й отдельной бригады «Спецназ» был полковник Чмутин Анатолий Фёдорович,



прибывший с должности начальника штаба 14 Отдельной бригады «Спецназ» дислоцировавшейся в городе Уссурийск КДВО.

В мае 1981 года командиром 9 ОбрСПН стал прибывший из Уссурийска полковник Чмутин Анатолий Фёдорович.

Родился он 3 января 1938 года в городе Благовещенск. В мае 1943 года его отец погиб на фронте. В декабре 1946 года умерла мама. До 1950 года его воспитывала бабушка по материнской линии, а затем его воспитанием и обучением занялось Ставропольское суворовское военное училище. В сентябре 1956 года он был направлен для дальнейшего обучения и прохождения воинской службы в Свердловское суворовское офицерское училище. С марта 1958 года был переведен в Бакинское военное училище имени Серго Орджоникидзе, а в сентябре 1958 года был зачислен во вновь созданное Ташкентское высшее общевойсковое командное училище имени Владимира Ильича Ленина. В ноябре 1960 года



19 сентября 1961 года лейтенант Чмутин начал службу командиром взвода отдельной роты «Спецназ». В течение 5-ти лет его взвод завоёвывал звание «отличного». Как мы видим на снимке - идёт укладка парашютов ПД-47.

окончил его с отличием и в звании «лейтенант» был направлен в отдельный мобильный стрелковый батальон при танковой дивизии, дислоцированной в городе Новочеркасск. 19 сентября 1961 года в связи с формированием в округах отдельных рот «Спецназ» начал службу командиром взвода роты «Спецназ». В течение пяти лет его взвод завоёвывал звание «Отличного взвода». В 1969 году поступил в Военную академию имени М.В. Фрунзе. После успешного окончания учёбы в академии в 1972 году был направлен в 14 ОБрСПН на должность командира отряда «Спецназ». Осенью 1976 года был назначен на должность начальника штаба бригады.



По октябрь 1988 года полковник Чмутин Анатолий Фёдорович командир 9 ОБрСПН.

6 октября 1988 года по достижению пенсионного возраста он был



уволен на пенсию из рядов ВС СССР и пополнил ряды кировоградских ветеранов.

Ветераны 9 ОБрСПН:
полковники Заболотный –
второй, Воронов – четвёртый
слева и прапорщик
Коваленко в центре с
огромными усами.

Глава 20. От 263 авиационного отряда до ОАО «Кировоградские авиалинии»

В 1945 году ещё не были расформированы авиаполки ГВФ, призванные в Вооружённые Силы в начале войны, а в Киеве уже было создано Украинское территориальное управление ГВФ, которое развернуло работу по созданию в областных центрах Украины небольших подразделений для освоения местных воздушных линий (МВЛ).

1947 год. В Кировограде, на аэродроме Новоалексеевка, на том месте, где сейчас находится крытый рынок, стало базироваться звено из трёх самолётов По-2 Киевского авиаотряда. Под аэродром был принят участок целинной земли общей площадью 35 га между улицей Ярмарочной (Комарова) и дорогой Кировоград - Ровное. Командиром звена был Леонид Викторович Проничев. Звено занималось обслуживанием нужд области по перевозке пассажиров, почты, грузов и выполнения санитарных заданий.



Этот снимок наглядно показывает, как на самолёте По-2 выполнялись санитарные задания.

1948 год. Звено самолётов По-2 под командой Н.С. Зидрашко было передано в подчинение Полтавскому авиаотряду. В этом году проходил процесс расформирования

1.

Приказ

По 263-му авиаотряду Спецприменения
Украинского Управления ЦВР
"27" июля 1949 года № 1 г. Кировоград.

Свои дела на основании приказа начальника Украинского управления ЦВР № 023 от 1.7.1949 г. передать: личный состав, самолето-моторный парк, материальные ценности и денежные средства Кировоградского аэропорта и аэродрома от 277-го авиаотряда Спецприменения Украинского Управления ЦВР по акту № 1 от 27.7.49 г. и вступить в должность командира 263-го авиаотряда Спецприменения УУЦВР место дислокации авиаотряда г. Кировоград.
Приказ объявить всему личному составу.

Командир 263-го авиаотряда Спецприменения
УУЦВР

Зидранко
Зидранко

Приказ

По 263-му авиаотряду Спецприменения
Укр. Управления ЦВР
28 июля 1949 года № 2/1 г. Кировоград
2-1

Саженикова Георгия Гавриловича, бывшего ш. о.к. УУЦВР на должность начальника штаба, с 24 июля 1949 года зачислить в штат 263 а/о с окладом 860 руб. в м-ц согласно штатного расписания. Основание: приказ УУЦВР № 47 от 17.7.49 г.

В те тяжёлые послевоенные времена в авиационном отряде ещё не было пишущей машинки и секретаря-машинистки. Приказ на листке тетрадной бумаги писал собственноручно начальник штаба.

авиаполков ГВФ и шла массовая демобилизация лётно-технического состава. В областных центрах Украины создавались более крупные подразделения, пополняемые лётно-техническим составом и техникой. Уже к 1949 году на Украине было сформировано 15 авиаотрядов спецприменений и МВЛ. Для руководства этими отрядами были созданы Днепропетровская и Львовская авиагруппы Украинского управления ГВФ.

В июле 1949 года в Кировограде на аэродроме Новоалексеевка был создан 263-й Кировоградский авиационный отряд специального применения в составе двух авиационных звеньев по 10 самолётов По-2. Командиром авиационного отряда был назначен Н.С. Зидрашко, его заместителем по лётной службе Сергей Кириллович Иванов, начальником штаба Георгий Гаврилович Сапожников, а командирами авиационных звеньев были Алексей Пономарёв и Иван Петрович Муругов.

Кировоградское авиапредприятие бережно хранит в альбоме некоторые фотографии, касающиеся того периода. Особенно приятно то, что в этом альбоме имеются фамилии многих пилотов 263 АО: Абрамов С.А., Оберенко В.В., Гулиус Ф.Н., Суслов И.В., Лобастов Н.Н., Тараненко В.Н., Житинский П.А., Проничев Л.В., Кальней И.В., Лобачёв М.В., Юдилевич П.С., Молчанов С.А., Сисько А.А., Свищ П.Т., Леновиченко С.Ф., Вознюк П.А.

Авиаотряд в дальнейшем выполнял полёты по перевозке пассажиров, почты и грузов по МВЛ области без расписания. Выполнялись также полёты по выполнению санитарных заданий и авиационно-химических работ.

В 1950 году командиром 263 АО был назначен Иван Фёдорович Компаниец. Отряд за год перевозил до 10 тысяч пассажиров, 150 тонн грузов и почты и обрабатывал до 120 тысяч гектаров полей с воздуха. Численность личного состава, самолётного парка и выполняемые объёмы работ из года в год постоянно росли.

В 1951 году на аэродроме Новоалексеевка начал выполнять посадку киевский самолёт Ан-2 выполнявший рейс Киев - Кировоград - Николаев - Херсон. В 1951 - 1952 годах в отряд пришло пополнение из лётных училищ и воинских частей: Приходько Пётр Кузьмич, Петренко Григорий Кузьмич, Волошин Григорий Федотович, Насыпайко Виталий Никитович, Корзун Виктор Григорьевич, Надутенко Василий Иванович, Верещак Михаил Васильевич, Шиленко Пётр Арсентьевич, Куликов

Георгий Андреевич. Вследствие интенсивной застройки жилые дома вдоль границы лётного поля (см. фото) перекрывали подходы к аэродрому. Это создавало угрозу безопасности полётов. Кировоградский облисполком и командование Днепропетровской авиагруппы приняли решение о переносе аэродрома на другое место в черте города.



В августе 1952 года 263 АО был переименован в 95 АО.

Границы аэродрома Алексеевка вплотную застраивал частный сектор.

На снимке два самолёта По-2, оборудованные баками по 200-250 кг химикалий, устройствами для рассеиваний под фюзеляжами и аэросеятелями в виде ветрянки. Пилотов Лобастова Н.Н., Бренкевича и командира звена Тараненко В.Н. (четвёртый, шестой и девятый слева) провожают на осенние АХР замполит Солодовченко И.Д., командир ЛО Компаниец Иван Фёдорович, заместитель командира ЛО по лётной подготовке Иванов Сергей Кириллович (первый, второй и третий слева). Справа - авиатехник Борисов.

В декабре 1952 года для окончательного решения вопроса о переносе аэродрома в Кировоград прилетел заместитель командира Днепропетровской авиагруппы по лётной подготовке Иван Семёнович Погорелов, будущий начальник Кировоградской ШВЛП ГА (1960-1975). Вместе с командиром авиаотряда Иваном Фёдоровичем Компаниецем они на самолёте По-2 выполнили облёт предложенной облисполкомом заснеженной площадки на окраине города в районе Балашовки, вблизи кукурузного завода, выполнив там несколько посадок. Площадка была вполне пригодна для переноса туда аэродрома, и облисполком своим решением утвердил землеотвод. Благодаря бывшему курсанту-пилоту Кировоградского аэроклуба 1941 года Вишневному Владимиру

Павловичу выяснилось, что ещё в том далёком трагическом 41-м, буквально до первых чисел августа это был действующий аэродром, на котором курсанты-пилоты кировоградского аэроклуба проходили в то время уже этап самостоятельных полётов на самолёте У-2.

В течение зимы и весны 1953 года все работы по оборудованию мест стоянок самолётов и служебных зданий были выполнены. Летом авиаотряд перебазировался на вновь созданный аэродром Ново-Балашовка, который по своим размерам мог принимать на грунт не только самолёты По-2 и Ан-2 но и пассажирские самолёты большой вместимости - Ли-2 и Ил-14. В составе 95 авиаотряда стало две авиационные эскадрильи по два авиационных звена в каждой. Командирами авиационных эскадрилий были назначены Алексей Пономарёв и Иван Петрович Муругов. А их заместителями стали Леновиченко С.Ф. и Шиленко Пётр Арсентьевич. Известны фамилии и командиров звеньев. Это Свищ Павел, Вознюк Павел, Оберенко Василий и Самойлов Иван Семёнович. В то время 95-й авиационный отряд насчитывал 40 самолётов По-2.

В 1954 году в гражданском воздушном флоте изменилась форма одежды. На рукавах остались только шевроны. А до 1954 года ГВФ входил в состав военного ведомства, и форма одежды



предусматривала погоны на плечах и шевроны на рукавах. В этом же году решением правительства был изменён географический состав Кировоградской области. В неё были включены Голованевский, Ульяновский, Гайворонский и Ольшанский районы, а переданы в Черкасскую область Каменский, Чигиринский и часть Златопольского районов.

Михаил Васильевич
Верещак
начинал в отряде
летать на самолёте
По-2.

Справа подготовка
самолёта Як-12 СХ к
полётам. 1954 год.



В 95-й авиаотряд поступила новая авиационная техника - самолёты Як-12. Интересна история создания этого самолёта. Сразу же после окончания войны ОКБ Александра Сергеевича Яковлева начало проектировать лёгкий самолёт многоцелевого назначения. Стремилась создать дешёвую, простую в производстве и неприхотливую в эксплуатации машину для перевозок пассажиров, почты и грузов на коротких местных линиях, как санитарную машину и для авиационно-химических работ (АХР). В 1946 году новый самолёт прошёл испытания. Из нескольких вариантов наиболее удачным оказался самолёт с двигателем АИ-14 в 240 л.с. Отличные взлётно-посадочные качества позволяли эксплуатировать самолёт Як-12 на маленьких полевых аэродромах. Его скорость достигала 220 км/час, а посадочная - 90 км/час. Длина разбега - 120 м, а пробега - 150 м. Дальность полёта составляла 760 км. Пустой самолёт весил 1 тонну, а нормальная взлётная масса составляла 1450 кг. Самолёт был оснащён радиостанцией и приборами, для полётов в сложных метеоусловиях и ночью. В салоне размещались три пассажира: на правом сидении и заднем диване.



Куликов Георгий Андреевич начинал летать в отряде на самолёте По-2 и одним из первых освоил самолёт Ан-2. В Кировоградскую ШВЛП он перевёлся в начале 60-х годов на должность командира звена самолётов Ан-2. В 70 годах он летал в ШВЛП командиром корабля самолётов Ли-2 и Як-40. После выхода на пенсию работал в Кировоградском высшем лётном училище на должности старшего преподавателя кафедры аэродинамики. Георгий Андреевич был чудесным фотографом. Многие фотографии в этой книге сняты его фотоаппаратом.

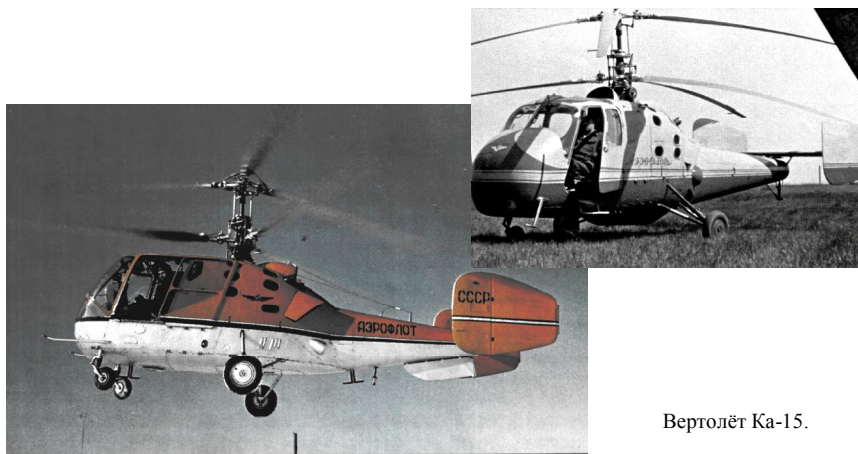
В 1955 году командиром 95 АО был назначен Леонид Данилович Орлов. При нём в отряд поступили самолёты производства ЧССР Аэро Ae-45Ф «Супер».

Самолёт производства ЧССР Аэро Ae-45Ф «Супер» или как у нас, его называли – Супер Аэро-45.



Эти самолёты выпускались с 1954 года и распространялись в государствах СЭВ. На них было установлено по два 4-х цилиндровых однорядных двигателя М-332 “Вальтер” мощностью в 105 л.с. и предназначались они для перевозки 3-х пассажиров в относительно комфортных условиях на МВЛ с максимальной скоростью 265 км/час на дальность до 1350 км. Практический потолок самолёта достигал 4350 метров. Естественно, что летали на нём на крейсерской скорости 220 км/час и на высотах нижних эшелонов, а то и ниже нижнего эшелона.

В 1956 году в 95 авиаотряд поступили отечественные вертолёты Ка-15. Вертолёт Ка-15 был сконструирован в ОКБ Николая Ильича Камова по соосной схеме. Это был двухместный вертолёт, в котором рядом с пилотом размещался оператор или пассажир. Вертолёт имел четырёхопорное неубирающееся шасси с хвостовой предохранительной опорой. На нём был установлен поршневой двигатель АИ-14В (на Ка-15М - АИ-14ВФ). Он мог поднимать на высоту до 3500 м груз с пассажиром до 364 кг (на Ка-15М - до 300 кг) и перемещать его с максимальной скоростью 155 км/час на расстояние до 350 км (Ка-15М - до 400 км). Первый полёт на нём выполнил лётчик-испытатель Д.К. Ефремов 14 апреля 1953 года, а в 1955 году были завершены его государственные испытания. Только в 1956 году на авиационном заводе в Улан-Уде начался их серийный выпуск и широкое использование вертолётов в народном хозяйстве страны. Потребовались вертолёты для внесения удобрений в почву полей, садов и виноградников, а также для борьбы с вредными насекомыми и сорняками.



Вертолёт Ка-15.



1957 год. Самолёт Ан-2 на аэродроме Ново-Балашовка.



В 1957 году в 95 АО поступили отечественные самолёты АН-2, и авиаотряд приступил к выполнению рейсовых полётов по расписанию на Киев, Винницу, Львов, Днепропетровск, Николаев.

Один из ветеранов освоения самолёта Ан-2
Анатолий Иванович Зеленский.

Расширился круг выполнения АХР не только в пределах Кировоградской области, но и в республиках Средней Азии и Закавказья. Выросли годовые показатели по отправке пассажиров от 25 тысяч до 50 тысяч человек, по отправке почты и грузов до 600 тонн и по обработке полей с воздуха - до 300 тысяч гектаров. В подразделения ГВФ самолёты Ан-2 начали поступать ещё десять лет назад, в марте 1948 года. Многих тогда удивило, что конструкторский коллектив Олега Константиновича Антонова избрал для своей машины, казалось бы, отжившую свой век бипланную схему. Однако, как подтвердил опыт длительной эксплуатации этого самолёта, именно эта схема оказалась для машин многоцелевого назначения самой лучшей. В ней было учтено, что полёты придётся выполнять в основном с грунтовых аэродромов ограниченных размеров, поэтому на самолёте было применено максимально механизированное крыло и прочное шасси. Для взлёта Ан-2 достаточно было полосы длиной 120-200

метров. С двигателем АШ-62ИР мощностью 1000 л.с. он развивал скорость до 260 км/час и имел потолок 4500 метров.

В 1959 году командиром 95 АО был назначен Григорий Сергеевич Ахтареев. Именно в этом году был списан последний самолёт По-2, а новую технику в числе первых освоили: Иван



Петрович Муругов, Пётр Арсентьевич Шиленко, Григорий Кузьмич Петренко, Виктор Григорьевич Корзун, Анатолий Филиппович Берговин, Виктор Антонович Гриценко, Иван Денисович Михайленко, Афанасий Кузьмич Гуменюк, Василий Оберенко, Сергей Молчанов, Павел Андреевич Житинский, Виталий Никитович Насыпайко.

Пётр Арсентьевич Шиленко.

После расформирования 60 ВАУЛ летом 1960 года 95 АО был перебазирован на аэродром Новониколаевка. Штаб отряда разместился в двухэтажном здании на юго-восточной части аэродрома. Вертолёты Ка-15 из-за очень малой производительности были законсервированы.

С 1962 года приступили к постепенному списанию самолётов Аэро Ае-45Ф “Супер”.

И ещё одно важное событие произошло в истории 95 АО в 1963 году. В её состав вошла Черкасская отдельная авиационная эскадрилья. После создания в 1965 году Черкасского авиационного отряда (АО) она перешла в его подчинение.



Павел Алексеевич Банников пришёл на предприятие в 1963 году и выполнял полёты на самолётах Як-12 и Ан-2.

С должности командира звена он был переведен в КШВЛП.

В 1964 году были отменены знаки “300 тыс. км”, „500 тыс. км” и “1 млн. км”. Вместо них введены знаки "За безаварийный налёт часов (3000 и выше через каждую тысячу). Пилот (штурман, бортмеханик, бортрадист)".



В 1966 году командиром 95 АО был назначен заместитель Ахтареева по лётной службе Григорий Федотович Волошин.

Волошин Григорий Федотович

Родился в семье колхозника 25 сентября 1931 года в селе Высокие Байраки Кировоградского района. В 1939 году начал учиться в сельской школе но, 6 августа 1941 года немцы оккупировали родное село, и учёбу пришлось прервать. Только в 1944 году он продолжил своё образование в Кировоградской средней школе имени А.С. Пушкина № 7, которую окончил в 1950 году. Учёбу в 10 классе совмещал с учёбой на отделении пилотов Кировоградского аэроклуба. Летом 1950 года выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте По-2 в лётной группе лётчика инструктора Романова в авиационном звене Басова. Осенью этого же года был принят курсантом-пилотом в Криворожское лётное училище ГВФ. В мае 1951 года училище перебазировалось в город Бугуруслан на севере Оренбургской области. В ноябре 1951 года, как выпускник аэроклуба, окончил ускоренный курс обучения, получил свидетельство пилота 4-го класса гражданского воздушного флота и был распределён в 263 ЛО Украинского управления ГВФ, в свой родной город Кировоград.

Командир Кировоградского ОАО Григорий Федотович Волошин - выпускник первого послевоенного выпуска Кировоградского аэроклуба. Во время его руководства Кировоградским объединённым авиационным отрядом было построено здание аэровокзала.

В 1952 году после окончания программы ввода в строй приступил к выполнению производственных полётов на самолёте По-2. В 1957 году в 95 ЛО поступил новый самолёт - Ан-2. Григорий Федотович в числе первых приступил к его освоению. После окончания ввода в строй его назначили командиром звена. Он прошёл путь от командира звена до командира Кировоградского объединённого авиационного отряда (1972 – 1975).



В 1972 году был создан Кировоградский ОАО. Самолёт Як-40 на перроне аэропорта.

В 1972 году освоил реактивный пассажирский самолёт Як-40. Протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. В 1990 году по состоянию здоровья был списан с лётной работы, но продолжал трудиться в ОАО на должностях начальника штаба, а затем старшего инженера по аварийно-спасательным работам.

На время его руководства отрядом выпало строительство нового типового аэровокзала и перрона, которые были введены в строй к 50-й годовщине Аэрофлота в 1973 году. 27 марта 1972 года в Кировоград прибыл министр гражданской авиации СССР Борис Павлович Бугаев. Он очень внимательно отнёсся к строительству нового аэровокзала и сам лично в сопровождении командира ОАО походил по новостройке. В этом же 1972 году был списан последний самолёт Як-12.



27 марта 1972 года.4
Министр ГА Борис Павлович Бугаев
на строительстве аэропорта Кировоград.



Виктор Михайлович Гречихин.
Председатель Президиума Верховного Совета УССР вручает
Виктору Михайловичу орден Трудового Красного Знамени.



Под руководством Виктора Михайловича Гречихина была создана транспортная АЭ и началось активное освоение нового реактивного пассажирского самолёта Як-40.

Первыми командирами этого самолёта стали: Анатолий Васильевич Носов, Николай Сухин, Григорий Павлович Молчанов, Александр Пантелеевич Манелюк, Михаил Антонович Кургузов, Владимир Григорьевич Коваленко, Виктор Николаевич Непопалов, Василий Иванович Надутенко, Виктор Григорьевич Корзун, Иван Денисович Михайленко, Геннадий Степанович Собакин, Владимир Анатольевич Шкуренко, Пацук, Виктор Михайлович Гречихин, Анатолий Филиппович Берговин, Александр Николаевич Калинов и Павел Сергеевич Харчук.

В 1973 году были списаны последние самолёты Аэро Ае-45Ф “Супер” и простоявшие законсервированными вертолёты Ка-15.



Командиром лётного отряда № 95 был назначен прибывший из Кировоградской ШВЛП с большим опытом работы на самолётах Ил-14 и Як-40 как в производственных, так и в учебных условиях Владимир Лукич Декусар.

Владимир Лукич Декусар.

возглавил Гуменюк

заместителем командира лётного отряда.

Командные должности занимали: Насыпайко Виталий Никитович - командир 95 ЛО до 1977 года, Шиленко Пётр Арсентьевич – командир АЭ самолётов Ан-2 до 1975 года, Петренко Григорий Кузьмич - командир АЭ самолётов Як-12 и Ан-2 до 1977 года.



Командир 95 лётного отряда до 1977 года
Насыпайко Виталий Никитович.



Приветливо встречает Кировоградцев и гостей города новый аэропорт.

1972 год. В гражданской авиации была введена новая форма одежды: отменены шевроны на рукавах и появились погоны на плечах.

1973 год. 9 февраля Указом Президиума Верховного Совета Украинской ССР № 138 командиру 95 ЛО Насыпайко Виталию Никитовичу было присвоено почётное звание “Заслуженный работник транспорта Украинской ССР”.

Насыпайко Виталий Никитович

Родился 19 августа 1931 года в городе Дружковка Донецкой области в семье служащего. В 1939 году пошёл в первый класс Славянской школы. В 1945 году вместе с родителями переехал в Кировоград и продолжал учиться в средней школе № 7 имени А.С.Пушкина, которую окончил в 1950 году. Учёбу в 10 классе совмещал с учёбой на отделении пилотов Кировоградского аэроклуба. Летом 1950 года выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте По-2 в лётной группе лётчика инструктора А.И. Романова авиационного звена Л.Г. Басова.



Виталий Никитович Насыпайко.

Осенью этого же года был принят курсантом-пилотом в Криворожское лётное училище ГВФ. В мае 1951 года училище перебазировалось в город Бугуруслан на севере Оренбургской области.

В ноябре 1951 года, как выпускник аэроклуба, окончил ускоренный курс обучения, получил свидетельство пилота гражданского воздушного флота 4-го класса и был распределён в 263 лётный отряд (ЛО) Украинского управления ГВФ, в город Кировоград. В 1952 году после окончания программы ввода в строй приступил к выполнению производственных полётов на самолёте По-2. В 1957 году в 95 ЛО поступил новый самолёт - Ан-2. Виталий Никитович в числе первых приступил к его освоению. В 1959 году его назначили командиром звена. Он прошёл путь от командира звена до командира лётного отряда. В 1972 году освоил новый реактивный пассажирский самолёт Як-40. Протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации.

1975 год. Командиром ОАО был назначен Владимир Лукич Пинчук. Заместителем по лётной службе был Русаленко Анатолий Петрович, а в 1979 году заместителем командира ОАО по лётной службе был назначен Декусар Владимир Лукич. Носов Анатолий Васильевич был командиром АЭ самолётов Як-40 до 1981 года.

1977 год. Указом Президиума Верховного Совета СССР командиру Кировоградского ОАО Владимиру Лукичу Пинчуку было присвоено почётное звание "Заслуженный пилот СССР".



Владимир Лукич Пинчук.

С 1979 года был образован 14 ЛО ПАНХ на самолётах Ан-2.

С 1980 года командиром 95 ЛО стал бывший заместитель командира отряда Харчук Павел Сергеевич.

1982 год. С 1 октября командиром ОАО был назначен Демиденко Леонид Иванович.

Командиром 14 ЛО самолётов Ан-2 был назначен Александр Николаевич Устенко.



1979 год. Производственное совещание.

Командир 95 ЛО Декусар Владимир Лукич (слева), его заместитель Харчук Павел Сергеевич и заместитель командира ОАО по ОЛР Русаленко Анатолий Петрович.

Самолёты Як-40 95 ЛО летали в Киев, Черновцы, Львов, Ивано-Франковск, Кишинёв, Запорожье, Сочи, Ворошиловград и Симферополь. А также Жданов, Ростов, Волгоград, Минеральные Воды, Куйбышев, Краснодар, Анапа и Сухуми. За год перевозили 180 - 190 тысяч человек. Самолётами Ан-2 14 лётного отряда обрабатывали 1 млн. 300 тыс. га сельскохозяйственных угодий.

1987 год. Появилась тенденция к снижению объёмов пассажирских авиаперевозок и авиационных работ. За год было перевезено 145-150 тысяч пассажиров и обработано 1 миллион га угодий. Началось сокращение штатов. Была изменена структура 95 ЛО - введены авиационные звенья. Командирами звеньев стали Берговин Анатолий Филиппович, Власов Сергей Владимирович и Гречихин Виктор Михайлович.

1990 год. Общим собранием трудового коллектива командиром Кировоградского объединённого лётного отряда был избран Павел Сергеевич Харчук. Объёмы работ в отряде продолжали снижаться. Начинался период массового сокращения личного состава.



Харчук Павел Сергеевич

Родился 1 января 1939 года в селе Ивашков Андрушевского района Житомирской области. После окончания в 1957 году местной средней школы поступил в 8 Военное авиационное училище первоначального обучения лётчиков ВВС расположенное в городе Павлоград Днепропетровской области. По окончании программы первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18 в 1958 году был переведен в Луганское военное авиационное училище лётчиков, в котором успешно выполнил программу лётной подготовки на реактивном самолёте-истребителе МИГ-15. В 1960 году в связи с сокращением ВС СССР на 1 миллион 200 тысяч человек в звании лейтенант уволен в запас. В этом же году поступил в Киевский техникум связи. Встречаясь с уволенными в запас друзьями, он узнал о том, что в Кировоградской ШВЛП производится набор и переучивание военных лётчиков на гражданские самолёты Ан-2. Его не смутило даже то обстоятельство, что надо было шесть месяцев прожить на правах курсанта в общежитии со стипендией размером целых шесть рублей, но при бесплатном питании. За спиной остались техникум и эти курсы спецнабора. С новым свидетельством пилота ГВФ зимой конца 1964 года он прибыл в Хмельницкий объединённый авиационный отряд на должность второго пилота самолёта Ан-2. По семейным обстоятельствам в 1965 году перевёлся в этой же должности в Кировоградский производственный 95 авиационный отряд и вскоре (1967 год) был допущен к полётам в качестве командира самолёта. В это время в производственном отряде массово осваивался новый пассажирский реактивный самолёт Як-40. На нём Кировоград связывался воздушным сообщением со многими городами Европейской части СССР. Летать на таком самолёте было интересно и престижно. В 1977 году он был направлен для переучивания на этот самолёт в Кировоградскую ШВЛП. Так уж было уготовано судьбой, что непосредственным его инструктором, учившим его летать на самолёте Як-40, был автор этой книги. Налетав положенные часы, в 1979 году был введён в строй в качестве командира

воздушного судна. После окончания факультета заочного обучения в Ленинградской академии гражданской авиации в 1982 году был назначен заместителем командира авиационной эскадрильи, затем лётного отряда самолётов Як-40, а в 1988 году приказом Министра ГА был назначен командиром этого же лётного отряда. Все мы, ветераны, помним перестроечные процессы горбачёвского периода, когда решениями трудовых коллективов избирались руководители предприятий. На собрании трудового коллектива Кировоградского ОАО большинством голосов командиром объединённого отряда был избран Павел Сергеевич Харчук. На



период его руководства выпала вершина расцвета Кировоградского авиационного предприятия и его закат. В 1996 году Павел Сергеевич Харчук стал пенсионером.

На этом снимке вы видите слева командира авиационной эскадрильи самолётов Як-40 Гречишина Виктора Михайловича, а справа командира воздушного судна-инструктора Манелюка Александра Пантелеевича.

Шевелев Владимир Леонидович

Родился 26 марта 1951 года. После окончания Кировоградской средней школы №34 и Кировоградского АСК (1968 - 1969) поступил и в 1972 году окончил Кременчугское ЛУ ГА. Начал свою трудовую деятельность в отряде в должности второго пилота самолёта Ан-2 в августе 1972 года. Летал в основном на АХР в 372 АО. В апреле 1975 года был допущен к работе в качестве командира экипажа. С октября 1979 года связал свою жизнь с КВЛУ ГА.



Владимир Леонидович Шевелёв. О нём подробно будет ещё рассказано в этой книге.



Чужанов Александр Порфирьевич



Родился 29 января 1947 года в селе Западинка Васильковского района Киевской области в семье военнослужащего 25 военно-транспортного авиационного полка, того полка, который в 1947 году перебазировался в Кировоград. Александр начал учиться в 25 неполной средней школе. Завершал он своё общее среднее образование в 6-й и 24-й школе (в то время в 6-й школе начали строительство третьего этажа и школьников передали в 24 школу). Ещё в 9 классе (конец 1964 года) он поступил в Кировоградский учебный авиационный центр. В течение 1965 и 1966 года на самолёте Як-18У налетал 90 часов. Затем был направлен в УАЦ города Грозный, в котором на реактивном самолёте-истребителе МиГ-17 налетал ещё 55 часов. Теперь, имея такой уровень лётной подготовки, он имел полное право поступать на спецнабор Кировоградской ШВЛП. Переучился здесь на самолёт Ан-2 и в начале 1968 года был направлен в качестве второго пилота этого самолёта в 95 ЛО Кировоградского ОАО. Уже через четыре года он был допущен к полётам на нём в качестве командира. В 1975 году, когда в 95 ЛО активно внедрялся новый реактивный пассажирский самолёт Як-40, Александра Порфирьевича послали в ШВЛП на переучивание. Так уж случилось, что одним из инструкторов, учившим его осваивать новую авиационную технику, был автор этой книги. После переучивания до 1979 года летал на самолёте Як-40 в качестве второго пилота, затем был допущен к полётам в качестве командира воздушного судна (1979). Не теряя времени даром, поступил на заочный факультет Академии ГА, и после получения высшего специального образования ему открылась широкая дорога командирской деятельности. Он прошёл путь: заместитель командира авиационной эскадрильи самолётов Як-40 (1982), командир АЭ этих же самолётов (1984), заместитель командира 95 ЛО (1985). В 1987 году был послан в Академию ГА на двухгодичные Высшие курсы командного состава гражданской авиации и успешно их окончил. Возвратившись в родной отряд (1989) он попал на начало конца его процветания. Начался период

уменьшения объёмов работ и сокращений. Но лётчик всегда остаётся лётчиком. Он сел в кресло командира ВС и добросовестно возил кировоградцев и гостей нашего города по существовавшим ещё в то время трассам. В 1993 году с налётом 12 тысяч 800 часов вынужден был уйти на пенсию. С 2002 года его знания были востребованы Государственной лётной академией Украины. В настоящее время Александр Порфирьевич Чужанов работает в должности начальника смены - руководителя аварийно-спасательных работ академии. На его груди гордо сияют знаки: “Академия ГА”, “Пилот 1 класса” и “За безаварийный налёт. Пилот. 12000 часов”.

Филимонов Валентин Георгиевич

Родился 11 июля 1947 года в городе Кировограде в семье военнослужащего. Начинал учиться в неполной средней школе № 25, а получил общее среднее образование в школе № 24. В 1964 году он поступил в Кировоградский учебный авиационный центр ДОСААФ. В течение 1965 и 1966 года на самолёте Як-18У налетал 90 часов. Затем был направлен в Витебский военно-вертолётный учебный центр, в котором выполнил программу лётной подготовки на вертолёте Ми-1. На таком уровне лётной подготовки, он имел полное право поступать на спецнабор Кировоградской ШВЛП,



Октябрь 1978 года. Командир самолёта Валентин Георгиевич Филимонов и второй пилот Виктор Кириллович Мизин на десикации подсолнечника в Компанеевском районе.

Переучился здесь на самолёт Ан-2 и через несколько лет он был допущен к полётам на нём в качестве командира. В 1976 году освоил самолёт Ан-2М пилотируемый только одним пилотом и стал командиром авиационного звена. Как энергичного и всегда рвущегося в бой пилота его направили в Киевский учебно-тренировочный отряд, где он изучил конструкцию нового реактивного самолёта М-15, предназначенного для выполнения авиационно-химических работ. Программу лётной подготовки на нём проходил в Черкассах. Этот самолёт имел двухконтурный реактивный двигатель АИ-25 со средним расходом керосина 400 килограмм на час полёта. Именно этот непомерно огромный расход топлива остановил продвижение этого самолёта в авиацию ПАНХ. За свою лётную жизнь Валентин Георгиевич летал в Казахстане, Узбекистане, Белоруссии и Латвии. В 1995 году ушёл на пенсию с общим налётом 14 тысяч 568 часов. На его груди сверкают знаки: “Пилот 1-го класса”, “За безаварийный налёт. Пилот. 14000 часов” и медаль “Ветеран труда”. Он награждён почётными грамотами ЦК профсоюза авиаработников, ЦК КП Латвии и Казахстана. В настоящее время Филимонов Валентин Георгиевич работает в должности инженера сертификационного центра Государственной лётной академии Украины.



Анатолий Сергеевич Чернов
прошёл путь от второго пилота самолёта Ан-2 до
лётного директора авиапредприятия Кировоградские
авиалинии.

Его отец, Сергей Иванович Чернов, летал до войны в
Кировограде штурманом на ТБ-3 и СБ-2, а в начале
войны на Пе-2 возил связного от самого Будённого
окружённым войскам 6-й и 12-й армий.



Перелёт в Узбекистан группы самолётов Ан-2 из Кировограда.



А так над хлебной нивой начиналась трудовая лётная деятельность многих пилотов отряда.

Чернов Анатолий Сергеевич

Родился 3 апреля 1951 года в городе Кривой Рог. В 1968 году, получив аттестат зрелости в Кировоградской средней школе №34, поступил в Кременчугское лётное училище гражданской авиации и после его окончания с 3 августа 1971 года стал вторым пилотом самолёта Ан-2 Кировоградского ОАО. Вскоре (1975) молодой пилот был допущен к полётам в качестве командира самолёта, а затем командира авиационного звена (1978) и производственного звена (1979). После окончания факультета заочного обучения Академии ГА в 1988 году он был повышен в должности. Последовательно он прошёл командную лестницу: командир авиационной эскадрильи самолётов Ан-2, через десять месяцев командир лётного отряда и в 1995 году - лётный директор. Во многом и его стараниями в это смутное перестроечное время было сохранено Кировоградское авиапредприятие. В настоящее время Анатолий Сергеевич Чернов работает в должности старшего преподавателя кафедры безопасности полётов Государственной лётной академии Украины.



Бреус Пётр Антонович

Выпускник Сасовского лётного училища гражданской авиации, проработав немного в родном училище пилотом-инструктором на самолёте Як-18А, в середине 60-х годов был переведен в Кировоградскую ШВЛП на должность пилота-инструктора Ан-2. В те времена молодые пилоты стремились попасть в КШВЛП, так как видели здесь реальную перспективу пересестя на корабль, какими считались самолёты Ли-2, Ил-14 и новейший турбовинтовой самолёт Ан-24. Освоив самолёт Ан-2, он включился в работу и вскоре стал командиром звена. Но деятельность его на этой

должности была омрачена катастрофой, которая произошла с его самолётом Ан-2 30 января 1966 года у населённого пункта Большая Виска. Тогда командование для выполнения месячного плана и, следовательно, получения премиальных, организовало полёты самых опытных экипажей, фактически в сложных метеоусловиях. В воздухе на своём самолёте Ан-2 в то время находился и автор. Бреус выполнял полёты в зоне на малой высоте (условная обработка с/х участка на высотах 5-50 метров). При ограниченной видимости и наличии снежного покрова самолёт зацепился за курган на возвышенности и со скоростью 160 километров в час упал на землю. Один слушатель, не приходя в сознание, умер в больнице. Хотя основная вина катастрофы была на организаторах этих полётов, Бреус, естественно, также понёс наказание и был понижен в должности. Со временем он поступил на факультет заочного обучения Академии ГА, которая в те времена именовалась Высшим авиационным училищем, переучился на самолёт Ли-2, а затем Як-40. После окончания академии в 1978 году его пригласили в 95 ЛО на должность заместителя командира АЭ самолётов Як-40. На этой должности он трудился до 1983 года, передавая производственникам свой методический опыт работы. После списания с лётной работы его назначили заместителем командира по политико-воспитательной работе 14 лётного отряда.

Дорошенко Николай Михайлович



Прибыл в 372 ЛО после окончания Омского ЛТУ ГА в 1974 году на должность второго пилота самолёта Ан-2. Через три года стал командиром самолёта, затем командиром звена. Освоил самолёты Ан-24 и Як-40. С 1993 года на пенсии.

Николай
Михайлович
Дорошенко.



Экипаж самолёта Як-40:
КВС Александр Дмитриевич Солоненко
2П Валерий Данилович Драч.

В 95 ЛО

Юрий Никитович Ермаков с 1957 по 1974 год прошёл путь от командира самолёта По-2 до командира АЭ самолётов Ан-2.



Ермаков Юрий Никитович

Прибыл в 95 ЛО в 1957 году после окончания Бугурусланского лётного училища ГВФ на должность пилота самолёта По-2. В числе первых освоил самолёты Ан-2 и Ан-2м. Выполнял на них авиахимработы в Кировоградской, Харьковской, Крымской, Полтавской и Черкасской областях, а также в Белоруссии, России и Узбекистане. В 1964 году был назначен заместителем, а затем и командиром АЭ. Освоил самолёт Як-40. С 1971 года связал свою жизнь с Кировоградским лётным учебным заведением в качестве КВС-инструктора, где летал на ВС Ан-24, Ан-26 и Як-40. С 1990 года инструктор лётных тренажёров Государственной лётной академии Украины



Аристов Николай Фёдорович

Родился 10 апреля 1955 года в Воронежской области. Школьные годы прошли в Кировограде. В 1973 году окончил среднюю школу № 9 и отделение пилотов Кировоградского АСК. Лётное образование продолжил в учебных авиационных центрах городов Запорожье (Л-39) и Вязьма (МиГ-15/17) и завершил его в Кременчугском ЛУ ГА в 1975 году на самолёте Ан-2. В 372 лётном отряде прошёл путь от второго пилота до командира



Николай Фёдорович Аристов.

самолёта Ан-2, был переведен в 95 ЛО и освоил ВС Як-40. В 1993 году из-за значительных сокращений был вынужден уйти на

пенсию, однако в 2002 году был приглашён в авиационный отряд ГЛАУ, в котором прошёл путь от пилота-инструктора самолёта Ан-2 до заместителя командира АО по лётной подготовке.



Николай Михайлович Дорошенко в далёком Узбекистане освоил ещё и езду на ишаке.



Всмотритесь в их лица. Это они возили вас на самолёте Як-40 в Москву и Ленинград, в Киев и Вильнюс, в Донецк и Волгоград, в Сочи и Львов, в Краснодар и Керчь, в Анапу и Мариуполь, в Минск и Ригу, в Ровно и Симферополь, в Сухуми и Таллинн, в Минеральные Воды и Харьков, в Запорожье и Чернигов



Так же, как и его товарищи, Сергей Сергеевич Подгорный начал свою деятельность на самолёте Ан-2, летал на авиахимработках вторым пилотом и командиром самолёта, освоил самолёт Як-40, возил пассажиров по городам обширного тогда СССР. В настоящее время Сергей Сергеевич работает в Государственной лётной академии Украины на должности начальника производственно-диспетчерской службы.

1994 год. Приказом Укрaviaтранса № 134 от 30 декабря 1994 года Кировоградский Объединённый авиационный отряд в составе 95 ЛО и 14 ЛО получил наименование “Кировоградское государственное авиапредприятие” и был включен в состав Государственной авиакомпании “Авиалинии Украины”.

1998 год. На основании приказа министра транспорта Украины № 84 от 18 марта 1998 года “О реорганизации Государственной авиакомпании “Авиалинии Украины”, которому предшествовал декрет Кабинета Министров Украины от 25 ноября 1997 года № 31 “Об управлении имуществом, принадлежащим государству” Кировоградское государственное авиапредприятие было выведено из состава авиакомпании “Авиалинии Украины”. В соответствии с этим приказом руководству Кировоградского государственного авиапредприятия предстояло внести конкретные предложения о дальнейших путях деятельности предприятия в качестве

1989 год. Расписание движения воздушных судов из Кировограда.

МОСКВА	Н-172	08.25	11.05	Ежедневно	АН-24
МОСКВА	Н-208	10.30	13.30	Ежд. (с 1.08)	АН-24
МОСКВА (ч/з ХАРЬКОВ)	Н-174	10.45	15.00	Ежд. (по 5.09)	АН-24
				1, 3, 4, 5, 7 (с 6.09)	
МОСКВА (ч/з ЧЕРНИГОВ)	Н-128	10.45	15.00	2, 6 (с 8.09)	АН-24
МОСКВА	Н-178	13.25	16.05	Ежедневно (по 31.07)	ЯК-40
МОСКВА	Н-178	11.10	13.50	Ежедневно(с 1.08)	ЯК-40
МОСКВА	Н-176	14.40	17.20	Ежедневно	ЯК-40
КИЕВ	Н-200	08.05	09.10	2, 4, 6	ЯК-40
КИЕВ	Н-152	08.10	09.15	1, 5 (по 3.09)	ЯК-40
КИЕВ	Н-152	08.10	09.15	3, 7 (по 3.09)	ЯК-40
КИЕВ	Н-18	10.30	11.40	Ежд. (по 31.07)	АН-24
КИЕВ	Н-18	18.00	19.10	Ежд. (с 1.08)	АН-24
КИЕВ	Н-154	11.40	12.45	Ежд. (по 31.07)	ЯК-40
КИЕВ	Н-154	10.00	11.05	Ежд. (с 1.08)	ЯК-40
КИЕВ	Л-130	16.10	17.10	Ежд. (по 15.09)	АН-24
				1, 3, 5, 6, 7 (с 16.09)	
КИЕВ	Н-124	16.55	18.00	Ежд. (по 30.08)	ЯК-40
КИЕВ	Н-124	20.50	22.00	1, 2, 3, 4, 5, 6 (с 31.08)	АН-24
КИЕВ	Н-122	18.00	19.05	Ежд. (с 1.08 по 31.08)	ЯК-40
КИЕВ	Н-96	20.40	21.50	2, 6 (по 28.08)	АН-24
АНАПА	Н-149	10.50	12.40	2, 4, 6 (по 30.08)	ЯК-40
ВИЛЬНЮС	Н-187	09.10	11.30	2, 6 (по 1.09) 4 (с 6.09)	ЯК-40
ВОЛГОГРАД (ч/з ДОНЕЦК)	Н-133	20.30	00.20	2, 4, 6 (по 31.08)	ЯК-40
		10.50	14.45	1, 5 (с 3.09)	
ДОНЕЦК	Н-133	20.30	21.50	2, 4, 6 (по 31.08)	ЯК-40
		10.50	12.10	1, 5 (с 3.09)	
ДОНЕЦК	Н-143	20.30	21.50	3, 7 (по 30.08)	ЯК-40
		10.50	12.10	3, 7 (с 2.09)	
КАЛИНИНГРАД (ч/з РОВНО)	Н-159	09.10	13.35	1, 3, 5 (по 31.08)	ЯК-40
				1, 5 (с 3.09)	
КЕРЧЬ	Н-195	15.35	17.10	2, 6 (по 28.08)	АН-24
КРАСНОДАР (ч/з ДОНЕЦК)	Н-143	20.30	00.15	3, 7 (по 30.08)	ЯК-40
		10.50	14.30	3, 7 (с 2.09)	
ЛЕНИНГРАД (ч/з МИНСК)	Н-131	20.40	01.30	Ежд. (по 30.08)	ЯК-40
		08.50	13.40	Ежд. (с 1.09)	
ЛЬВОВ	Н-165	09.30	11.20	4, 7 (с 11.07 по 30.08)	ЯК-40
ЛЬВОВ	Н-135	21.00	23.00	Ежд. (по 30.08)	АН-24
ЛЬВОВ	Н-135	09.30	11.20	1, 3, 5 (с 1.09)	ЯК-40
ЛЬВОВ	Н-817	20.50	22.50	7 (с 2.09)	АН-24
МАРИУПОЛЬ	Н-129	07.30	08.55	Ежд. (по 5.09)	ЯК-40
		08.15	09.40	2, 4, 6 (с 6.09)	
МИН. ВОДЫ	Н-125	12.45	15.25	1, 3, 5 (по 31.08)	ЯК-40
				2, 4, 6 (с 4.09)	
МИНСК-2	Н-131	20.40	22.40	Ежд. (по 30.08)	ЯК-40
		08.50	10.50	Ежд. (с 1.09)	
РИГА (ч/з КИЕВ)	Л-130	16.10	20.40	Ежд. (по 15.09)	АН-24
				1, 3, 5, 6, 7 (с 16.09)	
РОВНО	Н-159	09.10	10.50	1, 3, 5 (по 31.08)	ЯК-40
				1, 5 (с 3.09)	
СИМФЕРОПОЛЬ	Н-141	07.45	09.15	Ежд. (по 31.08)	ЯК-40
		08.15	09.45	3, 7 (с 2.09)	
СИМФЕРОПОЛЬ	Н-137	09.50	11.20	Ежд. (по 31.08)	ЯК-40
		09.50	11.20	Ежд. (с 1.09)	
СИМФЕРОПОЛЬ	Н-205	09.30	11.00	1 (по 27.08)	ЯК-40
СОЧИ (ч/з МАРИУПОЛЬ)	Н-129	07.30	11.00	Ежд. (по 5.09)	ЯК-40
		08.15	11.50	2, 4, 6 (с 6.09)	
СУХУМИ (ч/з АНАПУ)	Н-149	10.50	14.40	2, 4, 6 (по 30.08)	ЯК-40
ТАЛЛИН (ч/з ВИЛЬНЮС)	Н-187	09.10	13.50	2, 6 (по 1.09)	ЯК-40
				4 (с 6.09)	
ХАРЬКОВ	Н-174	10.45	12.20	Ежд. (по 5.09)	АН-24
				1, 3, 4, 5, 7 (с 6.09)	
ЧЕРНИГОВ	Н-128	10.45	12.15	2, 6 (с 8.09)	АН-24
МЕСТНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ЛИНИИ					
(рейсы выполняются на самолетах АН-2)					
ГАЙВОРОН	Н-1363	07.50	09.10	Ежедневно	АН-2
ГАЙВОРОН	Н-1367	12.10	13.30	Ежедневно	АН-2
ГАЙВОРОН	Н-1365	15.40	17.05	Ежедневно	АН-2
ГОЛОВАНЕВСК	Н-1361	09.15	10.50	Ежд. (почтовый)	АН-2
ГОЛОВАНЕВСК	Н-1363	07.50	08.35	Ежедневно	АН-2
ГОЛОВАНЕВСК	Н-1369	15.50	16.55	Ежедневно	АН-2
НОВОАРХАНГЕЛЬСК	Н-1361	09.15	10.25	Ежд. (почтовый)	АН-2
НОВОАРХАНГЕЛЬСК	Н-1369	15.50	16.55	Ежедневно	АН-2
ОЛЬШАНКА	Н-1361	09.15	09.55	Ежд. (почтовый)	АН-2
ОЛЬШАНКА	Н-1365	15.40	16.25	Ежедневно	АН-2
УЛЬЯНОВКА	Н-1365	07.50	08.50	Ежедневно	АН-2
УЛЬЯНОВКА	Н-1367	12.10	13.10	Ежедневно	АН-2
УЛЬЯНОВКА	Н-1369	15.50	17.10	Ежедневно	АН-2

самостоятельной авиакомпания или составной части другой авиакомпании.

30 сентября 1998 года в министерство транспорта Украины был подан пакет документов о создании Государственной авиакомпании “Кировоградские авиалинии”. Генеральным директором авиапредприятия был назначен Власов Сергей Владимирович.



2002 год. В соответствии с приказом Фонда государственного имущества Украины от 27 августа 2002 года № 4-АТ Государственная авиационная компания “Кировоградские авиалинии” была преобразована в открытое акционерное общество (ОАО) “Авиакомпания “Кировоградские авиалинии”.

Сергей Владимирович Власов.

Обязанности главы правления ОАО были возложены на генерального директора предприятия Власова Сергея Владимировича. В настоящее время Сергей Владимирович Власов является региональным инспектором по безопасности полётов, а ОАО «Авиакомпания «Кировоградские авиалинии» продолжает свою деятельность. Уходят старые бойцы, приходят им на смену молодые. Последние пятнадцать лет вся лётная работа зависела от экономической деятельности государства.

Теперь предприятие стало открытым акционерным обществом. Можно надеяться, что молодые и умные менеджеры-руководители сумеют найти оптимальное решение по обеспечению нашего города воздушными трассами как в пределах Украины, так и на международных воздушных линиях.

По мнению автора, начало этому уже положено. Ни для кого не секрет, что здание аэропорта уже принадлежит Международной акционерной авиационной компании УРГА. Эта авиакомпания отлично зарекомендовала себя в международном плане по линии ООН.

До сих пор все международные рейсы она выполняла с аэродрома Кривой Рог. Теперь эти рейсы пойдут из нашего с вами родного города Кировограда.

Глава 21. Кировоградский аэроклуб после Великой Отечественной войны.

В Кировоградском областном архиве хранится протокол заседания исполкома Кировоградского Областного Совета депутатов трудящихся от 25 июня 1946 года “О передаче аэродрома Лелековка областному совету ТСО Авиахима”.



В этом здании по улице Кирова до 1962 года размещался Кировоградский областной аэроклуб ДОСАВ (ДОСААФ).

В 1948 году аэроклуб возобновил свою деятельность. В его составе теперь было два самолётных звена, планерное звено и парашютный экипаж. Решением горисполкома ему выделили

двухэтажное кирпичное здание по улице Кирова с маленьким двориком и помещением под склады. Старожилы рассказывали, что во времена оккупации нашего города немцами в этом здании находилось гестапо. Во дворе аэроклуба разместилось несколько грузовых автомобилей типа ЗИС-5 и фюзеляж самолёта По-2 на колёсах (шасси) для наземной тренировки курсантов лётчиков, планеристов и парашютистов.



Начало 1949 года. Первые организаторы Кировоградского аэроклуба ДОСАВ.

К большому сожалению, мы помним не всех:

справа авиационный инженер Владимир Иванович Голиков, в центре авиатехник Лелека, слева техник по РЭСОС Петр Фёдорович Петров.

Аэродром Лелековка, принадлежащий аэроклубу, был расположен в 14 км западнее города слева от дороги на Большую Виску, примерно на один километр не доезжая до железнодорожного переезда с одноимённым названием «Лелековский». Аэродром размещался между селом Вольное (совхоз имени Кирова) и шоссе.

Стоянка насчитывала больше десятка самолётов По-2, прошедших через огонь войны. Расположили стоянку на южной окраине аэродрома, поближе к селу. Лётный и технический состав был набран из демобилизованных фронтовиков.



Руководителями аэроклуба были кадровые военные.

Слева: начальник штаба майор Харитонов, начальник отдела кадров капитан Сотников, инженер аэроклуба майор Шенкер.

Первым послевоенным начальником аэроклуба был подполковник Меньшиков, а начальником лётной части Герой Советского Союза майор Медведев Виктор Александрович. Надо отметить, что командование аэроклуба состояло из кадровых военных. Кроме вышеназванных руководителями кадровыми военными были: замполит, начальник штаба аэроклуба (Харитонов), начальник отдела кадров (капитан Гайдар), инженер аэроклуба (майор Шенкер), заместитель начальника аэроклуба по тылу (Петров).



1950 год. Аэродром Лелековка.

Командир звена Басов Лев Григорьевич проводит предполётную подготовку. Среди курсантов пилотов стоят будущие руководители Кировоградского авиапредприятия Григорий Федотович Волошин и Виталий Никитович Насыпайко, известные лётчики Сергей Данилович Яковенко и Михаил Иванович Верещак, а также выпускники этого первого послевоенного набора Елена Целых, Борис Ефимович Виноградский, Василий Иванович Надутенко, Вилен Полянский, Иван Фомич Шаповалов.

Одним из командиров самолётного звена был лётчик Басов Лев Григорьевич, а лётчиками-инструкторами - Дмитриев Анатолий



Александрович, Довченко Григорий Моисеевич, во время войны воевавший вместе с Кожедубом, Кипреев, Кряхов Иван Архипович, Кузиков Василий Сергеевич, Попов Аркадий Николаевич, Романов Алексей.

Лётчик-инструктор Кряхов Иван Архипович.

После организации в 1951 году 60 ВАУЛ вернулся в армию и прошёл путь от лётчика-инструктора до командира АЭ самолётов Ил-28.



Аркадий Николаевич Попов

Коренной кировоградец. В 1939 году он закончил 10 классов средней школы № 3 на Новониколаевке и поступил в наш аэроклуб на отделение пилотов, совмещая учёбу с работой на заводе “Красная Звезда”. В аэроклубе обучение было рассчитано на два года.

Лётчик-инструктор Попов Аркадий Николаевич.

На период полётов курсанты обеспечивались форменным обмундированием, питанием и приличной стипендией. После окончания курса обучения в марте 1941 года он был направлен в Одесскую школу пилотов. Война заставила передислоцировать школу под Сталинград, а затем во Фрунзе, нынешний Бишкек. Выпущен он на самолёте Як-9 в 1944 году и был направлен в



Забайкальский военный округ. Он - участник разгрома японских войск. В 1947 году был демобилизован, и когда аэроклуб в 1948 году возобновил свою деятельность, он стал в нём одним из первых лётчиков-инструкторов.

Планерное звено возглавил Тернавский Иван Иванович.

Командир планерного звена Иван Иванович Тернавский.



Парашютный экипаж возглавил фронтовик, бывший лётчик-истребитель, из 55 истребительного полка, базировавшегося до войны в Кировограде, прошедший войну в кабинах самолётов И-16 и ЛАГГ-3, сбитый, раненый и обгорелый - Грачёв Сократ Павлович.

Командир парашютного экипажа Сократ Павлович Грачёв.

Осенью 1949 года приступил к теоретическим занятиям

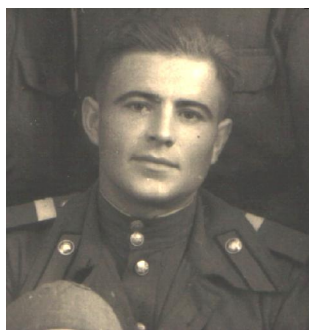


Кузиков Василий Сергеевич.

первый послевоенный набор курсантов-пилотов. В этом наборе учились летать многие известные в Кировограде и далеко за его пределами лётчики: Волошин Григорий Федотович - будущий командир Кировоградского объединённого авиационного отряда, Насыпайко Виталий Никитович - будущий командир 95 лётного отряда, Надутенко Василий, Виноградский Борис Ефимович, Целых Елена, Верещак Михаил Иванович, Шаповалов Иван Фомич, Полянский Вилен Михайлович,

Яковенко Сергей Данилович и другие лётчики, фамилии которых автор просто не смог отыскать.

В 1950 году начальником аэроклуба стал гвардии полковник Павел Ефимович Лозенко. После освобождения нашего города в январе 1944 года на аэродром Кировоград перебазировался 48 отдельный гвардейский Нижнеднестровский ордена Суворова разведывательный авиационный полк, командиром которого был Павел Ефимович. Полк состоял из пяти авиационных эскадрилий: две на самолётах Пе-2, две на американских самолётах А-20ж и одна – учебная АЭ. Лётный экипаж на этих самолётах состоял из трёх человек. Штаб полка и учебная АЭ базировались до мая 1947 года на аэродроме Кировоград, а боевые эскадрильи продвигались на запад за отступающим противником. С июня 1945 года полк,



Парашютист-инструктор
Павел Алексеевич Банников

уже в полном составе, базировался на аэродроме Кировоград. Здесь в полку служили Герои Советского Союза Моргунов Ю.В., Сапожников М.А., Сергеев В.П., Ткачевский Ю.М. и Червяков В.И. В мае 1947 года полк перебазировался на другой аэродром. Со временем командира этого полка назначили начальником Кировоградского аэроклуба.

Он начал с того, что у командира 100 дивизии из числа десантников, готовых к демобилизации, выбрал для аэроклуба парашютиста-инструктора Банникова Павла Алексеевича. Надо сказать, что командир парашютного экипажа Сократ Павлович Грачёв был прекрасным лётчиком, но опыт парашютной работы у него состоял всего лишь из тех прыжков, которые ему, как лётчику, было положено выполнить для тренировки, да из тех прыжков, которые он выполнил на фронте, когда его самолёт сбивали.

Павел Алексеевич Банников в 1943 году прошёл специальную парашютную подготовку в подмосковном Кержаче, имел опыт боевого десантирования. Он был участником десанта на Букринский плацдарм и десанта при ликвидации Бобруйского котла. За его плечами было 104 прыжка с парашютом и опыт работы в разведывательной роте 100-й дивизии ВДВ.



Уже в будущем 1951 году из числа демобилизованных десантников, наших

Инструктор-парашютист
Лебедев Владимир Фёдорович.

земляков - кировоградцев, Банников выбрал для аэроклуба инструкторов-парашютистов - Лебедева Владимира Фёдоровича и Мурзенко Анатолия Владимировича. Эти



люди согласились на такую ответственную работу, выполняли её честно и добросовестно.

Инструктор-парашютист
Анатолий Владимирович Мурзенко.

Только благодаря их добросовестности, за долгие послевоенные годы в Кировоградском аэроклубе не случилось ни одного чрезвычайного происшествия, связанного с парашютными прыжками.



Лётчик-инструктор Виталий Александрович Дмитриев.

В те времена КГБ проверял всех тех, кому доверяли пилотирование самолётом. Вскоре в аэроклуб из КГБ пришла бумага, в которой извещалось, что 8 мая 1945 года над Берлином был сбит самолёт-истребитель, ведомый лётчиком Дмитриевым Виталием Александровичем. Лётчик покинул самолёт с парашютом, но приземлился на немецкой территории. Комитет Государственной Безопасности не рекомендовал доверять самолёт человеку, побывавшему хотя бы и один день в немецком плену.

Виталия Александровича тут же отстранили от лётной работы. Правда, после разоблачения культа личности Сталина его приняли снова, но это уже был 1956 год. Ветеран Государственной лётной академии Украины, заслуженный работник транспорта Украины

Владимир Леонидович Шевелёв в 1967-1969 годах был курсантом-пилотом у Виталия Александровича. Он подробно рассказал о трагическом событии, происшедшем в небе Берлина 8 мая 1945 года, услышанное им из первых уст. Зенитный снаряд угодил в самолёт МиГ-3, ведомый лётчиком-истребителем Дмитриевым. Самолёт вошёл в штопор и начал стремительно приближаться к земле. Центробежные силы штопорящего самолёта не давали возможности лётчику покинуть машину. Тогда он, отстегнул привязные ремни, с невероятным усилием приподнялся над сидением, и выдернул вытяжное кольцо. Купол парашюта вывалился из ранца, затем из кабины и - вырвал погибающего лётчика буквально в нескольких десятках метров от земли. Он приземлился прямо в пламя загоревшегося от удара о землю своего самолёта. С обожжённым телом и руками он оказался всего на один день в плену у немцев.



7 июля 1950 года.
Аэродром Лелековка.
Команда парашютистов
Кировоградского
областного аэроклуба
готова к выступлению
на чемпионате
Украины. Слева
капитан команды Павел
Алексеевич Банников,
спортсмены:
Забояркин, Зайцев,
Люподченко и
Пятенко



Литвинчѳв Евгений Александрович

Родился 5 июля 1931 года в Москве. По окончании ремесленного училища № 5 города Киева работал фрезеровщиком на заводе “Ленинская кузня”. В 1950 году поступил в Центральную объединѳнную лѳтно-техническую школу ДОСААФ СССР. После окончания еѳ в 1952 году был направлен в Кировоградский областной аэроклуб ДОСААФ на должность инструктора лѳтчика-планериста. В планерном звене аэроклуба под руководством Ивана Ивановича Тернавского проходил путь становления будущего рекордсмена и

лётчика-испытателя. Он учил летать спортсменов на планерах А-1, А-2, А-3, А-9, Е-5, “Пионер”, “Муха”, КАИ-12, МАК-15, “Ласточка”. Отрабатывал с ними взлёт с лебёдки и буксировал их на самолёте По-2 с аэроклубовского аэродрома Лелековка. Отработав положенные по закону три года, он в 1955 году перевёлся в Центральный аэроклуб ДОСААФ города Киева в этой же должности. В Киевском аэроклубе продолжал совершенствовать своё мастерство как лётчик на самолётах Як-18, Як-12, Z-226 и Ан-2. Как планерист он продолжал осваивать планера «Бланник», А-11, А-13, А-15 и стал мастером спорта СССР по планеризму. В 1959 году он поступил на работу в качестве пилота самолёта Ан-2 в 92 АО Украинского территориального управления ГВФ. В это время на Лётно-испытательную станцию ОКБ Антонова требовался лётчик-планерист. Обратились в Центральный аэроклуб и получили там рекомендацию на человека, который уже не мог повлиять на производственную деятельность клуба, так как он уже там не работал. Вы спросите у меня, какой лётчик в глубине души не желал бы стать лётчиком-испытателем? Вполне естественно, что Евгений Александрович сразу же дал согласие на перевод его в Антоновскую фирму в качестве планериста-испытателя. В лётно-испытательной станции ОКБ Антонова он начал работать с 16 июля 1959 года. Он выполнил первый испытательный полёт на мотопланере Ан-11М, построенный на базе планера А-11 и провёл на нём полную программу испытаний. Такой мотопланер предназначался для выполнения длительных тренировочных парящих полётов и установления рекордов скорости по классификации самолётов 3-й весовой категории (взлётная масса 500-1000 кг). Литвинчёр установил на нём всесоюзный рекорд скорости полёта 196,2 км/час на мерной базе 15-25 км. Следующим реактивным самолётом-мотопланером был Ан-13М. На нём с краткоимпульсным реактивным двигателем ОКБ А.М. Люльки ТС-31М и взлётной массой до 500 килограмм он достиг скорости 196,7 км/час. Кроме их испытаний, он установил четыре всесоюзных рекорда по скорости (1962 год - Ан-11М, 1963 год Ан-13М). Со временем ему доверили участие в программах испытаний самолётов Ан-2М, Ан-8, Ан-10, Ан-10А, Ан-12, Ан-14, Ан-14М, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-72 и Ан-124. Он прошёл сложный и тернистый путь от командира самолёта По-2 до командира

огромнейшего лайнера Ан-124 “Руслан” (взлётная масса 400 тонн). Он стал пилотом 1-го класса ГА и лётчиком-испытателем 1-го класса. За свой самоотверженный труд в качестве лётчика-испытателя он награждён орденом “За личное мужество” и медалями. Умер Евгений Александрович 3 ноября 2000 года в возрасте 69 лет и похоронен на Байковом кладбище города Киева.

Литвинчев перед рекордным полётом на Ан-13М. 1962 год.

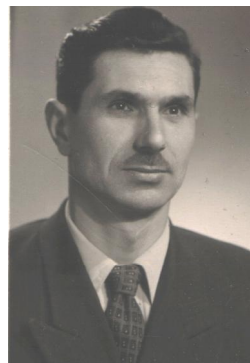


Кроме пилотов, планеристов и парашютистов в аэроклубе было отделение авиамodelистов, руководил которым Юрий Андреевич Масловский, а также отделение авиамехаников и авиамотористов



под руководством
Владимира Ивановича
Голикова.

Слева - руководитель
отделения авиамodelистов
Масловский
Георгий Андреевич.



Справа - руководитель
отделения авиамотористов
Владимир Иванович Голиков.



1951 год.
3-й выпуск авиационных
механиков.
В первом ряду
второй слева
руководитель группы
Владимир Иванович
Голиков.

Благодаря Владимиру Ивановичу Голикову, сохранившему эти фото, мы с вами видим лица кировоградских ребят, учившихся в аэроклубе на отделении авиамехаников и авиамотористов более чем полстолетия назад. Интересно то, что эти снимки выполнены во дворе аэроклуба на улице Кирова, где у выставленного там фюзеляжа самолёта По-2 проводились практические занятия.



1952 год. 4-й выпуск авиационных мотористов.



1953 год. 5-й выпуск авиационных мотористов.

С этим снимком в 2006 году произошла интересная история. Дело в том, что книгу об истории авиации нашей Кировоградщины автор пишет с широким привлечением авиаторов всех поколений. Они вместе распознают на фотографиях лица, вспоминают их фамилии, имена и отчества. Однажды он пригласил к себе ветерана Государственной лётной академии Украины, известного кировоградского лётчика, командира воздушного судна-инструктора, Анохина Георгия Ивановича. Глянув на фото, Георгий Иванович спросил, “А ты, Борис Игнатьевич, никого на нём не узнаешь?” Он ему ответил, что ему хорошо известен руководитель группы Владимир Иванович Голиков. Оказывается на этом снимке стоит в первом ряду слева за столом сам Анохин, тогда ещё ученик 9 класса 19 школы. В этом же 1953 году он поступил на отделение пилотов аэроклуба, затем в Сасовское лётное училище ГВФ, начинал летать лётчиком на самолёте По-2 в Кировоградском авиапредприятии, перевёлся в КШВЛП, закончил свою лётную работу командиром воздушного судна - инструктором самолётов Ан-24 и Ан-26 КВЛУ ГА. Сейчас продолжает трудиться на лётных тренажёрах Государственной лётной академии Украины, передавая свой богатый опыт молодым.



На обратной стороне этого снимка надпись: “В.И. Голикову от отличников группы авиамотористов выпуска 1954 года. Группа учащихся. 13.06.1954 года”.

В 1954 году в аэроклубе был создан авиационный отряд из двух авиационных эскадрилий самолётов По-2. Командиром отряда назначили лётчика Владимира Фёдорова. Начальником аэроклуба в то время был подполковник Свиридов Филипп Кузьмич.



1951 год. Аэродром Лелековка.
Спортсмены-парашютисты Михаил Фёдорович Твердоступ
и Глеб Андреевич Федоренко вошли в сборную команду
Кировоградского областного аэроклуба ДОСААФ на следующий чемпионат Украины.

Вот как образно о многих работниках аэроклуба в своей книге “Всё что есть, испытаем на свете” написал мастер парашютного спорта и чемпион Украины Анатолий Васильевич Отян.

“Свиридов. Это был плотный, среднего роста, с большим, со следами от оспы лицом. Он казался культурным, интеллигентным человеком, немного с юмором, но с властным характером. Он не знал тонкостей парашютного спорта и когда я начал прыгать с задержкой раскрытия парашюта, он запретил мне, как ему не доказывали инструкторы, пользоваться секундомером. А в те времена на соревнованиях очень строго судилась каждая доля секунды открытия парашюта. После демобилизации из армии Свиридов уехал в Николаев и долгое время работал там начальником областной газораздаточной станции”.

Дорогу в аэроклуб автору вместе с Отяном показал инструктор-парашютист Анатолий Владимирович Мурзенко. Вот как описывает это событие Анатолий Отян: “В конце февраля 1953 года к нам в строительный техникум пришёл инструктор аэроклуба, Анатолий Владимирович Мурзенко и предложил всем, кто хочет, и кому уже исполнилось 17 лет записаться в группу парашютистов. Всего тогда

записалось человек двадцать, в основном мальчишек из первого и второго курсов».



1953 год. Для покидания самолёта По-2 необходимо было из передней кабины выйти, а вернее вылезти, переступив через борт, на крыло и шагнуть в бездну.

На крыле самолёта автор - Борис Чижов.



Лето 1954 года.

В кабине По-2 лётчик-инструктор Эдуард Борисенко. На соседнем фото справа от него курсант Георгий Анохин



Лётная группа Борисенко у самолёта По-2. Справа третий Георгий Анохин.

1954 год. Авиатехник Лёвочкин с курсантами. Слева курсант Владимир Декусар, будущий командир 95 ЛО и проректор ГЛАУ.





Курсанты-пилоты последнего набора на самолёт По-2.

В следующем 1955 году в аэроклуб на новый аэродром Фёдоровка поступят самолёты Як-18.

Справа Георгий Барбаренко,
Георгий Назаренко.
Слева Георгий Анохин.



1955 год. Курсанты военных и гражданских лётных училищах на каникулах в Кировограде.

В первом ряду слева Владимир Декусар, Георгий Назаренко.

Во втором ряду второй и третий слева Георгий Анохин и Виктор Гречихин.



1980 год.

Кировоградское высшее лётное училище ГА.

Выпускники аэроклуба 1954 года
слева командир ВС-инструктор
Барбаренко Георгий Васильевич,
заместитель командира АЭ
Назаренко Георгий Павлович,
командир ВС-инструктор
Анохин Георгий Иванович.



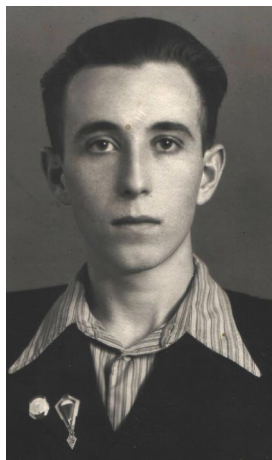
Лето 1954 года.

Раннее утро. В передней кабине сидит парашютист, а из задней кабины самолёта По-2 Сократ Павлович Грачёв даёт инструкторам последние распоряжения.

К этому времени в аэроклубе уже действовало парашютное звено. Командиром звена был Сократ Павлович Грачёв, а лётчиками инструкторами-парашютистами знакомый нам Павел Алексеевич Банников, сумевший стать лётчиком и, более того, экстерном сдавший экзамены за полный курс лётного училища, и Георгий Артемович Курылёв.

А вот как рассказывает корреспонденту “УЦ” Юрию Илючику сам Банников о своей аэроклубовской жизни: *“1950 год запомнился переходом на гражданскую жизнь. Осваивался на новой работе. Обучал курсантов аэроклуба теории парашютного прыжка и проводил с ними наземную подготовку. Постепенно осваивал*

пилотирование самолёта По-2. В этом году была сформирована сборная области по парашютному спорту, которая через год приняла участие в состязаниях на киевском аэродроме “Чайка”. Там мне посчастливилось занять 4-е место в многоборье, а в двух упражнениях стать вторым. И уже в 1952 году на всесоюзных соревнованиях в Богодухове под Харьковом прыгал в составе сборной команды Украины



1955 год. Группа спортсменов-парашютистов в полном снаряжении.

Слева второй — стрелок -радист самолёта Ту-4 “Летающая крепость” из 25 авиационного полка сержант Салахов,
 третий - автор этой книги Борис Чижов,
 четвёртый - стрелок-радист самолёта Ту-4 сержант Дроботов,
 пятый - в будущем известный полярный лётчик Владимир Маркитан.

1955 год.

Автор, Борис Чижов, чемпион аэроклуба по парашютному спорту. На лашкане пиджака рядом со значком спортсмена-парашютиста 1-го разряда круглый значок с надписью «Чемпион».

. Для того чтобы рассказ был более понятным, следует сказать несколько слов о правилах, которые за 50 лет не претерпели существенных изменений. В программу соревнований входили прыжки на точность приземления с высоты 600, 1000 или 1500 метров. Понятно, что чем ближе приземлишься к центру мишени,



1956 год. Киев, аэродром Чайка.

Команда парашотистов Кировограда на IX соревнованиях парашотистов Украины.
Слева: капитан команды Георгий Артёмович Курылёв, Владимир Фёдорович Лебедев, Анатолий Васильевич Отян, Нина Мартынова, Борис Игнатьевич Чижов и Лиля (фамилию не помню).

тем лучше. Правда, тогда, в отличие от нынешнего времени, парашютные системы были тяжёлыми. Для управления куполом приходилось прикладывать максимум усилий. Упор делался на силу рук. В моё время мировой рекорд фиксировался при отклонении на 4,8 метра от центра мишени, а сейчас парашюты управляются лёгким подтягиванием бобышек, и счёт идёт на сантиметры и миллиметры. Ещё в соревновательную программу входили комбинированные прыжки с высоты 1500 или 2000 метров. После отделения от самолёта необходимо было в свободном падении, не раскрывая парашюта, пролететь 20 секунд, а после раскрытия купола работать на точность приземления. Чуть позже были введены акробатические прыжки, как минимум с высоты 2000 метров. Фигуры исполнялись в свободном падении. Вначале левая и

правая спирали и переднее сальто, затем правая и левая спирали и заднее сальто. Направление необходимо было выдерживать головой на стрелу из белых полотнищ, выложенную на земле (за отклонение плюс минус пять градусов снимались очки). А вот групповые комбинированные прыжки в программу состязаний входили не всегда, хотя смотрелись они очень эффектно.

Чемпионаты проводились по индивидуальной программе, и баллы каждого спортсмена суммировались в командный зачёт. В аэроклубовских командах сначала в состав входили четыре мужчины и одна женщина. Для того чтобы попасть в сборную области, необходимо было пройти отбор на внутриклубных соревнованиях. В зависимости от уровня подготовки спортсмена ему присваивался спортивный разряд (третий, второй и первый). На первый спортивный разряд необходимо было выполнить не



менее 75 прыжков разной сложности. Звание мастера спорта присваивалось при выполнении нормативов на крупных соревнованиях. Следующим этапом было формирование сборной команды Украины. Конкуренция была невероятная. Мне удалось выиграть чемпионат Украины в 1957 году.

В 1957 году чемпионом аэроклуба по парашютному спорту стал Анатолий Васильевич Отян.

Украинские парашютисты на всесоюзных соревнованиях ниже третьего места не опускались. Моим высшим достижением было второе место на чемпионате ССС, в 1955 году. До этого в Саранске в 1953 году я был серебряным призёром в комбинированных прыжках. В 1955 году на своих первых международных соревнованиях в Рязани с участием парашютистов Чехии, Болгарии, Венгрии и Польши в индивидуальных прыжках с высоты 600 метров мне удалось приземлиться от центра круга на расстоянии 4 метра 80 сантиметров. Затем вместе с москвичом Николаем Щербининым и киевлянином Виктором Першиным мы установили высшее

мировое достижение в групповом прыжке с высоты 1000 метров. Рекорды чётко фиксировались международной службой (ФАИ). Уровень высоты определялся с помощью барографа.



1958 год. Киев, аэродром «Чайка». Сборная команда парашютистов Кировограда на X соревнованиях парашютистов Украины. В первом ряду справа: капитан команды Павел Алексеевич Банников, рядом Георгий Артёмович Курылёв. Во втором ряду справа Борис Александрович Киркин, Анатолий Васильевич Отян и Таисия Семёновна Пекарь.

На третий мировой рекорд в групповом комбинированном прыжке с высоты 1500 метров со свободным падением 20 секунд мы сделали более десяти попыток. Происходило это в Киеве в 1962 году. Этот прыжок чрезвычайно сложный. Необходимо было аккуратно распределиться лесенкой по высотам, так как приземлялись в одно место друг за другом. Был случай, когда купол, под аэродинамическим воздействием купола товарища, сложился.



1962 год. Аэродром Фёдоровка. Павла Алексеевича Банникова с мировым рекордом в лице Тамилы Козловской поздравляет коллектив аэроклуба.

Это произошло на высоте около пяти метров, и парашютист отделался небольшими ушибами. Вообще же за 13 лет моей работы в Кировоградском аэроклубе не случилось ни одной трагедии. Мелкие неприятности были но, без травм в нашем спорте не обойтись. Свою спортивную карьеру я закончил на 987 прыжке. Здесь большую роль сыграло моё увлечение авиацией, с которой я связал всю последующую жизнь, о чём ни капли не жалею. А памятных и опасных прыжков было предостаточно. Помню, как ночью в Фёдоровке меня снесло на табун лошадей. Уже после приземления подумал, а что если бы какой-нибудь рысак влетел в купол - меня просто бы размазало по аэродрому”.



Лётчик инструктор-парашютист
Георгий Артёмович Курылёв.

В своей книге Анатолий Отян приводит описание другого лётчика инструктора-парашютиста Курилёва Георгия Артёмовича:

“Ещё в начале пятидесятых годов ему было уже за сорок. Небольшого роста, толстенький, подвижный, всегда весёлый, общительный, любивший гульнуть, он всегда имел идеи коммерческого или авантюрного плана на которых, как правило, прогорал, но потом весело о них рассказывал. На фронте он не был, а во время войны летал лётчиком связи. Однажды в военное время он проспал на вылет, а это фронт и штрафбат, где свою вину надо искупать кровью. Побежал он к зубному врачу “Срочно рви зуб!”, “Так он же у тебя здоровый”. “Рви, я заплачу”. Подвязавши платком челюсть, уже натурально охая и ахая, пошёл он на аэродром. А там всё закрыто. Часовой ему говорит “товарищ младший лейтенант, так ведь сегодня выходной”.

Во время войны большим дефицитом была поваренная соль. Выполнив рейс по развозке почты в Чкаловской области (ныне Оренбургская), он сел возле соляной горы, при помощи подручных средств с большим трудом наскоблил около половины килограмма соли. Потом несколько дней писал объяснительные записки по поводу вынужденной посадки, но так и не разбогател.

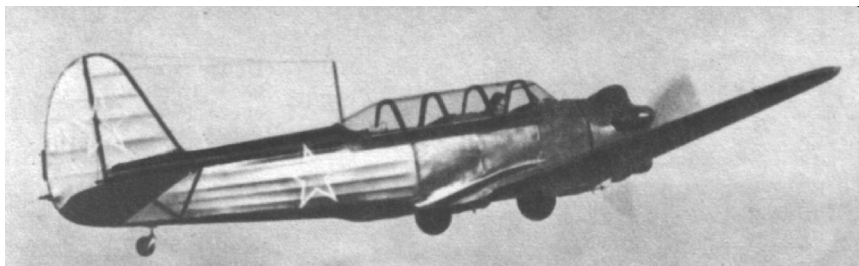
Работая в Кировограде, он оформил себе лётную пенсию в Знаменке и получал её в двух местах до тех пор, пока его не разоблачили. Пришлось всю полученную сумму вернуть государству.

О его приключениях можно было бы писать без конца, но лётчик на самолёте По-2 он был замечательный. После ухода с лётной работы в 1960 году Курилёв уехал жить куда-то под Киев, и связь с ним была утеряна. Говорили, что он устроился работать кассиром в каком-то совхозе, получил в банке деньги, вёз их, на него напали бандиты, избили, деньги забрали, и вскоре он умер”.



По своему расписанию аэродром занимали авиамоделисты.

В начале 1954 года аэроклуб начал готовиться к двум событиям. Лётный отряд готовился получать новую авиационную технику - самолёт Як-18 и, в это же время происходила замена аэродрома.



Первый самостоятельный полёт курсанта на самолёте Як-18.
Сзади вместо инструктора мешок с песком.

С 1954 года аэродром Фёдоровка стал постоянным аэродромом аэроклуба, а аэродром Лелековка перешёл в ведение 60 Военного авиационного училища лётчиков ВВС. Вместе с новыми самолётами в аэроклубе появился новый начальник лётной части Ищенко Дмитрий Данилович, осуществивший переучивание лётного состава на новую авиационную технику.

Именно в этом - 1954 году закончили первоначальную лётную подготовку на самолёте По-2 и поступили в военные и гражданские лётные училища такие известные лётчики как Георгий Иванович Анохин, Георгий Васильевич Барбаренко, Анатолий Александрович Гордовой, Владимир Лукич Декусар и Георгий Павлович Назаренко. О многих из них вы ещё будете читать на страницах этой книги.

В памяти автора осталась яркая картина ночных полётов на аэродроме Фёдоровка осенью 1954 года. После окончания вечерних прыжков спортсменов-парашютистов, желающих полетать в задней кабине самолёта По-2 вместо мешка с песком, пригласили остаться. Разбили ночной старт, для чего флажки и полотнища заменили на металлические коробки, наполненные отработанным авиационным маслом. Верхняя крышка этих коробок выдвигалась полностью или частично, регулируя, таким образом, необходимую яркость пламени и преследуя экономию быстро сгорающей отработки. Вот на маршрут вылетел начальник аэроклуба подполковник Свиридов. Проходя над стартом, он вдруг убрал газ и с неба донёсся его голос, дававший последние распоряжения (на самолёте По-2 радиостанция отсутствовала). На эту пору года в полях уже созрел подсолнечник, а крышки коробок, где горели взлётно-посадочные огни, служили прекрасными жаровнями, на которых свободные от полётов лётчики, авиатехники и мы, спортсмены, поджаривали, тут же вылущенные со срезанных на соседнем поле головок, семечки.

К большому сожалению, деятельность аэроклуба начала пятидесятых годов слабо отражена на фотоснимках. Это были очень тяжёлые и голодные годы, когда, скажем, просто было не до фотографий. И тем ценнее те любительские снимки, которые автору посчастливилось отыскать.

Весной 1954 года нас - всех спортсменов: пилотов, планеристов и парашютистов вывезли на готовившийся к открытию и дальнейшей эксплуатации новый для аэроклуба аэродром

Фёдоровка, расположенный в 16 километрах на юг от города Кировограда. Ещё до войны это был аэродром подскока для военной авиации, базировавшейся в Кировограде. Во время войны он использовался для такой же цели немецкой авиацией. Перед отступлением немцы успели привести его в полную непригодность, оставив лётное поле в рытвинах и колдобинах. Примерно месяц все те, для кого аэроклуб был как дом родной, занимались выравниванием лётного поля при помощи обыкновенных лопат. Придумали даже такое выражение - едем на аэродром летать на “ла-пятом”.

После приведения аэродрома в порядок туда было перевезено всё аэродромное имущество, оборудованы стоянки и начала прибывать новая техника. Это были самолёты Як-18, своим внешним видом напоминающие самолёты-истребители военного времени. К этим самолётам нас, спортсменов-парашютистов, и близко не подпускали.



К лету на аэродроме Фёдоровка разбили палаточный городок где предстояло теперь жить курсантам-пилотам.

Мы любовались ими только издали, а сами продолжали прыгать со своих самолётов По-2, на которых для подъёма только одного парашютиста на высоту 2200 метров требовалось 30 минут полёта!

Аэродром был занят с утра до позднего вечера. Рано утром с восходом солнца начинались парашютные прыжки. Затем на старт выходил отряд самолётов. С развитием кучевой облачности в воздух поднимались планеристы и парили под облаками до тех пор, пока не прекратятся восходящие потоки. После них иногда аэродром занимали авиамodelисты, а к вечеру снова в воздух поднимались самолёты По-2 парашютного звена.

Комендантом аэродрома был назначен Георгий Новеич Гвамберидзе, бывший пилот-аэронавт. Должен сказать, что в 100-й дивизии ВДВ, базировавшейся в Кировограде, был свой аэростат. В начале пятидесятых годов этот аэростат почти каждый вечер взмывал в воздух над аэродромом Новоалексеевка, и с него друг за

другом отделялись десантники. Все кировоградцы от мала, до велика, с замиранием сердца следили за отделявшимися парашютистами и сопереживали вместе с ними те секунды, пока парашюты не вспыхивали над ними тугими белыми куполами. Так вот Георгий Новеич был пилотом этого аэростата.



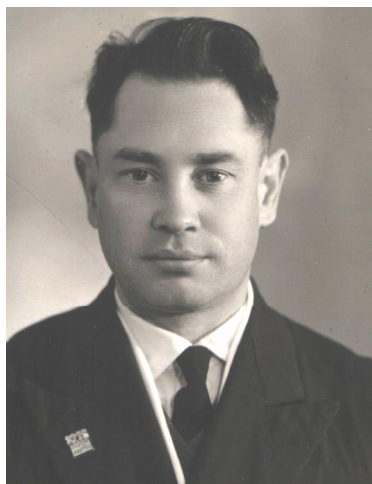
Комендант аэродрома Фёдоровка
Георгий Новеич Гвамберидзе.

Автору этой книги, в те годы учащемуся кировоградского строительного техникума, явно сопутствовала удача. Дело в том, что он был сыном “врага народа”. Его отец Чижов Игнатий Львович – сподвижник легендарного Примакова по Червонному казачеству, выпускник первого набора Елисаветградской 5-й кавалерийской школы имени Будённого, человек, принимавший самое активное участие в восстановлении Елисаветграда после Гражданской войны, возглавлявший филиал Украинского банка в Зиновьевске, отсидевший в тюрьме за недостатки банка в организации хлебозаготовок, исключённый, восстановленный и снова исключённый из ВКП(б), ставший после этого начальником производственного отдела завода «Красная Звезда», а в 1933 году заместителем директора Аджамской МТС, в июне 1937 года был арестован органами НКВД и 8 декабря этого же года расстрелян.

Автору во времена культа личности Сталина не могли доверить самолёт. Единственным его утешением был парашютный спорт, где не требовалось проходить мандатной комиссии и проверок до пятого колена по линии КГБ. После разоблачения культа личности Сталина ему открылась прямая дорога в небо, и осенью 1955 года он был зачислен в группу курсантов-пилотов для теоретической подготовки и полётов на самолёте Як-18. Лето 1956 года было для него предельно насыщенным. Как чемпион внутриклубных соревнований по парашютному спорту 1955 года он был включен в сборную команду Кировограда, готовившуюся к выступлению на IX соревнованиях парашютистов Украины. В техникуме он готовился к защите дипломного проекта. В аэроклубе его также нагрузили, назначив старшиной лагерного сбора курсантов-пилотов. Главной его целью было - научиться летать на самолёте.



1956 год. Группа курсантов-пилотов в палаточном городке.
В центре старшина лагерного сбора курсант Борис Чижов.
Справа от него с моргнувшими глазами Анатолий Вахнин,
будущий вертолётчик, трагически погибший в авиакатастрофе возле Хабаровска
во второй половине 70-х годов.



Лётчик-инструктор автора этой книги
мастер самолётного спорта
Юрий Вахранёв
Позже он летал в Краснодарском
авиапредприятии командиром на самолёте Л-410.

К этому времени в лётном отряде аэроклуба уже летали лётчики-инструкторы Алексей Глазов и Юрий Вахранёв. Были и другие лётчики, помнится, что командиром звена был лётчик из фронтовиков Василий Курилов.



Весна 1956 года. Занятия с курсантами проводит штурман аэроклуба Илья Фёдорович Кашицин. На фото слева курсант Александр Варфоломеевич Кузнецов, а выглядывает слева за штурманом курсант Валерий Тимченко.

Оба они закончат в 1959 году Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. Александр Варфоломеевич дослужится до майорского звания и уйдёт на военную пенсию. О судьбе Валерия Тимченко автору ничего не известно.



Примерно в это же время в аэроклуб прибыл новый начальник лётной части майор Заможный Григорий Николаевич.

Начлёт аэроклуба
майор Заможный Григорий Николаевич.

Вот как описывает его Анатолий Отян: *“Мне мало довелось с ним общаться, потому что он редко руководил полётами при прыжках. Заможный был военный лётчик и летал где-то в Закавказье на реактивных истребителях. Помню, он рассказывал, что с высоты 15*

километров виден весь Кавказский хребет и оба моря - Чёрное и Каспийское. Не ручаюсь за достоверность, но у нас говорили, что, летая над Турецкой границей, он её пересёк и был сбит турками. Пришлось катапультироваться. При приземлении в горах повредил ноги и был вынесен на нашу территорию посланными за ним пограничниками. После этого случая он был комиссован и переведен на работу в ДОСААФ. Заможный был небольшого роста, с красивым русским интеллигентным лицом. Он был всегда приветлив и улыбкив. У меня к нему осталось тёплое чувство”.

Автор хочет добавить к словам, написанным Анатолием, что он был дружен с Григорием Николаевичем до самой его смерти в 2003 году. Однажды при встрече с ним автор задал ему вопрос. “Скажите, Григорий Николаевич, а почему Вы всегда после моего приземления подходили ко мне и проверяли мой пульс?” А он отвечал, что ведь ты, Борис Игнатьевич, всегда приземлялся ближе всех к старту, а мне просто было интересно, как на затяжной прыжок с парашютом реагирует твой организм. И действительно, тогда перед соревнованиями на первенство Украины автор тренировал тридцатку, то есть прыжок с высоты 2200 метров с задержкой раскрытия парашюта 30 секунд, отрабатывая стиль падения и точность раскрытия парашюта по секундомеру. Тогда ещё акробатический комплекс не выполняли, а падали просто “крестом” в направлении на выложенную из белых полотнищ на земле мишень, прогнувшись в поясице и разбросав в стороны руки и ноги. А приземлялся ближе всех к старту, чтобы успеть поднять для прыжка из моего самолёта лётчика-товарища.



– В январе 1957 года в парашютном звене произошли большие изменения. Командир звена Сократ Павлович Грачёв ушёл на заслуженную им лётную пенсию. На его место командиром звена был назначен Банников Павел Алексеевич. А на должность инструктора лётчика-парашютиста из Саранской ЦОЛТШ ДОСААФ прибыл молодой выпускник, харьковчанин, Киркин Борис Александрович.

Инструктор лётчик-парашютист
Борис Александрович Киркин.

В парашютном и планерном звене в начале 1958 года появились самолёты Як-12, но прыгать из них начали только в июне.

Степан Алексеевич Иванченко был назначен начальником Кировоградского областного аэроклуба ДОСААФ уже после того, когда автор этой книги, как старшина сборов, повёз почти весь выпуск пилотов аэроклуба в Кременчуг для поступления в 10 Военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков (10 ВАШПОЛ).

Анатолий Отян в своей книге даёт его очень подробное и точное описание. Так и хочется сказать - молодец Толя!

“Начальником был назначен, служивший в Кировоградском военном училище лётчиков заместителем командира полка, подполковник Иванченко Степан Алексеевич. Злые языки говорили, что его демобилизовали из армии за то, что он при посадке, уже катаясь по полосе, хотел по старой привычке, как на Ли-2, развернуться при помощи двигателей и, выскочив за пределы аэродрома, сломал шасси на Ил-28”.

В дни подготовки к написанию этой книги автор пригласил в музей ветерана кировоградского Военного авиационного училища лётчиков и аэроклуба Литвинова Альберта Михайловича. Он читал книгу Отяна и сразу начал рассказ о выкатывании и поломке самолёта Ил-28. Это событие произошло ещё в сентябре 1953 года, когда только начали осваивать этот новейший, прекрасный реактивный фронтовой бомбардировщик. Летали в тот день на аэродроме Канатово с курсом 355 градусов с грунтовой взлётно-посадочной полосы (ВПП), так как бетонная ВПП ещё только начинала строиться. На самолёте Ил-28У лётчик-инструктор лейтенант Литвинов Альберт Михайлович выполнял программу ввода в строй, а его инструктором был командир авиационной эскадрильи майор Иванченко Степан Алексеевич. При отработке посадки с убранными закрылками длина пробега самолёта значительно увеличивается. Случилось так, что и Литвинов и Иванченко одновременно нажали тормоза, и перепускной клапан завис в нейтральном положении, перекрыв доступ гидравлической жидкости к тормозам. В конце грунтовой полосы при помощи одного двигателя лётчики пытались развернуть самолёт, чтобы не выйти за пределы аэродрома. Однако самолёт выскочил возле кургана через два кювета на автотрассу Кировоград - Знаменка и повредил переднюю и левую ногу шасси. Автомобильное

движение на шоссе было перекрыто до тех пор, пока самолёт не отбуксировали на стоянку. Этот случай не послужил причиной для его увольнения. Он ещё летал в училище целых пять лет, стал заместителем командира полка по лётной подготовке и подполковником.

Заранее хочу сказать, что он был человеком неглупым, даже умным. Но ум у него работал как у хитроватого крестьянина. Его действия перемежались с чудачествами, и кое-кто принимал их за глупость, подшучивал над ним или прямо его игнорировал. Хозяин он был прекрасный. Он много построил помещений на аэродроме, в том числе помещение для парашютистов, освободив нас от ежедневной лишней работы - возить после прыжков парашюты в город. Говорил он на смешанном украинско-русском, полтавском наречии, даже не задумываясь иногда над смыслом сказанного.

Так руководя парашютными прыжками, слабо разбираясь в их тонкостях, он кричал в мегафон снижающимся парашютистам



фразы типа: “Тормозы, бо не дойдеш” или “Тягни лямпочку”. Иногда говорил “Сёгодні литать не будем. Будэ витэр. Собака похилився” и отменял прыжки или полёты. Я с ним поначалу тоже конфликтовал. Один раз, после его очередных чудачеств мы,

Руководит парашютными прыжками
начальник аэроклуба
Степан Алексеевич Иванченко.

спортсмены, пошли на него жаловаться. У личного состава и спортсменов он получил кличку “Тато”. Однажды, приехав на аэродром на помятой машине, на вопрос, что

случилось, ответил - Та чхнув. - Это значило, что когда он чихал, то закрывал глаза и не видел, куда едет. Надо отдать должное Степану Алексеевичу, что за долгие годы его руководства аэроклубом, а затем УАЦ и АСК не было ни одной лётной катастрофы и я считаю, что это была его заслуга. Умер Иванченко ещё не старым человеком, мгновенно от инфаркта и на его похоронах было очень много народа, а это тоже о чём-то говорит”.



1958 год. Лагерь аэродрома Фёдоровка.

Комендант Владимир Иванович Голиков любит порядок.

В первом ряду справа Владимир Лукьянович Рига, третий - Станислав Григорьевич
Ребцов, четвёртый - Ерецкий.

Во втором ряду справа старшина сборов курсант Анатолий Жеменюк.

В 1958 году ещё продолжалась эксплуатация самолётов Як-18 с хвостовым колесом. Комендантом лагерных сборов курсантов-пилотов на аэродроме Фёдоровка отныне стал очень чёткий и аккуратный Владимир Иванович Голиков. Мы уже знакомы с ним по его работе с авиамотористами и благодаря его аккуратности имеем чудесные снимки ребят - кировоградцев более чем пятидесятилетней давности.

За эти два года в лагере повырастали посаженные нами деревья и появились новые постройки.



1958 год. Лётная группа Аркадия Николаевича Попова. Слева 3-й - курсант Рябощапка Александр Васильевич, авиационный техник Николай Иванович Осадчий, Аркадий Николаевич Попов, курсант Рига Владимир Лукьянович.

В 1959 году на вооружение лётного отряда поступила новая авиационная техника - самолёты Як-18у. Рассказывает автору авиационный техник аэроклуба, его соученик по 2-й неполной средней школе Пётр Андреевич Янковский:



“В расформированном учебном центре города Брянска я лично принял 20 самолётов Як-18у, которые вскоре были перегнаны на аэродром Фёдоровка”.

Пётр Андреевич Янковский после аэроклуба перешёл работать авиационным техником в 95 АО, переучился на бортового механика и летал в этой должности на самолёте Як-40.



1958 год. Лётная группа лётчика-инструктора Валентина Семёновича Лунёва у самолёта Як-18. Справа: сидят будущий начальник Кировоградского АСК Алексей Иванович Новиков, будущий пилот Кировоградского авиапредприятия Станислав Григорьевич Ревеццов. стоят - лётчик-инструктор Лунёв, техник самолёта Николай Фёдорович Косенко и в будущем известная лётчица Любовь Александровна Бугаёва.

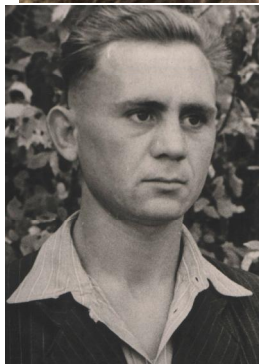


1959 год. На аэродроме Фёдоровка появилась новая авиационная техника - самолёты Як-18у. Идёт предполётная подготовка.

После окончания лётно-планерной школы в аэроклуб на должность лётчика инструктора планериста возвратился выпускник аэроклуба 1956 года Анатолий Труфанов.

1959 год. На старте Владимир Иванович Голиков фотографирует Анатолия Петровича Труфанова

1959 год. В самолёте Як-18у в передней кабине курсант Ревебцов, в задней - лётчик-инструктор Кургузов.

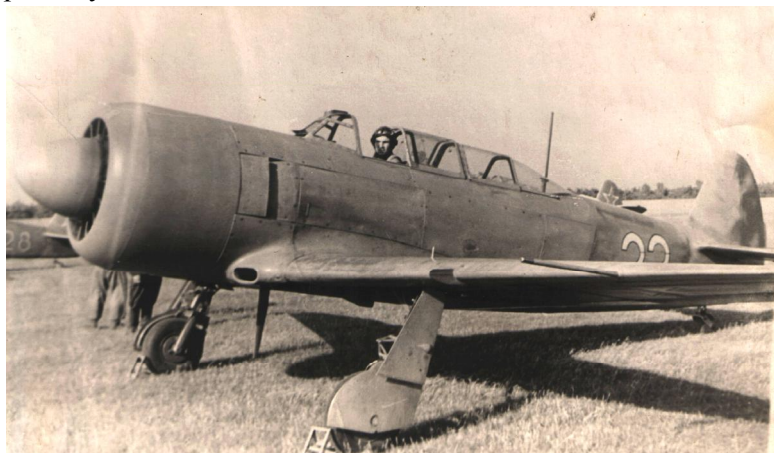


Ревебцов Станислав Григорьевич.

Ревебцов Станислав Григорьевич

Родился 12 апреля 1939 года в городе Александрия Кировоградской области. После окончания школы выучился на токаря и работал на заводе. В 1958 году поступил на отделение пилотов Кировоградского аэроклуба. Летал на самолёте Як-18у в

течение 1958 и 1959 годов. В 1961 году учился в учебном центре города Сумы и летал на самолёте Як-11.



Станислав Григорьевич Ревецов в самолёте Як-11.

В 1964 года в Богодуховском авиационном центре освоил вертолёт Ми-1. В октябре 1965 года был принят на спецнабор в Кременчугское лётное училище гражданской авиации. В апреле 1966 года получил свидетельство об окончании специального курса подготовки Кременчугского лётного училища. Ему была присвоена квалификация пилота IV класса ГА с допуском работы в качестве второго пилота на самолёте Ан-2. После окончания был распределён в 95 лётный отряд гражданской авиации, дислоцированный в городе Кировограде. Вскоре был допущен к полётам в качестве командира самолёта. С 1975 года летал в 372 ЛО здесь же в Кировограде. С 1993 года на пенсии. Ревецов один из немногих кировоградских лётчиков, которому выпало счастье полетать на самолёте Як-11.



1959 год. На аэродроме Фёдоровка начальник 60 ВАУЛ генерал-майор авиации Новокщёнов Михаил Сергеевич.



1960 год. Аэродром Фёдоровка. Лётная группа Луговского.
Слева первый - Пётр Андреевич Янковский, третий - Пётр Павлович Луговской.
Во втором ряду первый справа курсант-пилот Николай Кириллович Кучма.



1960 год. Аэродром Фёдоровка. Лётная группа Георгия Васильевича Барбаренко.

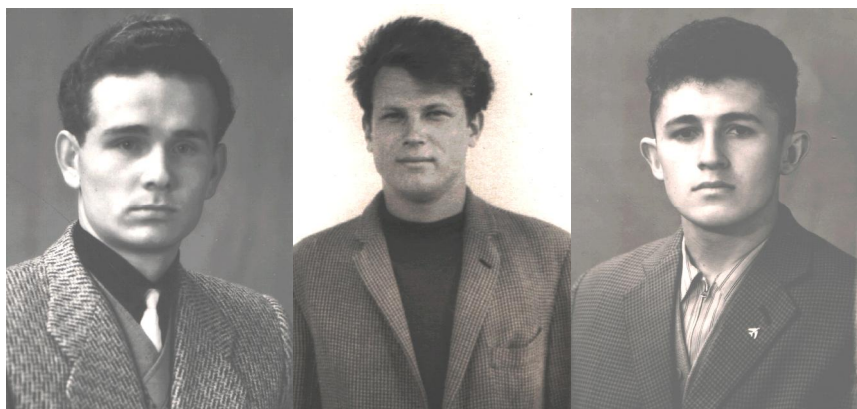
Эти снимки позволят Вам, дорогой читатель, рассмотреть лица ребят кировоградцев, прошедших лётную школу в нашем родном аэроклубе и ставших лётчиками как военной, так и гражданской авиации.



Спортсмены – планеристы:
Галина Михайловна Гриценко,
Валентин Васильевич Павлущенко.

Курсант-пилот
Владимир Лукьянович
Рига.

Курсант-пилот
Владимир Николаевич
Петрик.



Курсант-пилот
Борис Павлович Хомренко.

Курсант-пилот
Эдуард Кравцов.

Курсант-пилот
Борис Межебовский



Курсант-пилот

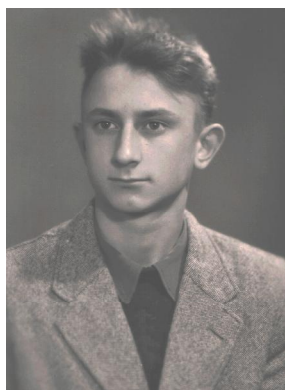
Александр Васильевич
Рябошапка.

Курсант-пилот

Георгий Васильевич
Нечитайло.

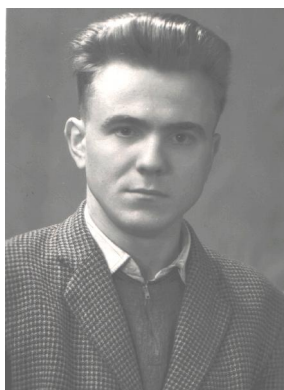
Курсант-пилот

Вячеслав Борисович
Кузнецов.



Курсант-пилот

Тодощенко.



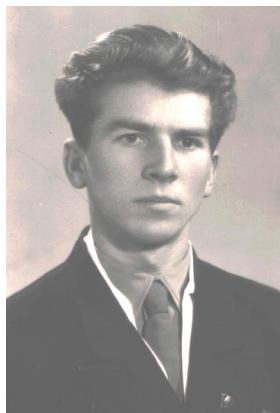
Курсант-пилот

Николай Павлович
Тулянцев.

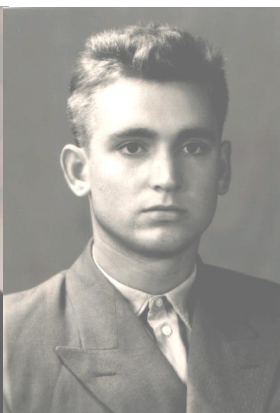


Курсант-пилот

Коваленко.



Курсант-пилот
Н. Копытько.



Курсант-пилот
А.Тихонов.



Курсант-пилот
А.П. Мельвинский.



Курсант-пилот
Виталий Павлович
Прокофьев.



Это не методический час. На аэродроме Фёдоровка идут полёты. Лётчик-инструктор, в самолёте которого курсанты летают самостоятельно, авиационные техники, самолёты которых также находятся в воздухе и курсанты, ждущие своей очереди на вылет, сидят на старте и ведут беседу. Слева первый Георгий Васильевич Барбаренко, третий - Михаил Григорьев, Эдуард Кравцов и Пётр Андреевич Янковский.



Фамилия Марков
 Имя Валерий
 Отчество Иванович

Парашютист-отличник Приказ № _____ от _____ 195__ г.
 Спорт. разряд _____ Приказ № 57 от У.З. 1960 г.
 Начальник ПДС Иванович
 М. П. _____ 1960

Ученик Кировоградского ремесленного училища №1 Валерий Марков искал путь в небо. Он его нашёл в парашютном звене, где начал прыгать с парашютом из самолёта Як-12.

После выполнения тридцати прыжков он перешёл в планерное звено, в котором ощутил незабываемые минуты первого самостоятельного полёта.

1 сентября 1962 года осуществилась его заветная мечта - он стал курсантом штурманского отделения Кировоградской ШВЛП. Сейчас он почётный академик Аэрокосмической академии Украины, доктор философии Международной академии проблем человека в авиации и космонавтике, доцент, приват-профессор и заведующий кафедрой воздушной навигации Государственной лётной академии Украины.





1960 год. С экскурсией на аэродром Фёдоровка прибыла группа школьников. С ними беседуют мастера самолётного спорта Георгий Васильевич Барбаренко и Владимир Утенков (справа).

А сейчас мы с Вами рассмотрим работу планерного звена. Автор не был планеристом, но ему известно, что в этом звене летали на планерах-парителях Г-1, Г-2, А-2, А-9, А-11 и КАИ-12, на пилотажных планерах А-13 и А-13 “Бланник”. Кроме Ивана Ивановича Тернавского в планерном звене летали лётчики инструкторы-планеристы Евгений Александрович Литвинчѳв, Адольф Васильевич Павленко и Виктор Гаврилович Чинченко. В 1956 году с его планером произошла неполадка, он упал, и планер разбился. Чудом Чинченко остался жив. Умер он потом своей смертью в пятидесятилетнем возрасте. И это трагическое событие произошло уже без полѳтов - 28 октября 1978 года.

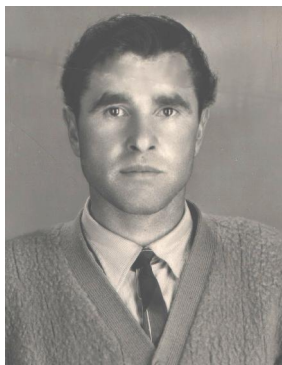


Адольф Васильевич Павленко.

Мы снова читаем выдержку из книги Анатолия Отына, который буквально оживил перед нами Адольфа Васильевича Павленко.

“Я его помню ещё с тех пор, когда он был инструктором-планеристом. Это был прекрасный человек, с мягким характером, умеющий ладить с людьми. У Адольфа Васильевича было хобби - он собирал

вырезки из газет об НЛЮ и искренне верил в их существование. Он никогда не стеснялся своего имени. За много лет до гласности он говорил, что Владимиры и Иосифы могут стесняться своего имени не меньше Адольфов. В нём была масса юмора, и он был хорошим рассказчиком. Адольф Васильевич был родом из Хмелевого и говорил по-русски с мягким украинским акцентом. Особенно интересно звучала у него буква Л”.



Лётчик-инструктор-планерист
Чинченко Виктор Гаврилович.

Вскоре после прибытия Труфанова из училища Иван Иванович Тернавский ушёл на заслуженную пенсию, но ещё долго трудился в должности заведующего хозяйством кировоградской средней школы № 6. На его место командиром планерного звена стал Адольф Васильевич Павленко, а вторым лётчиком инструктором-планеристом - Яков Васильевич Рейзнер.



Лётчик-инструктор-планерист Яков Васильевич Рейзнер.

Многие лётчики начали свою лётную деятельность в планеризме. Они начинали летать на планерах БРО-9, запускаемых с лебёдки. Потом они летали на планерах, буксируемых самолётами. Вадим Никоненко, Владимир Афанасьевич Стоян, Валентин Васильевич Павлушенко, Анатолий Владимирович Повийчук - эти имена хорошо известны в авиационных кругах. Нужно отметить, что ни один из них не прошёл мимо парашютного звена. Пусть не все они были спортсменами-парашютистами, но обязательную норму прыжков с парашютом они выполняли. Среди известных спортсменов-планеристов и парашютистов конца пятидесятых годов были и девушки, к ним, прежде всего, нужно отнести планеристку Раю Недзельскую, Галю Гриценко и парашютистку Таю Пекарь.

Прежде чем продолжить писать о них, автор хочет обратить Ваше внимание, дорогой читатель, на маленький нюанс. Буквально вчера к нему в музей зашёл Борис Александрович Киркин, и он ему прямо с экрана монитора музейного компьютера начал дословно читать эту главу. Киркин внимательно выслушал и говорит: “Борис Игнатьевич, зачем ты так часто ссылаешься на книгу Отяна, ведь ты сам являешься участником всех этих событий, и всё о чём Отян пишет, сам прекрасно знаешь. Автор подумал - подумал и приводит Вам новую выдержку из его книги.



Перворазрядница, спортсменка-планеристка, общественный инструктор-планерист
Гриценко Галина Михайловна.

“18 августа 1958 года команда парашютистов города Кировограда выехала на очередные соревнования парашютистов Украины в Киев. В её составе Павел Алексеевич Банников, Георгий Артемович Курылёв, Борис Александрович Киркин, Анатолий Отян и Таисия Пекарь. Тая Пекарь начала прыгать в 1956 году. Она окончила ремесленное училище и работала токарем на заводе.



Таисия Семёновна Пекарь (Салтанова).

Параллельно с парашютным спортом она поступила на отделение пилотов, а потом поступила в ЦОЛТШ. Вернулась в Кировоградский аэроклуб лётчиком инструктором-парашютистом и мастером парашютного спорта, но с другой фамилией - Салтанова.

Был такой случай. После парашютистов на аэродроме должны были летать планеристы. У них в планерном звене была спортсменка по фамилии Недзельская. Она долго не могла вылететь самостоятельно, но с ней возились, потому что на соревнования планеристов Украины нужно было в обязательном порядке в команду включить одну девушку



Спортсменка-планеристка, мастер спорта СССР Раиса Недзельская
на VI соревнованиях планеристов Украины.

Кто-то из наших инструкторов-парашютистов подначил командира планерного звена Ивана Ивановича Тернавского: “Когда твоя Недзельская рекорд установит?” “Тогда, - нашёлся Тернавский - когда твоя Пекарь станет мастером спорта”.

Не подумайте, что я это придумал, но в 1960 или 1961 году, будучи в армии, я в газете “Советский патриот” прочитал следующие два сообщения:

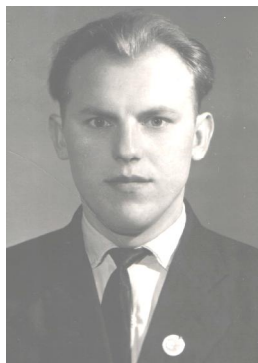
- На соревнованиях парашютистов в Саранске победительницей в многоборье стала Таисия Пекарь. Она стала чемпионкой трёх республик, выполнив при этом нормативы мастера спорта.

- В Кировограде на украинских республиканских соревнованиях по планеризму в упражнении на продолжительность парения кировоградская планеристка Недзельская сумела подняться на высоту более 5000 метров, что превышает мировой рекорд.

С Недзельской случилось следующее. Она на своём планере попала в мощную кучёвку, когда та начала преобразовываться в грозное облако. Все участники соревнований прекратили полёты, а она, наперекор опасности, вошла в это облако и установила мировой рекорд. На следующий день ситуация повторилась. Она снова вошла в грозное облако, но там её планер разломало на части, а она осталась жива, выпрыгнув с парашютом. Ещё есть свидетели тех событий и если я ошибаюсь в деталях, то меня поправят”.

Автор этой книги не был свидетелем описываемых Отяном событий, но считает, что они заслуживают внимания любознательного читателя. И, наверное, от тех событий началось увлечение метеорологией подруги Недзельской по планерному

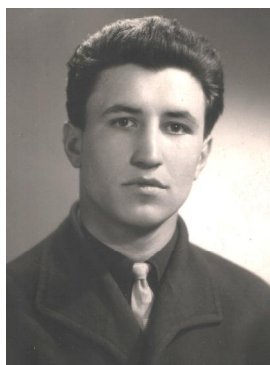
спорту, перворазрядницы и общественного инструктора-планериста Галины Михайловны Гриценко. Она стала инженером-синоптиком и до сих пор работает на АМСГ аэродрома Кировоград, оберегая лётчиков от встречи с опасными метеорологическими явлениями.



1958 год. Перворазрядник,
спортсмен-планерист
Владимир Полухович.



Спортсмен-планерист, мастер спорта Виктор Шипов,
он же авиационный техник аэроклуба.



Спортсмен-планерист
Павлушенко Валентин Васильевич.



Спортсмены планеристы Украины на соревнованиях. Рапорт главного судьи принимает
начальник аэроклуба Степан Алексеевич Иванченко.
Слева в первом ряду лётчик инструктор-планерист Яков Рейзнер.



Планер „Бланник” перед стартом и его кабина.



Апрель 1959 года. Выпуск инструкторов-общественников Кировоградского аэроклуба.

Слева стоит Яков Васильевич Рейзнер. В центре сидят:

слева - начальник лётной части майор Заможный Григорий Николаевич,
начальник аэроклуба подполковник Иванченко Степан Алексеевич
и справа сидит командир планерного звена Иван Иванович Тернавский.

В заднем ряду общественный инструктор-планерист Галина Михайловна Гриценко.



Анатолий Александрович Гордовой.

В аэроклуб в 1962 году на должность лётчика-инструктора пришёл Анатолий Александрович Гордовой. Он родился в 1936 году в Кировограде. В 1954 году окончил Кировоградский аэроклуб на самолёте По-2 и поступил в Кременчугскую 10 Военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков ВВС, в которой с октября 1954 года по октябрь 1956 года летал на самолёте Як-18. В 1956 году был переведен в Кировоградское 60 ВАУЛ и продолжал летать на переходном самолёте Як-18у. Закончил он военное лётное училище на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28. После окончания лётного обучения в 1959 году был оставлен в училище на должности лётчика-инструктора этого замечательного бомбардировщика. Его работа в этой должности в училище была очень короткой. Летом 1960 года училище было расформировано из-за сокращения Вооружённых Сил СССР на 1 миллион 200 тысяч

человек, и почти весь лётно-инструкторский состав был уволен в запас. В аэроклубе Анатолий Александрович летал на самолётах Як-18у, Як-18п, Z-226“Тренер”, Z-326“Тренер”, Ан-2. До 1964 года он летал также на планерах КАИ-12, „Бланник”, А-11 и А-13. Был лётчиком инструктором-планеристом, командиром самолётного звена, заместителем командира авиационной эскадрильи и заместителем начальника авиационно-спортивного клуба по лётной подготовке. В 1998 году по состоянию здоровья он ушёл с лётной работы, но по настоящее время работает в АСК на должности техника по связи.



1960 год. Аэродром Фёдоровка. Смена поколений.
Георгий Артемович Курылёв и Борис Игнагъевич Чижов.

В 1960 году после окончания военного училища лётчиков автор этой книги Борис Чижов, демобилизованный по сокращению ВС на 1 млн. 200 тыс. человек, заменил в парашютном звене инструктора лётчика-парашютиста Курылёва Георгия Артемовича. Он освоил небольшой самолёт Як-12, вывозил на нём парашютистов и не пропускал дня, чтобы самому выполнить с этого самолёта для поддержания себя в спортивной форме прыжок с парашютом разной сложности.

Кроме организации и выполнения прыжков со спортсменами-парашютистами парашютное звено проводило большую массовую работу на предприятиях и учебных заведениях не только города Кировограда, но и на территории всей Кировоградской области. С этой целью в норматив 2-го и 1-го спортивных разрядов входило требование подготовить группу парашютистов-перворазников.



Не проходило и дня, чтобы автор отказался от прыжка с парашютом для поддержания своей спортивной формы. На снимке он вместе с Владимиром Фёдоровичем Лебедевым готовится к очередному прыжку.

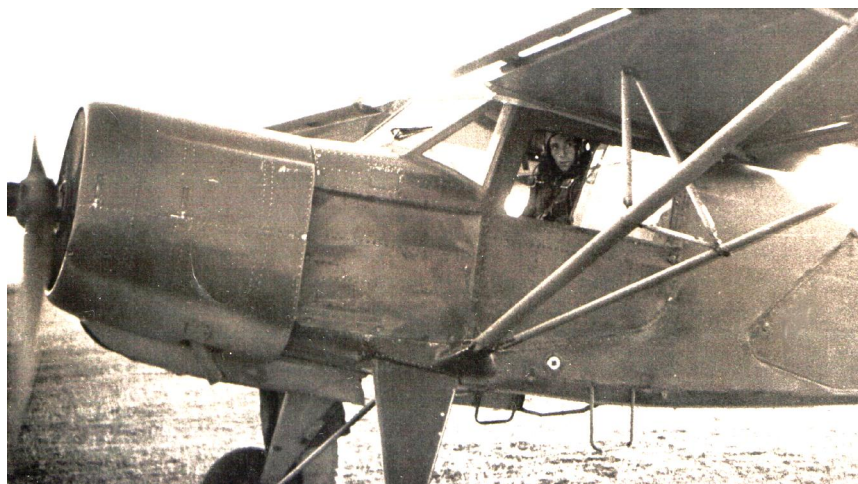
Именно в те годы автору посчастливилось очень близко познакомиться с большим количеством молодых ребят и девушек, которые не жалея времени и сил, занимались парашютным спортом. Многие из них стали профессиональными лётчиками, боевыми офицерами, учёными, чемпионами и мастерами спорта. Эти имена должна помнить история: Борис Байздер, Тамила Козловская, Васген Овсепян, Александр Байда, Николай Малуха, Валерий Марков, Анатолий Аношин, Валентин Беликов. Автор их всех помнит, уважает и любит.



Спортсмены-парашютисты аэроклуба начала 60-х годов. Слева второй Николай Малуха, Людмила Ткаченко, Борис Байздер, сидит Анатолий Аношин.



Спортсмены-парашютисты аэроклуба начала 60-х годов.
Слева Валентин Белик, Тамила Козловская, Николай Малуха.



Лётчик инструктор-парашютист Борис Чижов готов принять на борт самолёта Як-12М следующую группу спортсменов-парашютистов. Аношин, не задерживай!



Спортсмены-парашютисты аэроклуба начала 60-х годов.
Слева Валентин Белик, Николай Малуха, Анатолий Аношин.



Спортсмены-парашютисты аэроклуба начала 60-х годов. Стоят слева Васген Овсепян, справа Александр Байда. Спортсменки слева Тамила Козловская, справа Екатерина Марченко.



Заместитель командира ИАП ПВО страны по лётной подготовке подполковник Малуха Николай Григорьевич. Он же готовится к вылету на самолёте Су-15.

Малуха Николай Григорьевич

Родился 24 сентября 1944 года в селе Гаивка на северной границе Добровеличковского района нашей области, раскинувшему свои бедные крестьянские усадьбы с хатами под соломенными крышами на правом берегу Кагарлыка, впадающего в реку Ятрань. В поисках лучшей доли семья переехала в

отстраивающийся после войны город Кировоград. Николая определили на учёбу в семилетнюю школу №22. После её окончания в 1959 году поступил в строительное училище для приобретения профессии каменщика. Не будь в Кировограде аэроклуба, он наверняка бы достиг вершин в строительной профессии. Это было её золотое время, а в Николае был заложен огромный потенциал, закалённый голодом, холодом, разрухой и полным отсутствием подобающих человеку бытовых условий. Он был готов для построения своей жизни свернуть горы.

В январе 1960 года в строительном училище появилось объявление об организации парашютного кружка. Интуиция подсказала Николаю, что это его судьба. После выполнения 5 мая своего первого прыжка с парашютом он был бесконечно счастлив. Мечта о бесконечном небе нашла в его голове постоянную прописку. Именно в это время в аэроклубе на должность лётчика инструктора-парашютиста прибыл молодой выпускник военного лётного училища лейтенант Борис Чижов. Глядя на его форму, снаряжку и умение, у Николая появилась мечта стать военным лётчиком. Он понимал, что для достижения этой цели требуется иметь законченное среднее образование, и он поступил в 8-й класс средней школы рабочей молодёжи №1. Он успешно прыгал с парашютом, учился в строительном училище и вечерней школе.

В 1963 году в аэроклубе он перешёл на отделение пилотов. В 1964 году с налётом 40 часов на самолёте Як-18У и с аттестатом зрелости в кармане он после успешной сдачи вступительных экзаменов был принят курсантом Армавирского высшего военного авиационного училища лётчиков ПВО страны. В училище он освоил самолёты Л-29, МиГ-15 и МиГ-17.

В 1968 году молодой лейтенант Малуха прибыл в посёлок Сокол на Сахалине для дальнейшего прохождения воинской службы. Его посадили на самолёт МиГ-17 и определили на должность начальника ПДС полка. Потом уже были должности старший лётчик и самолёт МиГ-19, начальник штаба АЭ и самолёт Су-15. В 1975 году в должности командира АЭ он поступил на лётно-командный заочный факультет Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина. После окончания академии в 1979 году был по замене переведен в Прибалтийский военный округ, город Вайнеде. На должности командира АЭ он освоил самолёты МиГ-23 и Су-15ТМ. 17 января 1985 года с должности заместителя командира

полка по лётной подготовке в звании подполковник он был уволен на пенсию, вернулся в Кировоград и пополнил ряды ветеранов ВС нашего города.

К этому времени в аэроклубе уже работали сослуживцы автора по военному училищу Михаил Прокопович Вычисенко, Алексей Артемович Чижик, Степан Данилович Самусенко, Михаил Антонович Кургузов.



Лётчик-инструктор, мастер спорта
Михаил Прокопович Вычисенко
во время войны летал на штурмовиках Ил-2.
Он участник парада Победы на Красной площади
от 3-го Украинского Фронта.



Лётчик-инструктор
мастер спорта
Михаил Антонович
Кургузов.

Аэроклуб кроме пилотов и планеристов готовил для Воздушно-десантных войск (ВДВ) десантников. Военкомат для допризывников организовывал недельные сборы с полным государственным содержанием.

За этот короткий период времени инструкторы-парашютисты проводили с ними теоретические занятия, наземную подготовку и они выполняли из самолёта Як-12 по три прыжка с парашютом.

В конце февраля 1963 года Павел Алексеевич Банников перешёл работать в Кировоградский объединённый авиаотряд, в котором начал свою профессиональную чисто лётную работу, а Борис Александрович Киркин с марта был повышен в должности и стал командиром парашютного звена. На освободившуюся вакансию инструктора лётчика-парашютиста прибыл молодой и энергичный выпускник 5 УТАП (учебно-тренировочного авиационного полка) Юрий Иванович Овчар. Он быстро вошёл в строй, освоил технику

парашютного прыжка и стал полноправным членом парашютного коллектива.



1963 год. Парашютисты на первомайской демонстрации. В центре автор, справа от него третий в кожанке Юрий Иванович Овчар поддерживает под локоть Тамилу Козловскую. О каждом из этих ребят на снимке можно писать романы. Все эти люди доверяли парашюту свою жизнь, а инструкторы старались их не подвести.



В лётном отряде также работали молодые инструкторы Борис Семененко, Валентин Лунёв, Георгий Барбаренко, Владимир Рига, Сергей Поддувалов.

Лётчик-инструктор, мастер самолётного спорта
Владимир Лукьянович Рига.



К тому времени в аэроклубе уже был пилотажный самолёт Як-18П и пилотажные самолёты чешского производства Z-226 “Тренер” и Z-326 ”Тренер”. Перед лётным составом была поставлена задача, освоить все самолёты, эксплуатируемые в аэроклубе. Инструкторами на “Тренерах” были Георгий Васильевич Барбаренко и

Владимир Лукьянович Рига. Все мы отлетали на них запланированную программу, а кандидаты в состав сборной команды от Кировограда на соревнования по самолётному спорту летали на них ещё и на перевёрнутый пилотаж, образно выражаясь - вниз головой.



На стоянке аэродрома Фёдоровка самолёт Z-226 «Тренер».

Однажды на аэродроме Фёдоровка приземлился самолёт Z-226 «Тренер» без фонаря и лётчика в задней кабине. Оказалось, что при выполнении в зоне пилотажа самолёт вошёл в плоский штопор и на действия пилотов по выводу из него не реагировал. Достигнув критической высоты, экипаж принял решение покинуть самолёт с парашютом. Первым выпрыгнул из задней кабины проверяющий, командир авиационного отряда Василий Сергеевич Кузиков. Изменение центровки в сторону передней помогло самолёту легко выйти из опасного штопора, и Владимир Лукьянович Рига благополучно посадил его на своём аэродроме.

Недавно автору принесли для ознакомления книгу Тамары Яковлевны Ситко «Авіатрисі України». В ней на странице 73 без фотографии помещён такой текст:

Мялиця (Козловская) Тамила Лукьяновна

Спортсменка парашютистка Кировоградского аэроклуба начала 60-х годов. Участница в составе сборной команды Кировоградской области в соревнованиях парашютистов на республиканских и зональных соревнованиях, проводимых в Киеве,

Днепропетровске, Харькове и Запорожье. Вошла в состав сборной команды Украины и выступала на первенстве СССР по парашютному спорту. Освоила самолёт Ан-2 и работала командиром парашютного звена Харьковского аэроклуба. Установила три мировых рекорда. Выполнила 1200 прыжков с парашютом. Переучилась на турбовинтовой самолёт Ан-24 и летала на нём в Харьковском авиационном предприятии в качестве второго пилота.



Команда парашютистов, защищавшая честь нашего города в начале 60-х годов.
Борис Киркин, Борис Чижов, Тамила Козловская, Борис Байздер и Васген Овсепян.

Тамила Козловская в начале 60-х годов входила в состав сборной команды Кировограда. Это была стабильная команда, неплохо

zareкомендовавшая себя на соревнованиях украинских парашютистов в Киеве, Днепропетровске, Харькове, Запорожье и Кировограде. Возглавлял команду молодой командир парашютного звена Борис Александрович Киркин. Этот человек сумел сплотить коллектив команды и нацелить его на достижение поставленной цели. Команда на соревнованиях такого уровня занимала неплохие места. Особенно удался команде самый сложный комбинированный групповой, военизированный прыжок с высоты 1500 метров. В этом прыжке все парашютисты, покидая самолёт, падали друг за другом двадцать секунд, а после раскрытия парашютов работали на точность приземления. После приземления нужно было как можно быстрее собрать парашют и сдать его судьё. Далее команда бежала кросс три километра. По пути нужно было забросить в окоп три гранаты и в конце из мелкокалиберной винтовки выстрелить пять раз по мишени. Именно по этому упражнению команда заняла третье место на первенстве Украины с вручением подтверждающей грамоты. В состав команды кроме Томилы Козловской и Бориса Киркина входили: автор - Борис Чижов, Борис Байздер и Васген Овсепян.



На обратной стороне фотографии краткая надпись:
«Парашютному звену от Бориса Байздера».

Борис Игнатьевич Байздер вскоре был призван в армию, служил в составе сборной команды ВДВ, стал мастером спорта. После армии учился на хирурга в Симферопольском медицинском институте, стал членом сборной команды Украины, которая начала тренироваться на новейших для того времени парашютах. Эти парашюты находились на стадии эксперимента и были очень капризны. Однажды после раскрытия купола произошёл сильный перехлест. Байздер ножом отрезал группу из восьми строп и выдернул кольцо запасного парашюта. Запасной парашют не сработал. Похоронили его на Ровенском

кладбище в Кировограде. На могиле стоит его гранитный бюст с надписью: “От парашютистов Украины”.

В марте 1964 года на базе Кировоградского областного аэроклуба ДОСААФ был создан Учебный авиационный центр (УАЦ) ДОСААФ в котором проводилась переподготовка офицеров запаса (пилотов). С этого момента перестал существовать Кировоградский аэроклуб и планерное звено.

В декабре 1966 года Авиационный учебный центр ДОСААФ прекратил свою деятельность и на его базе был создан Кировоградский авиационно-спортивный клуб (АСК).

Начальником АСК после Иванченко некоторое время был мастер самолётного спорта, бывший командир планерного звена Адольф Васильевич Павленко. После списания его с лётной работы по

состоянию здоровья он ещё долгое время работал в системе кировоградского ДОСААФ начальником автошколы.

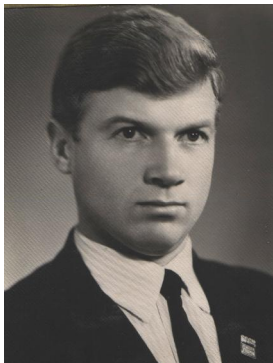


Начальник АСК, мастер спорта
Анатолий Петрович Труфанов.

Сменил Павленко на должности начальника АСК его бывший инструктор лётчик-планерист Анатолий Петрович Труфанов. Он вместе с автором в 1956 году окончил отделение пилотов аэроклуба и уехал учиться в Волчанскую школу инструкторов лётчиков-планеристов. Анатолий Петрович был музыкально образованным человеком, окончившим к тому времени музыкальную школу по классу баяна. Во время лагерных сборов он с помощью автора, тогда старшины сборов, организовал курсантский хор, на котором разучили несколько классических мелодий и выступили в клубе села Фёдоровка. Запомнилась на всю жизнь одно из исполняемых нами произведений: «Плавно Амур свои воды несёт...»

Сменил Труфанова на посту начальника АСК мастер спорта Алексей Иванович Новиков. Интересно, что Новиков также как и Павленко и Труфанов вышел с планерного звена. Однажды в узком

кругу вспоминали лётчиков, работавших в аэроклубе. Алексей Иванович настаивал на том, что Чижов работал в планерном звене.



Начальник АСК мастер спорта
Алексей Иванович Новиков.

Он чётко помнил, что последний буксировал его на планере и самолётом Як-12. А дело было так. В июле 1963 года в планерном звене не хватало лётчиков-буксировщиков. Командир планерного звена Анатолий Петрович Труфанов и начальник лётной части Адольф Васильевич Павленко уговорили автора после прыжков с парашютом выполнять ещё и буксировку планеров. Таким образом, с 31 июля по 26 сентября 1963 года автор выполнил 202 полёта на буксировку планера. Из этих полётов запомнился два момента. Первый полёт на буксировку – газ на взлётном режиме, тормоза опущены, а самолёт стоит на месте и только через какое-то мгновение, преодолев инерцию, начинает разбег. Первый и последний полёт на планере А-13 в качестве пассажира у мастера спорта Виктора Шипова. Вылетели в 11.00, а сели в 17.00 и это после утренних прыжков с парашютом. Хорошо, что тот поделился с автором в полёте-парении своим бутербродом и глотком воды.



Начальник АСК, мастер спорта
Сергей Шульгин.

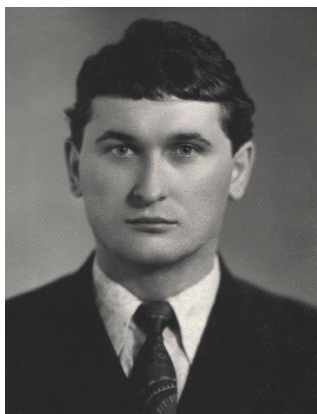
На фото Вы видите его в кабине самолёта Як-18Т. Действительно, после аэроклуба, примерно в 1980 году он перешёл работать на должность пилота-инструктора первого лётного отряда Кировоградского Высшего лётного училища гражданской авиации. Умер он рано от инфаркта.



Начальник АСК, мастер спорта
Виктор Григорьевич Грудненко.

Аэроклуб, УАЦ, АСК были настоящей кузницей кадров. В начале 60-х годов прыгали в парашютном звене спортсмены Николай Малуха и Анатолий Аношин. В их жизни, как и в жизни автора, парашютный спорт был первой ступенькой в большую авиацию. Позже они закончили отделение пилотов аэроклуба и лётные училища. Аношин после ухода Бориса Александровича Киркина в Аэрофлот работал командиром парашютного звена с 1969 по 1971 год. После этого они оба оказались в Вооружённых Силах, летали командирами кораблей на больших и малых военных самолётах и оба в звании “подполковник“ ушли на военную пенсию.

В 1967 и 1968 году в лётной группе Дмитриева начинал свою лётную биографию курсантом-пилотом будущий заслуженный работник транспорта Украины, пилот первого класса, Владимир Леонидович Шевелёв. С ним Вы ещё встретитесь на страницах этой книги в главах „Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации“ и „Государственная лётная академия Украины“.



Начальник Кировоградского авиационно-спортивного клуба Григорий Николаевич Карапуш.

Карапуш Григорий Николаевич

Родился 24 октября 1949 года в селе Хмелевое Кировоградской области. До 5-го класса учился в семилетней школе села Покровка Ново-Архангельского района. В 1966 году окончил 10-й класс Новомиргородской средней школы №1 (дореволюционная Златопольская гимназия) и поехал поступать в Кременчугское лётное училище гражданской авиации. Мечта стать пилотом зародилась у него ещё в раннем детстве. Его отец в

Покровке был председателем колхоза. Однажды к ним в колхоз на авиакимработы из Кировограда прилетел самолёт По-2. Пилот покатал председательского сына и заронил в его душе эту, кажущуюся несбыточной, мечту. Проводя летние дни у своего дедушки в селе Вербовое расположенном на окраине населённого пункта Глodosы он мог часами глядеть на самолёты Як-18. Именно там в пилотажной зоне над Глodosами курсанты военного училища отрабатывали сложный пилотаж. Живя в Хмелевом он с друзьями не раз тайком пробирался на аэродром, чтобы поближе рассмотреть находившиеся там самолёты. Когда семья переехала в Новомиргород, недалеко от его дома находился местный аэродром, на который ежедневно по расписанию из Кировограда прилетал пассажирский самолёт Ан-2, и базировались самолёты АХР. К этому времени в Ташкенте произошло землетрясение и поступать в Кременчуг приехало 200 узбеков. Училище вынуждено было организовать двойной набор, а тех абитуриентов из других республик СССР, которым ещё не исполнилось 17 лет, отправили домой. В то время отец уже был председателем колхоза в селе Коробчино. Григорий Николаевич устроился на работу подсобным рабочим на строительстве дома культуры. Ноябрь. Сквозняки. “Поддай - принеси”. Работа была прервана страшнейшим фурункулёзом. Почти три года лечения закончились приклеиванием лоскутов собственной кожи на лице и шее в московском институте красоты. После выздоровления, в сентябре 1969 года, он поступил учиться на механико-машиностроительный факультет КИСМа. Весной 1970 года стал спортсменом-парашютистом Кировоградского АСК. За первый год он выполнил 10 прыжков. К весне 1973 года у него уже было 287 прыжков. На это время ситуация в АСК была следующая: начальником АСК - Адольф Васильевич Павленко, его заместителем по лётной подготовке - Анатолий Труфанов. Старший инструктор-парашютист Владимир Фёдорович Лебедев оформлял пенсию и 16 мая Григорий Николаевич был принят на эту должность. Переведясь на заочный факультет в КИСМе, с обязательным посещением вечерних занятий, он зимой 1973-1974 года поступил на отделение спортсменов-лётчиков, которых готовили летать на самолёте Як-12. В 1975 году он продолжал летать на самолёте Як-12 в качестве лётчика-спортсмена и продолжал прыгать с парашютом. На соревнованиях парашютистов Украины занял 7-е

место. Ему было присвоено звание “Мастер спорта СССР”. Как перспективного спортсмена его направили на курсы повышения квалификации в Тушино. В 1976 году он вошёл в состав сборной команды Украины, тренером которой была Александра Васильевна Хмельницкая. Именно Хмельницкая рекомендовала его как мастера парашютного спорта с налётом в качестве пилота 267 часов на сдачу экстерном экзаменов при Волчанском авиационном училище ДОСААФ. В Волчанске поставили условие - у кандидата должно быть законченное высшее образование (четвёртый курс КИСМа не в счёт). Опять-таки старший тренер сборной команды Украины Хмельницкая порекомендовала ему письменно обратиться за разрешением к руководству ДОСААФ. В итоге на его письменном рапорте появилась резолюция “ЦК ДОСААФ СССР не возражает при наличии свободной должности лётчика-инструктора в АСК”. Осенью 1976 года он выполнил программу переучивания на самолёте Ан-2, в 1977 году закончил ввод в строй и был принят на должность лётчика-инструктора-парашютиста. В 1982 году Григорий Николаевич Карапыш был назначен командиром парашютного звена. Он подготовил в сборную команду Советского Союза выдающихся спортсменов, мастеров спорта и мировых рекордсменов среди которых были Светлана Тараненко, Сергей Токарь и Игорь Куропятник. В 1992 году он стал начальником АСК. На его плечи легла основная ноша сохранить в целостности авиационно-спортивный клуб в условиях развала Советского Союза, когда практически прекратилось государственное финансирование и поступление авиационной техники вместе с запасными и комплектующими частями к ней, когда были перекрыты бензиновые краны, а стоимость высокооктанового бензина неимоверно возросла. Он провёл мудрую и взвешенную политику. Дело в том, что в таком же положении оказалась и подготовка курсантов в КВЛУ ГА, переименованном в 1993 году в Государственную лётную академию Украины. У них на то время для первоначального обучения применялся многодвигательный турбовинтовой самолёт Л-410 УВП с расходом керосина 350 литров на час полёта. Григорий Николаевич предложил руководству высшего лётного учебного заведения для первоначальной подготовки курсантов-пилотов использовать самолёты Як-52 с расходом бензина 55 литров на час полёта. Был составлен договор, и на протяжении

многих перестроечных лет большинство курсантов лётной академии летало в экипажах АСК, значительно сокращая расходы академии на лётное обучение. Финансовые взаиморасчёты позволили авиационно-спортивному клубу продолжать свою лётную работу. Кроме того, лётный состав АСК прошёл все нужные процедуры в Департаменте авиационного транспорта Украины и получил свидетельства пилота гражданской авиации.



Мастер спорта инструктор-лётчик
Олег Адольфович Павленко.

В октябре 2001 года в честь семидесятилетия парашютного спорта на севастопольском аэродроме Юханина балка состоялись международные соревнования ветеранов парашютного спорта. Кировоградский авиационно-спортивный клуб на соревнования представил команду нашего города, которая и заняла первое место.



Октябрь 2001 года. Севастополь, аэродром Юханина балка.

В составе команды Кировограда: слева начальник АСК Григорий Николаевич Карапыш, почётный член команды Павел Алексеевич Банников, ветераны 9 отдельной бригады «Спецназ» Александр Иванович Байда, Александр Александрович Заболотный и на то время начальник штаба АО ГЛАУ автор этой книги.



Октябрь 2001
года.
Севастополь,
аэродром
Юханина
балка.
Автор
приближается к
заветной
мишени.

В августе 2003 года авиационно-спортивный клуб отметил своё семидесятилетие. На празднике присутствовало много гостей. Желающим разрешили или выполнить полёт на самолёте Як-52 или выполнить прыжок с парашютом.



Август 2003 года. Аэродром Фёдоровка. К прыжку готовы ветераны. Врач аэроклуба даёт добро. Слева Виктор Владимирович Пономарёв, Борис Игнатьевич Чижов, Александр Александрович Заболотный, Александр Иванович Байда.



Из кабины самолёта Як-52 Вас приветствует
начальник АСК Григорий Николаевич Карапыш.



Заместитель начальника АСК
по лётной подготовке
Скрипко Станислав Леонидович.

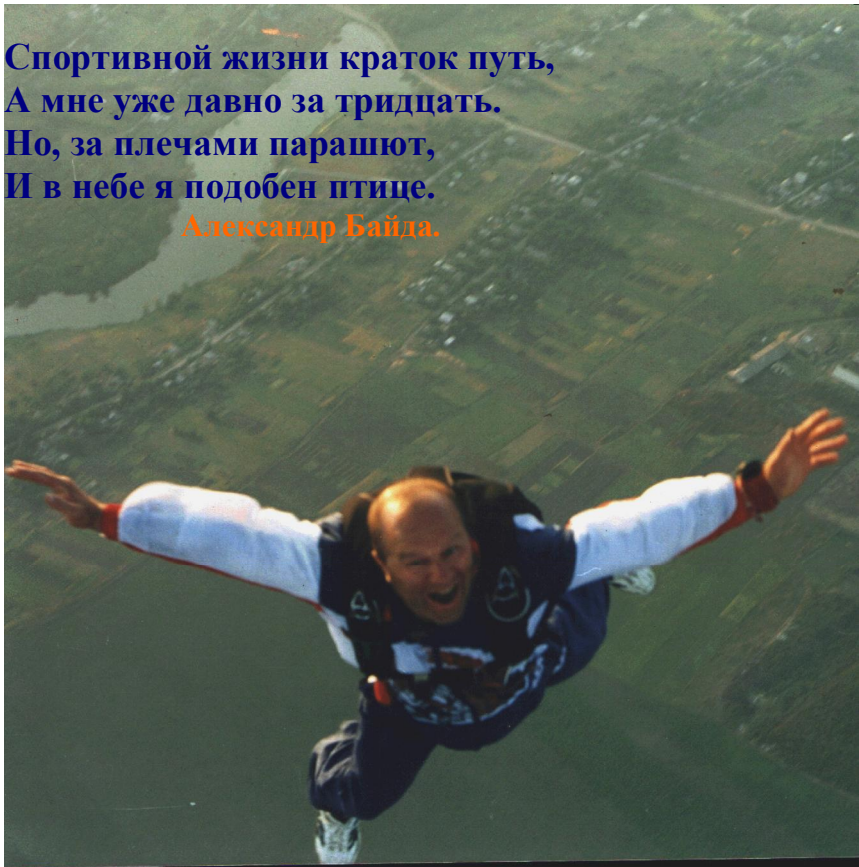
Вверху идёт подготовка к вылету с
выпускником ГЛАУ 1995 года
Олегом Старцевым.

Автор выражает большую благодарность за представленные фотоматериалы Станиславу Леонидовичу Скрипко, прошедшему в Кировоградском АСК путь от спортсмена лётчика до заместителя начальника АСК по лётной подготовке.

Основным консультантом автора, ведущим его по ступеням истории аэроклуба, был Павел Алексеевич Банников – участник войны, ветеран 100 дивизии ВДВ, мастер парашютного спорта, трёхкратный мировой рекордсмен, известный лётчик.



**Спортивной жизни краток путь,
А мне уже давно за тридцать.
Но, за плечами парашют,
И в небе я подобен птице.**
Александр Байда.



2006 год. В небе Кировоградщины ветеран аэроклуба и 9 ОБрСПН, поэт и спортсмен, мастер спорта Александр Иванович Байда.

Глава 22. 60 ВАУЛ. Командование, штаб, УЛО

В 1946-1948 годах в лётно-технические училища и школы из-за отсутствия в стране достаточного количества молодёжи с полным средним образованием вынуждены были принимать солдат и сержантов с образованием не ниже 8 классов, а гражданскую молодёжь - не ниже 9 классов. (При этом план комплектования военно-учебных заведений ВВС, например, в 1946 году был выполнен только на 75,5%.)



29.09.1949 года. 158 гвардейский БАП АДД. Аэродром Куйбышевка Восточная.

Самолёты Ил-4 для 60-го ВАУЛ АДД собирали со всех уголков Советского Союза.

На снимке второй слева воздушный стрелок гвардии старшина Караваяв Николай Михайлович. Он закончит Балашовское ВАУЛ АДД и будет до 1960 года учить курсантов-лётчиков в 60 ВАУЛ. Демобилизуется в 1960 году с должности командира звена самолётов Ил-28 в звании майор.

Это создавало значительные трудности в их обучении. А обстановка в мире была сложной и напряжённой. Росла гонка вооружений, и численность вооружённых сил в стране возрастала.

В эти годы войска получали новую технику, а авиация реактивные самолёты. Со временем обстановка в этом плане нормализовалась. Уже в 1952 году 99,9% курсантов авиационных школ первоначального обучения имели полное среднее образование. С 1952 года учебные заведения стали полностью выполнять планы комплектования, отбирать по конкурсу хорошо

подготовленную в общеобразовательном и физическом отношении молодёжь. Много внимания уделялось комплектованию военно-учебных заведений постоянным составом.



Февраль 1952 года. В Кировоград начала прибывать авиационная техника. На верхнем снимке слева командир Ил-4 лётчик-инструктор Вячеслав Буданов. В 1955 году он погибнет в авиакатастрофе самолёта Ил-28 на аэродроме Ротмистровка. Справа от него у самолёта Ил-4 лётчик-инструктор Дмитрий Иванович Карбаинов. Даже на этой фотографии видно, какое старьё присылали из частей в училище. Не проходило и дня без вынужденной посадки. Лётчики напевали на мотив «Страданий»:

*А на старте нам «страдания» поют.
Посылают Ил-четыре на маршрут.
Хороводом ходят техники вокруг.
Где ты сядешь? Где ты сядешь, милый друг?*

Август 1951 года. На левом фото командир звена самолётов Ил-4 Алексей Артемович Чижик.



Аэродром Малая Виска, сентябрь 1952 года.

Самолёт Ил-4 не оправдал возложенных на него надежд.

После нескольких катастроф ему на смену пришёл переходной самолёт Ли-2.

Все ждали поступления в училище нового реактивного фронтового бомбардировщика

Ил-28, который должен был стать выпускным самолётом.

Идёт подготовка к вылету экипажа Н.В. Щёткина на самолёте Ли-2.



25 октября 1952 года. Лётчик-инструктор лейтенант Щёткин Николай Васильевич со своим экипажем. Курсанты Шепетовский В.А., Ткаченко Г.Ф., Столяров А.В., Третьяков В.И., бортмеханик Барановский Н.Л. В июле 1957 года майор Щёткин станет заместителем командира АЭ реактивных фронтовых бомбардировщиков Ил-28.

На должности руководящего, командного и инструкторского состава назначались офицеры, имеющие боевой опыт, практику работы в строевых частях, лучшие выпускники академий и училищ. В программы обучения курсантов кроме политических предметов включались, изучение материальной части самолёта и двигателя, самолётовождения, тактики ВВС, бомбометания и воздушной стрельбы, иностранного языка, метеорологии, инструкций и наставлений, регламентирующих лётную работу, уставов Вооружённых Сил СССР и другие.

В принятых в 1952 году программах теоретической подготовки курсантов военных авиационных училищ лётчиков особое внимание обращалось на усвоение ими физических основ авиатехники, реактивных самолётов, их вооружения, радио- и радиолокационного оборудования.

Программы также предусматривали тесную связь изучаемых теоретических дисциплин с лётным обучением и практическими занятиями, широкое внедрение опыта Великой Отечественной войны и боевой подготовки послевоенных лет. Большое внимание уделялось работе курсантов на тренажёрах в процессе наземной подготовки. Выполнение боевых заданий лётчиками находилось в прямой зависимости от знания ими авиационной техники, тактики, аэродинамики, а также от смелости и решительности в достижении поставленных целей.



Любимым местом отдыха в авиагородке был парк культуры.

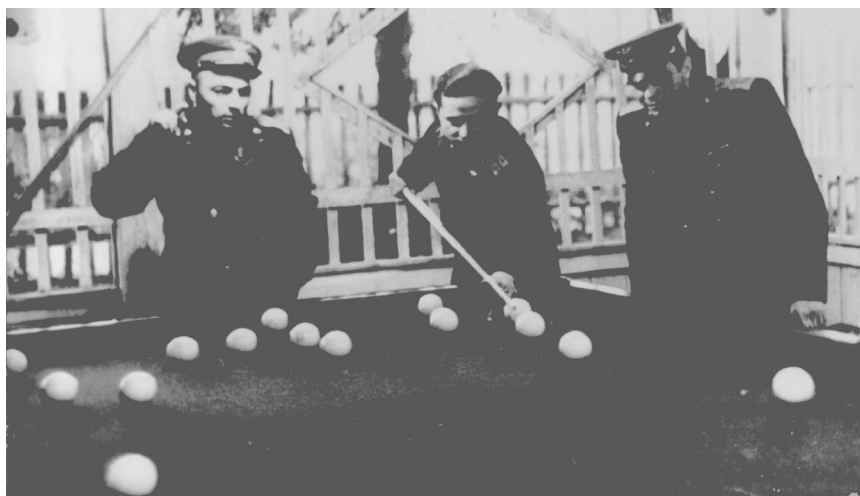


В парке можно было принять участие в художественной самодеятельности или просто посидеть в читальном павильоне и ознакомиться со свежими газетами и журналами.

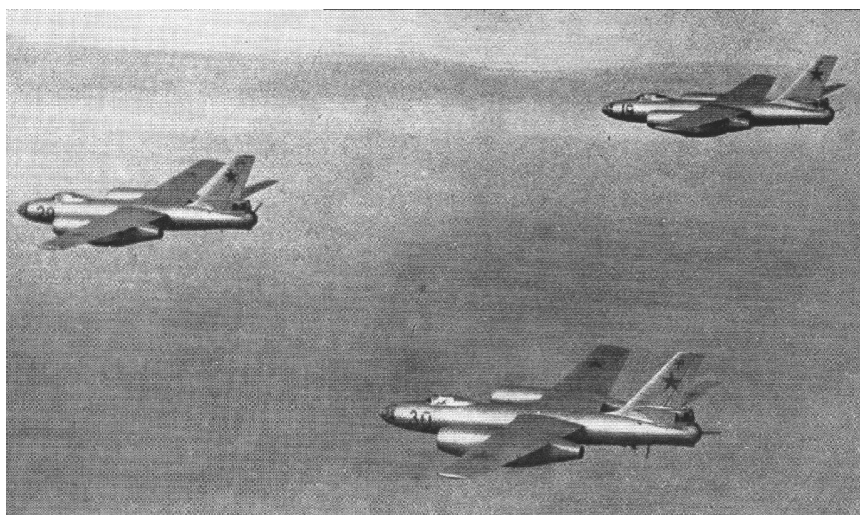
На изучение основ этих дисциплин был мобилизован весь личный состав военных училищ. Этому в значительной степени способствовали лётно-технические конференции, на которых разбирались все тонкости эксплуатации новой авиационной техники, как на земле, так и в полёте. В 1952 году состоялась техническая конференция ВВС по обобщению опыта эксплуатации самолёта Ил-28. В её работе приняли участие руководители ВВС, представители авиационных частей, конструкторских бюро, военных академий, авиационной промышленности. Подводя итоги, главнокомандующий ВВС отметил, что конференция окажет помощь частям ВВС в освоении самолёта Ил-28, а заводам - в дальнейшем улучшении боевых качеств самолёта и его эксплуатационных характеристик.

Сложным для Кировоградского ВАУЛ было освоение самолёта Ил-28, начатое в 1954 году. Этот самолёт пришёл на смену самолёту Ил-4.

Самолёт Ил-28 - это фронтовой бомбардировщик, предназначенный для нанесения бомбовых ударов в прифронтовых тылах противника, с двумя турбореактивными двигателями ВК-1А по 2700 кгс тяги, трёхместный, цельнометаллической конструкции.



В парке можно было сразиться с товарищами в бильярд. Слева командир АЭ Лементя П.К.



Фронтовой реактивный бомбардировщик Ил-28 пришёл на смену самолёту Ил-4.

Идея о создании этого самолёта возникла вскоре после окончания Второй мировой войны. Тогда повсюду началось переоснащение военной и гражданской авиации реактивными самолётами взамен поршневых. Они обеспечили резкий скачок лётных качеств. В ОКБ Ильюшина работа над этим самолётом была начата ещё без

задания, по своей инициативе. Результатом этой работы был самолёт Ил-28, превзошедший Ту-14, за которым остались функции торпедоносца, то есть меньшие масштабы применения. Схема Ил-28 — высокоплан с трапецевидным крылом и двигателями под ним, со стреловидным однокилевым хвостовым оперением при прямой передней кромке крыла. Бомбовая нагрузка до 3000 кг в бомбоотсеке фюзеляжа на бомбодержателях.

Стрелковое вооружение состояло из двух неподвижных пушек НР-23 в низу носовой части фюзеляжа с 200 снарядами и две такие же подвижные пушки в кормовой установке с 450 снарядами.

Места экипажа бронированы (спинка сидения 10 мм, чашка сидения из 6-миллиметровой стали), сидения лётчика и штурмана катапультируемые. Сидение стрелка-радиста (не катапультируемое) было защищено 8-миллиметровой стальной бронёй. Смотровое стекло стрелка-радиста имело толщину 102, а боковые стёкла - 68 мм. Кроме того, под сиденьями штурмана и стрелка-радиста находились 10-миллиметровые дюралюминиевые листы. Всего на самолёте Ил-28 масса брони составляла 454 кг.

Пять топливных мягких баков общей ёмкостью 7908 кг располагались в фюзеляже перед крылом и за крылом. Средний расход топлива составлял 2200 литров за один час полёта (4750-1615 л/ч). Масса пустого самолёта - 12890 кг, нормальная взлётная масса - 18400 кг, а максимальная 21200 кг. Максимальная скорость на боевом режиме у земли - 800 км/час, а на высоте 4500 м — 902 км/час. Скороподъёмность у земли 15 м/сек. Время набора высоты 10000 м - 18 минут. Дальность полёта на нём была до 2400 км на высоте 10000 м при скорости 430 км/час. Разбег от 875 до 1150 м, пробег - 1170 м.

Первый полёт на самолёте Ил-28 выполнил лётчик-испытатель Владимир Константинович Коккинаки 8 июля 1948 года. Самолёт с успехом прошёл все испытания и в больших количествах строился в различных модификациях. Ил-28Р - с дополнительными топливными баками на концах крыла. Ил-28Т - торпедоносец с наружной подвеской торпеды. Ил-28У - учебно-тренировочный вариант с носовой кабиной лётчика-инструктора взамен кабины штурмана.

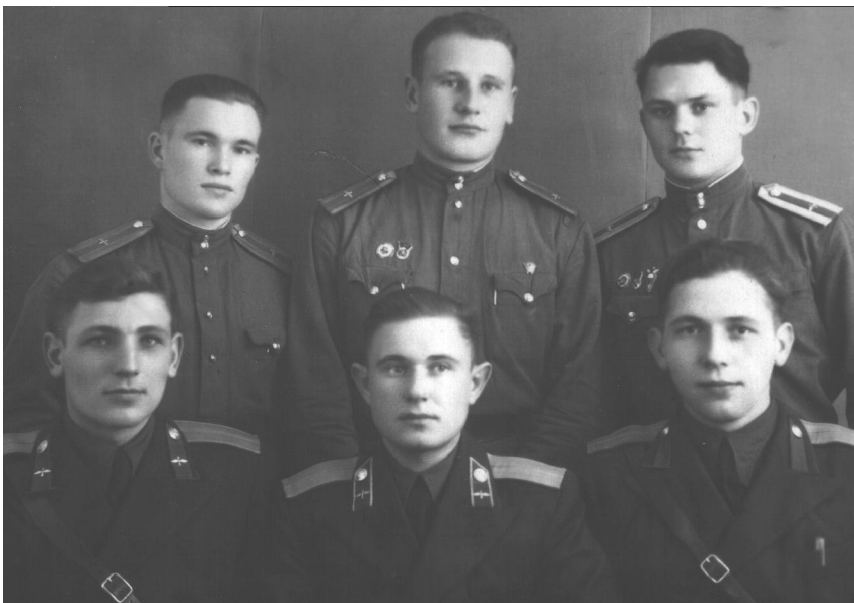
Переход от поршневого авиации к реактивной связан с преодолением многочисленных технических и психологических трудностей. И он, этот переход, в училище не обошёлся без аварий

и катастроф с человеческими жертвами. Не всё было сделано с точки зрения обеспечения безопасности полётов. А ведь безопасность полётов в авиации, независимо от того, военная она или гражданская - святое дело, задача первостепенной важности.



25 июля 1953 года. Этим лётчикам предстояло осваивать самолёты Ил-28. Слева направо – Коськин, Усатов Михаил, Карбаинов Дмитрий Иванович, Касимов Анатолий Васильевич.

Об одном из таких случаев рассказал автору выпускник 60 ВАУЛ Виктор Епифанович Ильяшенко. Весной 1954 года, в тот год, когда в училище начали поступать первые самолёты Ил-28, он с остальными курсантами своего выпуска проходил программу лётной подготовки на самолёте Як-18, находясь в летних лагерях на аэродроме Ротмистровка, недалеко от города Смелы Черкасской области. О самолёте Ил-28 курсанты слышали очень много лестных слов. Это был первый реактивный советский



В начале этой главы мы видели курсантов первого набора, сфотографированных со своим инструктором Николаем Васильевичем Щёткиным. Именно благодаря Щёткину, на обратной стороне фотографии сохранились четыре курсантские фамилии с инициалами. На этом же снимке мы видим херсонское «землячество» 60 ВАУЛ в ноябре 1954 года. На фото три выпускника первого выпуска (фамилии их не известны) пригласили своих земляков - херсонцев со второго выпуска сфотографироваться вместе. Справа курсант Виктор Епифанович Ильяшенко. Передавая автору это фото, он обратил внимание на два исторических для ВАУЛ момента.

Первый – оказывается, перед первым выпуском курсантов на самолёте Ил-28 в самом начале 1953 года состоялся «спецвыпуск» буквально нескольких «счастливчиков» на самолёте Ил-4 из тех курсантов, которые долгие годы (по 7-8 лет) кочевали из училища в училище.

Второй – оказывается, переходным самолётом официально для них был самолёт Ли-2, однако на полёты выходили и самолёты С-47, имевшие более мощные двигатели и приборы с надписями на английском языке с переводом на наклейках.

бомбардировщик, по своей оснащённости обогнавший все существовавшие самолёты того времени на десятки лет вперёд.

После выполнения полётов на переходном самолёте Ли-2 в будущем 1955 году этим курсантам предстояло выполнять на нём программу лётной подготовки и после выпуска из училища летать на Ил-28 в строевых частях ВВС. Не удивительно, что очень заинтересованные новой техникой курсанты обращались к командованию полка и училища с просьбой показать им этот самолёт.



1954 год. Эти курсанты были свидетелями аварии Ил-28 на аэродроме Ротмистровка.
Справа Виктор Епифанович Ильяшенко, третий Виктор Макарович Викторенко.

В один из ясных весенних дней, когда на аэродроме Ротмистровка мирно, один за другим садились и взлетали с грунтовой полосы с МК = 352 градуса маленькие двухместные самолёты Як-18, в высоком небе появился самолёт Ил-28. Сердца курсантов затрепетали от радости и нетерпения. Самолёт со снижением направлялся прямо к центру аэродрома по направлению с юга на север.

Все маленькие самолёты подрулили к линии осмотра и выключили двигатели. Курсанты и офицеры вылезли из кабин и замерли в ожидании. Самолёт Ил-28, приближаясь к аэродрому, зрительно увеличиваясь в размерах. Вот под ним показались стойки с колёсами выпускающихся шасси. Но, что за диво? Самолёт снижался на полосу с явным, огромным перелётом. Выравнивание из крутого снижения произошло почти на половине посадочной полосы, а приземление к ужасу свидетелей этого

события, почти в конце полосы. Пробег самолёта окончился на краю села только тогда, когда нос самолёта въехал в глинобитный сарай, из которого в ужасе выскочил насмерть перепуганный поросёнок, а в воздух взлетели куры вперемешку с петухами.



1954 год. Заканчивается строительство жилого дома, начатое в 1952 году в авиагородке.

Справа за домом видна столовая военного училища.

В 1960 году в ней разместят 25 неполную среднюю школу.



1954 год. На левом снимке курсанты Борис Аникин и Виктор Ильяшенко.
На правом снимке «почтальон» Ильяшенко ударяет письмом по носу Аникина.

Личный состав лёгкого полка бросился к этому самолёту. Открылась кабина пилота и лётчик, привстав, спросил - “Какой это аэродром?” “Ротмистровка!” кричали ему в ответ подбегавшие, запыхавшиеся от сверхскоростного бега курсанты. Он вылез из кабины и, не снимая парашюта, в шоке пошёл в сторону деревни. Вдруг он пришёл в себя. “Спасайте командира!” и бросился к люку передней кабины. Это был самолёт Ил-28у, а в передней кабине сидел его командир-инструктор. Используя все имеющиеся на подъехавших машинах подручные средства, вскрыли люк передней кабины, в которой, к счастью, без сознания находился живой лётчик. Так с самолётом Ил-28 познакомились курсанты 60 ВАУЛ 1955 года выпуска.

На стендах музея авиации Государственной лётной академии Украины вывешены фотографии работников Кировоградского военного авиационного училища лётчиков, которое из состава авиации дальнего действия (АДД) перешло в ведение военно-



воздушных сил (ВВС) СССР. Каждый посетитель музея имеет возможность увидеть их лица и мысленно окунуться в те славные и давно прошедшие годы. Увидеть эти лица можно и на страницах этой книги.

Начальник 60-го Военного авиационного училища лётчиков авиации дальнего действия генерал-майор авиации Александр Григорьевич Мельников. (1951 – 1954).

Вот фото первого начальника 60-го военного авиационного училища лётчиков авиации дальнего действия (60 ВАУЛ АДД) генерал-майора авиации Мельникова Александра Георгиевича. Его боевой путь тесно связан с полётами самолётов дальней авиации во время Великой Отечественной войны.

5 марта 1942 года Государственный Комитет Обороны (ГКО) своим постановлением реорганизовал дальнебомбардировочную

авиацию в авиацию дальнего действия (АДД), подчинив её непосредственно Ставке ВГК. Это решение преследовало цель использовать дальнюю авиацию прежде всего для поражения объектов в оперативном и стратегическом тылу противника. По мере продвижения советских войск к фашистской Германии таких объектов становилось всё меньше и меньше. Это явилось одной из причин того, что 6 декабря 1944 года АДД была переформирована в 18 ВА и подчинена командующему ВВС. В частности 60 ВАУЛ входило в состав 18 ВА.

На генеральском кителе Александра Григорьевича образца 1945 года мы чётко видим орден Ленина, два ордена Красного Знамени, орден Отечественной войны, орден Красной Звезды и несколько медалей. В Кировограде он выполнил две миссии: организовал Кировоградское военное авиационное училище лётчиков и окончательно завершил в этом училище полёты на дальнем бомбардировщике ДБ-3ф, получившем в начале войны новое наименование Ил-4, на котором уже в августе 1941 года бомбили Берлин, в том числе и наши кировоградские лётчики, за что командиру 14 БАД АДД Василию Ивановичу Щелкунову было присвоено почётное звание Героя Советского Союза.



Начальник 60-го Военного авиационного училища лётчиков ВВС генерал-майор авиации Михаил Сергеевич Новокщёнов. (1954 – 1960).

После него начальником 60-го военного авиационного училища лётчиков ВВС, в 1959 году перешедшего в разряд Высшего ВАУЛ был полковник Новокщёнов Михаил Сергеевич (с 1959 года - генерал-майор). Высокий, стройный, целеустремлённый, педантично точный, общий любимец всех курсантов и лётчиков училища. Сам он был отличным лётчиком с особым “новокщёновским” профилем



посадки на самолёте Ил-28. По этому профилю на аэродромах училища все сразу узнавали, что прилетел сам Новокщёнов. На его долю также выпало две миссии: внедрить в лётное обучение новый реактивный бомбардировщик Ил-28 и организовать сокращение 60-го военного авиационного училища лётчиков ВВС.

Начальник политотдела 60 ВАУЛ
полковник Александр Дмитриевич Дьяченко;

Как говорят, из песни слов не выбросишь, так же не выбросишь из состава руководства училища и начальников политотделов. В те времена они занимали вторую



позицию после начальника училища, играя огромную роль в воспитательном процессе личного состава. Первым начальником политотдела был полковник Дьяченко Александр Дмитриевич, а завершал работу этого, на мой взгляд, с позиции 2007 года очень важного участка деятельности руководства училища, полковник Гапон Антон Никифорович.

Начальник политотдела 60 ВАУЛ
полковник Антон Никифорович Гапон.

Всю деятельность училища планировал штаб. Первым начальником штаба был полковник Иващенко А.Н., которого в дальнейшем сменил полковник Скрыпнюк Александр Степанович. Александра Степановича отличала напускная строгость. Он строго наказывал за каждую провинность, как курсантов, так и подчинённых из офицерского состава. Например, встретив курсанта с явным нарушением формы одежды, он как начальник штаба, не мог пройти мимо.



Начальник штаба 60 ВАУЛ
полковник
Александр Степанович Скрыпнюк.

Остановив нарушителя, спрашивал его фамилию, и, определив ему положенное по уставу за такую провинность количество суток ареста, отправлял на гауптвахту. Фамилию он тут же забывал, а нарушителю оставалось или добровольно идти туда, или же больше не нарушать и не попадаться на глаза высокому начальству.



Заместитель начальника 60 ВАУЛ
по лётной подготовке
полковник
Иван Васильевич Родионов.

Заместителем начальника училища по лётной подготовке был полковник Родионов Иван Васильевич. Классный лётчик и человек большой культуры. Он каждого курсанта называл на Вы, а если по служебной надобности тот заходил к нему в кабинет, то Иван Васильевич обязательно вставал и, выходя ему навстречу, протягивал руку. Его курсанты любили и уважали.



Старшего инженера училища полковника Голиченкова Леонида Ивановича, а также начальников тыла полковников Рогова К.М., Кирилюка В.В., Янютин А.П. в курсантской среде практически не знали.

Старший штурман 60 ВАУЛ подполковник
Наум Аронович Забрanskiй.

Старшими штурманами училища были полковник Ивченко Иван Фёдорович и подполковник Забранский Наум Аронович. После 1960 года Наум Аронович долгое время работал в Кировоградской ШВЛП на должности старшего штурмана 3-го лётного отряда.

В коллективе руководящего состава училища на должности начальника воздушно-стрелковой подготовки был Герой Советского Союза, участник трёх войн полковник Орест Николаевич Боровков. Родился Орест Николаевич 14 декабря 1908 года в городе ткачей – Иваново. В авиацию он пришёл поздно.



Примерно в 1928 году он поступил в Зинovieвскую 5-ю кавалерийскую школу имени Семёна Михайловича Будённого.

Участник трёх войн, Герой Советского Союза,
начальник воздушно-стрелковой подготовки
60 ВАУЛ

полковник Орест Николаевич Боровков.

Может, он и стал бы бравым кавалеристом, если бы в городе, где он овладевал искусством будёновца, не было аэродрома.

Стальные птицы пленили воображение brave курсанта кавалерийской школы. После её окончания он пошёл в аэроклуб, где осуществилась мечта о небе, высоте, скорости и наслаждении полётом. Затем была военная школа пилотов. По её окончании младший лейтенант Боровков был направлен для прохождения службы на Дальний Восток. В июле-августе 1938 года он участвовал в боях с японцами у озера Хасан, в должности командира штурмовой эскадрильи. Выполнил 102 боевых вылета и разгромил много морских укреплений, портов и аэродромов противника. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1939 года он был удостоен звания Героя Советского Союза. Затем принимал участие в боях на Халхин-Голе, в советско-финской и Второй мировой войне. Умер в 1978 году точно в день своего 70-летия. Похоронен на Мемориальном кладбище крепости Святой Елисаветы.

Для комплектования училища личный состав приглашали из частей и соединений, училищ и школ дальней авиации, в том числе

и из 14-й гвардейской Брянско-Берлинской Краснознамённой авиационной дивизии. Училище бомбардировочной формировалось и работало. В его состав вошли три учебных авиационных полка.



Каждому полку придавался батальон аэродромно-технического обеспечения (БАТО).

Начальник учебно-лётного отдела
полковник Михаил Валерьянович Попов.

Хорошо был знаком курсантам начальник учебно-лётного отдела (УЛО) полковник Попов Михаил Валерьянович. В те времена УЛО располагалось в трёх зданиях.



Курсантское отделение на занятиях в учебно-лётном отделе.

В аудиториях учебно-лётного отдела, возглавляемого полковником Поповым Михаилом Валерьяновичем, честно и добросовестно трудились преподаватели, такие как Абросимов, Банников Пётр Иванович, Белов А.В., Бренер, Беспяткин, Высоков Василий Иванович, Гладков, Гришин, Голфастов, Гнеденко, Иванов Андрей Петрович, Камардинов, Герой Советского Союза Куроедов, Колесников В.И., Киров, Кораблин Василий Иванович, Клименко, Махиня, Мусатов, Мочалов, Максимов Александр

Васильевич, Нечаев, Полежаев, Рудомёткин, Соболев, Чёрный Михаил Александрович, Шевченко и многие другие.



Государственный экзамен. За столом третий слева майор Кораблин Василий Иванович.



1959 год. Генерал-майор авиации Михаил Сергеевич Новокщёнов с группой офицеров на аэродроме Кировоград. О том, что это именно аэродром Кировоград нам напоминают трещины в асфальте, положенном на шестиугольные бетонные плиты под их ногами. Первый слева командир звена 744 УАП майор Вахрин Радий Петрович, четвёртый – старший штурман 60 ВАУЛ подполковник Забранский Наум Аронович, второй справа командир АЭ 757 УАП майор Соловьёв Борис Михайлович и завершает группу справа заместитель командира АЭ 757 УАП майор Кургузов Михаил Антонович.



1958 год. На фото виден плац 60 ВАУЛ, на котором идёт развод нарядов и караула. Ещё только начали строить здание УЛО №2, ещё нет пятиэтажных зданий. На их месте виден приземистый офицерский клуб и деревянные сараи жителей, закрытого для посторонних лиц в то время военного авиационного городка.



Группа офицеров училища.

Слева второй Анатолий Васильевич Касимов, Борис Иванович Бобылев, Игорь Викторович Седельников, седьмой – Иван Иванович Кузнецов, Дмитрий Иванович Карбаинов.

Почти все они после сокращения в 1960 году
60 Военного авиационного училища лётчиков ВВС
будут уволены из рядов Вооружённых Сил СССР
и станут работать в

Кировоградской школе высшей лётной подготовки ГВФ
на лётных, диспетчерских и инженерно-технических должностях.
О них будет идти рассказ в главе «Кировоградская ШВЛП».



7 ноября 1958 года. По улицам Новониколаевки на парад.



Эти офицеры 60 ВАУЛ в будущем перейдут работать в Кировоградскую ШВЛП. Они станут учителями и наставниками автора этой книги: Анатолий Васильевич Касимов (на фото справа) в 1964 году будет у него командиром звена Ан-2, Павел Андреевич Усенко в 1970 году научит его летать на самолёте Як-40, а Радий Петрович Вахрин в 1974 году выдвинет его, тогда ещё молодого командира корабля, на должность заместителя командира АЭ самолётов Як-40.



Ил-28

Самолёты 757 УАП (Канатово) отличались красными номерами на борту.

На самолётах 758 УАП (Малая Виска) номера были синего цвета.

Самым молодым полком учебных самолётов Ил-28 был Счастликовский (744 УАП), поэтому и номера самолётов у него были жёлтого цвета.

Лётчик-инструктор на полёты брал два самолёта. На Ил-28У давал контрольные полёты, а самостоятельно курсанты летали на боевом самолёте Ил-28.

Ил-28У (спарка)

За короткий период времени училище было укомплектовано командным, лётно-инструкторским, преподавательским и инженерно-техническим составом. Была создана учебно-материальная база.

Комплектование курсантов первого и последующего наборов производилось через военкоматы из числа выпускников аэроклубов, а также из числа выпускников Военных авиационных школ первоначального обучения лётчиков, в основном из 8-й Павлоградской и 10-й Кременчугской ВАШПОЛ. В 1957 году ВАШПОЛ переименовали в ВАУПОЛ – школа стала училищем.

В учебном отделе много было сделано для создания наглядных пособий, макетов и стендов. Занятия с курсантами первого набора начались 1 октября 1951 года.

Ведущее место в учебно-лётной подготовке принадлежало командно-лётному и лётно-инструкторскому составу такому, как Барикян Л., Бердичевский Николай Григорьевич, Бобылев Борис Иванович, Браиловский, Бредихин Владимир Алексеевич, Вахрин Радий Петрович, Видов Евгений, Видун Н., Викторенко Виктор Макарович, Войткевич Владимир Иосифович, Вычисенко Михаил Прокопович, Грушенков Валентин Григорьевич, Дашко Дмитрий Давидович, Езерский, Жулай Виктор Михайлович, Ивлиев Анатолий Матвеевич, Ильяшенко Виктор Епифанович, Казаков В.П., Калинин Н., Капитонов Владимир Николаевич, Караваев Николай Михайлович, Карбаинов Дмитрий Иванович, Касимов

Анатолий Васильевич, Коновалов В.А., Коробко Виктор Иванович, Коськин, Кузнецов Иван Варфоломеевич, Куликов Юрий Николаевич, Кургузов Михаил Антонович, Кугузов Д.Р., Лементя Пётр Константинович, Литвин Анатолий Николаевич, Литвинов Альберт Михайлович, Литвинов Михаил Алексеевич, Литвинчук, Матвеев Владимир Андреевич, Машкин Игорь Иванович, Медведев Аксентий Васильевич, Мезенцев А.Н., Мильман Владимир Маркович, Подборнов Василий Александрович, Самусенко Степан Данилович, Седельников Игорь Викторович, Селиванов И.Я., Соловьёв Борис Михайлович, Тарудько А.Д., Усатов Михаил, Усенко Павел Андреевич, Устюжанин Фёдор Матвеевич, Чижик Алексей Артемович, Чудайкин З., Щербаков Николай Дмитриевич, Щёткин Николай Васильевич.

Штурманы: Аввакумов Валерий Максимович, Дубрава Сергей Фёдорович, Вавринюк Виталий Александрович, Гончаренко Валентин Дмитриевич, Качалков Степан Данилович, Лобанов Александр К., Макаров Пётр Алексеевич, Николаев Алексей Алексеевич, Осипенко Борис Георгиевич, Остапец И.Т., Поплёвин Михаил Иванович, Сидоров Константин Дмитриевич, Солохин Алексей Андреевич, Стёпин, Турчанов Владимир Васильевич, Шавалда Виктор Павлович.

Ещё в 1959 году училище продолжало пополняться молодыми лётчиками-инструкторами из выпускников и инструкторского состава других училищ. Прибыли лейтенанты Николаенко, Семенихин Эдуард Александрович, Шустов Виталий Петрович. Они прибыли, чтобы в 1960 году войти в число сокращённых из вооружённых Сил СССР 1 миллион 200 тысяч человек.

За годы существования училища выполнено 6 выпусков и

подготовлено для
ВВС около 2200
лётчиков.



Слева лётчик-инструктор
лейтенант
Николаенко В.Т.



Справа лётчик-инструктор
лейтенант Семенихин
Эдуард Александрович.

Глава 23. 744 учебный авиационный полк 60 ВАУЛ

744 учебный авиационный полк в разное время дислоцировался на аэродромах Ротмистровка, Екатериновка, Хмелевое, Лелековка, а с 1958 года - Счастливая. Командирами полка были полковник Лёгинский Георгий Филаретович, полковник Паршин Павел Борисович и полковник Филимонов Виктор Николаевич. Полк выполнял первоначальное и переходное обучение курсантов в составе пяти авиационных эскадрилий на самолётах Як-18у и Ли-2. С 1958 года 744 УАП приступил к обучению курсантов на выпускном самолёте Ил-28 в составе двух, а с 1959 года - трёх авиационных эскадрилий (АЭ).



Командир 744 УАП полковник Виктор Николаевич Филимонов. После расформирования 60 ВАУЛ станет генерал-майором авиации и первым начальником Барнаульского Высшего авиационного училища лётчиков.

Филимонов Виктор Николаевич

Долгое время служил в Омском училище лётчиков, сформированном ещё в 1940 году и до конца Великой Отечественной войны именовавшимся “Омской военной школой пилотов”. После войны Омское училище лётчиков готовило лётные кадры на пикирующих бомбардировщиках Пе-2, а с 1951 года на реактивных фронтовых бомбардировщиках Ил-28. В нём Виктор Николаевич прошёл путь от лётчика-инструктора до командира авиационной эскадрильи. В 1951 году он освоил самолёт Ил-28 и учил летать на нём будущих военных лётчиков. В 1953 году он поступил на командный факультет Военно-воздушной академии. После окончания академии в 1957 году, когда 744 учебный авиационный полк Кировоградского военного авиационного училища лётчиков только приступал к освоению самолёта Ил-28, полковник Виктор Николаевич Филимонов был направлен в Кировоград на должность командира полка. В 1960 году он был назначен на должность заместителя начальника Кировоградского высшего военного авиационного училища лётчиков по лётной

подготовке. Расформирование Кировоградского высшего военного авиационного училища лётчиков ВВС в 1960 году не коснулось военной карьеры полковника Филимонова. В этой же должности он был переведен в Тамбовское высшее военное авиационное училище лётчиков. Дальше была работа в должности лётчика-инспектора ВВС Сибирского военного округа. Приказом Министра обороны СССР от 9 сентября 1966 года полковник Виктор Николаевич Филимонов был назначен начальником только открывшегося Барнаульского высшего военного авиационного училища лётчиков ВВС СССР. В феврале 1968 года ему было присвоено звание генерал-майор авиации. В марте 1970 года Виктор Николаевич Филимонов был переведен в Военно-воздушную академию имени Юрия Алексеевича Гагарина на должность заместителя начальника факультета. Интересно то, что сейчас в музее Государственной лётной академии Украины произошло удивительное совпадение. Автор этой книги, он же директор музея, и его заместитель, Леонид Иванович Киреев, бывший военный лётчик, в разные годы были курсантами Виктора Николаевича. Автор с 1957 по 1960 в Кировограде, а Леонид Иванович с 1966 по 1970 в Барнауле. И первый и второй учились летать на самолёте Ил-28.



Замполиты 744
УАП
слева Иван
Григорьевич
Колчин
и справа Пётр
Антонович
Чудинов.



Заместителями командира 744 УАП по политчасти были подполковники Колчин Иван Григорьевич и Чудинов Пётр Антонович. Чудинов в душе был писателем и собирал жизненный

материал для своей будущей книги. Интересно было бы её прочесть.

Заместителями командира полка по лётной подготовке в разное время были подполковники Крайнов Василий Иванович, Курсаков Николай Васильевич, Чудайкин З. и Углев Степан Николаевич.

Заместитель командира 744 УАП по лётной подготовке
подполковник Углев Степан Николаевич.



Начальниками штаба 744 УАП были подполковники Голубев Сергей Никитович, Леонов Иван Сергеевич, Каминский И.М. и Ланговой Григорий Фёдорович.

Начальник штаба 744 УАП подполковник
Григорий Фёдорович Ланговой.

Ланговой Григорий Фёдорович

Родился 25 октября 1917 года в селе Марьевка Ольховатского района Воронежской области. В Харьковскую военную авиационную школу лётчиков наблюдателей он попал в 1938 году уже в зрелом возрасте, после окончания Орловского военного танкового училища и службы в Калуге на должности командира танкового отделения. В 1939 году после окончания был оставлен в школе на должности штурмана-инструктора. С 1940 года он стал в ней преподавателем бомбометания. Вместе со школой в 1941 году был эвакуирован в Красноярск, а после Победы возвратился в Харьков. В 1943 году принимал участие в боевых действиях в должности штурмана бомбардировочного авиационного полка на 1-м Украинском фронте при форсировании Днепра и освобождении Киева. С 1946 года работал в родном Харьковском авиационном училище штурманов на должности штурмана АЭ. После окончания в 1948 году Высшей офицерской



школы был назначен на должность штурмана полка. С 1951 по 1956 год он - слушатель командно-штабного факультета Военно-воздушной академии. По окончании учёбы в ней был направлен в Умань на должность начальника штаба бомбардировочного авиационного полка. В 1958 году был переведен с этой же должности в 744 УАП 60 ВАУЛ. После увольнения в запас в 1960 году работал на военном цикле и в УЛО ШВЛП на преподавательских должностях. Награждён орденом Красного Знамени, Красной Звезды и медалями. Умер в 1984 году и похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.



Старший инженер 744 УАП подполковник
Халдеев Василий Константинович.



Старший штурман 744 УАП
Григорий Иванович Старостин.

Старшие штурманы 744 УАП были подполковник Мыцыков Фёдор Максимович и майор Старостин Григорий Иванович. Известны фамилии некоторых командиров авиационных эскадрилий 744 УАП. Это Авилов, Богданович, Гущин, Цивилёв В.И., Пехота Пётр Иванович, капитан Кряхов Иван Архипович, майор Чайковский В.Г.



1957 год. Командир звена 744 УАП
старший лейтенант Кряхов Иван Архипович
в 1959 году станет командиром АЭ фронтowych реактивных
бомбардировщиков Ил-28 и в звании капитан будет
командовать майорами.

Чижик Алексей Артемович

Родился 1 июня 1921 года в селе Решеты Кочковского района Новосибирской области в крестьянской семье. В 1940 году поступил в Иркутскую военную авиационную школу механиков. С июля 1943 года он стал курсантом Купинской военной авиационной школы (УТ-2). Продолжил лётное обучение в Новосибирской военной авиационной школе на самолёте СБ и Конопотской Сумской области военной офицерской школе на самолёте Ил-4. В январе 1949 года он стал лётчиком-инструктором самолёта Ил-4 в Балашовском ВАУЛ.



Командир звена самолётов Ил-4
Алексей Артемович Чижик.

Его единственная фотография в военной форме относится к августу 1951 года. В 1958 году он станет заместителем командира АЭ 744 УАП фронтовых реактивных бомбардировщиков Ил-28.

В январе 1952 года был переведен в 60 ВАУЛ на должность командира звена этих самолётов. В 1957 году освоил фронтовой реактивный бомбардировщик Ил-28 и стал заместителем командира АЭ. Списан в звании майор с лётной работы по состоянию здоровья в 1959 году. Работал начальником штаба в Кировоградском аэроклубе, помощником командира УАЭ и начальником штаба КЛШУ.



1959 год. Заместитель командира АЭ
фронтовых реактивных бомбардировщиков Ил-28 майор
Карбаинов Дмитрий Иванович.

Карбаинов Дмитрий Иванович

Родился 23 декабря 1922 года в селе Карбаиновка Занграевского района Бурятии в крестьянской семье. В ноябре 1941 года поступил в 81 учебную АЭ (Улан-Удэ), в которой отлетал программу первоначальной лётной подготовки на самолёте У-2. Лётное обучение продолжил в Новосибирской военной авиационной школе лётчиков на самолёте Р-5, в

Мичуринской школе военных лётчиков и был направлен в Балашовскую военную авиационную школу лётчиков в качестве инструктора. Сделал два выпуска курсантов на самолёте Ил-4 и один выпуск на самолёте Ли-2. В октябре 1951 года был переведен в 60 ВАУЛ на должность командира звена. Освоил новый реактивный фронтовой бомбардировщик Ил-28 и в ноябре 1957 года занял должность заместителя командира АЭ.



1959 год. Командир звена 744 УАП
майор Вахрин Радий Петрович.

Дополнительно летал на самолёте Як-12. В 1960 году в звании майор был демобилизован в связи с сокращением ВС. Продолжил свою трудовую деятельность в службе движения КШВЛП, пройдя путь от рядового диспетчера до руководителя полётов. Умер в конце октября 2006 года и похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.



1960 год. Командир звена 744 УАП
майор Караваяев Николай Михайлович.

Караваяев Николай Михайлович

Родился 29 ноября 1927 года в деревне Новосёловщина у города Киров в крестьянской семье. В августе 1944 года был направлен в Челябинское авиационное училище штурманов и стрелков-радистов. С 1946 по 1949 год служил в 158 Гвардейском краснознаменном БАП стрелком-радистом самолёта Ил-4 (город Ханхын в Северной Корее и в городе Куйбышевка-Восточная Амурской области).

В декабре 1951 года лейтенант Караваяев прибыл в 744 УАП 60 ВАУЛ после окончания Балашовского ВАУЛ и приступил к полётам с курсантами в качестве пилота-инструктора на

самолётах Як-18 и Ли-2. В 1957 году освоил фронтовой реактивный бомбардировщик Ил-28. В 1960 году в звании майор был демобилизован в связи с массовым сокращением. Связал дальнейшую жизнь с КШВЛП и КЛШУ. Работал в должностях от командира корабля-инструктора до командира отдельной учебной АЭ на самолётах Ан-24 и Ан-26.



1959 год. Командир звена 744 УАП
майор Самусенко Степан Данилович.

Дубрава Сергей Фёдорович

Родился 5 декабря 1922 года в селе Головчино Грайворонского



района Белгородской области в семье служащего. В ноябре 1941 года окончил военную авиационную школу стрелков-бомбардиров и в качестве штурмана самолёта Р-5 прибыл на Карельский фронт. В 1944 году в должности штурмана звена самолётов По-2 был переведен на 1-й Дальневосточный фронт.

1959 год. Штурман 1 АЭ 744 УАП
капитан Дубрава Сергей Фёдорович.

В июне 1948 года освоил пикирующий бомбардировщик Пе-2 и летал на нём в качестве штурмана в отдельном разведывательном полку Приморского военного округа. С января 1952 года штурман самолёта Ли-2 сначала в Уманском ВАУЛ, а затем штурман звена самолётов Як-18 744 УАП 60 ВАУЛ. В 1958 году освоил новый реактивный фронтовой бомбардировщик Ил-28 и стал штурманом АЭ. В связи с массовым сокращением ВС уволен в запас в июне 1960 в звании капитан. В дальнейшем свою жизнь связал с Кировоградской ШВЛП (помощник командира АЭ, начальник штаба ЛО, инструктор по штурманской подготовке лётных тренажёров).



Командир звена 3-й АЭ 744 УАП
майор Касимов Анатолий Васильевич
после демобилизации в 1960 году
будет командиром звена ОАЭ Ан-2 КШВЛП.



Лётчик-инструктор фронтового
реактивного бомбардировщика Ил-28
Викторенко Виктор Макарович.
О нём подробно будет написано в главе
«Выпускники 60 ВАУЛ».



1955 год. Лётная группа лётчика-инструктора
старшего лейтенанта Караваяева Николая Михайловича.
Эти курсанты учились у него летать на самолёте Як-18У
на аэродромах Ротмистровка и Екатеринбург.



1956 год. Аэродром Хмелевое.

Лётная группа Караваяева Николая Михайловича.

Справа второй - курсант Литвин Анатолий Николаевич. О нём подробно будет написано в главе «Выпускники 60 ВАУЛ».



Аэродром 744 УАП Лелековка, апрель 1957 года.

Курсант Назаренко Георгий Павлович у самолёта Як-18У.

В 1959 году он закончит обучение на самолёте Ил-28 и будет распределён в строевую часть. О нём подробно будет написано в главе «Выпускники 60 ВАУЛ».



1958 год. Аэродром Счастливая. Самолёт к вылету готов!
Это фото из личного архива заместителя командира 744 УАП
Степана Николаевича Углева.



1958 год.
Аэродром Счастливая. Предполётный осмотр самолёта.
Слева курсанты Валентин Фёдорович Зайцев, Николай Петрович Ковалёв
и лётчик-инструктор капитан Бердичевский Николай Григорьевич.



1959 год.

С целью проверки готовности аэродрома Счастливая к полётам прилетели четыре генерала. В центре начальник училища генерал-майор авиации Новокщёнов Михаил Сергеевич, слева старший штурман училища Забранский. Справа за ними видна стоянка фронтальных реактивных бомбардировщиков Ил-28.



1959 год. Аэродром Счастливая. Курсант 1-й АЭ (капитана Кряхова) 744 УАП Борис Чижов, автор этой книги, поднялся по стремянке, удобно уселся на сиденье лётчика, пристегнулся и сосредоточился перед запуском двигателей. За его спиной видны направляющие рельсы, по которым движется сидение с лётчиком при катапультировании.



Декабрь 1959 года. Аэродром Кировоград.
Лётчик-инструктор Жулай Виктор Михайлович. Слева от него курсант
Владимир Путрин. Справа - курсанты Валерий Лакиза и Борис Чижов.



Летчик-инструктор
Вычисенко Михаил
Прокопович служил в
составе 744 УАП. После
демобилизации
с 1958 года работал в
Кировградском
аэроклубе.



Справа лётчик-инструктор
744УАП Мильман
Владимир Маркович
после демобилизации
инструктор лётных
тренажёров.



Подготовкой аэродромов Ротмистровка и Счастливая, обеспечением ГСМ, вооружением, размещением и питанием 744 УАП занимался 889 батальон аэродромно-технического обеспечения (БАТО).

Командирами 889 БАТО были: подполковники Чебанюк Н.М., Зайченко А.С., Моисеев Павел Петрович.

Командир 889 БАТО
подполковник Моисеев Павел Петрович.



Заместитель командира 889 БАТО по политработе
капитан Иномистов Александр Васильевич.

Иномистов Александр Васильевич

Родился 25 августа 1927 года в селе Осовике Рогнединского района Брянской области в многодетной крестьянской семье. После окончания Казанской спецшколы ВВС стал курсантом Качинского ВАУЛ. Закончив его в 1949 году, был направлен для продолжения образования в Рижское военно-политическое училище ВВС. В 1951 году в звании лейтенант прибыл в авиационные части Киевского военного округа в качестве партийно-политического работника. С сентября 1959 года капитан Иномистов служил в 889-м БАТО 60 ВАУЛ. Именно тогда он поступил на заочный факультет Высшей партийной школы при ЦК КПСС. В 1960 году, когда произошло сокращение Вооружённых Сил СССР, ему в числе нескольких офицеров-заочников дали возможность продолжать воинскую службу. Так и служил он в должности замполита в батальонах и полках. После демобилизации в 1979 году в звании подполковник работал заведующим учебно-методическим кабинетом кафедры общественных наук КВЛУ.

Глава 24. 757 учебный авиационный полк 60 ВАУЛ 757 УАП дислоцировался на аэродроме Канатово.



Сергей Васильевич
Козлов.



Командиры 757 УАП
Дмитрий Ильич
Чеушев.



Михаил К.
Алексашин.

Вначале самолёты летали с грунтовых ВПП. В 1953-1954 годах на аэродроме велись работы по бетонированию ВПП.

В 1955 году бетонные полосы, рулёжные дорожки и места стоянок были переданы в эксплуатацию. Командирами полка были полковники Суржин И.С., Козлов Сергей Васильевич, подполковники Алексашин Михаил К. и Чеушев Дмитрий Ильич.



Зам. командира 757 УАП по лётной подготовке
Владимир Иванович Буйнов.

Заместителями командира 757 УАП по лётной подготовке были подполковники Буйнов Владимир Иванович, Куликов Г.Н. и Демченко.

Начальником штаба 757 УАП был подполковник Головацкий, а заместителями по политчасти подполковники Кантор Михаил Семёнович и Ильшев Фёдор Петрович.



Михаил Семёнович Кантор.



Фёдор Петрович Ильшев.

Замполиты 744 УАП



А.П. Михайлов.



Пётр Андреевич Роздин.

Старшие инженеры 757 УАП

Старшими инженерами - подполковники Михайлов А.П. и Роздин Пётр Андреевич.



Старший штурман 757 УАП
Михаил Владимирович Бабушкин.
В 1956 году погиб в авиакатастрофе самолёта Ил-28 в
районе Компанеевского полигона.

Старшими штурманами полка были подполковник Бабушкин Михаил Владимирович, майоры Кислицын Пётр Алексеевич, подполковник Мыцыков Фёдор Максимович.

Полк выполнял обучение курсантов на выпускных самолётах Ил-4 и Ил-28 в составе трёх авиационных эскадрилий.

Мыцыков Фёдор Максимович

Родился 15 марта 1915 года. В 1938 году он успешно окончил Оренбургскую военную школу лётчиков-наблюдателей и летал в строевых частях на самолётах По-2, ТБ-3, СБ, Си-47. В 1948 году окончил высшую офицерскую лётно-тактическую школу и продолжал летать в строевых частях на самолётах Б-25, Ли-2, Ту-4 и Б-24.



Старший штурман 757 УАП
Фёдор Максимович Мыцыков.

В 1950 году он дважды участвовал в экспедициях на Северный полюс в качестве штурмана-навигатора самолёта Ту-4, осуществляя заход на посадку огромного по тем временам самолёта (54 тонны!) на дрейфующую льдину. За эти полёты был награждён орденом Красного Знамени. С 1946 по 1954 год он девять раз принимал участие в воздушных парадах над Москвой, как ведущий группы 52 бомбардировочного авиационного полка, за что имеет личные благодарности от Министра Обороны СССР и командующего парадом ВВС Василия Иосифовича Сталина. Фёдор Максимович с сентября 1951 года служил в 744, а затем в 757 учебном авиационном полку в должности штурмана полка. Летал на самолётах Як-18, в 1957 году

пересел на самолёт Ил-28. С 1960 по 1977 год Фёдор Максимович возглавлял штурманскую службу в должности Флаг-штурмана Кировоградской ШВЛП ГА. Освоил полёты на самолётах Ан-2, Ил-14, Як-40. После ухода с лётной работы с апреля 1977 по август 1986 года продолжал трудиться в должности старшего штурмана-начальника САИ. Умер 14 октября 2004 года и похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.

Известны фамилии некоторых командиров АЭ и их заместителей в 757 УАП. Это Гусельников Николай Иванович, Карташов Василий Михайлович, Кочетков К.И.



1957 год. Командир АЭ 757 УАП
майор Гусельников Николай Иванович.

1957 год. Командир АЭ 757 УАП
майор Карташов Василий Михайлович.



Карташов Василий Михайлович

Родился 14 августа 1922 года в Горьковской области. В 1941 году после окончания первоначальной лётной подготовки на самолёте У-2 в Горьковском аэроклубе был направлен в Энгельскую военную школу пилотов, в которой обучался летать на самолётах Р-5, СБ и ТБ-3. С сентября 1942 года на полях сражений Великой Отечественной войны выполнил 125 боевых вылетов в качестве правого лётчика и командира экипажа самолёта Ил-4 в Авиации дальнего действия. С 8 августа по 3 сентября 1945 года принимал участие в боевых действиях против японских агрессоров.

Его боевой путь отмечен двумя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды и медалями. После окончания второй Мировой войны освоил транспортные самолёты С-47 и Ли-2. Когда в 1951 году в Кировограде организовывалось 60 ВАУЛ, он был одним из претендентов на лётно-инструкторскую должность в новом училище.

В 757 УАП 60 ВАУЛ он прошёл путь от командира звена самолётов Ил-4 до командира АЭ фронтовых реактивных бомбардировщиков Ил-28. После демобилизации в 1958 году в звании подполковник продолжал работать в областном комитете ДОСААФ на должности старшего лётчика-инспектора, затем старшего инспектора по кадрам аэроклуба, инструктором тренажёрного центра ШВЛП. Умер 9 мая 1984 года и похоронен на

Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.



Начальник воздушно-стрелковой подготовки
757 УАП майор Коробко Виктор Иванович.

Коробко Виктор Иванович

Родился в Москве 1 июля 1924 года в семье военнослужащего. В 1942 году после 9-го класса направлен в Сызранское военное танковое училище, которое в 1943 году окончил по ускоренной программе и был включен в состав танковой части 1-го

Прибалтийского фронта в качестве командира танка. Границу СССР севернее польского города Сувалки он пересёк уже командиром танкового взвода. После победы отличившихся в боях танкистов направили на учёбу. В марте 1945 года он стал слушателем 2-го Балашовского ВАУЛ. После её окончания в 1949 году был направлен в Конотопскую военную лётную школу усовершенствования. В этих лётных учебных заведениях он получил фундаментальную подготовку на самолётах СБ, Пе-2, Ил-4. Дальше была воинская служба в городе Куйбышевка-Восточная Амурской области, где он летал на самолётах Ил-4 и Б-25. В 1951 году полк приступил к освоению новой авиационной техники - стратегического самолёта-бомбардировщика Ту-4. С августа 1951 года он снова стал слушателем трёхмесячных курсов

Конотопской военной лётной школы в городе Нежин для подготовки к полётам в качестве правого пилота Ту-4. Когда встал вопрос о наборе лётчиков-инструкторов самолёта Ил-4 во вновь созданное 60 ВАУЛ АДД в Кировограде, он был одним из первых кандидатов. По окончании курсов, в январе 1952 года, он прибыл в Кировоград на эту должность. Он принимал непосредственное участие в перегонке самолётов Ил-4 из разных уголков Советского Союза, в том числе и родной Куйбышевки-Восточной. В Кировограде полёты на старых, потрёпанных войной самолётах почти каждую лётную смену заканчивались вынужденной посадкой.



Со временем полёты на них прекратили. Некоторое время лётчик-инструктор Коробко обучал курсантов на самолёте Як-18, а потом освоил поступивший в училище новый реактивный фронтовой бомбардировщик Ил-28. На нём он прошёл путь от командира звена до начальника ВСП полка. В мае 1959 года был демобилизован в соответствии с законом о первом сокращении ВС. Затем работал техником-диспетчером на 105 АРЗ и

диспетчером СД КШВЛП.

Кургузов Михаил Антонович

Родился 28 марта 1924 года в селе Сухотинка Плавского района Тульской области в крестьянской семье. После окончания средней школы в декабре 1940 года поступил в Кременчугскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров, в которой обучался штурманскому делу на самолёте Р-5. После начала Великой Отечественной войны Кременчугскую военную школу перевели в Ташкент, а курсантов по приказу Сталина - в Ташкентское пехотное училище.



Командир звена 757 УАП
майор Кургузов Михаил Антонович.

В августе 1942 года молодой и не обстрелянный курсант в качестве командира пулемётного взвода попал под Сталинградом в самое пекло войны. Только в апреле 1943 года лейтенанту Кургузову улыбнулось счастье летать штурманом самолёта У-2 на 4-м Украинском фронте. На нём он совершил 277 боевых вылетов. В марте 1945 года стал слушателем Балашовского ВАУЛ. За три года он освоил самолёты Пе-2, СБ, Ту-4 и Б-25. В марте 1948 года он, уже в звании старшего лейтенанта, был распределён в 198 гвардейский Севастопольский Краснознамённый полк АДД, базировавшийся на аэродроме Кировоград, в качестве правого пилота самолёта Б-25. Для ввода в строй в качестве командира корабля ему требовался определённый налёт. С этой целью его на два года командировали в Быково (Москва) для полётов на самолёте Ли-2. Возвратившись, он немного полетал на самолёте Ту-4 и в звании капитана был переведен в 757 УАП КВАУЛ для работы лётчиком-инструктором на самолётах Ил-4 и Ли-2. В 1957 году он освоил реактивный фронтовой бомбардировщик Ил-28. В мае 1959 года был демобилизован в соответствии с законом о первом сокращении ВС. Затем работал лётчиком-инструктором Кировоградского аэроклуба (Як-18У и Z-226), командиром корабля инструктором КШВЛП (Ли-2 и Ан-24), командиром ВС Як-40 Кировоградского ОАО.



1952 год. Таким прибыл в 60 ВАУЛ для полётов на самолётах Ил-4 в качестве штурмана капитан, а через четыре месяца – майор Сидоров Константин Дмитриевич.

Сидоров Константин Дмитриевич

Родился 23 сентября 1922 года в деревне Лобково Вачского района Горьковской области в рабочей семье.

После окончания средней школы в декабре 1940 года поступил в Харьковскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров, в которой проходил лётное обучение на самолётах Р-5 и ТБ-3. В июне 1943 года выпускник Харьковского военного авиационного

училища штурманов (так была переименована школа), Константин Сидоров стал слушателем Чебоксарской школы ночной подготовки ВВС. До октября он проходил обучение ночным полётам на самолёте Р-10. 15 октября ему присвоили звание “младший лейтенант” и отправили на фронт в 1002-й Отдельный смешанный авиационный полк штурманом звена ночных, тихоходных бомбардировщиков У-2. В составе этого полка он прошёл с боями путь от Киева до Берлина, участвуя в освобождении Украины, Польши, Германии, Венгрии и Чехословакии. Совершил 237 боевых вылетов на боевую связь. После войны служил в Австрии. В 1948 году его полк был переименован в 97 Отдельную смешанную авиационную эскадрилью. С января 1949 года Константин Сидоров стал штурманом 97-й ОАЭ. Ему кроме самолётов По-2 (в 1944 году У-2 был переименован в По-2) приходилось летать на самолётах С-47, Зи-204 и Ли-2. В 1952 году он был переведен в 60 ВАУЛ, переехал в Кировоград и начал летать штурманом на самолётах Ил-4, Ли-2, Як-12 и Ил-28. В 1960 году в звании майор был демобилизован и дальнейшую жизнь связал с КШВЛП. Работал в должности старшего штурмана 2-го ЛО. Освоил самолёты Ан-24, Ан-26 и Ан-30.



Слева командир звена 757 УАП
Игорь Викторович Седельников.



Справа командир звена 757 УАП
Фёдор Матвеевич Устюжанин.



1957 год. 757 УАП. Аэродром Канатово.

На этих двух снимках чётко видно,
как все члены экипажа занимают
свои рабочие места:
командир Остапенко Александр Петрович,
штурман Липивин Павел,
стрелок-радист Бычков Пётр Валерьянович.



1957 год. Аэродром Канатово. Взлетает самолёт Ил-28У.



1957 год. Аэродром Кировоград.
Лётчик-инструктор Ивлиев Анатолий Матвеевич со своим стрелком-радистом.



1957 год. Аэродром Канатово. Стрелок-радист Бычков Пётр Валерьянович
в ожидании вылета.



Лётчик-инструктор 757 УАП
Павел Андреевич Усенко
после сокращения
в 1960 году будет работать
командиром корабля - инструктором
в Кировоградской ШВЛП,
одним из первых освоит реактивный
пассажирский самолёт Як-40 и научит летать
на нём автора этой книги.



Лётчик-инструктор 757 УАП
Виктор Елифанович Ильяшенко.

Лётчик-инструктор 757 УАП
Ивлиев Анатолий Матвеевич
с 1960 года будет командиром корабля КШВЛП.



Командир 890 БАТО подполковник
Стёганцев Павел Сергеевич.



Подготовкой аэродрома Канатово, обеспечением ГСМ, вооружением, размещением и питанием 757 УАП занимался 890 батальон аэродромно-технического обеспечения (БАТО). Командирами 890 БАТО были подполковники Градус, Черняев П.А., Стёганцев Павел Сергеевич и Лазаревич В.П.

Глава 25. 758 учебный авиационный полк 60 ВАУЛ

758 учебный авиационный полк дислоцировался на аэродроме Малая Виска и Хмелевое. Самолёты летали с грунтовых ВПП. Командирами полка были полковник Лафазан И.Л., Герой Советского Союза полковник Куличев Иван Андреевич, полковник Крайнов Василий Иванович подполковник Саломатин Василий Иосифович.



И.Л. Лафазан



Командиры 758 УАП
Василий Иванович Крайнов,



Василий Иосифович
Саломатин.



Иван Андреевич Куличев с командира полка и звания полковник вырастет до генерал-лейтенанта авиации и станет командующим авиацией Восточно-Сибирского военного округа.

Куличев Иван Андреевич

Герой Советского Союза полковник Иван Андреевич Куличев возглавлял 758 учебный авиационный полк, базировавшийся на аэродроме Малая Виска в период начала освоения самолёта Ил-28. В годы войны военный лётчик Куличев водил в бой «илы». Они штурмовали гитлеровские колонны и бомбили

вражеские объекты. За высокое мастерство, мужество и храбрость ему было присвоено высокое звание Герой Советского Союза. Именно с 60 ВАУЛ он был направлен в Военно-Воздушную академию. Продолжая совершенствовать своё боевое мастерство, он после окончания академии возглавил авиацию СибВО. Указом Президиума Верховного Совета СССР Герою Советского Союза, командующему ВВС СибВО генерал-лейтенанту Ивану Андреевичу Куличеву было присвоено почётное звание “Заслуженный военный лётчик СССР”.

Заместителями командира полка по лётной подготовке были подполковник Буйнов Владимир Иванович, подполковник Куликов Г.Н., подполковник Демченко, подполковник Иванченко Степан Алексеевич и подполковник Карпов Николай Владимирович.



Заместитель командира 758 УАП подполковник
Карпов Николай Владимирович.

Карпов Николай Владимирович

Родился 15 декабря 1918 года в городе Гурьевск Кемеровской области. В Пермской военной лётной школе (1938-1940) изучил самолёты У-2, Р-5 и И-15. После учёбы был направлен в разведывательный авиационный полк, базировавшийся под Новосибирском, где освоил ещё и истребители И-153 «Чайка» и И-16. В это время в конструкторском бюро С.В. Ильюшина в полную силу шла работа над созданием самолёта-штурмовика. Первые одноместные серийные самолёты Ил-2 начали поступать в строевые части штурмовой авиации ВВС с мая 1941 года. Военный лётчик Карпов, ставший к этому времени заместителем командира АЭ, был переведен в штурмовую авиацию и одним из первых освоил этот замечательный самолёт. В 1943 году он был уже в должности штурмана авиационного полка самолётов Ил-2 двухместных, начавших поступать с третьего квартала 1942 года. В феврале 1944 года его на полгода направили для учёбы на отделении штурманов Краснодарской высшей офицерской школы. Затем снова боевые вылеты над позициями врага на территории

Польши, Германии и Чехословакии. В октябре 1944 года Николай Владимирович, опять один из первых, начал летать на значительно улучшенном варианте самолёта-штурмовика – Ил-10. После войны он служил в составе Центральной группы войск в Германии,



Чехословакии и Венгрии. В июне 1951 года стал штурманом авиационной дивизии. С августа 1952 года боевого лётчика направили на мирную работу – заместителем командира 758 УАП 60 ВАУЛ. О нём уже шла речь на 64-66 страницах этой книги.

Заместитель командира 758 УАП
Степан Алексеевич Иванченко
после демобилизации станет начальником
Кировоградского аэроклуба.

подполковники Лебедев,
Михаил Дмитриевич и

Начальниками штаба 758 УАП были
Глусцов В.В., полковник Хлебников
и подполковник Ободков Константин
Павлович.



Начальник штаба 758 УАП
Константин Павлович Ободков.

Заместителями по политчасти были
подполковник Каталочко М.В. и
подполковник Хлустиков Константин
Фёдорович, старшими инженерами -
подполковник Михайлов А.П. и
подполковник Роздин Пётр Андреевич,
подполковник Задорожный Яков
Никифорович и майор Саркисян А.Д., старшими штурманами -
Герой Советского Союза подполковник Ткачёв Григорий
Елизарович, майор Дюбин и майор Бухтияров Пётр Петрович.



Замполит 758 УАП
Константин Фёдорович Хлудников.



Старший штурман 758 УАП
Герой Советского Союза
Григорий Елизарович Ткачёв.

Ткачёв Григорий Елизарович

Ученик Великознаменской школы Запорожского края в соответствии с лозунгом “Комсомолец, на самолёт!” вечерами учился в аэроклубе. Затем окончил авиационную школу и стал штурманом гражданского самолёта. Летал на трассах Северного Кавказа между Ростовом и Баку, Москвой и Тбилиси. С началом Великой Отечественной войны он был переведен штурманом самолёта ДБ-3Ф (Ил-4) в 21-й БАП 50-й БАД АДД. Его командиром корабля стал наш земляк из Новоукраинского района Георгий Александрович Алексеев, с которым Ткачёв выполнил 110 боевых вылетов. 20 июня 1942 года его командиру было присвоено звание Героя Советского Союза, а 27 февраля 1943 года их самолёт был сбит огнём зенитной артиллерии и командир погиб. Похоронивши друга в Армавире, уже в составе другого экипажа, майор Ткачёв жестоко мстил врагам, уничтожив большое количество живой силы и техники противника, в том числе 14 самолётов. 29 июня 1945 года и он стал Героем Советского Союза.

После окончания Великой Отечественной войны он служил в авиационных частях. Последним местом его службы был 758 учебный авиационный полк 60 Военного авиационного училища лётчиков, а последней воинской должностью – старший штурман полка. После демобилизации Григорий Елизарович до последних дней своей жизни работал на одном из авиаремонтных предприятий города Кировограда. Умер в 1987 году и похоронен на Мемориальном кладбище крепости Святой Елисаветы.



Начальник штаба 758 УАП
Михаил Дмитриевич Хлебников.

Старший инженер 758 УАП
Яков Никифорович Задоржный.

Полк выполнял обучение курсантов на выпускных самолётах Ил-4 и Ил-28 в составе трёх авиационных эскадрилий.



Командиром 1-й АЭ был Фролов Алексей Никифорович, 2-й – Шмаков В.В. и 3-й – Соловьёв Борис Михайлович. Заместителем командира 3-й АЭ был Леонид Маркович Тупий.



Командир 1-й АЭ 758 УАП
Алексей Никифорович Фролов
в 60-м ВАУЛ с первых дней его образования.
Летал на самолётах Ли-2, Ил-28.
После демобилизации продолжал руководить
АЭ самолётов Ли-2 в КШВЛП.
Погиб в авиационной катастрофе самолёта Ли-2 на
аэродроме Кировоград 1 февраля 1963 года.



Командир 2-й АЭ 758 УАП
подполковник Шмаков В.В.
в 60-м ВАУЛ с первых дней его образования.
Летал на самолётах Ли-2, Ил-28.

Командир 3-й АЭ 758 УАП
Борис Михайлович Соловьёв
в 60-м ВАУЛ с первых дней его образования.
Летал на самолётах Ли-2, Ил-28.
После демобилизации продолжал руководить АЭ
самолётов Ли-2 в КШВЛП.



1957 год
Заместитель командир 3 АЭ 758 УАП
майор Тупий Леонид Маркович.
В 1959 станет командиром АЭ и подполковником.
После демобилизации - командир отдельной АЭ
самолётов Ан-2 КШВЛП и первый командир 3 ЛО.



1958 год. Личный состав 2 АЭ 758 УАП 60 ВАУЛ.



Командир 3-й АЭ 758 УАП Борис Михайлович Соловьёв и его заместитель Леонид Маркович Тупий у самолёта Ил-28У.



Штурман 2АЭ капитан Бухтияров Пётр Петрович в 1959 году станет штурманом 758 УАП. После сокращения училища в 1960 году будет работать диспетчером службы движения КШВЛП.

Командир звена
758 УАП
майор Литвинов
Михаил
Алексеевич.



Литвинов Михаил Алексеевич
Родился 17 декабря 1923 года в селе Рямино Воргашевского района Курганской области. В октябре 1941 года поступил в Петропавловскую

авиашколу ГВФ (У-2). Продолжил лётное обучение в 3-й Отдельной учебной АЭ в городе Акстафа в Азербайджане и в Новосибирской военной авиационной школе на самолёте СБ, Кирсановской в Тамбовской области и Конотопской в Сумской области военной офицерской школе на самолёте Ил-4. Только в апреле 1949 года он стал лётчиком-инструктором самолёта Як-18 Балашовского ВАУЛ в городе Ртищево Саратовской области. С июня 1951 года лейтенант Литвинов был переведен в этой же должности в 758 УАП 60 ВАУЛ. Он был один из первых, кто в 1953 году освоил новый фронтовой реактивный бомбардировщик Ил-28. В должности командира звена он участвовал в подготовке военных лётчиков всех выпусков 60 ВАУЛ. В августе 1960 года в звании майор был демобилизован по причине сокращения ВС. До 1989 года работал на разных должностях в Кировоградском областном управлении технического образования.



Командир звена 758 УАП
майор Бобылев Борис Иванович
с 1960 года будет командиром корабля КШВЛП.

Командир звена 758 УАП
майор Щёткин Николай Васильевич
с 1960 года будет командиром корабля КШВЛП.



Командир звена 758 УАП
майор Матвеев Владимир Андреевич



с 1960 года будет командиром корабля КШВЛП.



Лётчик-инструктор 758 УАП
Дмитрий Давидович Дашко.
О нём подробно написано в следующей главе.



Лётчик-инструктор 758 УАП
Бредихин Владимир Алексеевич.
О нём подробно написано в следующей главе.



На верхнем снимке лётная группа капитана Валентина Смирнова в 1956 году со своими курсантами-выпускниками после отлёта программы на самолёте Ил-28.

Справа вверху курсант Владимир Бредихин.

На правом фото палаточный городок в 1955 году в летних лагерях аэродрома Хмелевое. На снимке хорошо прослеживается уютный пейзаж и колья, к которым крепятся четырёхместные армейские палатки.

Дневальный курсант Дмитрий Дашко.



23 февраля 1958 года молодые лейтенанты 758 УАП в парадной форме.

Слева лейтенант Владимир Бредихин. Справа лейтенант Алексей Шульгин.

Лётчик-инструктор 758 УАП Кузнецов Иван Варфоломеевич после демобилизации командир корабля - инструктор Кировоградской ШВЛП.



В музее сохранилась фотография лётчика-инструктора 758 УАП

Подборнова В. (слева). Ни имени, ни отчества, ни дальнейшей судьбы его автору узнать не удалось.



Справа штурман-инструктор 758 УАП старший лейтенант Шавалда Виктор Павлович. Фото автору предоставил корректор книги Виктор Алексеевич Алексеев.





Командир звена 757 УАП
Литвинов Альберт Михайлович
после демобилизации в 1958 году будет работать в
КШВЛП и Кировоградском аэроклубе.

Лётчик-инструктор 758 УАП
Литвин Анатолий Николаевич
после демобилизации командир корабля - инструктор
Кировоградской ШВЛП.

О нём подробно
написано в
следующей главе.



Литвинов Альберт Михайлович

Родился 6 января 1928 года в городе Дебальцево Сталинской (Донецкой) области. До войны с 1936 по 1941 год окончил 5 классов средней школы № 61. После освобождения города в 1943 году, завершив семилетнее образование в средней школе № 63 и, как ребёнок малоимущей рабочей семьи, в 1945 году был направлен в Ворошиловградскую спецшколу ВВС на полное государственное обеспечение. Он вспоминает, как их одели в солдатское обмундирование без погон, определили каждому кровать, табурет, прикроватную тумбочку в казарме и сытно накормили украинским борщом и перловой кашей. Это были очень тяжёлые послевоенные годы, когда сотни голодных людей ходили по дворам, выпрашивая кусок хлеба, когда такие же сотни становились на скользкий уголовный путь, занимаясь грабежами, воровством, а нередко и убийством. В этом плане ученики спецшкол и суворовских училищ находились в привилегированном положении. Сразу же по окончании в 1947 году обучения в спецшколе, он поступил в Балашовское военное авиационное училище лётчиков-бомбардировщиков. В училище его учили летать на самолётах УТ-2, Ил-4 и Ли-2. Он был понятливым и дисциплинированным курсантом. После окончания курса обучения в 1949 году ему было предложено командованием остаться в училище на должности лётчика-инструктора, чтобы учить

курсантов полётам на самолёте Ли-2. Молодой лейтенант дал согласие. Когда в 1951 году было организовано Кировоградское ВАУЛ АДД, для работы в нём подбирались лётные кадры из различных военных лётных училищ и частей. В начале 1952 года только из Балашовского ВАУЛ в Кировоград прибыла целая группа лётчиков, среди которых был и Альберт Михайлович Литвинов. В Кировограде его определили в 758 УАП (Малая Виска) в котором он обучал летать курсантов на самолётах Ил-4, Ли-2 и Ил-28. Надо заметить, что один из ветеранов академии Дмитрий Давидович Дашко был его курсантом на самолёте Ил-28. В 1960 году из-за сокращения Вооружённых Сил СССР на 1 миллион 200 тысяч человек Кировоградское ВАУЛ перестало существовать. Он был демобилизован в запас с должности командира звена в звании капитан. После работы на некоторых предприятиях города Кировограда он вернулся в авиацию. С 1964 по 1966 год работал лётчиком-инструктором и командиром звена самолётов Як-18У в Кировоградском учебном центре ДОСААФ. Затем, с 1969 года работал в должности пилота-инструктора и командира звена самолётов Ан-2 третьего лётного отряда Кировоградской школы высшей лётной подготовки ГА. В 1971 году снова вернулся в Кировоградский АСК ДОСААФ вначале на должность командира парашютного звена, а с 1977 года — лётчика-инструктора самолёта Як-12. В 1978 году закончил свою лётную деятельность, но остался работать в АСК вначале на должности лётчика-инструктора методиста, а затем - начальника штаба. С 2003 года Литвинов Альберт Михайлович на пенсии.

1951 год. Начальник связи АЭ 758 УАП
лейтенант Калмыков Вячеслав Арсентьевич.

Калмыков Вячеслав Арсентьевич

Родился 27 января 1926 года в городе Орехово-Зуеве Московской области в рабочей семье. После окончания третьего курса индустриального торфяного техникума добровольцем ушёл на фронт и попал в штурмовую авиацию на должность стрелка-оружейника. Полк штурмовиков Ил-2 находился в специальной дивизии резерва



Главного командования и использовался в горячих точках боевых действий на всех четырёх фронтах, проходивших по территориям Польши, Венгрии и Германии. В 1948 году поступил в Харьковское военное училище связи в котором, отлетав в качестве стрелка-бомбардира 15-часовую программу на пикирующем бомбардировщике Пе-2, в 1951 году был распределён в 758 УАП в звании лейтенант на должность начальника связи АЭ. В качестве воздушного стрелка-радиста летал на самолётах Ил-4, Ли-2 и Ил-28. После увольнения в 1960 году в запас свою жизнь связал с Кировоградской ШВЛП (старший бортрадист ЛО на самолётах Ли-2 и Ан-24, штурман-инструктор самолёта Як-40, инструктор лётных тренажёров).



Авиационный техник звена 758 УАП
техник-лейтенант Прилуцкий Фёдор Павлович в полку
прошёл обучение на бортмеханика самолёта Ли-2 и
выполнял на нём полёты.

Прилуцкий Фёдор Павлович

Родился 13 сентября 1916 года в селе Ливенское Нехворощанского района Полтавской области в крестьянской семье. После окончания ФЗУ работал слесарем-инструментальщиком на Полтавском паровозоремонтном заводе. С октября 1937 года был зачислен курсантом в 142 ШМАС в городе Куйбышевка-Восточная по окончании которой, в октябре 1938 года, направлен для работы авиационным механиком в 79 смешанный АП в этом же городе. В феврале 1939 года повторно прошёл курс подготовки в родной 142-й ШМАС и вернулся в свой полк, перебазировавшийся на Северный, а потом Южный Сахалин, на должность старшего авиационного механика. В мае 1941 года остался на сверхсрочную службу в должности авиационного техника самолёта Ли-2. Принимал участие в войне с Японией. Демобилизовался в декабре 1945 года с острова Итуруп (Курильские острова) и вернулся в родную Полтаву, в которой 13-я гвардейская авиационная дивизия осуществляла перегонку самолётов Б-25, полученных от американцев по ленд-лизу. Он поступил на сверхсрочную службу (в/ч 26340). В 1950 году экстерном сдал экзамены за полный курс Казанского военного авиационного училища, получил звание

“младший техник-лейтенант” и направление в 758 УАП 60 ВАУЛ АДД на должность авиационного техника звена. Готовил к вылету самолёты Ил-4, Ли-2 и Ил-28. В полку прошёл курс обучения на бортмеханика самолёта Ли-2 и выполнял на нём полёты. Демобилизован в 1960 году в связи с сокращением ВС. Связал свою дальнейшую жизнь с КШВЛП. Летал бортмехаником на самолётах Ли-2, Ил-14.



Июль 1958 года. Аэродром Малая Виска.

Слева курсанты Копытин Евгений Анатольевич и Мальшев Анатолий Петрович, третий – авиатехник Кожаев В.А., пятый – инженер АЭ Филимонов Георгий Иванович, шестой – курсант Лев Чесноков и седьмой - стрелок-радиист.



Подготовкой аэродрома Малая Виска и Хмелевое, обеспечением ГСМ, вооружением, размещением и питанием 758 УАП занимался 891 батальон аэродромно-технического обеспечения (БАТО). Командирами 891 БАТО были майор Гладков, подполковник Дубовик А.С. и подполковник Светлов В.В.

Командир 891 БАТО
подполковник Светлов В.В.

Глава 26. Выпускники 60 ВАУЛ

К большому сожалению судьбы наших лётчиков-выпускников мало известны. Автор задался целью по мере своих сил и возможностей восстановить лётный путь тех, сведения о которых ему удалось собрать в архивах, фондах музеев, мемуарной литературе и по личным воспоминаниям ветеранов-выпускников.

Беляков Игорь Владимирович



Родился в 1934 году. В 1954 году окончил Кировоградское военное авиационное училище лётчиков (1-й набор), в котором летал на самолётах Як-18, Ил-28. После окончания училища был направлен в Минскую ШВЛП, изучил и освоил гражданский пассажирский самолёт Ил-14. Летал вторым пилотом, а затем командиром на самолётах Ил-14, Ту-104, Ту-134, Ту-154, Ил-62М. Заслуженный пилот СССР. Безаварийно налетал 18000 часов. Окончил Академию ГА. Работал на командно-руководящих должностях в Магаданском УГА, в Отдельном авиаотряде № 235 ГА. Неоднократно выполнял особо важные полёты. В Центральном управлении Международных воздушных сообщений ГА трудился старшим пилотом-инспектором лётно-штурманского отдела. В качестве командира воздушного судна первым выполнил полёт на самолёте Ту-134 из Москвы в Гавану. Лично подготовил и ввёл в строй более 30 командиров воздушных судов. Награждён орденом Дружбы народов, многими медалями.

Викторенко Виктор Макарович



Выпускник 1955 года (2-й набор). Родился 19 сентября 1932 года в селе Красное Скадовского района Херсонской области. В 1952 году был зачислен курсантом Кировоградского ВАУЛ. Окончил училище с отличием и был оставлен на должности лётчика-инструктора. Учил летать военных

курсантов на самолётах Як-18У и на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28. После расформирования ВАУЛ в 1960 году был демобилизован и принят на работу в качестве командира корабля-инструктора самолёта Ли-2 в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки гражданской авиации. Одним из первых в КШВЛП в 1962 году поступил и в 1966 году окончил без отрыва от производства факультет заочного обучения Высшего авиационного училища гражданской авиации (ВАУ) в Ленинграде, получив квалификацию “инженер-пилот”. В январе 1966 года был переведен на должность командира авиационной эскадрильи, а в сентябре этого же года - заместителя командира авиационного отряда. Проявив на этой должности отличные организаторские способности и волевой характер, в сентябре 1967 года приказом Министра ГА СССР Виктор Макарович был назначен заместителем начальника, а с июня 1972



года - первым заместителем начальника Кировоградской ШВЛП ГА. В январе 1975 года приказом Министра ГА СССР он был переведен на должность начальника Кировоградской ШВЛП. После организации на базе КШВЛП Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации (КВЛУ ГА) с 14 апреля по 14 июня 1978 года временно исполнял обязанности начальника КВЛУ ГА, затем был назначен на должность первого заместителя начальника КВЛУ ГА. В 1981 году указом Президиума Верховного Совета СССР Виктору Макаровичу Викторенко было присвоено почётное звание “Заслуженный пилот СССР”. За время работы на лётных и командно-лётных должностях он налетал около 10 000 часов на самолётах Як-18У, Як-18Т, Ли-2, Ил-28, Ан-24, Ан-26, Ан-30 и Як-40. С 1989 года перешёл на преподавательскую деятельность, и работает в должности старшего преподавателя кафедры безопасности полётов ГЛАУ.

Жуков Александр Семёнович

Родился в 1934 году. В 1955 году окончил 60 ВАУЛ на самолёте Ил-28 (Як-18 – 40 часов, Ли-2 – 25 часов, Ил-28 – 40 часов). Служил в строевых частях. После демобилизации работу в Аэрофлоте связал с наземными службами: был диспетчером и

заместителем начальника службы движения аэропорта Халактырка, а затем начальником службы движения Камчатского ПО, начальником отдела по сертификации и инспектированию УВД и ЭРТОС Камчатского ТУ, заместителем директора РГП “Камчатэроконтроль”. Грамотный и опытный специалист, он проявлял выдержку и находчивость как в экстремальных ситуациях (при организации работ по спасению экипажа теплохода “Эльтон” в Тихом океане), так и в делах, связанных с организацией единой системы УВД в Камчатском регионе. Награждён знаком “Отличник Аэрфлота”.



Ильяшенко Виктор Епифанович



Выпускник Кировоградского военного авиационного училища лётчиков 1955 года (2-й набор). Родился в селе Ново-Михайловка Сивашского района Херсонской области 18 июля 1934 года в крестьянской семье. В 1952 году после окончания Генической средней школы поступил в Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. Закончил программы лётной подготовки на самолётах: первоначального лётного обучения Як-18 (39 часов 23 минуты), переходного лётного обучения - Ли-2 (25.20) и выпускного самолёта Ил-28 (42.03). Как одного из лучших выпускников лейтенанта Ильяшенко оставили в училище для работы в должности лётчика-инструктора самолёта Як-18 744-го УАП. А с 1 марта 1958 года его перевели в 757 УАП, и он продолжал обучать лётному мастерству военных курсантов-лётчиков, но уже на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28.



4 мая 1960 года в связи со значительным сокращением ВС СССР, в звании капитан был уволен в запас. 21 сентября 1960 года

зачислен на должность пилота-инструктора в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки и направлен в Краснокутское лётное училище ГВФ для переподготовки на самолёт Ан-2. После освоения этого самолёта он получил свидетельство гражданского пилота и в марте 1961 года приступил к переподготовке бывших военных лётчиков в АЭ Ан-2 Кировоградской ШВЛП. 15 января 1962 года Виктор Епифанович был назначен на должность командира звена, с 10 февраля 1965 года - заместителя командира АЭ, а 22 января 1966 года - командира АЭ.



После переучивания он с января 1969 года стал командиром корабля - инструктором самолёта Ил-14. Через два года его переучили снова вначале на пассажирский самолёт Ан-24, а затем на грузовой Ан-26 и он летал на них в качестве командира корабля - инструктора и обучал слушателей не только для Советского Союза, но и для многих стран ближнего и дальнего зарубежья. В 1977 году по заключению врачебной лётно-экспертной комиссии был списан с лётной работы и 19 февраля этого же года переведен в службу движения на должность диспетчера. Однако и там медицина не оставила его в покое. Таким образом, с 17 ноября он занял должность диспетчера АДП аэродрома Кировоград, на которой проходить ВЛЭК было не нужно. В период больших сокращений в службе движения он нашёл себе работу в аэродромной службе и сейчас работает техником аэродромной службы Государственной лётной академии Украины.

Борисенко Фёдор Григорьевич (1934-1994)



Окончил Кировоградское военное авиационное училище лётчиков в 1956 году (3-й набор) на самолёте Ил-28. После окончания училища был направлен в Минскую ШВЛП, в которой изучил и освоил гражданский пассажирский самолёт Ил-14. Летал на нём вторым пилотом Иркутского ОАО. Потом освоил самолёты Ан-10, Ан-12, Ту-104. Одним из первых в Восточной Сибири начал летать

на авиалайнере Ту-154, владел на нём отменной техникой пилотирования, летал по минимуму I категории ИКАО. Высококласный пилот, умелый организатор, талантливый лётный наставник, достойно проявил себя, будучи старшим пилотом-инспектором лётно-штурманского отдела Восточно-Сибирского управления гражданской авиации (ВСУ ГА) в деле воспитания молодых лётных кадров. После завершения лётной деятельности, окончив курсы диспетчеров управления воздушным движением (УВД), около десяти лет работал старшим диспетчером-инспектором в Инспекции по безопасности полётов ВСУ ГА. Награждён медалью “За доблестный труд”, знаком “Отличник Аэрофлота”.

Бредихин Владимир Алексеевич



Выпускник Кировоградского военного авиационного училища лётчиков 1956 года (3-й набор). Родился в рабочей семье 9 января 1936 года в Курске. Окончив среднюю школу и отделение пилотов Курского областного аэроклуба ДОСААФ, он с октября 1954 года стал курсантом Кировоградского военного авиационного училища лётчиков. Закончил программы лётной подготовки на самолётах: первоначального лётного обучения Як-18 (42 часов 41 минута), переходного лётного обучения - Ли-2 (29.56) и выпускного самолёта Ил-28 (55.54). Как один из лучших выпускников лейтенант Бредихин был распределён в училище и с января 1957 года назначен на должность лётчика-инструктора по технике пилотирования в 744 (лёгкий) учебный авиационный полк (УАП), чтобы обучать курсантов полетам на самолёте Як-18у. За тот год он налетал на нём в качестве инструктора 223 часа 39 минут. С января 1958 года был переведен в родной Маловишковский 758 УАП, где уже обучал технике пилотирования курсантов на выпускном самолёте, фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28, одновременно периодически выполняя полёты в штабном звене в качестве

второго пилота на самолёте Ли-2 (перевозка генерала Новокщёнова, парашютные прыжки и т.п.). В феврале 1959 года был переведен в канатовский 757 УАП и продолжал обучать лётному мастерству военных курсантов-лётчиков на Ил-28. В августе 1960 года в связи со значительным сокращением ВС СССР он в звании старший лейтенант был уволен в запас. С 21 сентября 1960 года зачислен на должность пилота-инструктора в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки (КШВЛП) и направлен в Краснокутское лётное училище ГВФ для переподготовки на самолёт Ан-2. Освоив этот новый для себя самолёт, в марте 1961 года, приступил к переподготовке бывших военных лётчиков и лётчиков ДОСААФ (6- месячный спецнабор), в авиационной эскадрилье Ан-2 Кировоградской ШВЛП. Самолёты Ан-2 базировались на аэродроме Кировоград, а полёты



выполнялись на учебном аэродроме Лелековка. После окончания спецнабора бывшим военным лётчикам и пилотам ДОСААФ выдавались свидетельства пилота ГВФ и место работы в Аэрофлоте от Кушки до Печоры и от Львова до Чукотки. Во второй половине 1964 года Владимир Алексеевич был переведен на должность командира корабля-инструктора самолёта Ли-2, а 29 февраля 1968 года - на должность командира корабля-инструктора турбовинтовых самолётов: пассажирского Ан-24 и

грузового Ан-26, обучая слушателей из Советского Союза, и многих стран ближнего и дальнего зарубежья. 10 октября 1973 года Высшей квалификационной комиссией МГА СССР ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации. В январе 1989 года по собственному желанию он был переведен в тренажёрный центр на должность инструктора по лётной подготовке тренажёра турбовинтового самолёта Ан-24. Его общий налёт на самолётах составляет около 15 тысяч часов. Владимир Алексеевич награждён медалями: “40 лет Вооружённых Сил СССР”, “За трудовую доблесть”, “Ветеран труда” и знаками “Отличник Аэрофлота” и “За безаварийный налёт. Пилот. 14 000 часов”. Сейчас Владимир Алексеевич продолжает трудиться в

тренажёрном центре Государственной лётной академии Украины на должности инструктора по лётной подготовке.

Волк Игорь Петрович



Выпускник Кировоградского военного авиационного училища лётчиков (3-й набор) 1956 года. Родился 12 апреля 1937 года в городе Змиев Харьковской области. В 1956 году успешно окончил Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. Заслуженный лётчик-испытатель СССР, председатель Федерации любительской авиации, лётчик-космонавт СССР. С 17 по 29 июля 1984 года выполнил полёт в космос в качестве космонавта-исследователя на космическом корабле “Союз Т-12” и орбитальной станции “Салют-7” совместно с командиром экипажа Джанибековым Владимиром Александровичем и бортинженером Савицкой Светланой Евгеньевной. В ходе орбитального полёта объединённый экипаж комплекса “Салют-7 - “Союз-11” в составе Кизима Леонида Денисовича, Соловьёва Владимира Алексеевича, Атькова Олега Юрьевича, Джанибекова Владимира Александровича, Савицкой Светланы Евгеньевны и Волка Игоря Петровича провёл ряд важных экспериментов и исследований, в том числе в открытом космосе. В октябре 1990 года он посетил Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации, повстречался с теми, кто обучал его лётному делу в 60-м ВАУЛ,



рассказал о пути, пройденном им в авиации и космонавтике после окончания военного училища.



Дашко Дмитрий Давыдович



Выпускник Кировоградского военного авиационного училища лётчиков 1956 года (3-й набор). Родился в крестьянской семье 25 января 1935 года в посёлке Росколупно Апостоловского района Днепропетровской области. Отец его погиб на фронте, поэтому после окончания семилетки в 1950 году он был принят в Днепропетровскую спецшколу ВВС. Как он рассказывает, в спецшколу принимали с прохождением медицинской комиссии. Он был худой и тонкий. Пришёл к хирургу, тот его осмотрел и говорит: "Кости есть, а мясо нарастёт" и пропустил в кандидаты на поступление. После окончания спецшколы он в 1953 году был зачислен курсантом-лётчиком в 8 военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков ВВС в городе Павлоград Днепропетровской области. После её окончания в 1954 году был переведен вначале в Чугуевское военное авиационное училище лётчиков для обучения полётам на самолётах-истребителях, а в 1955 году - Кировоградское ВАУЛ для обучения на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28. В 1956 году выпускника училища лейтенанта Дашко оставили в училище на инструкторской должности, в которой он и трудился до 1960 года, обучая летному делу военных курсантов-лётчиков на самолётах Ил-28. После расформирования военного училища был демобилизован и принят на работу в должности пилота-инструктора Кировоградской школы высшей лётной подготовки. В апреле 1961 года он окончил переучивание на самолёте Ли-2, перевёлся в Гурьев и стал вторым пилотом в 156 лётном отряде. В июне 1962 года начал выполнять полёты в

качестве командира и в январе 1964 года вернулся в Кировоградскую ШВЛП на должность командира корабля-инструктора самолёта Ли-2. Таким образом, он опередил своих товарищей в продвижении по типам самолётов на несколько лет. В марте 1967 года он переучился на самолёт Ан-24, а через год - 7 марта 1968 года Высшей квалификационной комиссией МГА ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. Упорный труд над собой и успешная учёба на факультете заочного обучения в Академии гражданской авиации способствовали его продвижению по службе. Так 13 декабря 1970 года он был назначен заместителем командира АЭ самолётов Ан-24 и Ан-26. 12 января 1983 года он стал командиром АЭ, а со 2 ноября 1984 года был утверждён в должности заместителя командира авиационного отряда по лётно-методической подготовке. Обучение в академии он успешно завершил в феврале 1984 года. 5 августа 1988 года Дмитрий Давыдович по заключению ВЛЭК был списан с лётной работы и переведен на должность начальника штаба 2-го ЛО. После ряда реорганизаций с 9 июля 1991 года Дмитрий Давыдович был переведен в тренажёрный центр Кировоградского высшего лётного училища ГА на должность инструктора по лётной подготовке комплексного тренажёра самолёта Ан-24.

Награждён медалью “За трудовую доблесть” и знаком “За безаварийный налёт. Пилот. 14 000 часов” В его личном деле сохранился приказ, который наглядно показывает, за что лётному составу объявляли благодарность:

“7 мая 1982 года во время выполнения учебного полёта в зоне на воздушном судне Ан-24 при выключении двигателя с учебной целью и флюгировании воздушного винта от кнопки КФЛ-37, экипаж, возглавляемый заместителем командира АЭ Дашко Д.Д., своевременно определил отказ, применил аварийную систему гидрофлюгирования, чем предотвратил авторотацию воздушного винта и благополучно завершил полёт, выполнив посадку на одном двигателе. Приказываю. За чёткие и грамотные действия в усложнённой обстановке в полёте объявить благодарность заместителю командира АЭ Дашко Дмитрию Давыдовичу. Начальник Кировоградского ВЛУ ГА А.А. Комаров”.

Сейчас Дмитрий Давыдович продолжает трудиться в Государственной лётной академии Украины на должности начальника тренажёрного центра.

Венедиктов Евгений Николаевич (по материалам Л. Френчко)



Выпускник 60 ВАУЛ ВВС 1957 года. Родился в 1937 году и прожил короткую, но яркую жизнь. Окончил среднюю школу и аэроклуб, где на самолёте Як-18 налетал свои первые 40 часов первоначальной лётной подготовки, с первыми выполненными самостоятельно полётами. Приехал в Кировоград и 29 сентября 1955 года стал курсантом-лётчиком. Продолжал учиться летать на переходном самолёте Як-18у в лётной группе молодого лётчика-инструктора лейтенанта Владимира Венгаренко. На инструктора ему повезло. Лейтенант

Венгаренко был на редкость внимателен, корректен и вежлив. В лётной группе вместе с ним летали и курсанты Владимир Гордус и С. Пидин. На приведенном снимке они есть, но кто из них кто,



Лётная группа лейтенанта Венгаренко. Стоит второй справа курсант Венедиктов.

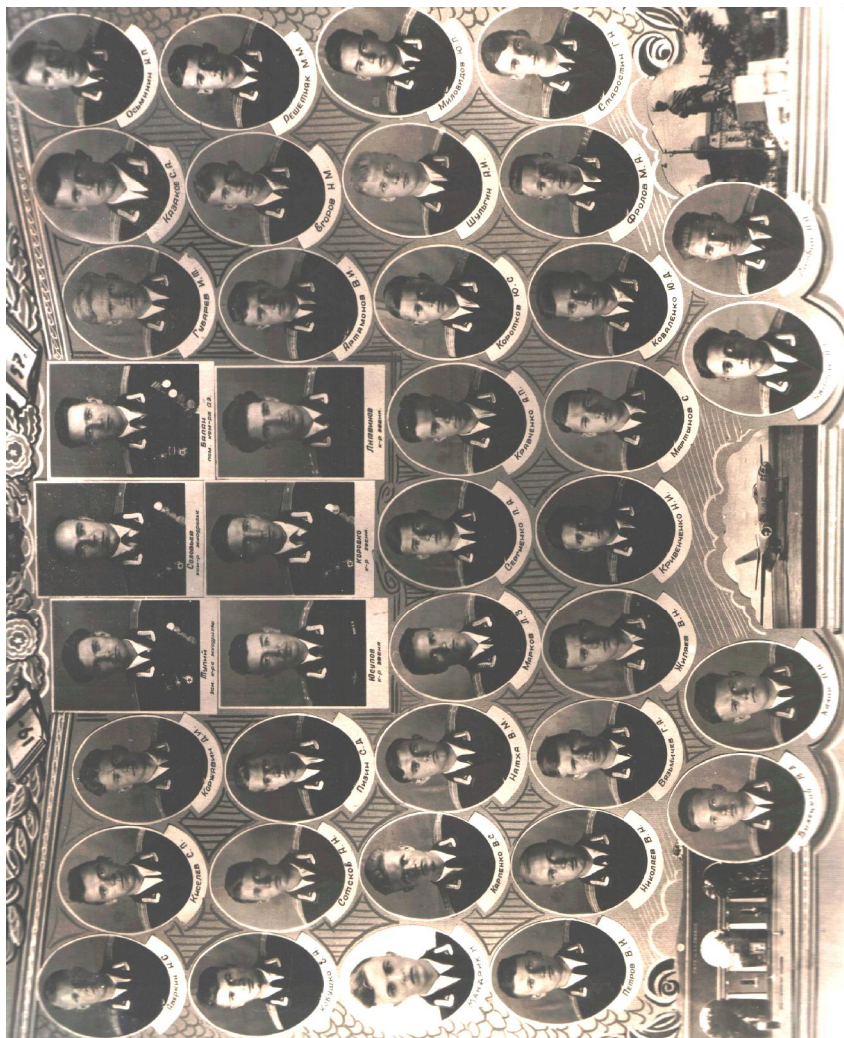
автор не знает. После выполнения 65-часовой программы курсант Венедиктов изучил в учебном отделе новый фронтовой реактивный бомбардировщик Ил-28 и весной вышел на полёты.



В гостях у курсантов 60 ВАУЛ один из первых семи Героев Советского Союза Николай Петрович Каманин, участник спасания пассажиров и команды ледокола «Челюскин». С 1960 года Каманин займётся непосредственной подготовкой космонавтов, с 1967 года генерал-полковник авиации. Слева курсант Венедиктов.

После окончания училища лейтенант Венедиктов начал нелёгкую службу на реактивном бомбардировщике. Он проявил отличные лётные способности и был направлен в школу лётчиков-испытателей. Затем потекла ежедневная испытательская работа по различным программам в лётно-испытательном центре. 1 февраля 1971 года на летающей лаборатории при испытании мощного двигателя экипаж Амет-Хан Султана, в состав которого входил лётчик-испытатель Евгений Николаевич Венедиктов, погиб. Как пишет в своих воспоминаниях Игорь Шелест *«двигатель здесь, строго говоря, был не причём. Так уж трагически сложились обстоятельства»*.

На этом выпускном фото 1957 года мы видим с Вами уже знакомые нам лица командиров 758 УАП (Соловьёв, Тулий, Коробко, Литвинов).



1957 год.

Выпускное фото 2 АЭ 758 УАП.

Автору удалось узнать о дальнейшем лётном пути командира звена Юсупова Шамиля Исмаиловича. После расформирования 80

ВАУЛ и увольнения из ВС он работал в Кировоградской ШВЛП на должности командира корабля-инструктора самолёта Ли-2. Затем освоил самолёт Ан-24 и переехал в Уфу, где прошёл славный путь от командира корабля до командира ОАО.

Также автору хорошо знаком выпускник лейтенант Шульгин Алексей Иванович. После выпуска он работал лётчиком-инструктором самолёта Ил-28 в 758 УАП. С 1960 года летал в АЭ Ан-2 Кировоградской ШВЛП пилотом-инструктором. Примерно в 1967 году переучился на турбовинтовой самолёт Ан-24, немного на нём полетал в качестве командира корабля-инструктора и перевёлся в Киев (Жуляны).

Майоров Алексей Григорьевич



Выпускник Кировоградского военного авиационного училища лётчиков 1957 года (4-й набор). Родился в 1936 году. В 1954 году поступил в 60 ВАУЛ. Обучался в училище на самолётах Як-18У и Ил-28. После окончания был направлен в Минскую ШВЛП, в которой изучил и освоил гражданский пассажирский самолёт Ил-14. Летал вторым пилотом и командиром самолётов Ил-14, Ил-18, Ту-104, Ил-62. Заслуженный пилот СССР. Генерал-майор авиации. Работал командиром воздушного судна, командиром авиационной эскадрильи, Генеральным представителем Аэрофлота за рубежом. В течение 13 лет был вначале заместителем командира, а затем командиром Отдельного авиаотряда № 235 ГА, выполнявшего задания по обслуживанию правительственных делегаций страны и зарубежных государств. Внёс заметный вклад в развитие авиаотряда особого назначения и укрепление сотрудничества с ведущими авиакомпаниями мира. Награждён орденами Октябрьской революции,

Трудового Красного Знамени, знаком “Отличник Аэрофлота”. В

газете “Воздушный транспорт № 5 за февраль 2002 года была помещена большая статья Галины Сноповой под заголовком “В небе генсеки доверяли только ему”. Днём и ночью, в дождь и туман, получив разрешение на взлёт, он вырубивал на ВПП, готовясь к старту. И все диспетчеры страны тут же давали “отбой” всем другим бортам. Даже те самолёты, которые уже взлетели, срочно сажались куда-нибудь на запасной аэродром. “Ты должен быть один в воздушном пространстве СССР”, - говорили ему. Шеф-пилот генеральных секретарей и президента, заслуженный пилот СССР, генерал-майор авиации Алексей Григорьевич Майоров пятнадцать лет был командиром правительственного авиаотряда. Весьма специфическая деятельность этого отдельного авиаотряда № 235, преобразованного в ГТК “Россия”, для простых смертных оставалась долгое время тайной за семью печатями. Авиаторы по разному относились к этому элитному подразделению, но сомнений в профессиональном высочайшем мастерстве его пилотов не было ни у кого, там были только асы. Он выполнил сотни полётов “на высшем уровне” - больше, чем все его предшественники и пришедшие ему на смену. Доставлял Андропова, Черненко, чету Горбачёвых, членов Политбюро и министров в десятки стран мира. Алексея Григорьевича уже нет с нами, его не стало летом прошлого года, и публикацией его воспоминаний мы хотели бы отдать дань памяти этому выдающемуся лётчику. “Мой отец погиб в сорок втором под Сталинградом, мне тогда было пять лет. После войны мы с мамой жили в Дедовске, она работала на кирпичном заводе. Однажды на рынке я увидел объявление: набор в аэроклуб. И у меня появилась мечта. Мы стали ездить на Тушинский аэродром, не пропускали ни одного парада. Учась в 10 классе, поступил в аэроклуб и решил для себя, что стану не просто лётчиком, а самым лучшим лётчиком... Сейчас мне уже седьмой десяток, и могу сказать, что мастерство приходит только тогда, когда ему отдают всю жизнь. Будь то скрипач или лётчик. При Сталине делегации высшего звена перевозила особая военная дивизия, у него было около ста самолётов. Но уже при Хрущёве было решено, что гражданские лётчики лучше натренированы, география их полётов шире. Поэтому жизнь высшего руководства страны решили доверить им. Был создан отряд особого назначения на

базе гражданских самолётов Ил-14, Ту-104, Ил-18. В 90-х годах это был уже коллектив в 1200 человек и 67 самолётов шести типов. Он являлся поистине уникальным предприятием гражданской авиации, совершенно засекреченным и находившимся под особым контролем КГБ. Авиаотряд был не просто элитной, но и эталонной структурой в смысле организации, безопасности, лётной подготовки, мобильности, профессионализма всех уровней. Думаю, что такого предприятия не было ни в одной стране мира. Его девиз: особая ответственность при перевозке особо важных пассажиров. Для генеральных секретарей существовали по три специальных салона на каждом типе самолётов (Ил-62, Ту-154, Ту-134) и вертолёты для полётов на подмосковные дачи, они имели особую компоновку. Пассажирских кресел в таких салонах гораздо меньше, вместо них - специальные отсеки для трёх военных связистов, которые обеспечивали секретную спутниковую связь. А также отсек для чемоданчика с красной кнопкой. Кроме этого - салон-спальня на двоих, салон для приёмов. На таких самолётах летал только первый руководитель страны. Для министров и членов Политбюро были свои самолёты без связи и отсека для чемоданчика. На заводах самолёты для первых лиц изготавливались как спецзаказ. Все детали проходили спецконтроль. Военпреды, принимавшие двигатели и запчасти, контролировали, чтобы они были наиболее близки к эталону, проводили углублённую тестовую проверку по всем параметрам. Ведь любой агрегат имеет какие-либо допуски. В данном случае они должны были быть минимальными. Топливо для правительственных самолётов после проверки в лаборатории сразу же пломбировали. Существовала секретная инструкция, по которой правительственные самолёты не должны были летать более 60% отведенного им календарного срока. После этого они переводились на обычные рейсы. Отлетав 100% резерва (например, 5 лет, 30000 часов полёта), отправлялись в ремонт. Но для правительства использовались только новые самолёты, сошедшие с конвейера. Вылет в любую точку земного шара на любом типе самолёта - через час. Это суть нашей работы. Авиаотряд должен находиться в круглосуточной готовности, чтобы обеспечить выполнение этого задания. Всегда быть под рукой у властей. Вспоминая эти пятнадцать лет, скажу, что в моей жизни не было ни одной минуты, чтобы я не был готов к её

выполнению. Я никогда не болел, никогда не простужался, не температурил, никогда не брал в рот ни капли спиртного. Сейчас, когда это уже в прошлом, всё равно не могу себе позволить ни капли алкоголя, даже пива. Привычка. Диспетчерская служба работала автономно и круглосуточно. Она получала задания от КГБ, имевшего прямую связь с руководством страны. От пункта назначения визита первого лица (по стране, через океан, в Подмоскowie) зависел тип самолёта и состав экипажа. Например, в Сочи Ил-62 не полетит, та, на аэродроме короткая полоса. Он полетит за океан. Если в Орёл или Пензу — Ту-134. Дежурный экипаж находился в гостинице рядом с аэропортом. Плюс резервный экипаж, члены которого дежурили у своих домашних телефонов без права выхода из квартиры. После сигнала готовились два самолёта - основной и резервный. Во время полёта право входа в салон главного пассажира имела только одна стюардесса, мы её называли бортпроводница № 1. Случалось, что девушка так понравилась кому-нибудь из членов Политбюро, что жена "члена" требует заменить её другой... Приходилось выполнять. Когда задание было плановое, а не экстренное, проводилась колоссальная подготовка полёта во всех сферах. Отрабатывались на тренажёрах контроль готовности, возможные аварийные варианты. Материальная часть самолёта готовилась особо. Борт стоял зачехлённый, на нём месяц никто не летал. Его расчехляли, проверяли все документы и агрегаты. За сутки до полёта комиссия, состоящая из конструкторов двигателей и приборов, связистов, садилась в самолёт, и я облётывал их на разных высотах с разными маневрами. Это как конструктор моста встаёт под ним, когда по мосту проходит поезд. Потом составлялся акт о готовности бортов к полёту, их пломбировали, зачехляли и помещали под кремлёвскую охрану. К нему никто не имел права подходить. За сутки до вылета весь экипаж, включая проводников, инженерный состав, службу обеспечения, собирался в профилактории. Всем даётся специальное питание, чтобы никто не отравился, круглосуточно дежурит врач. Подбором кадров для правительственного отряда занималась администрация под пристальным контролем КГБ. Он проверял всех, от командира до уборщицы, по всем параметрам. Предки до десятого колена, здоровье, моральный облик, профессиональный уровень. Далеко не все проходили через это

сито, а те, кто проходил, всегда находились “на мушке”. Много раз ко мне являлись гэбэшники - такого убрать из экипажа, завтра доложите... Бороться с этим было бесполезно. Иногда я пытался выяснить причины - они были смехотворны. Кто-то Библию привёз из-за границы, кто-то кого-то погладил по коленке. Разводиться тоже было нельзя. В моей памяти надолго остаётся один случай. Однажды у меня раздался телефонный звонок. Взволнованный женский голос рыдал в трубку, слов было не разобрать. Я попытался успокоить звонившую. Наконец она представилась: “Я жена пилота В., уволенного из отряда два года назад. Теперь муж спился, а у меня обнаружили рак, врачи говорят, что через три месяца я умру. Помогите моим детям! Умоляю вас!” Я вспомнил этого лётчика и пообещал бедной женщине не оставить её сыновей. Вскоре она действительно скончалась. Её старший сын оканчивал лётное училище. Мы послали на него запрос, и парнишку зачислили в наш отряд. Я взял над ним шефство, заставил учить языки, повышать квалификацию. Он встал на ноги, получил квартиру, купил машину, женился. Всё было хорошо. И вдруг приходят гэбэшники и говорят: “В-ва из отряда убрать”. Я спросил, за что? Оказывается, что к его соседу по лестничной клетке заходил американец. Поэтому спецслужбы сделали вывод, что теперь лётчик неблагонадёжен. Тогда я не в силах был бороться, но всё-таки перехитрил их, и парня перевели в Шереметьево на международные рейсы. За что был ещё неоднократно строго спрошен: почему В-в летает за границу?

Литвин Анатолий Николаевич



29 сентября этого же года был зачислен курсантом в

Выпускник Кировоградского военного авиационного училища лётчиков 1957 года (4-й набор). Родился в посёлке Кушугум Камышевахшского района Запорожской области 10 сентября 1937 года в рабочей семье. После окончания средней школы учился в Запорожском областном аэроклубе, в котором по программе первоначальной лётной подготовки в 1955 году налетал на самолёте Як-18 40 часов 23 минуты.

Кировоградское военное авиационное училище лётчиков, где продолжал учиться летать в 1956 году на самолётах Як-18у (61.56), а в 1957 году на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28 (53.40). Окончил училище в 1957 году с отличием, получил диплом



с квалификацией пилот-техник по эксплуатации и боевому использованию самолётов и их оборудования и был оставлен на инструкторской работе. Лейтенант Литвин был направлен в 758 учебный авиационный полк, располагавшийся в летний период в лагерях на аэродроме Малая Виска, и обучал курсантов полётам на самолёте Ил-28 до 1960 года. После расформирования ВАУЛ в сентябре 1960 года был зачислен на должность пилота-инструктора самолёта Ан-2 в отдельную

АЭ Кировоградской ШВЛП. Вместе со своими товарищами-инструкторами был направлен в Краснокутское лётное училище ГВФ для переподготовки на самолёт Ан-2. После освоения этого нового для себя самолёта, в марте 1961 года приступил к переподготовке бывших военных лётчиков. Самолёты АЭ Ан-2 базировались на аэродроме Кировоград. Полёты выполнялись на учебном аэродроме Лелековка. В апреле 1967 года Анатолий Николаевич был переведен на должность командира корабля-инструктора. Вначале учил слушателей на самолёте Ли-2, а затем на турбовинтовых самолётах Ан-24 и Ан-26. Обучал слушателей



не только для Советского Союза, но и для многих стран ближнего и дальнего зарубежья. 30 мая 1972 года Высшей квалификационной комиссией МГА СССР ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации. В марте 1989 года он распрощался с лётной работой и, проработав во 2 АО диспетчером по планированию полётов, с 20 августа 1990 года был переведен в тренажёрный центр на должность инструктора по лётной подготовке тренажёра турбовинтового

самолёта Л-410 УВП (ТП-410УВП). Его общий налёт на самолётах составляет свыше 14 тысяч часов. Он награждён медалью “40 лет Вооружённых Сил СССР” и знаками “Отличник Аэрофлота” и “За безаварийный налёт. Пилот. 14 000 часов”. Сейчас Анатолий Николаевич продолжает трудиться в тренажёрном центре Государственной лётной академии Украины на должности инструктора по лётной подготовке.

В 1958 году выпуска не было. Выпускникам и последующим курсам был добавлен 1 год учёбы. Пожелавшие были выпущены младшими лейтенантами и уволены в запас.

Гольцев Вячеслав Михайлович



Родился в 1936 году. Окончил Кировоградское военное авиационное училище лётчиков в 1959 году на самолёте Ил-28 (5 набор) и был оставлен в училище в качестве лётчика-инструктора. После расформирования 60 ВАУЛ в 1960 году он летал в отдельной авиационной эскадрилье самолётов Ан-2 ШВЛП в качестве пилота-инструктора. В 1970 году окончил Высшее авиационное училище гражданского воздушного флота. В Камчатском ОАО он прошёл путь от рядового пилота до командира авиапредприятия. Был пилотом-инструктором, командиром авиационного звена, заместителем командира авиационной эскадрильи, командиром Корякского объединённого авиапредприятия. С 1971 по 1985 год работал командиром Южно-Сахалинского авиапредприятия. Сахалинский период самый яркий в его биографии. Под его руководством был построен новый аэровокзал, реконструирована ВПП для приёма самолётов Ил-62, построена взлётная полоса в аэропорту Южно-Курильск, начались первые полёты по освоению сахалинского шельфа, стали интенсивно использоваться вертолёты Ми-2

и Ми-8, был создан вертолётный отряд. Награждён орденом Трудового Красного Знамени, медалью “За отличие в охране государственной границы СССР”, знаком “Отличник Аэрофлота”.

Декусар Владимир Лукич



Выпускник Кировоградского военного авиационного училища лётчиков 1959 года (5-й набор). Родился в Архангельске 20 марта 1935 года. В 1938 году вместе с родителями переехал в город Кирово Одесской области (Кировоград). В годы войны вместе с матерью находился в оккупированном Кировограде. После освобождения города от немецко-фашистских захватчиков в 1944 году поступил в 1-й класс средней школы № 23. Учась в девятом классе, поступил на отделение

пилотов Кировоградского аэроклуба ДОСААФ, в котором на самолёте По-2 выполнил программу первоначальной лётной подготовки.

В 1954 году стал курсантом 10-й военной авиационной школы первоначального обучения лётчиков, в которой освоил на то время новый, современный самолёт Як-18 с убирающимся шасси и обтекаемым фонарём над кабинами пилотов.



Обучение в 10-й ВАШПОЛ затянулось на целых два года, и только в 1956 году он продолжил обучение в Кировоградском военном авиационном училище лётчиков ВВС. Выпущен из училища в звании лейтенант на реактивном фронтовом бомбардировщике Ил-28.

По собственному желанию был направлен в школу переучивания ГВФ (1-ю отдельную учебную АЭ в Минске). После учёбы в ней на самолёте Ил-14 в период с января по август 1960 года был направлен в 75 АО Сыктывкара на должность второго пилота самолёта

Ил-14. После почти пяти лет он вернулся в Кировоград и с января 1965 года стал пилотом-инструктором самолёта Ан-2 в Школе высшей лётной подготовки. Вскоре его опыт полётов на самолёте Ил-14 был востребован и 17 февраля 1968 года он был переведен на должность командира корабля-инструктора этого замечательного самолёта.



Одновременно он поступил в Ленинградское Высшее авиационное училище, ставшее впоследствии Академией гражданской авиации, на факультет заочного обучения.

В Кировоградскую ШВЛП начала поступать новая авиационная техника - реактивные пассажирские самолёты Як-40. Владимир Лукич в начале 1970 года освоил его и после четырёх лет полётов на нём в качестве командира корабля-инструктора был повышен в должности, став заместителем командира авиационной эскадрильи в своём третьем авиационном отряде.

26 января 1975 года протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен первый класс пилота. В это время Кировоградский объединённый авиаотряд также начал эксплуатировать самолёты Як-40. Весь состав отряда переучивание на них проходил в Кировоградской ШВЛП.

Для организации эксплуатации этих самолётов с целью пассажирских перевозок Кировоградскому ОАО требовался опытный специалист. Владимир Лукич как никто другой подходил для выполнения этой работы. У него был опыт пассажирских перевозок на самолёте Ил-14 в Сыктывкаре, а также опыт эксплуатации самолёта Як-40 в Кировограде. 9 марта 1976 года при согласии обеих сторон его назначили на должность заместителя командира Кировоградского ОАО по лётной службе (с 1980 года по организации лётной работы). Нужно заметить, что в 1978-1980 годах работал командиром лётного отряда № 95.

Лётная работа имеет свой предел. 3 октября 1983 года по заключению ВЛЭК он был списан с лётной работы и переведен на должность начальника аэропорта по строительству и эксплуатации наземных сооружений.

Смотрите, как всё в жизни взаимосвязано. В это время в КВЛУ ушёл на пенсию начальник тренажёрного центра Заслуженный пилот СССР Алексей Васильевич Федотов. В КВЛУ



увеличивалось количество лётных тренажёров, и для их размещения необходимо было построить два быстро монтирующихся зданий (БМЗ). О лучшей кандидатуре на эту должность, чем Владимир Лукич даже мечтать не приходилось. У последнего к этому времени уже имелись устойчивые связи со строительными организациями города Кировограда, и он сумел за сравнительно короткий срок силами работников тренажёрного центра возвести эти здания, установить в них лётные тренажёры и запустить их в

эксплуатацию. 12 января 1998 года Владимира Лукича, благодаря его таланту руководителя, назначили на должность проректора - начальника штаба Государственной лётной академии Украины. С тех пор Владимир Лукич практически при всех отсутствиях в академии ректора (отпуска и командировки) оставался при исполнении его обязанностей.

Владимир Лукич летал на самолётах По-2, Як-18, Ан-2, Ил-14, Ил-28, Як-40. он награждён знаками «Отличник Аэрофлота», «За безаварийный налёт. Пилот, 10000 часов», «Отличник ГО», «Почётный работник транспорта Украины». Умер осенью 2006 года и похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.

Кулыгин Борис Павлович



Выпускник Кировоградского 60 Военного авиационного училища лётчиков 1959 года (5-й набор). В 1954 году стал курсантом 10-й Военной авиационной школы первоначального обучения лётчиков (10 ВАШПОЛ ВВС), в которой освоил на то время новый, современный самолёт Як-18 с убирающимся шасси и обтекаемым фонарём над кабинами пилотов.

Обучение в 10-й ВАШПОЛ затянулось на целых два года, и только в 1956 году он продолжил обучение в Кировоградском



военном авиационном училище лётчиков ВВС. Летал в 744 УАП на самолёте Як-18У на аэродроме Лелековка. Обучение на выпускном самолёте проходил в 757 УАП (Канатово). Выпущен из училища в звании лейтенант на реактивном фронтовом бомбардировщике Ил-28.

После окончания Кировоградского 60 ВАУЛ в 1958 году был направлен в строевую часть, в которой прошёл все командные ступени от рядового лётчика до командира полка. Окончил Военно-Воздушную академию и Академию Генерального штаба Советской Армии. Перед ним открылась захватывающая перспектива, и он её использовал полностью, дойдя в своём служебном восхождении до заместителя командующего Военно-транспортной авиации.

Георгий Мальшев



Выпускник Кировоградского 60 военного авиационного училища лётчиков 1959 года (5-й набор). В 1954 году стал курсантом 10-й военной авиационной школы первоначального обучения лётчиков (10 ВАШПОЛ ВВС), в которой освоил на то время новый, современный самолёт Як-18 с убирающимся шасси и обтекаемым фонарём над кабинами пилотов.

Обучение в 10-й ВАШПОЛ затянулось на целых два года, и только в 1956 году он продолжил обучение в Кировоградском военном авиационном училище лётчиков ВВС. Летал в 744 УАП на самолёте Як-18У на аэродроме Лелековка. Выпущен из училища в звании лейтенант на реактивном фронтовом бомбардировщике Ил-28.

После окончания Кировоградского 60 ВАУЛ в 1959 году был направлен в строевую часть, в которой прошёл все командные ступени от рядового лётчика до командира полка. Окончил

Военно-Воздушную академию. Перед ним открывалась захватывающая перспектива. Но в авиации не всё проходит гладко. Авиация - это такая сфера деятельности, где не только совершаются выдающиеся подвиги, но и случаются тяжёлые потери. Так и произошло с подполковником Георгием Малышевым. На аэродроме Барановичи (Белоруссия), взлетая на самолёте Ту-22 во главе своего полка, он погиб в авиационной катастрофе.

Назаренко Георгий Павлович



Выпускник Кировоградского 60 военного авиационного училища лётчиков 1959 года (5-й набор). Родился в семье рабочего 26 января 1937 года в городе Кирово Одесской области (Кировоград). В период оккупации жил в Кировограде, так как отец по заданию обкома партии находился на подпольной работе. В 1944 году поступил в школу № 12, в которой окончил 7 классов и в 1951 году перешёл в среднюю школу № 19. С 1952 по 1954 год одновременно со школой учился в Кировоградском областном аэроклубе ДОСААФ вначале на моториста, а затем на пилота. В аэроклубе окончил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте По-2, налетав на нём 42 часа 57 минут. С октября 1954 года продолжил лётное обучение в 10 военной авиационной школе первоначального обучения лётчиков (10 ВАШПОЛ) на самолёте Як-18, налетав на нём 33 часа 34 минуты. В октябре 1956 года



продолжил лётное обучение в 60 военном авиационном училище лётчиков ВВС (Кировоград) на самолёте Як-18у (64.09) и на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28 (52.10). После окончания училища лейтенант Назаренко был распределён в 13-й гвардейский бомбардировочный Ужгородский ордена Красного Знамени авиационный полк 192 бомбардировочной авиационной дивизии 34 воздушной армии Закавказского военного округа. В связи со значительным

сокращением вооружённых сил СССР 7 июля 1960 года был демобилизован. Вернулся в Кировоград и 21 сентября 1960 года зачислен на должность пилота-инструктора в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки и направлен в Краснокутское лётное училище ГВФ для переподготовки на самолёт Ан-2. После освоения этого нового для себя самолёта в марте 1961 года он приступил к переподготовке бывших военных лётчиков, так называемый 6-месячный спецнабор, в отдельной авиационной эскадрилье Ан-2 Кировоградской ШВЛП. Самолёты Ан-2



базировались на аэродроме Кировоград, а полёты выполнялись на учебном аэродроме Лелековка. После окончания спецнабора бывшим военным лётчикам и пилотам ДОСААФ выдавались свидетельства пилота ГВФ и направления для работы в Аэрофлоте от Кушки до Печоры и от Львова до Чукотки. 4 мая 1966 года Георгий Павлович был переведен на должность командира корабля-инструктора вначале самолёта Ли-2, а затем турбовинтовых самолётов: пассажирского Ан-24 и грузового Ан-26 и летал на них, обучая слушателей не только Советского Союза, но и многих стран ближнего и дальнего зарубежья. 30 мая 1972 года Высшей квалификационной комиссией МГА СССР ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации. 1 июня 1975 года он был назначен заместителем командира авиационной эскадрильи 2 лётного отряда, а с 1 ноября 1985 года возвратился на должность командира корабля инструктора с переводом в третий лётный отряд для обучения курсантов штурманов. В январе 1989 года он по состоянию здоровья распрощался с лётной работой и до 15 ноября 1993 года в авиационном отряде Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации работал на должностях: инспектора по штабной работе, диспетчера по планированию, заместителя начальника штаба авиационного отряда. После образования Международной акционерной авиационной компании “УРГА” длительное время работал в ней на штабной работе (директор по персоналу и общим вопросам и начальник штаба лётной службы). В настоящее время Георгий Павлович продолжает

трудиться на должности диспетчера Кировоградского лётного училища Государственной лётной академии Украины. Его общий налёт на самолётах составляет свыше 14 тысяч часов. Он награждён знаком “За безаварийный налёт. Пилот. 14 000 часов”.

Решетников Владимир Викторович



Выпускник Кировоградского 60-го военного авиационного училища лётчиков 1959 года (5-й набор). Родился в 1935 году. После окончания средней школы, музыкальной школы по классу аккордеона и прохождения в аэроклубе (1954 год) программы первоначальной лётной подготовки на самолёте По-2 поступил в Павлоградскую 8 ВАШПОЛ ВВС СССР (Военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков Военно-Воздушных Сил СССР), в которой проходил программу лётной подготовки на самолёте Як-18 в течение двух лет. Только в 1956 году он оказался в Кировоградском 60 военном авиационном училище лётчиков. Очередным переходным самолётом для него стал Як-18У, у которого вместо хвостового колеса было установлено носовое. Это были психологически сложные для курсантов годы. В то время очень помогало Владимиру Решетникову выдерживать психологическое равновесие занятие художественной самодеятельностью. Аккордеон собирал вокруг себя друзей и подруг. Бывало весело и шумно. В 1958 году, когда приступили к пошиву выпускных офицерских костюмов, приказом министра Обороны СССР его набору был добавлен ещё один год учёбы. Единственная радость, которую они ощутили в своей жизни - это полёты на реактивном фронтовом бомбардировщике Ил-28. После самолётов По-2 и Як-18 этот самолёт на то время был вершиной конструкторского творчества. Своей оснащённостью он опережал поршневые самолёты на



ещё один год учёбы. Единственная радость, которую они ощутили в своей жизни - это полёты на реактивном фронтовом бомбардировщике Ил-28. После самолётов По-2 и Як-18 этот самолёт на то время был вершиной конструкторского творчества. Своей оснащённостью он опережал поршневые самолёты на

десятки лет. Наконец в 1959 году состоялся долгожданный, вымученный выпуск. Что значит пробыть в курсантской робе целых 5 лет! После демобилизации из ВВС он уехал на Дальний Восток в город Хабаровск. В Хабаровском УТО освоил самолёт Ан-2 и в 1960 году был направлен на Камчатку. На новом месте кроме Ан-2 освоил ещё и вертолёт Ми-4. Шли годы. Он стал командиром ВС, заместителем командира авиационной эскадрильи, заместителем командира лётного отряда и командиром лётного отряда. В 1970 году Владимир Викторович поступил на командный факультет Академии гражданской авиации. По окончании Академии в 1974 году был распределён на должность командира УТО-31 Молдавского УГА. Продолжал летать на самолёте Ан-2, освоил вертолёт Ка-26, самолёты Як-40, Ту-134 и Як-42. Имел допуск к инструкторской работе на всех этих типах ВС с тренировочным минимумом взлёт - 200, посадка 30x400 метров. Протоколом ВКК ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации. На его груди сиял знак “За безаварийный налёт. Пилот. 10000 часов”. На лётной работе он был до 1994 года.

Ковалёв Николай Петрович



Выпускник Кировоградского 60-го военного авиационного училища лётчиков 1960 года (6-й набор). Родился в городе Гомель (Белоруссия) 17 июня 1937 года. Там же в родном городе в 1956 году окончил десять классов средней школы. Одновременно учился и окончил отделение пилотов гомельского аэроклуба, выполнив сорокачасовую программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18. Осенью этого же 1956 года он стал курсантом 10 ВАШПОЛ, где продолжил полёты на самолёте Як-18. В начале 1957 года школу переименовали в училище (10 ВАУПОЛ). В курсантской среде эти длинные наименования заменили одним понятным и ёмким словом - “первоначалка”. По окончании обучения в 1957 году с общим налётом 108 часов, из которых 60 часов были выполнены самостоятельно, он был включен в экспериментальный набор курсантов 60 военного авиационного училища лётчиков (60 ВАУЛ ВВС) для продолжения обучения на

фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28, минуя переходной самолёт типа Як-18У. На этом уникальном на то время самолёте, опережавшем по своей оснащённости современным оборудованием поршневые самолёты на десятки лет, курсант Ковалёв налетал ещё 103 часа, из которых 65 часов - самостоятельно. Вывозная программа и контрольные полёты выполнялись на самолёте Ил-28У. На этом самолёте именовавшемся “спарка”, кабина штурмана была переоборудована



под кабину лётчика-инструктора. Лётчиком-инструктором у него был капитан Бердичевский Николай Григорьевич. Самостоятельные полёты выполнялись на боевом самолёте Ил-28 в полном составе экипажа со штурманом и стрелком-радистом. 25 мая 1960 года весь выпуск набора 1956 года с присвоением звания лейтенант был уволен в запас из-за сокращения Вооружённых Сил СССР на 1 млн. 200 тыс. человек. Надо было как-то по-новому устраиваться в жизни. Он поступил на курсы по подготовке

авиационных техников самолёта Ли-2 при открывшейся в Кировограде на базе военного училища школе высшей лётной подготовки гражданской авиации (ШВЛП ГА). В это время начали открываться спецнаборы по переподготовке лётного состава на гражданскую авиационную технику. В Кировоградской ШВЛП можно было за полгода учёбы в качестве курсанта с полным государственным обеспечением жильём, питанием, стипендией размером 6 рублей в месяц освоить самолёты Ли-2 или Ан-2, получить свидетельство пилота ГВФ и работу на необъятных просторах СССР. В Кременчуге на базе 10 ВАУПОЛ также осуществлялась подобная процедура, только на вертолётах Ми-4. Как бы там ни было, в октябре 1960 года Николай Петрович поступил учиться в Кременчуге на вертолёт Ми-4. По окончании обучения его в качестве второго пилота вертолёта Ми-4 распределили на Камчатку в аэропорт Елизово. Шли годы, молодой лётчик мужал и набирался опытом. Со временем он стал летать командиром вертолёта Ми-4 и перевёлся в аэропорт Корф

Коряжского автономного округа. Однажды в горах на его вертолётёте произошёл отказ двигателя. При полном отсутствии посадочной площадки, на авторотации, буквально чудом, Николай Петрович посадил вертолёт на край скалы. Вертолёт остался цел и невредим. Приехавшая из Москвы комиссия долго не могла понять, как можно было совершить посадку на такой, маленький пятачок. За поступок, который смело можно называть героическим, приказом Министра ГА Николаю Петровичу Ковалёву был досрочно присвоен первый класс пилота гражданской авиации. После этого случая он освоил новый турбовинтовой пассажирский вертолёт Ми-8 и продолжал выполнять на нём самые ответственные задания. Он стал живой легендой Камчатки. В 2005 году он ушёл на пенсию с общим налётом более 21 000 часов!

Чижев Борис Игнатьевич



Выпускник Кировоградского 60-го военного авиационного училища лётчиков 1960 года (6-й набор). Родился в городе Кировограде 21 февраля 1937 года.

В 1952 году окончил в Кировограде семилетнюю школу №2 и поступил в Кировоградский строительный техникум.

С 1953 года - спортсмен-парашютист аэроклуба. Первый прыжок с парашютом из самолёта По-2 выполнил на аэродроме Лелековка 25 апреля 1953 года. Уже в 1955 году на областных соревнованиях по парашютному спорту он занял первое место и был включен в состав сборной команды для участия на IX соревнованиях парашютистов Украины. В 1956 году на аэродроме Чайка принял участие в этих соревнованиях. Из 150 парашютистов, представлявших все аэроклубы Украины и команду ВВС, занял 33 место. В этом же году стал курсантом-пилотом аэроклуба. Первый самостоятельный полёт на самолёте Як-18 выполнил 22 августа 1956 года. После успешного окончания строительного техникума и аэроклуба, осенью 1956 года, поступил в 10 Военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков (10 ВАШПОЛ), в которой продолжил полёты на самолёте Як-18. В начале 1957 года школу переименовали в училище, и она стала называться 10 ВАУПОЛ. В среде лётного состава эти длинные наименования

заменяли одним словом - "первоначалка". Окончил её с общим налётом на самолёте Як-18 (с хвостовым колесом) 108 часов 25 минут, из которых 60 часов 51 минута были выполнены самостоятельно. В эту общую цифру налёта включен и налёт в аэроклубе. В 1957 году для дальнейшего обучения на боевом самолёте был направлен в Кировоградское 60 военное авиационное училище лётчиков ВВС. Это был экспериментальный набор курсантов, которые должны были, минуя переходной самолёт, начинать полёты на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28. На этом, уникальном на то время самолёте, опережавшем по своей оснащённости современным оборудованием поршневые самолёты на десятки лет вперёд, курсант Чижов налетал 103 часа 27 минут. Из этого налёта 65 часов 48 минут были выполнены самостоятельно. Вывозная программа и контрольные полёты выполнялись на самолёте Ил-28У, у которого кабина штурмана была переоборудована под кабину лётчика-инструктора. Самостоятельные полёты выполнялись на боевом самолёте со штурманом и стрелком-радистом. Ещё до выпуска приказом Главнокомандующего ВВС № 0383 от 2 декабря 1959 года Чижову было присвоено звание «Инструктор парашютно-десантной подготовки» и выдано удостоверение № 1185.



25 мая 1960 года весь выпуск набора 1956 и 1957 года (первым с присвоением воинского звания лейтенант, а вторым - младший лейтенант) был уволен в запас из-за сокращения вооружённых сил СССР на 1 миллион 200 тысяч человек.

В этом же году, сразу после выпуска, Борис Игнатьевич был принят в Кировоградский аэроклуб на должность инструктора лётчика-парашютиста, изучил самолёт Як-12 и начал на нём вывозить парашютистов, а затем, на общественных началах, и планеристов. Вёл парашютную секцию в Кировоградском педагогическом институте и группу спортсменов-парашютистов в аэроклубе. Участвовал в составе сборной Кировоградской области во многих соревнованиях в Харькове, Днепропетровске, Запорожье, Кировограде. Выполнил нормы кандидата в мастера спорта. Кроме самолёта Як-12 освоил самолёты Як-18у (с носовым

колесом), чехословацкие самолёты Z-226 «Тренер» и Z-326 «Тренер». На этих самолётах были установлены моторы Вальтер-Минор со специальными карбюраторами, позволявшими летать на нём вниз головой. В январе 1964 года поступил курсантом на специальный набор офицеров запаса и лётчиков ДОСААФ в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки. За полгода освоил самолёт Ан-2, получил свидетельство пилота гражданской авиации и был оставлен в школе на должности пилота-инструктора авиационной эскадрильи самолётов Ан-2. Так как летать в ШВЛП приходилось ежемесячно почти под санитарную норму, то дабы её не нарушать, спортивные прыжки в аэроклубе ему были категорически запрещены. В 1966 году он был назначен командиром авиационного звена самолётов Ан-2 в 3-м авиационном отряде КШВЛП. В этом же году Чижов поступил на факультет заочного обучения в Ленинградское высшее авиационное училище (ВАУ ГВФ) и на два первых курса был закреплён за Кировоградским педагогическим институтом. В 1970 году он успешно окончил курс переподготовки на самолёт ИЛ-14 при КШВЛП и был переведен на должность командира корабля-



инструктора в 1-й лётный отряд. Пройдя стажировку на этом самолёте в количестве 575 часов, он снова попал на переподготовку, но уже на новый, современный реактивный пассажирский самолёт Як-40, пролетать на котором в качестве командира ему посчастливилось целых 16 календарных лет. В 1973 году он с отличием защитил диплом в Ленинградской академии гражданской авиации, в которую было накануне преобразовано ВАУ ГВФ. Дипломную работу выполнял на кафедре авиационных двигателей. Тема дипломного проекта “Использование реверсивно-тормозного устройства на самолёте Як-40”. Надо заметить, что первые серийные самолёты Як-40 не были оборудованы этим устройством. Чижов, один из тех лётчиков, кто первым начал полёты на серийных самолётах с их использованием. Он выполнил с этим устройством на территории бывшего Советского Союза в различных климатических условиях более 450 посадок с фиксацией необходимых для исследования

параметров, свёл эти данные в огромную таблицу, проанализировал их и выдал свои рекомендации по совершенствованию этого замечательного устройства. После окончания академии в 1974 году он был повышен в должности и стал заместителем командира авиационной эскадрильи самолётов Як-40 сначала КШВЛП, а с 1978 года и Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. В 1981 году он стал командиром авиационной эскадрильи самолётов Як-40, Ан-24 и Ан-26. Под его руководством в авиационной эскадрилье были подготовлены сотни авиационных специалистов для Анголы, Армении, Болгарии, Вьетнама, Грузии. А также для Иордании, Кубы, Мадагаскара, Молдовы, Монголии, России, Сирии, Туркменистана, Узбекистана. При его участии был переподготовлен для полётов на самолёте Як-40 командно-лётный и лётно-инструкторский состав Актюбинского высшего лётного училища и Бугурусланского лётного училища гражданской авиации. Более того, первые два выпуска курсантов Актюбинского лётного училища проходили лётное обучение на самолёте Як-40 под его руководством. Надо добавить, что в его эскадрилье были научены летать на самолёте Як-40 многие пилоты и командиры Кировоградского объединённого авиационного отряда, получившего этот замечательный самолёт и потом выполнявшего на нём десятки рейсов из Кировограда во многие аэропорты бывшего Советского Союза. В 1989 году КВЛУ перешло на безэскадрильную систему. Лётный опыт Чиждова понадобился для ввода в строй молодых пилотов. Он занимал тогда в КВЛУ лётные должности от старшего пилота-инструктора лётно-методического отдела до старшего пилота-наставника авиационного отряда. В 1993 году КВЛУ вернулось снова к эскадрильной системе. С 1 июня 1993 года он закончил свою лётную работу в должности командира АЭ, чтобы стать начальником штаба вначале лётного, а затем и авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. Он всегда в гуще событий и не понимает, как человек может жить без дела. В 2000 году началась его литературная деятельность с серии статей и рассказов в малотиражной газете академии “Старт”. В 2001 году вышла в свет тиражом 100 экземпляров его первая книга на 212 страниц “Воспоминания пилота”. В 2001 году состоявшийся в доме культуры торжественный концерт, посвящённый 50-летию Кировоградского

лётного учебного заведения, начинался словами “Марша лётной академии” на украинском языке его авторства. В 2002 году увидела свет, к сожалению, тиражом всего 11 экземпляров, его вторая книга, на 172 страницы, написанная на украинском языке “Державна льотна академія України”. В 2003 году он написал и выпустил в свет в количестве 10 экземпляров книгу “Дорога предков” на 221 страницу. В настоящее время он, находясь на должности директора музейного комплекса Государственной лётной академии Украины, имея широкий доступ к фондам музея и архиву лётной академии, работает над книгой в трёх частях по 250-350 страниц «В небе Кировоградщины». Первая часть этой книги, выпущенная малым тиражом в 2006 году, уже радует заинтересованного читателя. В 2001 году в честь 70-летия парашютного спорта на аэродроме Юхарина Балка в Севастополе, Федерацией парашютного спорта Украины были организованы международные соревнования ветеранов парашютного спорта. В команде Кировограда в числе пяти ветеранов был и Борис Игнатъевич Чижов. На этих соревнованиях команда ветеранов Кировограда заняла первое место. 2 сентября 2003 году, в честь семидесятилетия Кировоградского аэроклуба Борис Игнатъевич выполнил свой 427-й прыжок с парашютом “Летающее крыло” По-16 на аэродроме Фёдоровка. Он прыгал с парашютом с высот от 100 до 4000 метров из самолётов По-2, Ли-2, Як-12, Ан-2 и вертолётa Ми-6. За его спиной вспыхивали купола ПД-47, ПТ-1А, МПЛК-49, Т-2, УТ-15, Д-1-8, Лесник-1, Лесник-2, По-9, По-16. Львиная доля его прыжков выполнена на отработку акробатического комплекса в 30-ти секундном, свободном падении. Его налёт на самолётах составляет 13 300 часов 21 минута (Як-18, Як-18У, Як-12, Z-226 «Тренер», Z-326 «Тренер», Ан-2, Ил-14, Як-40, Ан-24, Ан-26, Л-410УВП).



Синяев Адольф Фёдорович

Выпускник Кировоградского 60-го военного авиационного училища лётчиков 1960 года (7-й набор). Родился в семье рабочего 2 декабря 1938 года в селе Головиновка Коммунарского района Ворошиловградской области. В 1956 году окончил Красногвардейскую среднюю школу

и в 1957 году Ворошиловградское техническое училище № 9 по специальности слесарь по ремонту промышленного оборудования. Поступил в Павлоградское 8 военное авиационное училище первоначального обучения лётчиков, в котором в 1958 году выполнил семидесятичасовую программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18. Для дальнейшего обучения в октябре 1958 года был переведен в Кировоградское военное авиационное училище лётчиков ВВС (60 ВАУЛ) для выполнения программы лётной подготовки на самолёте-бомбардировщике

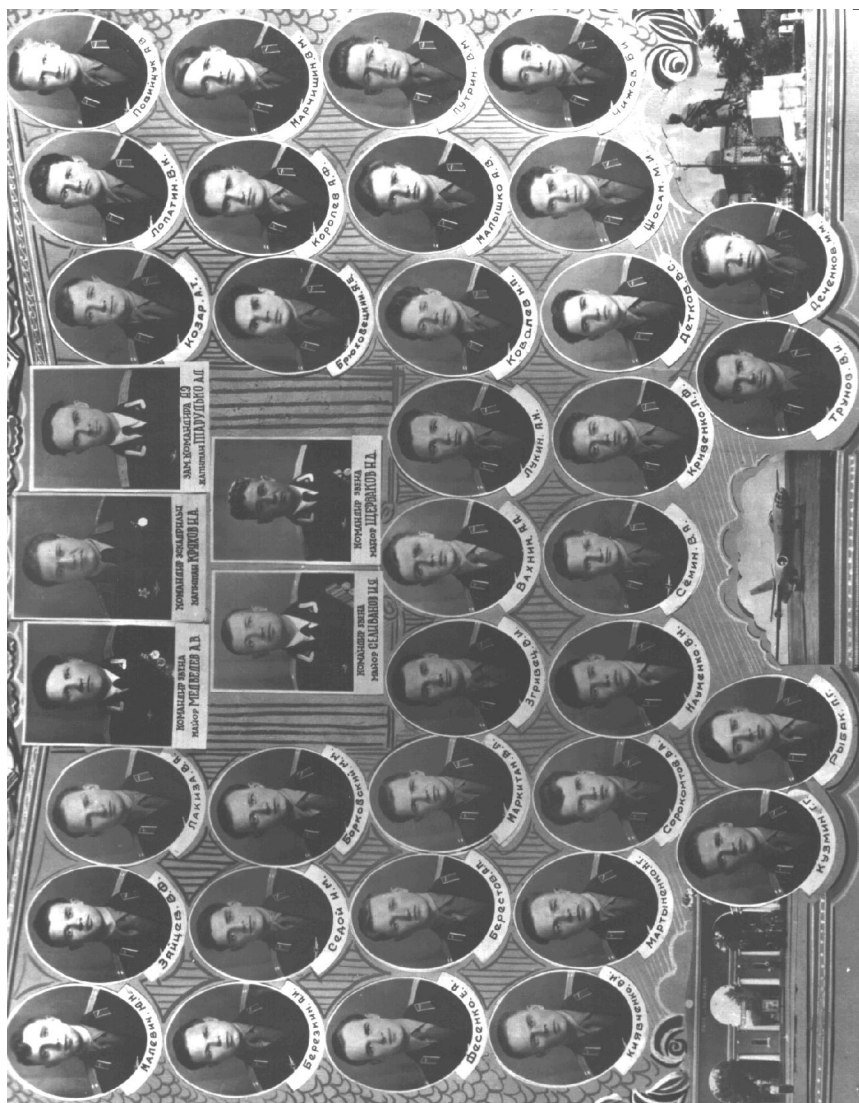


Ил-28. Весной и летом 1959 года в соответствии с программой курса учебно-лётной подготовки (КУЛП) он успешно выполнил на нём первую половину налёта в количестве 59 часов. Для полного завершения программы на 1960 год осталось выполнить полёты в составе звена на фоторазведку и бомбометание, полёты под шторкой и в облаках, полёты с посадкой на чужом аэродроме и экзаменационные. Однако, в соответствии с постановлением правительства по сокращению ВС СССР на 1 миллион 200 тысяч человек, 60 ВАУЛ было расформировано, а курсантов, не закончивших программу КУЛПа, было решено уволить в запас с присвоением воинского звания младший лейтенант. Перед ним стала задача, как устроить свою жизнь “на гражданке”. Он поступил в 1960 году учиться в Донецкий политехнический институт на металлургический факультет, затем перевёлся на вечернюю форму обучения и устроился на работу политическим воспитателем в Жилищно-коммунальной конторе № 1 города Донецка. Однако тот, кто почувствовал вкус полёта, уже не может жить без него. С 15 января 1963 года он на полгода стал курсантом специального набора (на 6 рублей в месяц зарплаты при бесплатном проживании и питании) Кировоградской школы высшей лётной подготовки гражданского воздушного флота (КШВЛП) по курсу командира самолёта Ан-2. По окончании учёбы в лётной группе Алексея Ивановича Шульгина он получил направление в 89 лётный отряд Донецкого ОАО на должность 2-го пилота самолёта Ан-2. По семейным обстоятельствам в сентябре 1964 года был переведен в 95 лётный

отряд Кировоградского ОАО. В 1967 году стал командиром самолёта, а в 1970 году командиром звена самолётов Ан-2. Полёты на самолёте Ан-2 в нашей аграрной Кировоградской области в основном связаны с авиационными работами. Заказчиками этих работ являлись в основном агрономы. Тесное общение с ними посеяло в голове впечатлительного Адольфа Фёдоровича мысль о том, чтобы продолжить свою прерванную жизненными ситуациями учёбу в высшем учебном заведении. С этой целью он в 1968 году поступил в Уманский сельскохозяйственный институт по специальности плодо-овощеводство и виноградарство и 26 июня 1973 года получил диплом с квалификацией учёного агронома. Командиром корабля самолёта Як-40 Адольф Фёдорович стал в апреле 1976 года, налетав до того в качестве 2-го пилота на нём, примерно за два года, чуть более 1000 часов. С апреля 1977 года, в связи с уходом на пенсию по выслуге лет, с налётом 8000 часов, он был освобождён от лётной работы. Попробовав работать техник-оператором учебно-лётного отдела Кировоградского лётно-штурманского училища и старшим товароведом «Горплодоовощкомбината», он написал рапорт на имя начальника КШВЛП с просьбой принять его на должность преподавателя самолётостроения с 3 октября 1977 года. Проработав немного, он был переведен на кафедру лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации на должность старшего преподавателя и 22 февраля 1982 года был избран по конкурсу и утверждён советом училища на должность старшего преподавателя кафедры воздушной навигации ФВН. В связи с ликвидацией ФВН его перевели на кафедру лётной эксплуатации в этой же должности. 30 мая 1989 года на совете училища был избран сроком на пять лет старшим преподавателем кафедры лётной эксплуатации, аэродинамики и динамики полёта. 31 августа 1994 года он был уволен с занимаемой должности в связи с сокращением штатов. В настоящее время Адольф Фёдорович Синяев занимается фермерским хозяйством.

В 1959 году постановлением Совета Министров СССР на базе 60 ВАУЛ было создано Кировоградское высшее военное авиационное училище лётчиков ВВС (КВВАУЛ ВВС). Соответственно требованиям высшей школы произошла реорганизация учебного отдела. Были набраны курсанты, которые 1 сентября 1959 года приступили к плановым занятиям. В это

время в необъявленной “холодной войне” происходило значительное потепление. СССР принял решение сократить Вооружённые Силы



Выпуск 6-го набора 60 ВАУЛ ВВС (1956-1960). 1-я АЭ капитана Кряхова (744 УАП).

Курсанты 6-го и 7-го наборов ВАУЛ, продолжавшие до осени обучение при ВВАУЛ, были срочно выпущены, первые с присвоением звания лейтенант, а вторые - младший лейтенант. На выпускных фотографиях мы видим всех выпускников 6-го набора (первая АЭ капитана Кряхова и вторая АЭ майора Чайковского).

Фотографии курсантов 7-го набора найти не удалось, но их судьбы чем-то схожи с биографией младшего лейтенанта Синяева, приведенной выше.

В 1980 году, через двадцать лет после столь неудачного выпуска, возникла идея встретиться. К автору поступил целый ряд писем с предложениями о встрече, анализ которых раскрывает судьбы многих его товарищей на то время.

Кужим Николай Сидорович



– После выпуска уехал в город Минск. Работал слесарем в “Сельхозтехнике”. Поступил учиться на вечернее отделение Минского политехнического института и стал в очередь на специальный набор офицеров-лётчиков для переучивания на самолёты ГВФ. В 1962 году был призван в авиацию военно-морского флота и направлен на Балтийский флот в город Калининград для полётов на самолёте Ил-28. С 1963 года нёс службу в городе Быхове Могилёвской области на самолёте Ту-16. Был допущен к полётам в качестве командира корабля. В декабре 1975 года в звании майор



уволен в запас 3-го разряда (по болезни). На гражданке работал инженером - энергетиком на Минском холодильнике.

Зайцев Валентин Фёдорович и Малевич Юрий Николаевич

После выпуска они вдвоём уехали в город Минск.

Поступили учиться в Минский радиотехникум и стали в очередь на специальный набор офицеров-лётчиков для переучивания на самолёты ГВФ. В 1962 году были призваны в авиацию военноморского флота и направлены на Тихоокеанский флот в город Советская Гавань. Летали на самолёте бомбардировщике Ту-16, стали командирами экипажей в звании майор. Затем Зайцев перевёлся в город Донское Калининградской области на должность командира вертолётного полка. Дальнейшая судьба Малевича автору не известна.

Повийчук Анатолий Владимирович



Ещё во времена учёбы в средней школе № 18 посещал Кировоградский аэроклуб, увлекался планерным спортом и прыгал с парашютом. В конце 1955 года поступил на отделение пилотов. Летом 1956 года выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18, налетав на нём 40 часов. Поступил в 10 военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков ВВС (город Кременчуг). В ней продолжал выполнять полёты на самолёте Як-18 на аэродромах Глобино и Градижск. В 1957 году с налётом на самолётах Як-18 110 часов (40 - аэроклуб и 70 - ВАШПОЛ) прибыл в 60 ВАУЛ, в котором продолжил лётное образование на фронтовом реактивном самолёте-бомбардировщике Ил-28 (экспериментальный набор без полётов на переходном самолёте). Летал в лётной группе капитана Караваева Николая Михайловича и пополнил свой налёт, но уже на реактивном самолёте, ещё на 100 часов. В 1960 году после столь нерадостного увольнения в запас, когда были нарушены все мечты и планы на дальнейшую службу, некоторое время работал на предприятиях города Кировограда. В 1962 году поступил на спецнабор Кременчугского лётного училища ГВФ. За полгода освоил вертолёт Ми-4, получил свидетельство гражданского пилота и направление на работу в качестве 2П в лётный отряд города Сеймчана в верховьях реки Колымы на севере Магаданской области. На вертолёте приходилось выполнять самые различные задачи от обслуживания геологов до осеннего сбора и отправки в

школы-интернаты чукотских детей. Увидев прилетающий вертолёт, кочующие стойбища аборигенов снимались с места и пытались уйти, чтобы не отдавать своих детей в неведомые для них места. Когда же после уговоров, посулов-обещаний и подарков-безделушек дети оказывались в пассажирском салоне вертолёта, экипажу предстояло пройти мимо них в свою кабину, заткнув рот и нос, так как от исходившего от них смрада, появлялись рвотные позывы. Со временем он стал командиром экипажа вертолёта Ми-4 и переучился на вертолёт Ми-8. Протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота ГА. Летал он в Сеймчанском ЛО 15 календарных лет. Сейчас Анатолий Владимирович на пенсии и живёт в городе Кировограде.

Маркитан Владимир Леонидович



Ещё во времена учёбы в средней школе посещал Кировоградский аэроклуб, увлекался парашютным спортом. В конце 1955 года поступил на отделение пилотов. Летом 1956 года выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18, налетав на нём 40 часов. Поступил в 10 военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков ВВС (город Кременчуг). В ней продолжал выполнять полёты на самолёте Як-18 на аэродромах Глобино и Градижск. В 1957 году с налётом на самолётах Як-18 110 часов (40 - аэроклуб и 70 - ВАШПОЛ) прибыл в 60 ВАУЛ, в котором продолжил лётное образование на фронтальном реактивном самолёте-бомбардировщике Ил-28 (экспериментальный набор без полётов на переходном самолёте). Пополнил свой налёт, но уже на реактивном самолёте, ещё на 100 часов. В 1960 году после столь нерадостного увольнения в запас, когда были нарушены все планы на дальнейшую службу, переехал в Ригу. Где и как он прошёл переучивание на самолёты гражданской авиации, автору не известно. До 1973 года летал в Риге на самолёте Ан-26, а затем перевёлся в Полярную авиацию в 248 лётный отряд, который обслуживал высокоширотные экспедиции. В 1977 году он принимал участие в создании СП-23 и создавал дрейфующую станцию СП-24. Грузы для них возили в основном из Ленинграда.

Владимир Леонидович Маркитан известный полярный лётчик. В 1982 году в посёлок Черский, где размещался 248 ЛО, прибыл выпускник КВЛУ Щёголев. Маркитан стал его учителем и наставником. Об этом будет написано в третьей части этой книги.

Лакиза Валерий Анатольевич



Ещё во времена учёбы в средней школе в конце 1955 года поступил на отделение пилотов Кировоградского аэроклуба. Летом 1956 года выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18, налетав на нём 40 часов. Поступил в 10 военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков ВВС (город Кременчуг). В ней продолжал выполнять полёты на самолёте Як-18 на аэродромах Глобино и Градижск. В 1957 году с налётом на самолётах Як-18 110 часов (40 - аэроклуб и 70 - ВАШПОЛ) прибыл в 60 ВАУЛ, в котором продолжил лётное образование на фронтовом реактивном самолёте-бомбардировщике Ил-28 (экспериментальный набор без полётов на переходном самолёте). Пополнил свой налёт, но уже на реактивном самолёте, ещё на 100 часов. В 1960 году после увольнения в запас переехал в Ригу. Где и как он прошёл переучивание на самолёты гражданской авиации, автору доподлинно не известно. В дальнейшем он летал в Рижском ОАО командиром на самолёте Ту-134.

Кривенко Леонид Фёдорович



В 1955 году окончил Кировоградский машиностроительный техникум и по распределению уехал работать в город Гомель. Там же он поступил учиться на отделение пилотов Гомельского аэроклуба. Летом 1956 года выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18 и налетал на нём 40 часов. После чего поступил в 10 военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков ВВС (город Кременчуг). В ней продолжал выполнять полёты на самолёте Як-18 на аэродромах Глобино и Градижск. В 1957 году

с налётом на самолётах Як-18 110 часов (40 - аэроклуб и 70 - ВАШПОЛ) прибыл в 60 ВАУЛ, в котором продолжил лётное образование на фронтовом реактивном самолёте-бомбардировщике Ил-28 (экспериментальный набор без полётов на переходном самолёте). Пополнил свой налёт, но уже на реактивном самолёте, ещё на 100 часов. В 1960 году, после увольнения в запас, он освоил самолёт Ан-2 и работал в Кировоградском ОАО на должностях: 2П, командир самолёта, командир звена, заместитель командира АЭ. Сейчас Леонид Фёдорович на пенсии, живёт в Кировограде.



Кузмин Георгий

Через несколько лет после выпуска освоил самолёт Ан-2 и летал в Брестском лётном отряде спецприменения. По сведениям на 1980 год он ушёл с лётной работы, оформил себе пенсию по выслуге лет и работал там же в Брестском аэропорту, но в отделе материально-технического снабжения.

Королёв Александр Фёдорович

Через несколько лет после выпуска освоил самолёт Ан-2 и летал в Могилёвском лётном отряде спецприменения. Затем переучился на самолёт Як-40. Сведения на апрель 1980 года.



Козар Анатолий Тимофеевич

Летал в Днепропетровском ЛО. На январь 1980 года он был вторым пилотом самолёта Ан-24.

Со временем в Кировоградской ШВЛП и 95 ЛО летали, начиная с Ан-2, а затем и на других типах ВС выпускники: Николай Иванович Мартыненко, Михаил Михайлович Деченков, Анатолий Шкрабков и Анатолий Стеник. Со всего выпуска по сведениям автора не перешли на лётную работу 5 выпускников: Владимир Лопатин, который закончил Минский радиоинститут, работал военным представителем на заводе оборонной промышленности. В 1980 году он был в звании майор; Берёзкин Анатолий Иванович; Клявченко В.И.; Путрин Владимир Михайлович и Семин В.А.

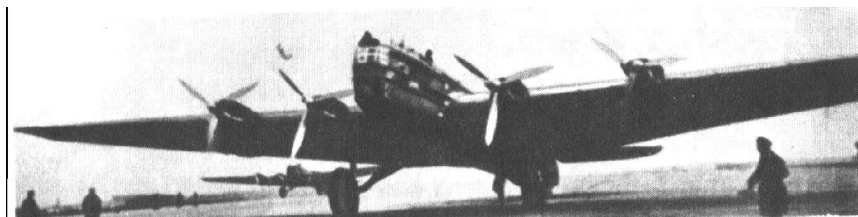
Глава 27. Авиабазы ВВ МВД Украины

1957 год. В сентябре на аэродром Кукуловка, расположенный в 15 километрах восточнее шахтёрского города Александрия, наземными эшелонами был передислоцирован из города Николаевск-на-Амуре и оснащён новой авиационной техникой, вертолётами Ми-4, 51-й гвардейский военно-транспортный авиационный полк (командир гвардии полковник Юрченко М.М.).



Вертолет Ми-4 на аэродроме Кукуловка

История полка началась в октябре 1944 года, когда в город Клин Московского военного округа для переоснащения прибыл 1017 тяжелобомбардировочный авиационный полк самолётов ТБ-3.



ТБ-3 в воспоминаниях ветеранов ВОВ.

Игорь Иванович Шелест — лётчик-испытатель старшего поколения. “Туполевский четырёхмоторный самолёт ТБ-3 конструкции 1930 года имел толстое крыло с гофрированным дюралевым покрытием, брусковатый, малообтекаемый фюзеляж,

естественные для своего времени открытые кабины для лётного состава, неубирающееся шасси с торчащими огромными колёсами — почему и мог развивать скорость не более ста пятидесяти километров в час. На таких самолётах впервые в мире лётчики Водопьянов, Молоков, Алексеев и Мазурук совершили посадку на Северном полюсе. И всё же эти заслуги старого трудяги ТБ-3 не прибавляли ему ни скорости, ни маневренности, когда экипажи начали воевать на них в 1941 году. Но оказалось, что летать на ТБ-3 ночью даже в тот, самый трудный период войны вполне возможно. И ночь с помощью облаков воистину укрывала от врага краснозвёздные, размашистые корабли, наносившие на врага внезапные бомбовые удары с высоты 2500 метров. В короткие летние ночи экипажи выполняли вылеты на железнодорожные узлы на западе от Москвы, сдерживая продвижение немцев. Но вот наступила хмурая осень. Особенно тяжело было под Ленинградом. И тогда корабли-ветераны были переброшены на транспортную работу для снабжения осаждённого города. Приходилось летать днём в самую паршивую погоду, чтобы не встречаться с вражескими истребителями. Обычно летели вдоль железной дороги, пересекали Ладогу и выходили к Пулковским высотам, на аэродром. Тут же, не мешкая, разгружались, так как по аэродрому была тяжёлая артиллерия, и возвращались обратно, взяв на борт больных, женщин и детей”.

*Пишет **Сергей Георгиевич Бойко** — штурман отдельной авиационной эскадрильи самолётов Ан-2 Кировоградской ШВЛП. (Начало 60-х годов прошлого столетия).*

“Шло второе военное лето грозного 1942 года. Личный состав 21 отдельной тяжёлой бомбардировочной авиационной эскадрильи (ОТБАЭ) своими ночными полётами наносил бомбовые удары по аэродромам, крупным железнодорожным узлам, переправам, складам, скоплениям войск и вражеской техники. Неоценимую помощь экипажи оказывали партизанам, которым по воздуху доставляли людей, оружие, боеприпасы, продукты питания, медикаменты, обмундирование и другие грузы. В начале июля всем экипажам ОТБАЭ была поставлена задача вывести из строя аэродром Глебовщина, чтобы значительно снизить активность вражеской авиации на этом направлении. Экипаж ТБ-3 состоял из командира корабля, второго пилота, штурмана корабля, бортового техника, помощника бортового техника, стрелка-

радиста и двух воздушных стрелков. Итого - 8 человек, не считая девятого — штурмана-стажёра младшего лейтенанта Бойко. С наступлением ночи вырулили на взлётно-посадочную полосу. В конце аэродрома еле был виден слабый свет направляющего фонаря. Отрыв, и тяжело нагруженный великан с подвешенными фугасными бомбами крупного калибра (ФАБ-250) медленно перешёл к неторопливому набору высоты. Через один час полёта впереди по курсу следования показалась цель. Это было овальное поле, вытянутое в направлении полёта. Противник притаился и ничем не выдавал себя. За 5-7 километров до цели враг неожиданно открыл ураганный огонь из всех орудий зенитной артиллерии. Снаряды рвались рядом, впереди, справа, слева, выше, ниже. Корабль при каждом близком взрыве вздрагивал, словно живой человек. Бойко стоял в качестве стажёра за спиной у штурмана и внимательно запоминал каждое его действие, как тот, целясь в прицел, подал команду лётчикам “дворот влево”, через десять секунд “дворот чуть вправо” и начал работать руками возле бомбосбрасывателя. В этот момент разорвавшийся под носом у самолёта снаряд выбил остекление штурманской кабины и отбросил штурмана к дверям. Не мешкая ни секунды, стажёр Бойко бросился к бомбосбрасывателю и продолжил так не вовремя прерванную работу.



Ветеран Кировоградского лётного учебного заведения Бойко Сергей Георгиевич во время 2-й Мировой войны летал штурманом самолёта ТБ-3.

Нам он оставил воспоминания военного штурмана, посвящённые однополчанам

«Друзья – однополчане военных лет».

Выдержки из его воспоминаний, касающиеся ТБ-3 на взгляд автора этой книги очень подходят к иллюстрации истоков истории 51 авиабазы ВВ МВД Украины.

Бомбы были своевременно сброшены и лётчики оповещены. Оглянувшись назад, стажёр увидел, что его штурман-инструктор пришёл в сознание, а самолёт в крутом противозенитном маневре со снижением выходил из опасной зоны. При осмотре самолёта на земле было обнаружено более ста пробоин, а командир корабля на разборе полётов дал высокую оценку работе стажёра за его находчивость.

В начале 1943 года личный состав ТБ-3 вместе с самолётами был передан в постоянное распоряжение командира 699 транспортного авиационного полка. Воздушный корабль ТБ-3 в военном варианте был не пригоден для выполнения грузовых перевозок. Из бомболоков убрали кассетные бомбодержатели, провели определённую доработку, и небесный тихоход из бомбовоза превратился в грузовоз.

15 февраля войска Северо-Западного фронта перешли в наступление. Надлежало воздушным путём перевозить на другие аэродромы инженерно-технический и обслуживающий полёты состав, их имущество и грузы, входившие в габариты входных и бомбовых люков самолёта.

В это время в Подмосковье была создана крупная головная база для обеспечения авиационных полков запасными частями. При авиационных заводах также были созданы базы.

Всё лето и часть осени 1943 года все экипажи прежней эскадрильи выполняли подобные спецзадания, осуществляя дальние рейсы в глубь страны на базы и авиационные заводы.

В июле 1945 года по распоряжению командующего ВВС Харьковского военного округа мы перегнали самолёт на полигон и зарулили в центр круга, который являлся живой целью для бомбометания».

От автора. Курсивом написаны воспоминания Бойко, а ниже история Вашего полка. Не находите, что это одно и то же? Вполне может быть, что Сергей Георгиевич был одним из Ваших ветеранов. Поэтому автор и привёл здесь выдержку из первой части своей книги.

Самолёты были старого выпуска, выработавшие положенный ресурс, для восстановления которого не было запасных частей, поэтому их и передавали в транспортные полки. Воздушные корабли в военном варианте были непригодны для выполнения грузовых перевозок. Инженерно-технический состав из бомболоков убрал кассетные держатели для авиабомб, провёл в отсеках соответствующую доработку и бомбовоз превратился в грузовоз, приспособленный к выполнению боевых заданий по подготовке и высадке десанта, обеспечению боевых действий партизанских отрядов и отработке возможности доставки за линию фронта танкеток. Полк состоял из трёх авиационных эскадрилий по 10 самолётов. Работа полка велась с аэродрома Мигалово у города Калинин (Тверь), где происходило формирование 21 гвардейской транспортно-десантной дивизии. 21 февраля 1945 года полку было присвоено гвардейское звание с вручением Гвардейского Знамени.

В мае - июне 1945 года полк освоил новую технику - самолёт Ли-2 и в составе дивизии перебазировался на аэродром Чита-1 (26 самолётов Ли-2 и четыре самолёта С-47). После оглашения войны с империалистической Японией 9 августа 1945 года он был перебазирован на аэродром Чойбалсан, расположенный на территории Монголии, и приступил к выполнению боевых заданий по обеспечению 12-й воздушной и 6-й танковой армий боеприпасами, горюче-смазочными материалами, продовольствием, перевозкой личного состава, раненых и больных. Полк принимал участие в высадке десанта для выполнения боевых операций при освобождении Мукдена, Лубей, Тунляо, Ванмяо, Порт-Артура и Дайрена. С 9 августа по 2 сентября 1945 года экипажи полка выполнили 576 боевых вылетов. Налёт составил 1960 часов, перевезено 3300 человек и 700 тонн грузов. 15 мая 1946 года полк перебазировался на аэродром Комсомольск-на-Амуре и приступил к полётам по освоению воздушных трасс над Чукоткой, Курильскими островами, Сахалином, Камчаткой и островом Врангеля, отрабатывая полёты в сложных метеоусловиях. В 1952 году принял участие в ликвидации последствий землетрясения на острове Симсю.



Вертолёт Ми-8.

По состоянию на 1 января 1958 года пятнадцать экипажей части

было подготовлено к боевым действиям. С этого времени полк начал демонстрировать своё мастерство на учениях в разных военных округах, выполнял поисково-спасательные работы во время паводков на реках Украины, проводил ледовую и метеорологическую разведку, нёс дежурство по обеспечению полётов космических аппаратов и осуществлял их поиск после приземления, обеспечивал работу оперативных групп во время испытания ядерного оружия. Отдельные экипажи бывали в командировках до шести месяцев в году.



Вертолёт Ми-6.

В 1963 году на вооружение поступили вертолёты Ми-6. С 21 августа по 30 октября 1968 года группа из двух вертолётных эскадрилий Ми-4 (20 экипажей под руководством заместителя командира полка подполковника Романовского А.М.) выполнила правительственное задание в Чехословакии (412 боевых вылетов на сопровождение танковых колонн, перевозку личного состава и грузов с общим налётом 2200 часов). В апреле 1972 года две авиационных эскадрильи приступили к переучиванию на вертолёт Ми-8, и уже в августе-сентябре этого же года 10 экипажей на освоенной новой технике приняли участие в тушении пожаров в Подмоскowie. В 1974 году полк был награждён Красным знаменем Киевского военного округа. Ему было присвоено почётное звание "отличный", которое он заслуженно удерживал до 1979 года. Он

был занесен в Книгу Почёта военного округа.

В соответствии с директивой Министра обороны СССР от 4 января 1980 года одна авиационная эскадрилья (командир АЭ подполковник Кучеренко О.М.) на вертолётах Ми-8 первой в полку в составе 112 офицеров, 22 прапорщиков и 14 солдат была направлена для выполнения задания в Демократическую республику Афганистан.

В мае 1980 года Отдельному гвардейскому вертолётному полку было вручено новое Боевое Знамя и грамота Президиума Верховного Совета СССР. В 1981 году с целью оказания интернациональной помощи в Афганистан была откомандирована авиационная эскадрилья вертолётов Ми-6 (командир АЭ гвардии подполковник Белоган С.И.).



Дислокация авиации в Афганистане.

В 1982 году в Афганистан была введена ещё одна авиационная эскадрилья на вертолётах Ми-8 (командир АЭ гвардии

подполковник Щербаков А.М.). В 1983 году из состава полка в Афганистан для доукомплектования других воинских частей было откомандировано 10 офицеров и 10 прапорщиков. В 1984 году в Афганистан было откомандировано эскадрилью вертолётов Ми-6 (командир АЭ гвардии подполковник Николаев В.Л.). В 1985 году в Афганистан была отправлена авиационная эскадрилья вертолётов Ми-8 (командир АЭ гвардии подполковник Савченко В.К.). За время выполнения своих служебных обязанностей полк потерял 11 военнослужащих.

Гвардии подполковник Пиянзин Иван Фёдорович



Родился 6 декабря 1940 года в селе Старое Назимкино Шемышейского района Пензенской области. В 1962 году окончил ВАУЛ. Служил в 51 ОГВТАП (Александрия). Последнее время занимал должность заместителя командира авиационного полка. В августе 1985 года вместе с личным составом авиационной эскадрильи вертолётов Ми-8 (командир АЭ Савченко В.К.) был командирован в Афганистан. Как опытный командир он выполнил 430 боевых вылетов в простых и сложных метеорологических условиях днём и ночью. Ночью 21 февраля 1986 года он проводил воздушную разведку огневых средств противовоздушной обороны противника в окрестностях аэропорта Кабул. Вертолёт был поражён ракетой класса "земля-воздух", загорелся в воздухе и начал терять высоту. Иван Фёдорович приказал лётчику-оператору покинуть вертолёт, а сам повёл повреждённую машину в сторону от города, чтобы избежать падения на жилые кварталы. В воздухе вертолёт взорвался и Пиянзин погиб. Награждён орденом "За службу Родине в ВС СССР" III степени и посмертно орденом Красной Звезды. Похоронен он на кладбище города Александрия Кировоградской области. В честь гвардии подполковника Пиянзина одна из улиц города Александрия названа его именем.

Гвардии майор Артамин Александр Алексеевич

Родился 18 июня 1949 года в селе Багара Кировского района Южно-Казахстанской области. В 1971 году окончил Сызранское ВВАУЛ. Службу начал в 51 ОГВТАП (Александрия). В апреле



1972 года переучился на вертолёт Ми-8. В августе 1983 года в составе группы из 10 офицеров и 10 прапорщиков с целью доукомплектования других воинских частей был командирован в Афганистан. Выполнил 69 боевых вылетов в качестве старшего командира вертолёт Ми-8 с налетом 65 часов, проявляя при этом смелость и высокое боевое мастерство. 18 октября 1983 года его вертолёт осуществлял десантирование афганских военнослужащих в районе водохранилища Каджакай. Несмотря на сложную боевую обстановку и сильное противодействие зенитных средств мятежников ему удалось выполнить боевое задание. Но, на взлёте его уже пустой вертолёт был обстрелян и вместе с экипажем взорвался в воздухе. За мужество и отвагу посмертно он был награждён орденом Красной Звезды. Похоронен Александр Алексеевич в Керчи Крымской автономии.

Майор Шрамко Анатолий Иванович



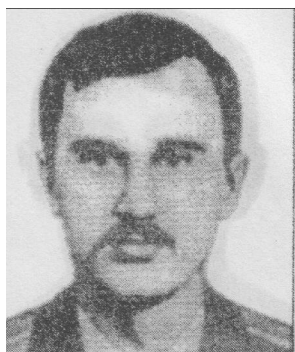
Родился в Батайске Ростовской области 19 июня 1954 года. В 1972 году окончил Богодуховский учебный авиационный центр и был призван в армию. В 1974 году экстерном сдал экзамены за полный курс Военного авиационного училища лётчиков при Сызранском ВВАУЛ. Служил в 51 Отдельном гвардейском военно-транспортном авиационном полку (Александрия). В октябре 1980 года был направлен в Афганистан в Отдельную авиационную эскадрилью вертолёт Ми-8 подполковника Кучеренко на должность его заместителя по политчасти. В этой АЭ находилось 112 офицеров, 22 прапорщика и 14 солдат срочной службы. Он проявил себя мужественным и храбрым воином, умелым командиром, отлично подготовленным офицером-лётчиком. 5 сентября 1981 года, действуя в качестве ведущего в паре с другим экипажем вертолёт Ми-8, он следовал на выполнение боевой задачи по определению результатов

нанесения ракетно-бомбового удара самолётами. При подлёте к месту назначения лётчики обнаружили два автобуса с мятежниками.

Шрамко принял решение атаковать противника. При выходе из атаки вертолёт, которым он пилотировал, был сбит у горы Шиндонт.

Упав на склон горы, его боевая машина сгорела. Шрамко погиб. Посмертно он был награждён орденом Красного Знамени. Похоронен Анатолий Иванович в родном городе Батайске.

Старший лейтенант Астионенко Сергей Александрович



Родился в Херсоне 5 ноября 1954 года. В 1975 году окончил Васильковское военное авиационное техническое училище.

Службу проходил в 51 отдельном гвардейском военно-транспортном авиационном полку (Александрия).

Первый раз в Афганистане был с марта 1980 по сентябрь 1981 года в составе экипажа вертолёта Ми-8МТ авиационной эскадрильи подполковника Кучеренко в качестве бортового механика - воздушного стрелка.

Второй раз был в Афганистане с августа 1983 года, когда для доукомплектования других воинских частей потребовалось 10 офицеров и 10 прапорщиков.

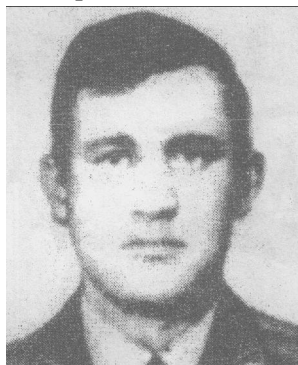
В составе экипажа совершил 540 боевых вылетов, во время которых было уничтожено 9 опорных пунктов противника, эвакуировано около 200 раненых. Из общего личного налёта 750 часов свыше 600 выполнено в небе Афганистана. 5 июля 1984 года при доставке боеприпасов и продовольствия на высокогорную площадку его вертолёт был обстрелян и Астионенко погиб.

За мужество и отвагу Сергей Александрович Астионенко был награждён орденом Красной Звезды и медалью "За отвагу". Похоронен он на своей Родине в городе Херсоне.

Старший лейтенант Зверев Алексей Владимирович

Родился 23 августа 1948 года в селе Пантазиевка Знаменского района Кировоградской области. В 1970 году окончил 1-е Харьковское военное авиационное техническое училище. Службу начал в 51 Отдельном гвардейском военно-транспортном

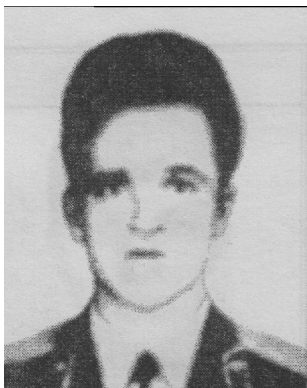
авиационном полку (Александрия). В апреле 1972 года переучился на вертолёт Ми-8. В августе 1983 года в составе группы из 10



офицеров и 10 прапорщиков с целью доукомплектования других воинских частей был командирован в Афганистан. Выполнил 69 боевых вылетов в качестве бортового авиационного техника - воздушного стрелка вертолёт Ми-8 с налетом 65 часов в экипаже майора Артамина. 18 октября 1983 года их вертолёт осуществлял десантирование афганских военнослужащих в районе водохранилища Каджакай. Несмотря на

сложную боевую обстановку и сильное противодействие зенитных средств мятежников им удалось выполнить боевое задание. Но, на взлёте их уже пустой вертолёт был обстрелян и взорвался в воздухе. За мужество и отвагу он посмертно награждён орденом Красной Звезды. Похоронен Алексей Владимирович в родном селе.

Старший лейтенант Чепкасов Юрий Иванович



Родился 10 сентября 1959 года в посёлке Янаул в Башкирии. В 1981 году окончил Саратовское высшее военное авиационное училище лётчиков. Службу проходил в 51 Отдельном гвардейском военно-транспортном авиационном полку (Александрия). В Афганистане с августа 1983 года, когда для доукомплектования других воинских частей потребовалось 10 офицеров. В качестве командира Ми-8 совершил более 200 боевых вылетов, проявил себя мужественным воином,

отлично подготовленным офицером-лётчиком. 2 апреля 1984 года экипаж под его командованием выполнял задание по высадке разведывательной группы в районе населённого пункта Лашкаргах провинции Гильменд. При заходе на посадку вертолёт был обстрелян противником из крупнокалиберных пулемётов, получил повреждения, загорелся и взорвался в воздухе. Чепкасов вместе с экипажем и пассажирами погиб. За проявленное мужество Юрий Иванович посмертно награждён орденом Красной Звезды.

Похоронен он в родном посёлке. Одна из улиц посёлка городского типа Янаул названа его именем.

Лейтенант Лебедев Виталий Фёдорович

Родился 25 мая 1956 года в городе Асбест Свердловской области. В Вооружённых силах СССР с 31 октября 1974 года.



Экстерном окончил полный курс военного авиационно-технического училища при Харьковском ВВАИУ.

Службу проходил в 51 ОГВТАП (Александрия).

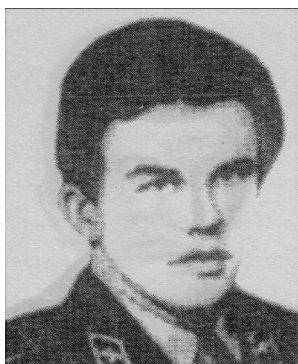
В августе 1983 года в составе группы из 10 офицеров и 10 прапорщиков с целью доукомплектования других воинских частей был командирован в Афганистан.

В составе экипажа в качестве бортового авиационного техника неоднократно принимал участие в боевых операциях, осуществлял высадку воздушного тактического десанта в районе боевых действий и эвакуацию раненых. 2 апреля 1984 года погиб в авиакатастрофе.

За проявленные мужество и отвагу Виталий Фёдорович Лебедев посмертно был награждён орденом Красной Звезды.

Похоронен Виталий Фёдорович в городе Степногорск Целиноградской области в Казахстане.

Лейтенант Вашутин Николай Борисович



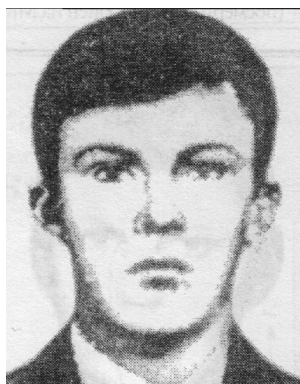
Родился в селе Пресновка Северо-Казахстанской области 23 февраля 1959 года. В 1980 году окончил Саратовское Высшее военное авиационное училище лётчиков. Службу проходил в 51 Отдельном гвардейском военно-транспортном авиационном полку (Александрия). В Афганистане с августа 1983 года, когда для доукомплектования других воинских частей потребовалось 10 офицеров и 10 прапорщиков. 18 октября 1983 года вертолёт Ми-8, в котором он был лётчиком-штурманом, осуществлял десантирование афганских военнослужащих в районе

водохранилища Каджакай. Несмотря на сложную боевую обстановку и сильное противодействие зенитных средств мятежников экипажу удалось выполнить боевое задание. Но, на взлёте их уже пустой вертолёт был обстрелян и взорвался в воздухе. За мужество и отвагу посмертно был награждён орденом Красной Звезды. Похоронен Николай Борисович в родном селе Пресновка.

Лейтенант Ковальский Виталий Анатольевич



Родился 14 июля 1959 года в городе Зимогорье Славяно-Сербского района Ворошиловградской области. В армии с 1978 года. Окончил Ворошиловградский учебный авиационный центр. Службу проходил в 51 Отдельном гвардейском военно-транспортном авиационном полку (Александрия). В Афганистане с августа 1983 года, когда для доукомплектования других воинских частей потребовалось 10 офицеров и 10 прапорщиков. В составе экипажа в качестве лётчика-штурмана вертолёт Ми-8 выполнил 275 боевых вылетов. 2 апреля 1984 года экипаж командира вертолёт старшего лейтенанта Чепкасова выполнял задание по высадке разведывательной группы в районе населённого пункта Лашкаргах провинции Гильменд. При заходе на посадку вертолёт был обстрелян противником, получил повреждения, загорелся и взорвался в воздухе. Ковальский вместе с экипажем и пассажирами погиб. За мужество и отвагу он посмертно был награждён орденом Красной Звезды. Похоронен Виталий Анатольевич на Родине в родном городе Зимогорье.



Лейтенант Емельшин Алексей Анатольевич

Родился в Казани 6 марта 1964 года. В 1984 году окончил Кировское военное авиационно-техническое училище. Воинскую службу проходил в 51 отдельном гвардейском военно-транспортном авиационном полку

(Александрия). В декабре 1985 года в составе авиационной эскадрильи вертолётов Ми-8 подполковника Савченко В.К. был направлен на войну в Афганистан в качестве бортового механика - воздушного стрелка. 2 марта 1986 года при возвращении с боевого задания его вертолёт был обстрелян противником, получил повреждения и, упав на землю, взорвался. Емельшин со всем экипажем погиб. За мужество и отвагу он был посмертно награждён орденом Красной Звезды. Похоронен Алексей Анатольевич в Казани на Самосыровском кладбище.

Прапорщик Андреев Владимир Константинович

Погиб при выполнении интернационального долга в чужой стране. Хотелось бы написать несколько добрых строчек об этом воине, но у автора, к сожалению, нет никакого материала, а жаль.

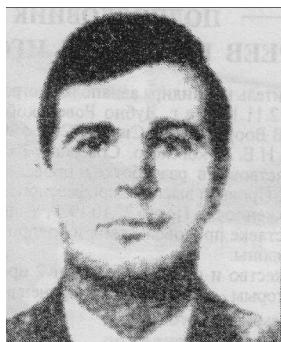
Они не служили в 51 ОГВТАП,

но были уроженцами Кировоградщины и воевали рядом

Лейтенант Ешин Сергей Николаевич



Родился 28 марта 1964 года в городе Помошная Кировоградской области. В 1985 году окончил Саратовское высшее военное авиационное училище лётчиков. Летал в воинских частях на вертолётах Ми-24 в качестве лётчика-оператора. В январе 1987 года был командирован в Афганистан, где совершил 108 боевых вылетов. 18 мая 1987 года при выполнении боевого задания по прикрытию вертолётов Ми-8 обнаружил и подавил зенитную установку противника. При выходе из атаки вертолёт на малой высоте был подбит, взорвался и, упав на землю, сгорел. Ешин со всем экипажем погиб. За проявленные мужество и отвагу он был посмертно награждён орденом Красной Звезды. Похоронен Сергей Николаевич в Помошной на городском кладбище "Октябрьское".



Капитан Ковалёв Леонид Тихонович

Родился 15 августа 1941 года в селе Елено-Косогоровка Кировоградского района Кировоградской области. В армии с

1968 года. Окончил экстерном Краснодарское объединённое авиационно-техническое училище. Затем стал лётчиком и командиром вертолёта Ми-8Т. В Афганистане с августа 1981 года. При выполнении полётного задания по разведке дорог в районе 60 километров юго-восточнее города Кандагар 10 января 1982 года его вертолёт был сбит и Ковалёв погиб. За мужество и отвагу он был посмертно награждён орденом Красного Знамени. Похоронен Леонид Тихонович в Херсоне.

Старший лейтенант Кононов Юрий Владимирович



Родился 15 июня 1961 года в селе Протопоповка Александрийского района Кировоградской области. В 1981 году окончил Васильковское военное авиационно-техническое училище. В Афганистане находился с сентября 1984 года. В составе экипажа Ми-24Д в качестве бортового авиационного техника совершил 240 боевых вылетов для поддержки боевых действий наземных войск и уничтожения баз снабжения, складов и других объектов мятежников.

Мастерски владел боевым оружием. 10 июля 1985 года при выполнении боевого задания его вертолёт был сбит и он погиб. За мужество, отвагу и боевое мастерство он был награждён орденом "За службу Родине в ВС СССР" III степени и посмертно орденом Красной Звезды. Похоронен Кононов в родном селе.

Старший лейтенант Переведенцев Александр Михайлович



Родился в Кировограде 25 января 1958 года. В 1983 году окончил Рижское авиационно-техническое училище гражданской авиации и был призван в армию. С октября 1983 года в качестве штурмана вертолёта Ми-26 авиационного полка пограничных войск выполнял боевые задачи в Афганистане. Совершил около 100 боевых вылетов. Показал высокую лётную выучку. Действовал храбро и мужественно. 18

октября 1985 года в результате аварии вертолёта во время выполнения боевого задания получил тяжёлые телесные травмы, от которых в госпитале через 7 дней умер. Посмертно Александр Михайлович был награждён орденом Красной Звезды. Похоронен в Кировограде.

Интернациональный долг выполняло 547 военнослужащих полка (347 офицеров, 159 прапорщиков и 14 солдат срочной службы). 96 человек побывали в Афганистане дважды. За мужество и героизм, проявленные при выполнении своего интернационального долга были награждены:

- орденом Красного Знамени - 5 человек;
- орденом «За службу Родине в ВС СССР» - 128 человек;
- медалью "За отвагу" - 15 человек;
- медалью "За боевые заслуги" - 92 человека;
- медалью "От благодарного афганского народа" - 210 человек.



и на должности командира вертолёта
Герой Советского Союза
майор Кучеренко В.А.

В полку на должности замполита служил
Герой Советского Союза
гвардии подполковник Малышев М.И.



Они получили эту высшую награду за мужество в боевых действиях в республике Афганистан.

26 августа 1986 года на Чернобыльской атомной электростанции произошла самая страшная на земном шаре техногенная катастрофа. Немедленно 51-й отдельный вертолётный полк был приведен в повышенную степень боевой готовности. В распоряжение командующего Киевским военным округом было передано 14 экипажей вертолётов Ми-6 и 12 - Ми-8.



Над 4-м блоком Чернобыльской АЭС.

Непосредственно под руководством командира полка гвардии полковника Серебрякова А.И. александрийские вертолётчики приступили к работе. Только в этом году в ликвидации аварии приняло участие 163 военнослужащих полка, выполнено 429 вылетов (налёт над территорией ЧАЭС составил 128 часов), сброшено в зияющую ядерную пасть 764 тонны грузов, перевезено 233 человека. За время работы 78 человек получили дозу

облучения от 17 до 37 рентгенов. 2 октября при дезактивации 4-го блока АЭС в авиационной катастрофе погиб старший механик авиационного вооружения и десантного оборудования гвардии старший прапорщик Ганжук Николай Александрович. За мужество и отвагу, проявленные при ликвидации последствий аварии на ЧАЭС в 1986 году правительственные награды были вручены 32 военнослужащим. За плодотворную работу и весомый вклад в ликвидацию последствий аварии в 1987 году воинская часть была награждена Почётной грамотой Президиума Верховного Совета СССР и переходящим Красным Знаменем ЦК ЛКСМ Украины. Государственными наградами было удостоено 52 человека: орденом Красной Звезды - 19; орденом «За службу Родине в ВС СССР» - 20; орденом Знак Почёта - 2; медалью "За боевые заслуги" - 1 и медалью "Отличник воинской службы" - 7 человек. Всего до начала 1990 года в мероприятиях по ликвидации последствий и поддержании жизнедеятельности в зонах отчуждения и жёсткого радиационного контроля приняли участие 374 военнослужащих части.

1 августа 1992 года на базе 51-го отдельного вертолётного полка с подразделениями обеспечения, которые дислоцировались в городе Александрия, была сформирована 51 отдельная вертолётная бригада Национальной гвардии Украины под командованием гвардии подполковника Бондарчука Вячеслава Николаевича с приданием ей отдельной вертолётной эскадрильи, дислоцированной в городе Белая Церковь. На вооружении бригады находились вертолёты Ми-6, Ми-6А, Ми-8Т, Ми-8МТ, Ми-8С, Ми-8ПС, Ми-9, Ми-24В, Ми-24К, Ми-24Р, Ми-24П.



Подполковник Бондарчук
Вячеслав Николаевич

12 экипажей на вертолётах Ми-24 и Ми-8 приняли участие в оказании помощи пограничным войскам на границе с Молдавией. Было выполнено 57 полётов с налётом 56 часов, перевезено 3200 кг грузов и 354 человека личного состава Национальной гвардии Украины. 2 марта 1993 года три экипажа вертолётов Ми-8 при выполнении аварийно-спасательных работ на Кременчугском водохранилище, перенесли на берег со льдины 88 рыбаков, выполнив 12 полётов и налетав 10 часов.



Вертолёт Ми-24.

В период с 8 ноября по 19 декабря 1998 года три экипажа вертолётов Ми-8 под руководством гвардии полковника Анатолия Сулимы, при наводнении в Закарпатье выполнили 167 полётов (налёт 107 часов 30 минут), перевезли 1113 человек и 107 тонн грузов. За эту операцию орденом «За мужество» III степени награждены подполковники Клименко А.В., Стригин И.В., Ковтун М.Л., медалью "За безупречную службу" III степени майоры Волков И.В., Калугин О.П., капитаны Кривой К.Б., Мирошниченко С.А., Приведенный О.О., Сайко В.Г., Ященко Ю.А., Никитенко С.Г., старший прапорщик Авраменко О.М.. По итогам служебно-боевой деятельности Национальной гвардии Украины, за 1998 и 1999 годы, бригада была признана лучшей. А 10 февраля 1999 года за оказание помощи по ликвидации стихийного бедствия в районах области (снеговые заносы и гололедица) она была награждена

Почётной грамотой Кировоградской областной государственной администрации.



Экипаж машины боевой.

В соответствии с Указом Президента от 17 декабря 1999 года Отдельная вертолётная бригада Национальной гвардии Украины (командир полковник Рященко Алексей Григорьевич) была переведена во внутренние войска Министерства внутренних дел Украины.



Полковник Рященко Алексей Григорьевич

Указом Президента Украины от 30 октября 2000 года части вернули звание "гвардейская". В 2000-2001 годах экипажи части на пяти вертолётках Ми-8 принимали участие в тушении пожаров на территории Турции. 27 февраля 2001 года в сложных метеорологических условиях

с льдины на Кременчугском водохранилище было спасено 59 человек, за что руководитель спасания полковник Рященко Алексей Григорьевич был награждён знаком "За отличие в службе" II степени. С мая 2001 года экипажи части работали в Демократической Республике Конго по линии миссии ООН. Они выполняли перевозку грузов, пассажиров, горючесмазочных материалов, поиск и спасание людей, эвакуацию раненых и больных. Выполнено 2474 полёта с налётом 4482 часа, перевезено 11669 пассажиров и 811467 кг грузов. С 2003 года два экипажа выполняли подобную миссию в Западной Сахаре (перевезли 1381 пассажира и 55 720 кг грузов).



Командир ОГАБ Гвардии полковник
Шерстюк В.Г.

В части активно работает ветеранская организация Александрийского авиационного гарнизона во главе с гвардии полковником в отставке Николаем Сергеевичем Соловьёвым. В 2004 году тиражом 650 экземпляров выпущен красочный альбом "Крылатая гвардия - 60 лет (1944-2004)" с описанием боевого пути 51 отдельной гвардейской авиационной базы внутренних войск МВД Украины под общей редакцией полковника Анатолия Сулимы. Материал альбома использован

автором этой книги.

Фотографии и биографии погибших в Афганистане военнослужащих части автором взяты из "Книги памяти", изданной Сызранским военным авиационным институтом в 2001 - 2002 годах, и любезно предоставленных автору ветеранской организацией Александрийского гарнизона.

А теперь небольшое лирическое отступление. Именно в ту же осень 1957 года, когда 51-й гвардейский военно-транспортный авиационный полк под командой гвардии полковника Юрченко был передислоцирован на аэродром Кукуловка, автор после окончания 10-го ВАУПОЛ на самолёте Як-18 был переведен в 60 ВАУЛ (город Кировоград) для продолжения обучения полётам, но

уже на самолёте Ил-28. В то время, когда весной 1958 года 51 полк основательно и надолго устраивался на новом для себя месте. Автор находился рядом в составе 744 УАП, начинавшего осваивать для себя новый аэродром Счастливая. Долгие годы, дорогие ветераны 51-й гвардейского военно-транспортного авиационного полка, мы были рядом. Так как после расформирования в 1960 году 60 ВАУЛ, автор продолжал работать на этом аэродроме в должностях от пилота-инструктора до командира авиационной эскадрильи и начальника штаба авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. Летал на самолётах Ан-2, Ил-14, Як-40, Ан-24, Ан-26, Л-410 и руководил на нём полётами этих самолётов до самого конца существования аэродрома Счастливая.

А теперь, дорогие ветераны автор расскажет Вам историю, которая напрямую связывает его с Вами, ветеранами 51-го отдельного вертолётного полка. Из второй главы книги, которую вы сейчас держите в руках, вам известно, что автор увлекался парашютным спортом. 20 июля 1991 года он готовился выполнить свой 422 прыжок. К большому сожалению, у нашего самолёта Ан-2 отказало магнето. Поездка на аэродром Фёдоровка срывалась. Командир 9 ОБрСН полковник Юрий Александрович Воронов пригласил прыгать вместе со спецназовцами из вашего вертолёта Ми-6. На всю жизнь он запомнил этот первый прыжок из вертолёта. В огромном салоне фюзеляжа множество десантников становятся в две очереди. Спрашивает автор у людей стоящих к левой двери «За чем очередь?» «Точность приземления с 1000 метров», «А на правую дверь?» «2200 метров, задержка 30 секунд». И хотя автор последний акробатический прыжок с тридцатисекундной задержкой выполнил ещё в 1965 году, но таких прыжков у него было целых 73. Не использовать выпавшую сказочную возможность с его стороны было бы великим грехом. Вывалившись из правой двери вертолёта, он распластался словно птица, без секундомера и высотомера, наблюдая за рядом падающими ребятами и отсчитывая по старинке секунды – 21...22..., контролируя раскрытие соседних парашютов. Он был безмерно счастлив целых 30 секунд! Именно тогда у автора родилась идея написать книгу «В небе Кировоградщины» и в ней отразить историю вашего вертолётного полка. Спасибо вам. Будьте счастливы и удачливы!

Глава 28. Кировоградская школа высшей лётной подготовки ГВФ



Осень 1958 года.

В Краснокутское лётное училище ГВФ из Ульяновской школы высшей лётной подготовки были переданы самолёты Ли-2. В 1960 году все эти 18 самолётов Ли-2 вместе с переученными экипажами и подготовленным инженерно-техническим составом будут летать в Кировоградской ШВЛП, осваивая здесь авиабазу 60 ВАУЛ.



Осень 1960 года. За высоким кирпичным забором авиабаза 60 ВАУЛ.
Слева заместитель командира АЭ Якутин Иван Яковлевич, третий - командир АЭ Беляев
Аким Михайлович, четвёртый - бортрадист Кондрашин Геральд Петрович,
командир АЭ Дикий Иван Васильевич и бортрадист Евдокимов Владимир.

1960 год был годом бурного развития гражданского воздушного флота (ГВФ), вызванного появлением на воздушных линиях самолётов нового поколения - реактивных Ту-104, турбовинтовых Ил-18, Ан-10, которые произвели в Аэрофлоте качественный скачок. Эти самолёты превосходили поршневые самолёты по скорости полёта в 2-3 раза, по грузоподъёмности в 3-5 раз и по производительности в 10-15 раз! Гражданские самолёты отныне становились популярным и массовым видом транспорта. Появление в ГВФ реактивной и турбовинтовой техники вызвало такое же бурное движение кадров. Родились новые требования к их подготовке. Ульяновская школа высшей лётной подготовки ГВФ (УШВЛП) уже не могла своими силами справиться с переподготовкой резко возросшего потока лётного состава. К концу 1958 года она передала свои самолёты Ли-2 Краснокутскому, а к 1961 года рассчитывала передать самолёты Ил-14 Сасовскому лётному училищу, которые должны были

выполнять несвойственную лётным училищам работу – переучивать лётный состав. Расформирование 60 ВАУЛ было очень кстати для решения накопившихся в Аэрофлоте задач. Эти факторы явились основной причиной создания Кировоградской ШВЛП ГВФ.

28 июня 1960 года начальник Главного управления ГВФ на основании директивы Совета Министров СССР № 275-161 от 31 марта 1960 года издал приказ об организации с 1 июля 1960 года на базе фондов передаваемых из Министерства обороны СССР Кировоградской ШВЛП ГВФ.

Уважаемый читатель. Автор отсылает Вас ознакомиться с историей Кировоградской ШВЛП к книге, изданной Кировоградским областным управлением печати в 1992 году «Кировоградское лётное» под общей редакцией Михаила Ивановича Рубца на 156 страницах. А в книге, которую Вы держите в своих руках, автор попытается дополнить её теми материалами, которые ему удалось разыскать и глубже познакомить вас с людьми, творившими историю гражданской авиации в кировоградском небе.



1960 год. Личный состав 1-го ЛО КШВЛП.

Слева - ЗКАЭ Якутин Иван Яковлевич, 5-й - к/к инструктор Прокофьев Алексей Иванович, 6-й – к/к инструктор Бакаев Василий Нестерович, 7-й – начальник штаба Романов Николай Александрович, 8-й – к/к инструктор Одинокоев Михаил Тимофеевич, 9-й - к/к инструктор Жабин Григорий Григорьевич и справа бортмеханик Хромов Алексей Сергеевич.

Приказом начальника ГУ ГВФ была назначена комиссия для приёма базы 60 ВВАУЛ ВВС. Её возглавил командир авиационного отряда Краснокутского лётного училища ГВФ Алексей Васильевич Федотов, на которого были возложены обязанности временного исполнения должности начальника КШВЛП.



Кировград, 1960 год.
Справа командир АЭ Дикий Иван Васильевич и его заместитель Якутин Иван Яковлевич. Слева заместитель командира 2-й АЭ Нишаков Николай Николаевич.

В июле 1960 года на основании приказа начальника ГУ ГВФ № 824/о, от 25.07.1960 года, авиационный отряд Краснокутского лётного училища ГВФ из 18 самолётов Ли-2 (командир Федотов Алексей Васильевич), полностью укомплектованный командно-лётным и инженерно-техническим составом в количестве 60 человек, прибыл на аэродром Кировград. Перелёт осуществлялся в несколько этапов.



Алексей Васильевич Федотов, первый и.о. начальника Кировградской ШВЛП.

Федотов Алексей Васильевич

Родился 6 марта 1923 года в селе Задонецкое Змеевского района Харьковской области. С 1940 по 1943

год был курсантом Павлодарской авиационной школы пилотов. После успешного окончания лётной школы его оставили работать в ней лётчиком-инструктором. В 1944 году школу перевели в Бугуруслан, а его назначили командиром звена самолётов По-2. В ноябре 1946 года старшину Федотова призвали в армию и посадили на Ил-2 в качестве воздушного стрелка. Так до конца 1948 года и летал он «задом наперёд» в составе советских войск в Северной Корее. После демобилизации в 1949 году вернулся на инструкторскую работу в Краснокутское лётное училище, где занимал разные лётные должности вплоть до командира лётного отряда самолётов Ли-2. В 1960 году он со своим отрядом приземлился на аэродроме Кировоград, начав этим самым историю первого лётного отряда КШВЛП. На протяжении целых 18-ти лет он был самым мудрым, самым требовательным и самым трудолюбивым командиром лётного отряда. Под его непосредственным руководством выросла целая плеяда лётного состава, освоившая самолёты Ли-2, Ил-14, Як-40 и Ан-24. Указом Президиума Верховного Совета СССР командиру 1-го лётного отряда Кировоградской ШВЛП Алексею Васильевичу Федотову было присвоено почётное звание «Заслуженный пилот СССР». В 1978 году он стал начальником тренажёрного центра Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации и проработал в этой должности ещё 9 лет. Только с 1987 года он стал настоящим пенсионером, узнавшим все «прелести» периода перестройки и первых лет независимости Украины. Так и не дожив до нормальной пенсии, он умер в материальных лишениях в 2002 году. Похоронен Алексей Васильевич на Ново-Лелековском

кладбище города Кировограда.



1 мая 1961 года. Слева б/рад-инструктор Чернышев Виктор Павлович, к/к инструктор Молчанов Григорий Павлович, старший б/р АО Ефремов Владимир Артемович, ЗКАЭ Якутин Иван Яковлевич.



Заместитель командира 1 АО
Корниенко Иван Иванович.
Вместе с отрядом он освоил самолёты Ил-14 и Як-40.
Пилот 1-го класса, отличник Аэрофлота.
За свой вклад в развитие гражданской авиации
награждён орденом Ленина.

Корниенко Иван Иванович

В авиации с 1941 года. Учился в Батайской военной лётной школе имени Серова. Принимал участие в Великой Отечественной войне, участвовал в освобождении Северной Кореи. С 1949 года в Краснокутском ЛУ ГВФ прошёл путь от пилота инструктора самолёта По-2 до заместителя командира АО самолётов Ан-2. В 1958 году в числе первых пилотов переучился в УШВЛП на самолёт Ли-2. С июля 1960 года работал в КШВЛП на должности заместителя командира 1-го АО на самолётах Ли-2, Ил-14, Як-40. После ухода с лётной работы по состоянию здоровья в 1978 году долгое время работал в должности старшего инструктора тренажёрного центра КВЛУ ГА.



Командир АЭ 1 АО Беляев Аким Михайлович.
После Ли-2 освоил самолёт Ил-14.
В 1974 году перегнал последний самолёт Ил-14 и ушёл
с лётной работы на пенсию. Работал инструктором на
лётных тренажёрах.

Беляев Аким Михайлович

С 1948 года в Краснокутском ЛУ ГВФ прошёл путь от пилота инструктора самолёта По-2 до командира АЭ самолётов Ан-2. В 1958 году в числе первых пилотов переучился в Ульяновской ШВЛП на самолёт Ли-2. С июля 1960 года работал в КШВЛП на должности командира АЭ самолётов Ли-2. Одним из первых в 1962 году освоил самолёт Ил-14 и продолжал руководить эскадрильей до ухода на пенсию в 1974 году.



Командир АЭ 1 АО Дикий Иван Васильевич. После самолёта Ли-2 освоил самолёты Ил-14 и Як-40, на которых летал в должности командира корабля инструктора. Ушёл с лётной работы на пенсию в 1978 году. Работал инструктором на лётных тренажёрах самолёта Як-40. В начале 90-х годов по состоянию здоровья не смог работать и остался один на один с пенсией в 49 гривен. Заслуженный человек, пилот 1-го класса вынужден был обратиться к руководству КВЛУ, чтобы его поставили на довольствие в курсантскую столовую. Там и питался он до самой смерти.

Заместитель командира АЭ 1АО
Нишаков Николай Николаевич.
Освоит самолёты Ил-14 и Як-40
Станет командиром АЭ и инспектором по
безопасности полётов КШВЛП.
Пилот 1-го класса, отличник Аэрофлота.
В 1978 году уйдёт с лётной работы и уедет на свою
родину в город Красный Кут Саратовской области.



Заместитель командира АЭ 1 АО
Якутин Иван Яковлевич.



Якутин Иван Яковлевич

Родился 25 октября 1921 года в селе Таптыки Муравлянского района Рязанской области в крестьянской семье. В 1941 году, отлетав программу первоначальной лётной подготовки на самолёте У-2 в Орехово-Зуевском аэроклубе, поступил в Чугуевскую военную авиационную школу пилотов. Проходил обучение на самолётах УТ-2, УТИ-4 и Ла-5. Будучи курсантом, ещё в начале 1943 года, встречался в очень пикантной ситуации с будущим трижды Героем Советского Союза Кожедубом Иваном Никитовичем. За какую-то провинность лётчика-инструктора Кожедуба посадили на гауптвахту, а курсант

Якутин был в наряде по охране этого воспитательного военного заведения. Когда в 1985 году Иван Никитович посетил Кировоградское ВЛУ, Якутин подошёл к нему и спросил “А помните...?” Кожедуб тут же его вспомнил и оставил в пилотском свидетельстве свой автограф. Это свидетельство с автографом хранится в музее академии. Через год после демобилизации в 1947 году он стал пилотом-инструктором Краснокутского лётного училища ГВФ на самолёте По-2. Прошёл в училище путь до командира АЭ. В 1958 году, когда в училище из Ульяновской КШВЛП должны были поступать самолёты Ли-2, его направили в Ульяновск для переучивания на этот самолёт. В июле 1960 года в Кировоград он прилетел в должности заместителя командира АЭ самолётов Ли-2. В 1962 году он в числе первых экипажей освоил самолёт Ил-14 и с 1969 года стал командиром АЭ этих прекрасных самолётов. По состоянию здоровья в 1971 году он вынужден был уйти с лётной работы с налётом 10000 часов. Его перевели инструктором на лётные тренажёры самолётов Як-18, Як-40, Ан-24 и Ан-26. На этих тренажёрах он передавал свой опыт молодым авиаторам до 1988 года. Имеет правительственные награды и занесен в “Книгу трудовой славы МГА”. В настоящее время Иван Яковлевич пенсионер и консультант руководства музея Государственной лётной академии Украины по вопросам истории КШВЛП и КВЛУ.



Командир корабля инструктор
Васильев Николай Васильевич

Командир корабля инструктор Бакаев
Василий Нестерович. В 1963 году освоил самолёт
Ил-14, в 1970 - Як-40. В 1978 году ушёл с лётной
работы по состоянию здоровья и уехал в Кишинёв.



Васильев Николай Васильевич

Родился 2 февраля 1918 года на станции Чернухино под Ворошиловградом в рабочей семье. В 1938 году параллельно с ФЗУ учился и в Дебальцевском аэроклубе на отделении вначале планеристов, а затем пилотов. После призыва в армию в 1939 году окончил школу младших авиационных специалистов. Принимал участие в Финской кампании в качестве авиамоториста самолёта ТБ-3. С 1940 года авиамеханик самолётов СБ. С началом Великой Отечественной войны освоил самолёт Пе-2. Принимал участие в боевых действиях на Западном фронте в качестве авиамеханика пикирующего бомбардировщика Пе-2 до июня 1943 года, после чего был направлен в Павлодарскую школу пилотов ГВФ. По окончании обучения в марте 1944 года был оставлен в ней инструктором самолёта По-2. В 1946 году эта школа была переведена в Бугуруслан, а в 1948 году в Красный Кут. Он последовательно прошёл путь в ней до командира АЭ самолётов Ан-2 и командира корабля инструктора самолёта Ли-2. С 1960 года в КШВЛП. С 1962 года командир корабля инструктор самолёта Ил-14. С января 1971 года командир корабля инструктор самолёта Ан-24 в КЛШУ. Ушёл с лётной работы в конце 1980 года с общим налётом 18000 часов. Продолжал трудиться в аэродромной службе на должности техника ещё 8 лет. Умер 25 декабря 2006 года. Награждён орденами и медалями.



Командир корабля инструктор
Жабин Григорий Григорьевич.

Жабин Григорий Григорьевич

В 1962 году переучился на самолёт Ил-14. В числе первых освоил самолёт Як-40. На нём переучивал лётный состав из ФРГ и перегонял к ним купленные в СССР самолёты Як-40. В 1977 году по состоянию здоровья был списан с должности заместителя командира АЭ. До конца 1997 года работал начальником штаба АО. Умер 15 января 1998 года и был похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.

Прокофьев Алексей Иванович



А.И. Прокофьев.

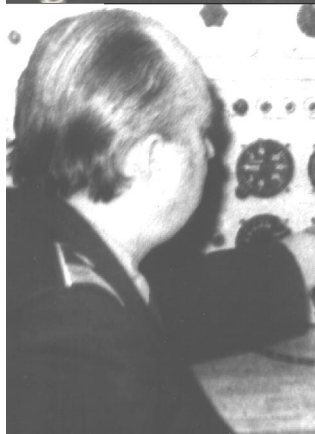
Родился 7 февраля 1926 года в селе Подстёпки Куйбышевской области в бедной крестьянской семье. Учиться начал рано. Пошёл в школу с ребятами в 6 лет, да так и учился в ней до 1943 года. После школы поступил в Куйбышевский авиационный институт. Прочувшись в нём 3 года, был вынужден вернуться в родной колхоз из-за чрезвычайно тяжёлого материального положения в семье. Его самопожертвование было весьма кстати. Шёл голодный 1947 год.

Благодаря нему семья выжила. В 1948 году Алексей Иванович поступил в Краснокутское лётное училище и окончил его с отличием, ведь у него за спиной была серьёзная база - три курса авиационного института, а кроме того, он свято считал, что хороший пилот не имеет права учиться иначе. Летал он на самолёте По-2. По окончании обучения ему предложили остаться инструктором в родном училище, и он согласился. Со временем училище получило самолёты Ан-2, и Алексей Иванович в числе первых пилотов-инструкторов освоил полёты на этом новом на те времена самолёте. К концу 1958 года из Ульяновской ШВЛП начали поступать в училище тяжёлые двухмоторные самолёты Ли-2. В следующем 1959 году Алексей Иванович уже обучал на них слушателей из Аэрофлота в качестве командира корабля-инструктора. Совершенно неожиданно в 1960 году вышло постановления правительства о создании Кировоградской ШВЛП ГВФ и передаче туда всего авиационного отряда вместе с самолётами, экипажами, инженерно-техническим составом. Всем было обещана работа и квартиры в условиях центральной части Украины, в авиагородке города Кировограда. В 1963 году он освоил пилотирование самолёта Ил-14. Ему был присвоен первый класс пилота. На его груди сиял знак “Отличник Аэрофлота”. Его портрет красовался на доске почёта ШВЛП. В 1967 году по состоянию здоровья ему пришлось оставить лётную работу с общим налётом на самолётах более 8000 часов. Однако с авиацией он не расстался. Продолжал трудиться инструктором на лётных тренажёрах самолётов Ил-14 и Ан-24.



Командир корабля инструктор Курбатов Алексей Иванович. В 1962 году переучился на самолёт Ил-14. В начале 70-х годов выехал из Кировограда по семейным обстоятельствам.

При помощи ветеранов автору в некоторой степени удалось восстановить состав командного и лётно-инструкторского состава, прибывшего в Кировоград из Красного Кута. Заместителем командира отряда был Иван Иванович Корниенко, начальником штаба Николай Александрович Романов, старшим инженером Александр Михайлович Фоломкин.



Командир корабля инструктор Прокофьев Алексей Иванович. После ухода с лётной работы долгое время работал инструктором на лётных тренажёрах.

Командиром 1-й АЭ был Иван Васильевич Дикий, а его заместителем Иван

Яковлевич Якутин. Командиром 2-й АЭ был Аким Михайлович Беляев, а его заместителем Николай Николаевич Нишаков.



Командир корабля инструктор Петриков Евгений Викторович в 1963 году освоил самолёт Ил-14, а в 1970 – Як-40.

Командирами кораблей инструкторами были Бакаев Василий Нестерович, Васильев Николай Васильевич, Жабин Григорий Григорьевич, Курбатов Алексей Иванович, Молчанов Григорий Павлович, Петриков Евгений Викторович, Прокофьев Алексей

Иванович, Одинок Михаил Тимофеевич, Чичурин Виктор Константинович.



Командир корабля инструктор
Одинок Михаил Тимофеевич.

В 1962 году он одним из первых освоит переданный из УШВЛП самолёт Ил-14, в 1968 году – Як-40.

Михаил Тимофеевич прекрасный художник.

Выпускаемая им в лётном отряде газета «Старт» привлекала всеобщее внимание. После ухода с лётной работы он долгое время работал инструктором лётного тренажёра КТС Як-40.

В составе отряда входили ещё 10 бортмехаников, из которых нам знакомы: Константинов Николай, Солодовников Виктор

Иванович, Церулик Андрей Васильевич и Хромов Алексей Сергеевич, 10 бортрадистов, таких как Кондрашин Геральд Петрович, Сторчак Владимир Фёдорович, Чернышёв Виктор Павлович, Евдокимов Владимир и свыше 20 авиатехников.



Слева командир корабля инструктор Молчанов Григорий Павлович.

В 1962 году он одним из первых освоит переданный из УШВЛП самолёт Ил-14, в 1968 году – Як-40.

Затем переведётся в 95 ЛО возить пассажиров.

Старшим штурманом АО назначили Бориса Георгиевича Осипенко из числа демобилизованных офицеров 60 ВАУЛ.

Старший штурман 1-го АО
Осипенко Борис Георгиевич.



Осипенко Борис Георгиевич

В 1940 году поступил в Мелитопольскую военную авиационную школу лётчиков-наблюдателей. С 1942 года принимал участие в боевых действиях Великой Отечественной войны в качестве штурмана. Награждён орденом Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны, двумя орденами Красной Звезды и медалями. После сокращения 60 ВАУЛ с 1960 года старший штурман 1-го АО КШВЛП. Ушёл с лётной работы в 1978 году, но продолжал трудиться инструктором тренажёрного центра КВЛУ ГА. Летал на 14-ти типах самолётов: УТ-2, Р-5, ТБ-3, ПС-84, У-2, Ил-2, Пе-2, Ту-2, Як-18, Ли-2, Ил-12, Ил-28, Ил-14, Як-40.



Штурман АЭ 1 АО КШВЛП
Старостин Григорий Иванович.

Старостин Григорий Иванович

В 1940 году поступил в Чкаловское штурманское училище. С 1942 года принимал участие в боевых действиях Великой Отечественной войны в качестве штурмана. Награждён тремя боевыми орденами и медалями. Летал в небе Германии и Манчжурии. В 60 ВАУЛ с 1951 года, в КШВЛП с 1960 года.



Старший бортмеханик 1-го АО
Масловец Константин Яковлевич.

Старшим бортмехаником АО был назначен прибывший из Якутска в конце августа Масловец Константин Яковлевич и старшим бортрадистом Ефремов Владимир Артемович.

Масловец Константин Яковлевич

Родился 25 сентября 1918 года в городе Кременчуге Полтавской области. В 1936 году поступил в Харьковский

авиационный техникум. В 1940 году распределён в 10-й транспортный отряд Восточно-Сибирского управления ГВФ на должность бортмеханика самолёта Г-2. В 1941 году был призван в армию, прошёл двухмесячные сборы в Новосибирском лётном центре ГВФ и был направлен бортмехаником в Московскую 13 особую авиагруппу ГВФ. Летал на самолётах ДБ-3Ф(Ил-4) и ПС-84 (Ли-2). В июне 1943 года освоил американский самолёт С-47 и с конца апреля 1944 года летал на нём в качестве бортового техника в Краснознамённой перегоночной дивизии ВВС, дислоцированной в Якутске, а с 11 ноября 1944 по 9 октября 1945 года в США на Аляске (город Фербенкс). В сентябре 1946 года был демобилизован и был зачислен в 250 Львовский АО на должность авиатехника. В марте 1948 года перевёлся в 14 авиатранспортный отряд (Якутск), где продолжил летать бортмехаником самолёта Ли-2 (с 1952 года бортмеханик-инструктор). В 1958 году переучился на самолёт Ил-14. По случаю налёта третьего миллиона километров приказом командира 139 АТО Якутской ОАГ ГВФ награждён именными золотыми часами. В конце августа 1960 года переведен в Кировоградскую ШВЛП на должность бортмеханика инструктора. Со временем занял должность старшего бортмеханика АО. Общий налёт на самолётах составил 14000 часов. С 1963 по 1989 год работал в должности старшего инженера 2-го ЛО КШВЛП и КВЛУ. Награждён орденами и медалями. Умер 27 марта 2005 года. Похоронен на Дальневосточном кладбище города Кировограда.



Старший бортмеханик 1-го АО
Солодовников Виктор Иванович.

Солодовников Виктор Иванович

Родился 4 сентября 1928 года в посёлке Красный Кут Саратовской области. В августе 1943 года подростком поступил на работу слесарем в авиамастерские Качинского военного лётного училища, находившегося там в эвакуации. Там же окончил курсы авиационных специалистов и работал сборщиком самолётов до возвращения училища в Качу (июнь 1947 года). После срочной службы в армии в январе 1952 года был принят в

Краснокутское лётное училище на должность авиамоториста, а затем авиатехника. В 1958 году переучился в Ульяновской ШВЛП на бортмеханика самолёта Ли-2 и был включен в состав лётных экипажей в должности старшего бортмеханика АО. С июля 1960



Старший бортрадист 1-гоАО
Ефремов Владимир Артёмович.

года Виктор Иванович в Кировоградской ШВЛП. В 1962 году он в числе первых экипажей при Киевском УТО освоил новый турбовинтовой самолёт Ан-24. В 1968 году заочно окончил Егорьевское АТУ. Его налёт составил 12000 часов. По состоянию здоровья в 1982 году был переведен в АТБ КВЛУ ГА на должность инженера по расшифровке записей параметров полётов.



Бортмеханик-инструктор
Хромов Алексей Сергеевич.

Хромов Алексей Сергеевич

Родился 30 марта 1928 года в селе Логиновка Краснокутского района Саратовской области в крестьянской семье. В 1948 году был призван в армию и направлен в ШМАС на отделение авиамехаников самолётов Ла-11 и Як-9. По окончании служил в ИАП авиамехаником самолёта Як-9. В 1951 году изучил новый реактивный истребитель МиГ-15 и работал на нём в качестве авиационного техника. По окончании срочной службы остался на сверхсрочную в должности бортмеханика самолёта Ли-2. В декабре 1954 года был демобилизован по сокращению штатов, и с февраля 1955 года был принят в Краснокутское лётное училище ГВФ на должность авиационного механика самолёта По-2. Вскоре он освоил техобслуживание поступивших в училище самолётов Ан-2 и стал работать на них в качестве авиатехника. В 1958 году, когда в училище из

Ульяновской ШВЛП должны были поступать самолёты Ли-2, его направили в Ульяновск для переучивания на бортмеханика, несмотря на то, что в армии Алексей Сергеевич на этой должности уже налетал 1450 часов. С июля 1960 года он в Кировограде. Интересен его рассказ о первом прилёте в Кировоград. *В составе экипажа тогда (25 июля) были председатель комиссии по приёму Кировоградской авиабазы от военного ведомства, он же командир авиационного отряда, Алексей Васильевич Федотов, его заместитель по лётной работе Иван Иванович Корниенко и командир корабля инструктор Тертычный. Самолёт затолкали в капонир возле стоянок аэропорта. Прилетели одним самолётом, их встретил генерал-майор Новокичёнов, получили пропуска, вместе с Новокичёновым выполнили на своём самолёте облёт учебных аэродромов Малая Виска, Ротмистровка, Счастливая с генералом на левом пилотском кресле. Составили акт, осмотрели Кировоград и его окрестности, искупались в Ингуле и полетели с актом о приёме авиабазы в Москву. В последующие дни июля отряд перелетел в Кировоград из Красного Кута в составе нескольких групп самолётов.* В 1963 году Алексей Сергеевич переучился на самолёт Ил-14. В 1967 году окончил заочно Егорьевское АТУ с присвоением квалификации техник-механик. С 1971 года летал бортмехаником на самолёте Ан-24 в КЛШУ.

Общий его налёт на самолётах 16000 часов.



Бортмеханик инструктор
Церулик Андрей
Васильевич.



Бортмеханик инструктор
Константинов Николай.

Бортрадисты-инструкторы Кондрашин Геральд Петрович и Сторчак Владимир Фёдорович в 1982 году освоили самолёт Ил-14 и летали на нём до самого конца его эксплуатации в КШВЛП.



Бортрадист инструктор
Сторчак Владимир Фёдорович.



Бортрадист инструктор
Кондрашин Геральд Петрович.



Старший инженер 1-го АО
Фоломкин Александр Михайлович со временем стал
главным инженером и начальником АТБ.

Фоломкин Александр Михайлович

В 1949 году поступил в Егорьевское АТУ. После его окончания в 1952 году начал работать на должности авиамеханика самолёта По-2 Краснокутского лётного училища. Поступил в КИИ ГВФ. В 1957 году он окончил ВУЗ и вернулся на должность инженера АЭ, а затем стал инженером АО. С июля 1960 года был переведен в КШВЛП. Работал в должности главного инженера, начальника авиационно-технической базы ШВЛП и заместителя начальника КВЛУ по инженерно-авиационной службе. Отличник Аэрофлота, Ветеран труда.

Алексей Николаевич Рыбаков был одним из первых организаторов Кировоградской ШВЛП и проработал в ней до самого последнего дня её существования. Он был на посту уже в то время, когда начальниками ШВЛП числились исполняющие обязанности Алексей Васильевич Федотов и Сергей Михайлович Репич. Он честно и добросовестно относился к своей работе и прекрасно с ней справлялся.



Переведенный из Краснокутского ЛУ ГВФ
бессменный заместитель начальника КШВЛП по
политчасти с 20 августа 1960 до 1 марта 1978 года
Алексей Николаевич Рыбаков.

10 августа 1960 года приказом МГА на должность заместителя начальника ШВЛП по лётной подготовке был назначен опытный лётчик, занимавший до этого ряд командных должностей до заместителя начальника Узбекского ТУ ГВФ Репич Сергей Михайлович. Он же временно исполнял обязанности начальника ШВЛП. Проработал он недолго и по неизвестным автору причинам вскоре перевёлся на другую работу. К большому сожалению его фотографии не сохранилось.



Командир 2-го авиационного отряда КШВЛП
экс командир 758 УАП 60 ВАУЛ
Саломатин Василий Иосифович.

Саломатин Василий Иосифович

В 1940 году поступил в Энгельскую военную авиационную школу лётчиков. С 1942 года принимал участие в боевых действиях Великой Отечественной войны. Совершил 31 боевой вылет. В 60 ВАУЛ с начала его образования. Демобилизован в 1960 году по причине сокращения ВС СССР на 1 миллион 200 тысяч человек с должности командира 758 УАП в

звании подполковник. Награждён 7 орденами и многими медалями. В КШВЛП с 1960 по 1975 год работал на должности командира 2-го лётного отряда.



Заместитель командира 2-го авиационного отряда
КШВЛП, экс заместитель командира 758 УАП 60 ВАУЛ
Соловьёв Борис Михайлович.

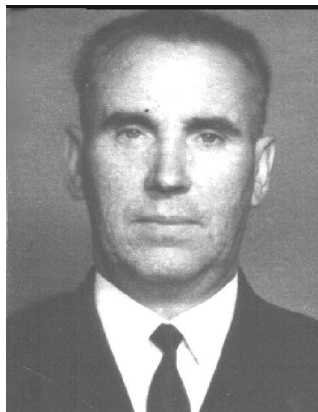
Соловьёв Борис Михайлович

В авиации с 1940 года. Окончил аэроклуб, затем с 1941 по 1943 год был курсантом военного авиационного училища лётчиков. Принимал участие в боевых действиях Великой Отечественной войны. Награждён тремя боевыми орденами и медалями, в том числе “За отвагу”, “За взятие Кенигсберга” и “За взятие Берлина”. В 1960 году уволен в запас с должности заместитель командира полка по лётной подготовке в звании подполковник. С 1960 года в КШВЛП на должности заместитель командира АО. Летал на самолётах: УТ-2, СБ, Ил-4, У-2, Ли-2, Як-12, ИЛ-28, Ан-24.



Старший штурман 2-го авиационного отряда КШВЛП,
экс штурман АЭ самолётов Ил-28 60 ВАУЛ

Сидоров
Константин
Дмитриевич.
Его биографию
читайте на
странице 144.



Командир АЭ самолётов Ли-2 2АО КШВЛП
Карпов Николай Владимирович.
Подробно о нём читайте на странице 151.



Штурман АЭ 2 АО КШВЛП
Терентьев Иван Иосифович.
О нём читайте в первой части
на странице 195.

1 сентября 1960 года приступили к занятиям по теории и 10 октября 1960 года начали лётное переучивание на самолёте Ли-2 демобилизованные офицеры расформированного военного авиационного училища лётчиков, многие из которых имели налёт на самолётах Ли-2, но в военном ведомстве. В основном из этих лётчиков был сформирован 2-й авиационный отряд КШВЛП.

Со временем состав 1-го и 2-го авиационных отрядов в зависимости от потребностей менялся.



В конце 1960 года для организации переучивания специального набора демобилизованных офицеров-лётчиков и лётчиков ДОСААФ в КШВЛП была создана авиационная эскадрилья на самолётах Ан-2.

1960 год. Командир АЭ Ан-2 КШВЛП
Илья Андреевич Легиньков.

В 1962 году он уйдёт в 1-й АО на должность командира корабля инструктора Ил-14. После ухода с лётной работы будет преподавать в УЛО лётную эксплуатацию самолётов.

Командиром АЭ Ан-2 был назначен переведенный из Краснокутского лётного училища опытный командир АЭ Илья Андреевич Легиньков. Илья Андреевич отличался немногословием и твёрдым характером. Согласился он на эту работу временно, чтобы наглядно показать бывшему командиру АЭ 60 ВАУЛ Леониду Марковичу Тупию, как организовывать работу АЭ в условиях гражданского воздушного флота. Затем он переучился на самолёт Ил-14 и летал на нём в качестве командира корабля инструктора.

Его заместителем - экс командир АЭ Ил-28 60 ВАУЛ Тупий Леонид Маркович.



1960 год. Заместитель командира АЭ Ан-2 КШВЛП,
экс командир АЭ Ил-28 60 ВАУЛ
Тупий Леонид Маркович.

В 1962 году он станет командиром АЭ Ан-2, а в 1965
году командиром 3-го авиационного отряда КШВЛП.

Командирами звеньев были назначены переведенные из Бугурусланского лётного училища Охинченко Михаил Петрович и Поньрко А.И.. Штурманом АЭ - демобилизованный офицер Бойко Сергей Георгиевич, а начальником штаба - экс штурман АЭ 744 УАП 60 ВАУЛ Дубрава Сергей Фёдорович.



1960 год. Командир звена АЭ Ан-2 КШВЛП
Охинченко Михаил Петрович. В 1962 году он станет
заместителем командира АЭ. По его инициативе на
самолётах Ан-2 будут введены ночные полёты. В 1965
году он станет командиром АЭ 3-го АО, затем
перучится на самолёт Ан-24, и будет летать на нём в
качестве командира корабля инструктора во 2-м ЛЮ и в
КЛШУ до выхода на пенсию.

Пилоты-инструкторы были набраны из демобилизованных офицеров 60 ВАУЛ: Бредихин Владимир Алексеевич, Вычисенко Михаил Прокопович, Гольцев Вячеслав Михайлович, Грушенков Валентин Григорьевич, Ивлиев Анатолий Матвеевич, Ильяшенко Виктор Епифанович, Касимов Анатолий Васильевич, Кирилин Пётр Спиридонович, Копытин Евгений Александрович, Литвин Анатолий Николаевич, Назаренко Георгий Павлович, Семенихин Эдуард Александрович, Тарасенко Леонид Федотович, Шульгин Алексей Иванович, Шустов Виталий Петрович. Со временем по очереди друг за другом лётный состав уходил на тяжёлую технику, а им на замену приходили новые молодые и перспективные пилоты.



1960 год. Штурманом АЭ Ан-2 КШВЛП был назначен демобилизованный офицер Бойко Сергей Георгиевич, участник боевых действий в Великой Отечественной войне на самолётах ТБ-3. В музее ГЛАУ хранится его книга воспоминаний. После ухода с лётной работы он долгое время был дежурным штурманом КШВЛП.

1960 год. Пилот-инструктор самолёта Ан-2
Бредихин Владимир Алексеевич.
В 1964 году он переучится на самолёт Ли-2,
а в 1968 году на самолёт Ан-24.
Он будет летать в должности командира корабля
инструктора до ухода с лётной работы
на лётные тренажёры.
Подробнее о нём читайте на странице 169.



Один из первых пилотов-инструкторов АЭ Ан-2
Вычисенко Михаил Прокопович. Участник боевых
действий в Великой отечественной войне. Летал на
штурмовиках Ил-2, а после войны Ил-10. Участник
Парада Победы от 3-го Украинского фронта на Красной
площади в Москве. Лётчик-инструктор 744 УАП
60ВАУЛ. В 1958 году был демобилизован по первому
сокращению ВС. Летал в Кировоградском аэроклубе на
самолёте Як-18У в качестве лётчика-инструктора. За
два года стал мастером спорта СССР и судьёй
всесоюзной категории. В 1965 году переучился на
самолёт Ил-14 и летал на нём в качестве командира
корабля-инструктора.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2 КШВЛП
Гольцев Вячеслав Михайлович.
Будущий командир Корякского и Южно-Сахалинского
авиапредприятий.
О нём подробно читайте на странице 181.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2 КШВЛП
Грушенков Валентин Григорьевич.
Из демобилизованных офицеров. В 1966 году
переучился на самолёт Ли-2 и летал на нём в качестве
командира корабля инструктора.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2 КШВЛП
Ивлиев Анатолий Матвеевич.
Из демобилизованных офицеров. В 1966 году
переучился на самолёт Ли-2, затем на Ан-24, Ан-26 и
Ан-30. Летал на них в качестве командира корабля
инструктора.
Умер 30 ноября 2002 года в возрасте 68 лет. Похоронен
на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2 Ильяшенко
Виктор Епифанович. В 1962 году он станет командиром
звена, в 1965 – заместителем командира АЭ 3 АО, а в
1966 году командиром АЭ. Затем переучится на
самолёты Ил-14 и Ан-24. Будет летать на них в качестве
командира корабля инструктора. Подробно о нём
читайте на странице 167.

На этих страницах Вы видите их всех, молодых и красивых.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2
Касимов Анатолий Васильевич.
В 1962 году он станет командиром звена,
в 1965 – заместителем командира АЭ 3 АО,
а в 1966 году командиром АЭ. Затем переучится на
самолёты Ли-2 и Ан-24. Будет летать на них в качестве
командира корабля инструктора.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2 Кирилин
Пётр Спиридонович. В 1966 году он переучится на
самолёты Ил-14 и Ан-24. Будет летать на них в
качестве командира корабля инструктора.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2 Копытин
Евгений Александрович. В 1966 году он переучится на
самолёты Ил-14 и Ан-24. Будет работать на них в
качестве командира корабля инструктора. Затем
переведётся в Шереметьево, и будет летать
командиром ВС Ту-154 по странам Европы.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2
Анатолий Николаевич Литвин.
Затем переучится на самолёты Ли-2, Ан-24 и Ан-26.
Подробнее о нём на странице 179.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2
Назаренко Георгий Павлович.
Затем переучится на самолёты Ли-2, Ан-24 и Ан-26.
Подробнее о нём на странице 186.



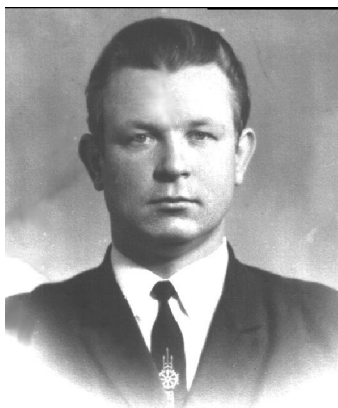
1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2
Семенихин Эдуард Александрович.
В 1966 году он станет командиром корабля
инструктором самолёта Ли-2, в 1968 году освоит самолёт
Ан-24. В должности заместителя командира АЭ окончит
в 1972 году Академию ГА. Его назначат на должность
командира 2-го ЛО КШВЛП, затем переведут в КЛШУ
на должность заместителя начальника по лётной работе.
В настоящее время Эдуард Александрович возглавляет
аварийно-спасательную службу Государственной лётной
академии Украины.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2
Тарасенко Алексей Федотович. В 1966 году освоит
самолёт Ли-2, через некоторое время переведётся на
Камчатку и станет командиром лётного отряда.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2 Шульгин Алексей Иванович. В 1966 году он переучится на самолёт Ли-2 и станет командиром корабля инструктором. В 1969 году освоит самолёт Ан-24 и через некоторое время переведётся в киевский аэропорт Жуляны, а оттуда в Борисполь. Будет летать командиром Ту-134.



1960 год. Пилот-инструктор АЭ Ан-2
Виталий Петрович Шустов.
Освоит самолёты Ли-2, Ан-24, окончит два ВУЗа и по служебной лестнице дойдёт до заместителя начальника УУЗ МГА СССР.

О нём ещё будет написано в главе о КЛШУ.

Всех пилотов, зачисленных в авиационную эскадрилью Ан-2, направили в Краснокутское лётное училище для переучивания и ввода в строй на новом для них самолёте Ан-2.



Наконец 17 декабря 1960 года приказом начальника ГУ ГВФ был назначен начальник КШВЛП Иван Семёнович Погорелов.

Начальник Кировоградской
школы высшей лётной подготовки
Погорелов Иван Семёнович.

Погорелов Иван Семёнович.
Родился 10 апреля 1913 года в селе Новый Егорлык Сальского района Ростовской области. С 1933 по 1937 год был курсантом Батайской лётной школы, в которой после её окончания недолго

работал пилотом-инструктором. Затем перевёлся на должность пилота в Челябинск, окончил в Москве штурманские курсы и вернулся в Челябинск на должность старшего штурмана. В 1941 году был направлен для работы в Курганскую авиашколу, которую перевели в Красный Кут. В ней Иван Семёнович занимал все лётные должности до начальника включительно. Летал на самолётах УТ-1, УТ-2, У-2, П-5, Як-12 и Як-18. После окончания командных курсов в Ленинграде в 1951 году работал на должностях заместителя командира по лётной подготовке Днепропетровской авиагруппы, заместителем начальника Западно-Сибирского управления, командиром ОАО в Челябинске и командиром отдельной авиагруппы в Магадане. С декабря 1960 года Погорелов Иван Семёнович начальник КШВЛП. Здесь он освоил самолёты Ан-2, Ли-2, Ил-14, Як-40 и Ан-24. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 августа 1969 года ему было присвоено почётное звание “Заслуженный пилот СССР”. В 1972 году Иван Семёнович окончил факультет заочного обучения Академии гражданской авиации. После ухода с лётной работы по состоянию здоровья с 1975 по 1978 год работал преподавателем учебно-лётного отдела. В настоящее время живёт в Москве.

В январе 1961 года начались учебные полёты со слушателями из подразделений Аэрофлота на самолёте Ли-2 в 1-м авиационном отряде.



Заместитель начальника КШВЛП ГВФ по лётной подготовке Бондаренко Сергей Пантелеевич. Наладив лётную работу, он в 1968 году будет переведен в Киев на должность командира ОАО (Жуляны) и вскоре погибнет в авиакатастрофе.

И снова в руководстве ШВЛП произошли изменения. На должность заместителя начальника ШВЛП по лётной подготовке был назначен выпускник Высшего авиационного училища ГВФ (Ленинград) Бондаренко Сергей Пантелеевич. Обладая отличной техникой пилотирования и методикой лётного обучения, он

добился от лётного состава чёткой и слаженной работы по обучению слушателей и курсантов на самолётах Ан-2, Ли-2, Ил-14 и Ан-24. В 1968 году приказом министра он был переведен в Объединённый авиационный отряд ГВФ, базировавшийся на аэродроме Жуляны (Киев) на должность командира ОАО. Вскоре произошла катастрофа и он погиб.



1960 год. Флаг-штурман КШВЛП ГВФ
Мыщиков Фёдор Максимович.
О нём читайте на странице 140.

В апреле 1961 года начались первые учебные полёты со слушателями специального набора на самолёте Ан-2 и первые выпуски слушателей Аэрофлота

на самолётах Ли-2.



Экипаж самолёта Ли-2 2-го АО КШВЛП Кузнецова Ивана Варфоломеевича (борتمеханик Шляхтин Виталий Фёдорович, бортрадист Ашихмин А.Г.) со своими аэрофлотовскими слушателями. Среди них Ибрагим Александрович Басенко из Ленинграда, наш офицер из 744 УАП. Он будет командиром Ил-18, а после ухода с лётной работы инженером аэродромной службы аэродрома Пулково.

Яковенко Сергей Данилович



Родился 26 сентября 1930 года в селе Арнаутово за южной окраиной города Кировограда в доме по улице Приречная № 45. Ничем не приметный скромный мальчишка учился в сельской арнаутовской школе и до начала Великой Отечественной войны успел закончить только три класса. Находясь в оккупированном фашистами Кировограде, семье Сергея было не до его учёбы. Главной целью в те тяжёлые времена было прокормиться, а одежду и обувь перешивали и донашивали ту, которая осталась от довоенной поры. Это

были годы тяжёлого детского труда на огородах и в нехитром деревенском хозяйстве. 8 января 1944 года Кировоград был освобождён частями Красной Армии. Жить было очень тяжело, но потихоньку жизнь налаживалась. 1 сентября 1944 года почти четырнадцатилетний Сергей пошёл в 4-й класс арнаутовской школы № 33. Он помнит, что в то время их занимали не спортивные или интеллектуальные мирные игры, а смертельно опасные игры с патронами, снарядами, гранатами и другими взрывоопасными предметами, которых везде было очень много. Безграмотное детское любопытство нередко приводило к смертельному исходу. Благополучно перешагнув через опасный возраст, Сергей в 1948 году стал студентом Техникума механизации сельского хозяйства. Как раз в это время Кировоградский аэроклуб возобновил свою деятельность в составе двух самолётных звеньев, планерного звена и парашютного экипажа. Аэроклуб располагался, во-первых, недалеко от техникума, а во-вторых, авиация вызывала у молодого послевоенного поколения чувства гордости, восхищения и любопытства. Наверное, не было ни одного молодого человека в Кировограде, который бы не попытался стать авиатором - лётчиком, планеристом или в худшем случае парашютистом. Беда была в том, что война потрепала здоровье молодому поколению так, что медицина признавала пригодным к лётному обучению примерно одного человека из десяти. Сергей Яковенко оказался

вполне здоровым и вполне пригодным к лётной работе. Летом 1950 года на аэродроме Лелековка для допуска к самостоятельному вылету на самолёте По-2 его проверял начальник лётной части аэроклуба Герой Советского Союза В.А. Медведев. Получив разрешение и дождавшись сигнала стартериста, он плавно двинул сектор газа вперёд. Самолёт медленно и уверенно начал разбег. И этот его полёт длился целых тридцать семь календарных лет, вылившийся в цифру 19 тысяч 087 часов налёта. Оставив за спиной два курса техникума, он осенью этого же 1950 года поступил в Криворожское лётное училище ГВФ, которое в 1951 году перебазировалось в Бугуруслан. Кстати, в Криворожском ЛУ ГВФ пилотами-инструкторами на самолётах По-2 ещё совсем молодыми работали наши будущие ветераны Владимир Алексеевич Ларионов и Таир Алиевич Рахматов. В ноябре 1951 года Сергей Данилович Яковенко окончил сокращённый курс обучения на самолёте По-2 (спецнабор после аэроклуба) и получил свидетельство пилота ГВФ. С января 1952 года он стал пилотом самолёта По-2 Кировоградского авиационного отряда Днепропетровской авиагруппы Украинского управления ГВФ, базировавшегося на аэродроме Алексеевка (сейчас там находится крытый рынок). В составе отряда он перевозил на самолёте По-2 вначале почту и грузы по местным воздушным линиям области без расписания, а затем и пассажиров. Вследствие интенсивной застройки города жилые дома вдоль границы лётного поля перекрывали подходы к аэродрому. Летом 1953 года отряд перебазировался на вновь созданный аэродром Балашовка, который мог принимать у себя не только самолёты По-2, но и Ан-2, Ли-2 и Ил-14. В 1956 году он был приглашён в Харьковский ОАО для работы в качестве второго пилота самолёта Ли-2. Там же немного пришлось полетать в качестве второго пилота и на самолёте Ил-12. После организации КШВЛП в августе 1961 года он возвратился в родной город и был зачислен на должность командира корабля-инструктора самолёта Ли-2. За безупречную работу он в числе первых в ШВЛП (Усенко, Яковенко, Розенберг и Ожигин) в 1963 году был награждён нагрудным знаком “Отличник Аэрофлота”. В 1966 году был переучен на самолёт с турбовинтовыми двигателями Ан-24. В этом же году с целью переучивания пилотов ГДР в авиакомпании Интерфлюг на самолёт Ан-24 был направлен на три месяца в Германию. После организации Кировоградского лётно-

штурманского училища ГА он летал там на самолётах Ан-24УШ с января 1971 по август 1986 года в качестве КВС-инструктора. В мае 1987 года с должности КВС-инструктора КВЛУ ГА он ушёл на пенсию. По типам ВС его налёт составляет: По-2 - 1534 часа, Ли-2 (Ил-12) - 5678 часов и Ан-24 - 11875 часов. Его общий ночной налёт - 4586 часов 36 минут. В настоящее время Яковенко Сергей Данилович бодр, по возрасту здоров и занимается активной общественной работой в ветеранской организации Государственной лётной академии Украины.

Самолёт Ил-14 явился дальнейшим развитием самолёта Ил-12. На нём с целью улучшения лётных характеристик была выполнена новая аэродинамической компоновки крыла. Первый полёт выполнен 20 сентября 1950 года. Самолёт прошёл испытания и был окончательно утверждён и рекомендован к серийной постройке в 1953 году. Внесённые в конструкцию самолёта по сравнению с самолётом Ил-12 изменения дали целый ряд преимуществ. Появилась возможность продолжить взлёт при отказе одного двигателя сразу же после отрыва, улучшилась устойчивость, и управляемость при полёте на одном двигателе. Противообледенители стали более эффективными. Скорость возросла на 30-35 км/час, а километровый расход топлива снизился на 18-38%. Рейсовая скорость на высоте 2200 м стала 320 км/час, а скороподъёмность у земли 5,3 м/сек вместо 4,25 как у Ил-12. Самолёт обеспечивал возможность полёта на одном работающем двигателе с выпущенным шасси на номинальной мощности, без снижения.

Самолёт мог эксплуатироваться на грунтовых аэродромах. Пассажироместимость была сохранена (27-32 человека). Ил-14 имел до 10 модификаций, которые отличались оборудованием и отдельными деталями.



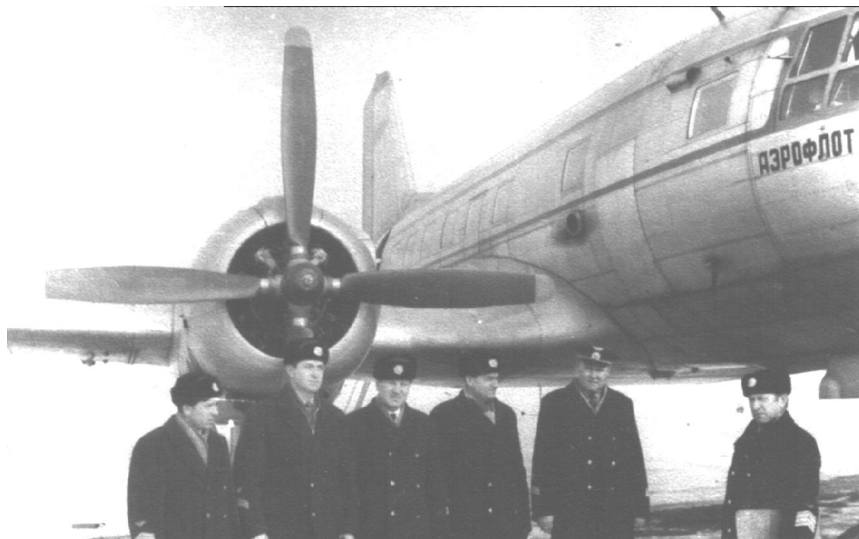
Николай Тарасович Будя один из первых авиационных инженеров, которые были допущены к обслуживанию самолётов Ил-14.



1 мая 1961 года. Первый выход колонны Кировградской ШВЛП на демонстрацию трудящихся. Впереди колонны знаменосцы. В строю руководство, преподаватели, личный состав двух авиационных отрядов и авиационной эскадрильи АН-2 со слушателями и курсантами. Кировградцы с балконов приветствуют авиаторов.



В Кировоградскую ШВЛП из Ульяновска прибыли самолёты Ил-14.



Эти два фото из личного архива ветерана КШВЛП Ивана Яковлевича Якутина, который был в числе первых командиров, освоивших этот прекрасный самолёт.



В апреле 1961 года лётный состав 1-го лётного отряда приступил к освоению самолёта Ил-14. 17 таких самолётов было получено из Ульяновской ШВЛП.

Командиром АЭ был назначен Черноскулов Владимир Семёнович, летавший на нём ранее.

1961 год.

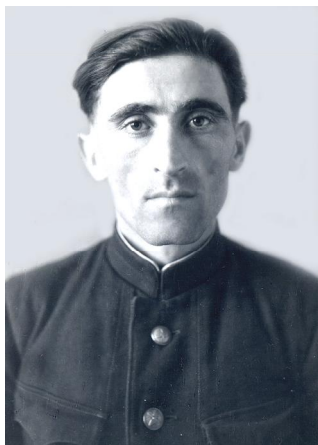
Командир АЭ самолётов Ил-14 1 АО КШВЛП
Черноскулов Владимир Семёнович.

Черноскулов Владимир Семёнович

Родился 18 декабря 1924 года в селе Кабанское Шадринского района Курганской области в крестьянской семье. 28 февраля 1942 года поступил в Свердловское пехотное училище, а в ноябре этого же года уже был на Западном фронте в должности заместителя командира роты противотанковых ружей. Закончил войну командиром роты в звании капитан. За это время был дважды ранен. В голову - 3 марта 1944 года в бою под Витебском и в левое плечо 28 апреля 1945 года. Награждён двумя боевыми орденами Отечественной войны II-й степени, Красной Звезды и медалями «За освобождение Варшавы» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.». В декабре 1946 года поступил в Бугурусланскую авиационную школу пилотов ГВФ. По её окончании в 1948 году был распределён в Якутское управление ГВФ, в котором прошёл путь от рядового пилота до начальника ЛШО на самолётах По-2, По-2С, Ли-2 (1949), Ил-14 (1957). В 1960 году был переведен в КШВЛП, где также прошёл путь от командира корабля инструктора самолёта Ли-2 до командира АЭ самолётов Ил-14. В 1965 году переучился на турбовинтовой самолёт Ан-24, на котором в КШВЛП и КВЛУ летал командиром учебного экипажа до ухода с лётной работы по состоянию здоровья. С 1979 года инструктор лётных тренажёров. Общий налёт 18368 часов.

Летавших ранее на самолёте Ил-14 командиров кораблей инструкторов Богдасарова Арама Александровича, Ларионова Владимира Алексеевича и Новикова также пригласили из Якутской отдельной авиагруппы ГВФ для обучения и ввода в строй командиров кораблей 1-го АО. Из Ульяновской ШВЛП для

оказания помощи в освоении самолёта Ил-14 перевёлся опытный командир корабля инструктор Фролов Иван Тимофеевич, который к этому времени в Ульяновской ШВЛП уже обучал слушателей на турбовинтовом самолёте Ан-10.



1961 год.

Командир корабля инструктор самолётов Ли-2 и Ил-14 Богдасаров Арам Александрович. Он действительно поднял в Кировоградское небо первый самолёт Ил-14, но вскоре был вместе с представителем от 2-го АО Ключкой Виталием Борисовичем направлен в КМЗ для освоения самолёта Ан-24.

Богдасаров Арам Александрович

Родился 5 декабря 1920 года в городе Черкесск Ставропольского края в крестьянской семье. По окончании школы поступил на физико-математический факультет

Ставропольского учительского института. Одновременно изучал самолёт У-2 в аэроклубе. После прохождения программы первоначальной лётной подготовки на нём в 1940 году был призван в армию и направлен на учёбу в Сталинградскую военную школу лётчиков, которую после 10-й военной авиационной школы первоначального обучения в городе Александров Гай окончил на самолётах УТ-2, УТИ-4 и И-16 в августе 1942 года. Находясь в резерве при 2-й авиационной дивизии особого назначения (Москва), дополнительно переучился на бортмеханика самолётов Ли-2 и С-47. С декабря 1942 по июль 1944 года летал в этой дивизии, выполняя правительственные задания по переброске в тыл врага разведчиков, диверсантов, специальных грузов и осуществляя связь с партизанами, как бортмеханик самолёта Ли-2, так и как пилот самолёта У-2. Только в 1943 году на самолёте У-2 им выполнен налёт 150 часов. С июня 1944 года - слушатель 10 военной авиационной школы первоначального обучения (Кустанай) на самолёте Як-9Б. После демобилизации в 1946 году он пилот-инструктор самолёта По-2 Бугурусланской школы пилотов ГВФ, которая в 1948 году была переведена в Красный Кут и стала называться лётным училищем. В 1950 году он переучился на самолёт Ли-2 в качестве пилота и летал на нём в должности 2П в Ростове-на-Дону и Якутске. Летал много. Так в

1951 году его налёт составил 960 часов! В 1952 году он был допущен к полётам в качестве командира корабля Ли-2, а с апреля 1960 года - Ил-14. Именно тогда он из Якутска был переведен в Кировоградскую ШВЛП на должность командира корабля инструктора самолёта Ли-2. Когда в 1961 году из Ульяновской ШВЛП были переданы в Кировоград самолёты Ил-14, он был первым командиром, который поднял этот самолёт в кировоградском небе. После поступления в 1963 году турбовинтового самолёта Ан-24 Арам Александрович был в числе первых командиров, освоивших его. В книге «Кировоградское лётное» на странице 30 описан случай, когда Богдасаров посадил самолёт Ан-24 с ошибочно выключенными двигателями на что Генеральный конструктор Олег Константинович Антонов, вручая Богдасарову ценный подарок заявил: «Вот какой самолёт мы создали! С выключенными двигателями летает». Освоение новой техники было настолько захватывающим, что в 1965 году он переучился на самолёт Ил-18 и некоторое время летал на нём в качестве второго пилота во Фрунзенском АО. В августе 1966 года он вернулся в КШВЛП на должность заместителя командира АЭ, а вскоре стал заместителем командира АО по лётно-методической работе. После образования КЛШУ он с 1971 года командир учебной АЭ. В 1974 году Арам Александрович без отрыва от производства окончил факультет заочного обучения Ленинградской академии ГА. Его общий налёт составил 16000 часов. После ухода с лётной работы по состоянию здоровья в марте 1979 года продолжал работать до 30 ноября 1988 года инструктором на лётных тренажёрах, передавая молодым свой богатый лётный опыт. Умер в 2004 году и похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.



1961 год.
Командир корабля инструктор самолётов Ли-2 и Ил-14
Ларионов Владимир Алексеевич.

Ларионов Владимир Алексеевич

Родился 14 июля 1929 года в городе Подольск Московской области. Летом 1946 года летал на планере А-2 в Подольском

аэроклубе. В ноябре этого же года поступил в Криворожское лётно-техническое училище ГВФ. Программу первоначальной лётной подготовки проходил в 3-й отдельной учебной АЭ в городе Акстафа (Азербайджан). В 1949 году окончил училище и был распределён в Якутскую отдельную авиагруппу ГВФ. Там освоил самолёты Ли-2 и Ил-14 и летал на них в качестве командира корабля. В апреле 1961 года прибыл в 1-й АО КШВЛП для работы в должности командира корабля инструктора самолёта Ли-2. В июле 1-й АО получил задание приступить к освоению самолёта Ил-14. С этой целью в 1 АО была создана АЭ самолётов Ил-14, в которую был включен и Владимир Алексеевич. В 1964 году он освоил самолёт Ан-24 и в первых числах января 1971 года был назначен командиром АЭ 1-го АО. С лётной работы ушёл в 1981 году с налётом 15000 часов. В 1965 году, будучи командиром корабля инструктором, занимался подготовкой авиаспециалистов Демократической республики Вьетнам. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 мая 1973 года за успешное выполнение задания Советского правительства по оказанию помощи ДРВ Владимир Алексеевич был награждён орденом Дружбы Народов.



Переучился с Ли-2 на Ил-14 командир воздушного судна инструктор
Молчанов Григорий Павлович.

В январе 1962 года начались учебные полёты на самолёте Ил-14.



С фотографии на нас смотрит бортмеханик инструктор самолёта Ил-14
Дементьев Николай Михайлович.

Автолюбители и рыбаки хорошо знают Дементьева Николая Михайловича. Сейчас он пенсионер и всегда готов оказать помощь соседям автолюбителям водородной сваркой, а зимним рыбакам – мотылём. Он рассказал автору жуткую историю, связанную с началом освоения самолёта Ил-14. В 1961 году он с Лёвиным Анатолием и Николаевым Пётром Андреевичем по призыву из Кировограда перевёлся из Куйбышевского аэропорта Курумоч в КШВЛП на должность бортмеханика самолёта Ли-2, а затем переучился на самолёт Ил-14. *«4 апреля 1962 года с утра выдалась туманная промозглая погода. К тому же на стоянке самолётов Ил-14 страшно выла собака. Никакие увещевания на неё не действовали, даже кусок бутерброда с колбаской не смог остановить этот вой. В конце концов, в погоде появились просветы и экипаж командира корабля Фролова Ивана Тимофеевича - в котором бортмехаником был сам рассказчик, а бортрадистом Владимир Петрович Баранов, вылетел со слушателями на аэродром Счастливая. Полёты проходили в*

строго установленном порядке. Слушатели получили необходимое количество контрольных полётов с инструктором. Затем Иван Тимофеевич оставил экипаж наедине со слушателями, а сам поднялся на СКП к командиру АЭ Владимиру Семёновичу Черноскулову. Экипаж в самостоятельном полёте спокойно взлетел, выполнил полёт по кругу. На посадочной прямой выпустил закрылки на 45 градусов. Спереди приближалась широкая почти трёхкилометровая грунтовая полоса. Слушатели чувствовали себя уверенно и спокойно. Перед самым выравниванием самолёт резко накренило на угол почти 90 градусов. Он крылом коснулся земли, крыло отвалилось, и на скорости около 200 километров в час начало постепенно разваливать фюзеляж, а членов экипажа через разломы выбрасывать на землю. Только чудом все остались живы и невредимы, отделавшись ушибами. В полёте произошло срезывание головки болта, крепящего тягу управления закрылком».



1 февраля 1963 года на аэродроме Кировоград в сложных метеорологических условиях произошла катастрофа самолёта Ли-2 пилотируемого экипажем командира АЭ 2 АО Алексеем Никифоровичем Фроловым. Тогда погибло три члена экипажа. Бортрадист Михаил Гарнага остался жить, но без одной ноги.

1962 год. Погибший в авиакатастрофе командир АЭ самолётов Ли-2 Алексей Никифорович Фролов.

А тем временем шло активное освоение нового турбовинтового самолёта Ан-24. В числе первых кто его осваивал, были командиры кораблей инструкторы Арам Александрович Богдасаров и Виталий Борисович Ключа, штурманы инструкторы - Иван Иосифович Терентьев и Гончаренко В.Д., бортмеханики Виталий Фёдорович Шляхтин и Виктор Иванович Солодовников. Ан-24 стал массовым самолётом в гражданской авиации. Лучшими методистами были командиры кораблей инструкторы Борис Иванович Бобылев, Радий Петрович Вахрин, Николай Михайлович Караваев, Николай Васильевич Щёткин и другие.



1963 год.
 На снимке слева
 бортмеханик
 инструктор Зверев
 Виктор Иванович,
 заместитель
 командира 2-го АО
 Клюка Виталий
 Борисович,
 Командир 2-го АО
 Саломатин Василий
 Иосифович,
 начальник штаба
 2-го АО Железняк
 Родион Васильевич и
 командир корабля
 инструктор Бредихин
 Владимир Алексеевич.



В конце 1962 года второй лётный отряд приступил к освоению самолёта Ан-24 с двумя турбовинтовыми двигателями.
 К вылету готовится экипаж Михаила Васильевича Ермакова. Слева штурман Разуев Иван Павлович, третий - бортрадист Борис Помазан, четвёртый слушатель Борис Григорьевич Коваленко, завершает ряд бортмеханик Виктор Иванович Зверев.



Командир корабля инструктор
Бобылев Борис Иванович
из офицеров 60 ВАУЛ, за подготовку авиационных
специалистов в небе Кировоградскойны будет награждён
орденом Ленина.



Командир корабля инструктор
Вахрин Радий Петрович
из офицеров 60 ВАУЛ, со временем закончит
Академию ГА, станет командиром 3-го ЛО, а потом
заместителем начальника КШВЛП по лётной
подготовке.



Командир корабля инструктор
Караваяев Николай Михайлович
из офицеров 60 ВАУЛ, со временем станет командиром
учебной АЭ КЛШУ.



Командир корабля инструктор
Щёткин Николай Васильевич
из офицеров 60 ВАУЛ, со временем будет летать
командиром воздушного судна инструктором самолётов
Ан-24 и Як-40 в эскадрилье автора, и продолжать
воспитывать по старинке последнего.



1963 год. Штурман-инструктор Разуев Иван Павлович.

Разуев Иван Павлович

В 1940 году поступил в Мелитопольскую военную авиационную школу лётчиков-наблюдателей. С 1942 года принимал участие в боевых действиях Великой Отечественной войны в качестве штурмана. Совершил 486 боевых вылетов, из них 19 на Берлин, был дважды ранен. До 1960 года служил в СА. В ШВЛП на должности штурмана

АЭ с 1968 года. Человек высокой нравственности и волевых качеств. Награждён 8 боевыми орденами и медалями.

1963 год. Начальник учебно-лётного отдела
Стрелковский Феликс Иванович.

Стрелковский Феликс Иванович

Родился в 1921 году в Васильковском районе Киевской области. Ещё в довоенное время после окончания школы он учился в Васильковском авиационном техническом училище. После войны окончил Киевский институт инженеров ГВФ. С июля по ноябрь 1960 года Феликс Иванович Стрелковский был первым начальником Омского лётного училища ГВФ. Доподлинно известно, что некоторое время он был начальником учебно-лётного отдела Краснокутского лётного училища и начальником штаба Сасовского лётного училища.

В январе 1963 года он прибыл в Кировоградскую ШВЛП из Сасовского лётного училища на должность заместителя начальника ШВЛП по учебно-лётной работе. Под его руководством учебно-лётный отдел проделал огромную работу, как по подготовке кадров, так и по развитию учебной базы. Надо заметить, что Феликс Иванович был летающим начальником УЛО. Он летал



командиром самолёта Ан-2 и Ил-14. В его лётной книжке, было, зафиксировано пять тысяч часов налёта.

В 1965 году в Кировоградской ШВЛП было создано отделение по подготовке диспетчеров УВД. Для приобретения международного опыта в этой области подготовки кадров Феликс Иванович Стрелковский был командирован в Англию, где ознакомился с системой подготовки диспетчеров в учебном заведении этой страны и практическим управлением полётов в Лондонском аэропорту. Этот практический опыт позволил в Кировоградской ШВЛП, а с 1970 по 1986 год и в Кировоградском лётно-штурманском училище гражданской авиации развернуть обучение этих специалистов в соответствии с международными стандартами. За эти годы было подготовлено шесть тысяч триста двадцать девять диспетчеров службы движения не только для СССР, но и для многих стран дальнего зарубежья.

В октябре 1973 года ШВЛП посетила первая американская делегация в составе 5 человек во главе с ректором одного американского частного института мистером Хантом. Цель посещения - ознакомление с постановкой учебного процесса на самолёте Як-40, так как одна из авиакомпаний США намеревалась закупить партию этих самолётов. В течение недели американцы с присущей им деловитостью обстоятельно изучали всё, что было связано с освоением самолёта Як-40. Они посетили аудитории, тренажёр, беседовали с руководством и преподавателями ШВЛП. Однако в те времена советские экспортные товары облагались непомерными налогами, и сделка на продажу самолётов не состоялась.

Учебно-лётный отдел под умелым руководством Феликса Ивановича Стрелковского превратился в одно из крупных и важных структурных подразделений ШВЛП, в подлинный храм теоретической и научно-технической подготовки кадров широкого профиля.

Надо заметить, что в Кировоградской ШВЛП, а позже и в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации проходили подготовку многие авиационные специалисты из стран дальнего зарубежья. За этот период только для Кубы было подготовлено 855 пилотов, штурманов, бортинженеров и диспетчеров. В 1978 году в Сантьяго на Острове Свободы решили создать свою лётную школу. Для организации учебно-лётного

процесса на Кубу был приглашён Феликс Иванович Стрелковский. С характерной для него деловитостью он занимался этим нужным для молодой страны делом в течение целых четырёх лет.

По возвращению в Кировоград уже не существовало ШВЛП. На её базе с 1978 года функционировало Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации. Но рядом продолжало работать Кировоградское лётно-штурманское училище по подготовке штурманов и диспетчеров службы движения. Именно здесь потребовался опыт и неиссякаемая энергия опытного руководителя. Он сразу же был принят в КЛШУ на должность заместителя начальника по учебной работе. В 1986 году он оформил себе пенсию, но по законам советского времени имел право на её получение при одном условии - должен был находиться на рабочей должности. И такую должность ему предложили. Должность называлась учебный мастер, в подчинении которого находилась целая типография Кировоградского высшего лётного училища. Умер он на рабочем посту в ноябре 1993 года и похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда. За свой труд Феликс Иванович Стрелковский был награждён орденом Дружбы Народов, Почётной грамотой Президиума Верховного Совета УССР, знаком «Отличник Аэрфлота» и медалями.



Занятия по конструкции самолёта Ан-24 ведёт заслуженный учитель УССР
Николай Романович Юркевич.

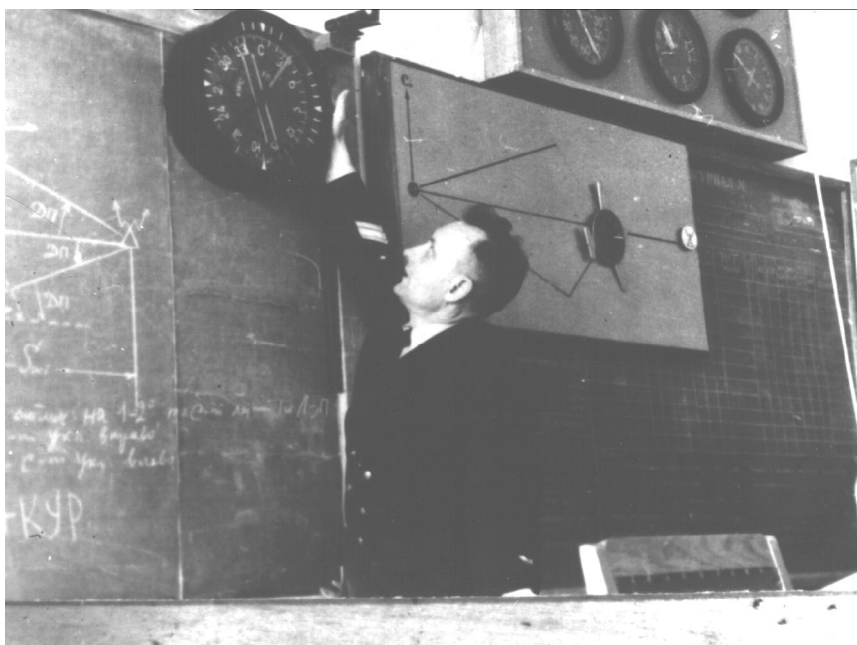


Преподаватель метеорологии в УЛО КШВЛП
Римма Орестовна Кузьменко.



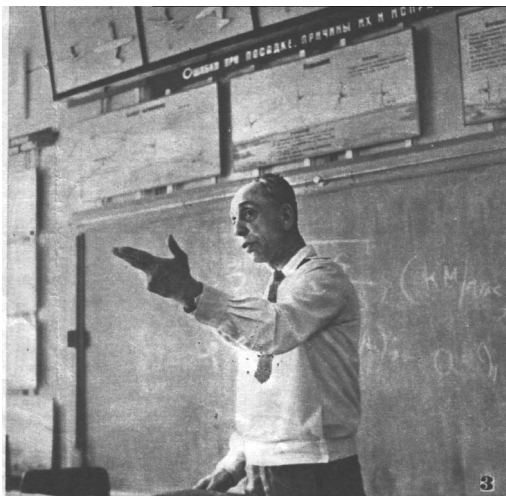
1961 год.
В КШВЛП установлены два тренажёра ТП Ли-2 и один тренажёр ТП Ан-2. Инструктор
тренажёра Владимир Петрович Баранов проводит занятия со слушателями. Слева от него
начальник АМСГ Сергей Васильевич Шевченко.

По двигателю Аи-24 проводит занятия старший преподаватель Торчук Фёдор Васильевич.



Преподаватель самолётовождения Кораблин Василий Иванович рассматривает со слушателями тему «Использование УГР в полёте». Соавтор вместе с Михаилом Александровичем Черным учебника «Самолётовождение».

Занятия по аэродинамике проводит боевой лётчик-истребитель,
наш земляк из Кировоградщины Меер Нафтулович Шифрин.



Шифрин Меер Нафтулович

Родился в 1921 году в селе Надлак Кировоградской области. После окончания Новомиргородской средней школы в 1938 году поступил в Качинскую военную лётную школу, в которой учился летать на самолётах УТ-2, УТИ-4 и И-16. После окончания обучения в 1940 году был распределён в строевую часть Юго-Западного военного округа. Перед самой войной его полк принимал участие в освобождении Бессарабии. К счастью, на аэродром Бельцы они прилетели без потерь на своих самолётах И-16. В мае 1941 года прибыла новая авиационная техника – самолёты МиГ-3. Эти самолёты прибывали на аэродром, запакованные в деревянные ящики. Над головами безнаказанно летали немецкие мессершмитты, а нашим лётчикам было строго-настрого запрещено им препятствовать. К 22 июня 1941 года они успели на новой технике выполнить по 2-3 полёта. В войну вступили на своих И-16, которые на это время уже по своим лётно-техническим качествам уступали немецким мессерам. В разгар войны артисты Малого академического театра за свои личные сбережения закупили эскадрилью самолётов Р-29 «Аэрокобра». Лейтенант Шифрин стал командиром звена «аэрокобр» в авиационной эскадрилье с громким названием «Малый театр – фронту!». Совершил 120 боевых вылетов.

Принимал участие в боях за Москву, Сталинград, Кенигсберг. Награждён боевым орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды и медалями. Был демобилизован в 1962 году с должности начальника штаба гвардейского истребительного



авиационного полка в звании гвардии майор. С 1962 года в Кировоградской ШВЛП преподавал аэродинамику. Отличник Аэрофлота. Умер в 1976 году. Меер Нафтулович автор книги «Практическая аэродинамика Ан-2» издательство Транспорт, 1972 и соавтор с Богославским Л.Е. «Практическая аэродинамика самолёта Як-40» издательство Машиностроение, 1977.

Преподаватель цикловой комиссии аэродинамики Богославский Леонид Емельянович автор ещё и «Практической аэродинамики самолёта Ан-24».

Начальник цикла УЛО КШВЛП

Андрей Петрович Иванов.

Андрей Петрович из преподавателей 60 ВАУЛ.

Подполковник Иванов читал автору в те времена «Бомбометание». Он входил в аудиторию, радостно потирая руки со словами: «Достаём листочки.

Летучка». Пять минут он очень внимательно следил за тем, чтобы никто не смог воспользоваться шпиргалкой.

Эту же манеру он перенёс и в ШВЛП, где читал самолётовождение.



Преподаватель УЛО ШВЛП

Владимир Иванович Харин.

Он читал предмет

«Приборное и радиоэлектронное оборудование самолётов» и написал несколько книг на эту тему.

Только за пять лет наиболее творческого периода преподаватели написали и издали массовым тиражом 16 учебных пособий.

Старшего преподавателя Пётра Ниловича Мамошина можно смело называть патриархом Кировоградской авиации. Он начинал трудиться на аэродроме нашего города ещё в те времена, когда здесь базировалась 15 тяжёлая авиационная бригада самолётов ТБ-3. Правда, 20 августа 1963 года к нам в ШВЛП прибыл ещё один патриарх из 15 ТАБ, Сергей Иванович Чернов, который к тому же ещё и летал на ТБ-3 в качестве штурмана.

О Сергее Ивановиче Чернове читайте в первой части книги на странице 68.



Преподаватель Лементы Пётр Константинович
один из бывших командиров АЭ 60 ВАУЛ.



Преподаватель РЭСОС
Василий Константинович Чирков.



В начале 60-х годов в ГВФ остродефицитной профессией стала профессия штурмана. Было решено их подготовку наладить в Кировоградской ШВЛП.

Штурман-инструктор Николаев Алексей Алексеевич.



1 сентября 1961 года сто человек курсантов штурманов приступили к занятиям в УЛЮ. Лётному искусству учили их в основном бывший штурманский состав 60 ВАУЛ, летавший до того на самолётах Ли-2 и Ил-28. Для этого он сами прошёл соответствующую переподготовку в Аэрофлоте. Стираются из памяти некоторые лица и имена, но часть из них ещё сохранилась в памяти автора.

Штурман-инструктор Качалков Степан Данилович.



Валерий Максимович Авакумов, Сергей Георгиевич Бойко, Владимир Наумович Борисов, Виталий Александрович Вавринюк, Степан Данилович Качалков, Алексей Алексеевич Николаев, Михаил Иванович Поплёвин. Автору повезло. Во время работы над книгой ему удалось взять интервью у Виталия Александровича Вавринюка.

Вавринюк Виталий Александрович



1956 год.
Курсант Харьковского
ВАУШ.



1959 год.
Штурман-инструктор 758 УАП
60 ВАУЛ.



1962 год.
Штурман-инструктор 1 АО
КШВЛП.

Родился 15 июня 1934 года в посёлке городского типа Старая Выжва Волынской области. С 1956 по 1959 год учился в Харьковском военном авиационном училище штурманов ХВАУШ. Летал на самолётах Ли-2 и Ил-28. По окончании обучения был

направлен штурманом-инструктором в 758 УАП 60 ВАУЛ, где занимался обучением курсантов-лётчиков на самолёте Ил-28. В августе 1960 года уволен из рядов СА в запас по закону “О новом значительном сокращении ВС СССР” статья 59 В. С февраля 1962 года штурман-инструктор 1-го АО. Летал на самолётах Ли-2, Ан-2, обучал курсантов-штурманов КШВЛП, начиная с первого набора. Освоил самолёты Ил-14, Ан-24, Ан-26 и Ан-30. Общий налёт составил 14000 часов. Ушёл с лётной работы в 1982 году и продолжал трудиться инструктором лётных тренажёров, передавая свой богатый опыт молодому поколению авиаторов.

Начиная с 1964 года, автор стал участником процесса обучения курсантов штурманов, используя любую возможность летать на самолётах Ан-2, а затем Ил-14 для налёта часов, который был необходим для получения 2 класса пилота, дававшего возможность поступать в ВАУ ГВФ.



Июль 1964 года.

Пилот-инструктор авиационной эскадрильи самолётов Ан-2
Борис Игнатьевич Чижов приступил к переучиванию бывших офицеров лётчиков.

В 1965 году на базе авиационной эскадрильи самолётов Ан-2 был сформирован 3-й лётный отряд Кировоградской ШВЛП. Командиром отряда был назначен Леонид Маркович Тупий, а его заместителем Виктор Алексеевич Никифоров.



1965 год. Заместитель командира 3-го ЛО
Виктор Алексеевич Никифоров.

Никифоров Виктор Алексеевич

С первых чисел января 1965 года на должность заместителя командира вновь созданного 3-го лётного отряда был назначен прибывший из Сасовского ЛУ Виктор Алексеевич Никифоров. Со свойственной ему энергией он ввёл старое забытое “новшество” - полёты на низко-полётной полосе, когда самолёт Ан-2 проносился на удалении от земли вначале на высоте начала выравнивания (6-7 метров), а затем конца выравнивания (0,7-0,8 метра). Старожилы с удивлением смотрели на это “новшество” справедливо рассуждая о том, кого же они учат летать - курсантов со школьной скамьи или дипломированных военных лётчиков, имевших налёт на военных самолётах (МиГ-15, МиГ-17, Ил-28, Ту-14 и т.д.), но не имевших свидетельства пилота ГВФ? Это был яркий пример бездумного переноса навыков училища в ШВЛП. А Никифоров был “королём” НПП. Он перелетал на ней с курсантами всех экипажей. Через некоторое время в КШВЛП ввели должность пилота-инспектора, и до конца 1970 года Виктор Алексеевич занимал эту должность. Человек он был общительный и чем-то неумовимо напоминал Максима Горького с киноэкрана. Именно в годы его работы в 3-м ЛО организовывались встречи всем отрядом нового года в ресторане “Весна”, выезд с ночёвкой “на рыбалку” опять же всем отрядом в сосновый бор под Клинцы. Приказом министра гражданской авиации от 20 октября 1970 года он был назначен начальником создаваемого с 1 января 1971 года Кировоградского лётно-штурманского училища ГА. Этому училищу в 3-й части этой книги будет посвящена целая глава, и в ней мы снова встретимся с Виктором Алексеевичем.

Старшим штурманом 3-го ЛО назначили бывшего главного штурмана 60 ВАУЛ Наума Ароновича Забранского, фотографию которого мы уже видели в главах о военном училище.



1965 год. Старший штурман 3-го лётного отряда
Забранский Наум Аронович.

Забранский Наум Аронович

В 1938 году окончил Брянский аэроклуб, затем Мелитопольскую военную школу стрелков-бомбардиров. В 1946 году окончил штурманский факультет Военно-воздушной академии. Участник боевых действий. С июня 1941 по ноябрь 1943 года совершил 78 боевых и 48 специальных вылетов на выброску разведчиков, диверсантов и т.п. Награждён Наум Аронович орденами Красной Звезды, Красного Знамени, Отечественной Войны и медалями. В КШВЛП с 1965 года, так как после расформирования 60 ВАУЛ был оставлен нести службу в ВС СССР. В середине 70-х годов был списан с лётной работы по состоянию здоровья, но ещё долгие годы работал инструктором на лётных тренажёрах.



Начальником штаба 3-го ЛО был назначен Сергей Фёдорович Дубрава.

Начальник штаба 3-го ЛО Сергей Фёдорович Дубрава.

Дубрава Сергей Фёдорович

Родился 5 декабря 1922 года в селе Головчино Грайворонского района Белгородской области. В ноябре 1941 года окончил Олсуфьевскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров, после окончания которой прибыл в качестве штурмана самолёта Р-5 на Карельский фронт. В ноябре 1942 года был назначен штурманом звена самолётов У-2. В 1944 году был переведен на Дальневосточный фронт. В июне 1948 года переучился на пикирующий бомбардировщик Пе-2. С января 1952 года Сергей

Фёдорович штурман-инструктор самолёта Ли-2 Уманского ВАУЛ, а затем штурман звена самолётов Як-18 744 УАП 60 ВАУЛ. В 1958 году освоил фронтовой реактивный бомбардировщик Ил-28 и стал штурманом АЭ. Уволен по сокращению ВС СССР в июне 1960 года. С мая 1961 года был зачислен помощником командира АЭ КШВЛП. С 1965 года начальник штаба 3-го ЛО. С 1978 года инструктор по штурманской подготовке лётных тренажёров. С 1986 года на пенсии.

В 3-м отряде было сформировано две авиационные эскадрильи. Авиационными эскадрильями руководили: командир 1АЭ Охинченко Михаил Петрович, его заместитель Ильяшенко Виктор Елифанович, штурман АЭ Пришедько Владимир Андреевич, командир 2 АЭ Рахматов Таир Алиевич, его заместитель Касимов Анатолий Васильевич и штурман АЭ Качалков Степан Данилович.



1965 год. Штурман 1-й АЭ 3-го ЛО КШВЛП
Владимир Андреевич Пришедько.

Пришедько Владимир Андреевич

Родился 25 сентября 1937 года в посёлке Кирова Днепропетровского района. В 1955 году поступил в Харьковское военное авиационное училище штурманов. Летал на самолётах Ли-2 и Ил-28. В 1958 году его выпуск попал под первое сокращение ВС СССР (300 тысяч человек). К выпускникам приехал “покупатель из Аэрофлота” и отобрал 30 человек на годовичные курсы Ульяновской ШВЛП по переучиванию на самолёт Ил-14. В 1959 году был распределён по собственному желанию в Ташкент и направлен штурманом АЭ самолётов Ан-2 в АО города Бергли. Затем был переведён на должность старшего штурмана авиагруппы, объединявшей почти всю мелкую авиацию Узбекистана (Коканд, Наманган, Фергана, Андижан). 1 апреля 1965 года по переводу прибыл в 3-й ЛО КШВЛП на должность штурмана АЭ. В 1966 году перевёлся на самолёт Ил-14 и стал штурманом АЭ этих самолётов в 1 ЛО. В 1968 году первый из штурманов освоил новейший реактивный пассажирский самолёт Як-40 и уже в

качестве штурмана этого прекрасного самолёта вернулся в 3-й ЛО, в котором и летал до мая 1987 года ещё и на самолётах Ан-24 и Ан-26. Нужно отметить, что Владимир Андреевич, один из первых штурманов которому в 1975 году ВКК присвоила 1-й класс штурмана ГА. После ухода с лётной работы с налётом 13850 часов



он ещё десять лет работал инструктором лётных тренажёров, передавая свой богатый опыт будущему поколению авиаторов. С 1997 года Владимир Андреевич пенсионер и живёт в авиагородке города Кировограда.

1965 год.

Командир 2-й АЭ 3-го ЛО Рахматов Таир Алиевич.

Рахматов Таир Алиевич

Родился в Москве в переулке рядом с Главпочтамтом. В детские годы дружил с сыном писателя Гайдара Тимуром (Тимур и его команда). В 1947 году учился в 3-й отдельной учебной АЭ в городе Акстафа (Азербайджан). В 1949 году окончил Криворожское лётное училище ГВФ, в котором был оставлен работать в должности пилота-инструктора самолёта По-2. В 1951 году училище перевели в Бугуруслан. В 1952 году он перевёлся в Ашхабад (162 ЛО), но через два года вернулся в родное училище, в котором до 1965 года прошёл путь до командира АЭ самолётов АН-2. В 1962 году он был награждён знаком “Отличник Аэрофлота”. В 1965 году перевёлся в этой должности в Кировоградскую ШВЛП, в которой освоил самолёты Ли-2, Ил-14, Як-40 и Ан-24. В конце 70-х годов прошлого столетия он успешно окончил факультет заочного обучения Академии ГА и перешёл на преподавательскую деятельность во вновь открывшемся КВЛУ ГА. Это был врождённый педагог. Автору с 1974 года и до самого его ухода на преподавательскую деятельность пришлось быть у него заместителем командира АЭ самолётов Як-40. Именно автор все эти годы подстраховывал Рахматова, когда тот бежал в УЛО на свои лекции. В 1987 году ВАК СССР присвоила старшему преподавателю КВЛУ Рахматову Таиру Алиевичу звание доцента без звания кандидат технических наук.

Командирами звеньев были Пётр Спиридонович Кирилин, Валентин Григорьевич Грушенков, Михаил Прокофьевич Вычисенко, прибывший из Сасовского лётного училища Валентин Петрович Худяков и прибывший из 95 ЛО Георгий Андреевич Куликов.



1965 год. Командир звена самолётов Ан-2
Валентин Петрович Худяков.

Худяков Валентин Петрович

1 февраля 1965 года прибыл из Сасовского ЛУ ГВФ в 3-й АО КШВЛП на должность командира звена самолётов Ан-2. В 1969 году был переведен во 2-й ЛО на должность командира корабля инструктора самолёта Ли-2, который освоил ещё в 1959 году в Ростовской Отдельной учебной АЭ. В 1970 году переучился на самолёт Ан-24. Ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. В 1979 году был переведен в КЛШУ и вскоре занял должность заместителя командира учебной АЭ. После расформирования КЛШУ в 1986 году был переведен в 3 ЛО КВЛУ на должность командира ВС инструктора. С лётной работы по состоянию здоровья с налётом 16000 часов был вынужден уйти в 1989 году. Работал три года инструктором лётного тренажёра, инженером аварийно-спасательной службы. С 2000 года - пенсионер.



1965 год. Командир звена самолётов Ан-2
Георгий Андреевич Куликов.

Куликов Георгий Андреевич

Один из ветеранов Кировоградского ОАО, имевший богатый опыт использования самолёта Ан-2 на авиационных работах. В начале 1965 года он был приглашён во вновь создаваемый 3-й ЛО на должность командира звена. После этого он летал в должности командира корабля инструктора на самолётах Ли-2 и Як-40.

Георгий Андреевич был чудесным фотографом и многие фотографии в этой книге дело его рук. После ухода с лётной работы в конце 70-х годов он работал в УЛО КВЛУ на кафедре аэродинамики в качестве старшего преподавателя.



1965 год. Пилот-инструктор самолёта Ан-2
Виктор Васильевич Вылейко.

Вылейко Виктор Васильевич

В первых числах января 1965 года прибыл в 3-й лётный отряд КШВЛП из Бугурусланского ЛУ ГВФ на должность пилота-инструктора. До этого он ещё в 1958 году прошёл переучивание и ввод в строй на самолёте Ил-12 в Минской ОУАЭ. В феврале 1966 года Виктор Васильевич был назначен командиром АЭ, затем переучен на самолёты Ил-14 и Як-40, но вновь возвращён на должность командира АЭ самолётов Ан-2 3-го ЛО до полного прекращения полётов на этом самолёте в ШВЛП. Дальше продолжал летать командиром ВС инструктором на самолёте Як-40. Первый класс пилота ГА ему был присвоен протоколом ВКК от 11 января 1977 года. С лётной работы по состоянию здоровья он был списан в 1984 году с общим налётом 13000 часов. Проработав некоторое время преподавателем УЛО КЛШУ, он был переведен на должность инструктора лётных



тренажёров КВЛУ и ГЛАУ, на которых передавал свой богатый лётный опыт молодому поколению авиаторов до 2000 года. Сейчас Виктор Васильевич на пенсии.

1965 год. Пилот-инструктор самолёта Ан-2
Вячеслав Алексеевич Юнков.

Юнков Вячеслав Алексеевич

Родился 7 апреля 1938 года в Ростове-на-Дону. Его отец до войны был штурманом инструктором Батайской школы пилотов, поэтому всё его детство

было связано с передвижением эвакуированной школы Азейбарджан - Сасово Рязанской области. В Сасово он окончил среднюю школу и в 1955 году поступил в Сасовское ЛУ ГВФ. Летал в училище на самолёте Як-18А и Ан-2. Окончил училище с отличием и был оставлен на должности пилота-инструктора. Там же в училище вырос до командира звена. 1 февраля 1965 года прибыл из Сасовского ЛУ ГВФ в 3-й АО КШВЛП на должность пилота-инструктора. Надо отметить, что Вячеслав Алексеевич был на то время слушателем 4-го курса факультета заочного обучения Высшего авиационного училища (ВАУ ГВФ). В 1966 году он успешно защитил диплом и ему одному из первых в КШВЛП (с ним ещё был Викторенко Виктор Макарович) была присвоена квалификация инженер-пилот. Это был первый выпуск ФЗО ВАУ. В КШВЛП он освоил самолёты Ил-14, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Як-40 и прошёл славный путь вплоть до командира 2-го ЛО



(приказ МГА от 10.07. 1984 года). В 1991 году по состоянию здоровья он был переведен на должность инженера-методиста КВЛУ. В декабре 1996 года этого талантливого человека не стало. Похоронен он на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.

1965 год. Пилот-инструктор самолёта Ан-2
Эдуард Викторович Гросецкий.

Гросецкий Эдуард Викторович

Осенью 1965 года прибыл из Сасовского ЛУ ГВФ в 3-й АО КШВЛП на должность пилота-инструктора самолёта Ан-2. В 1970 году переучился на самолёт Ил-14, а в 1971 на Ан-24. Вскоре освоил самолёт Ан-26. Летал на них во 2-м ЛО в качестве командира ВС инструктора. Первый класс пилота ГА присвоен в 1975 году. В 1980 году был переведен в 3-й ЛО на должность командира ВС инструктора Як-40. По состоянию здоровья в 1989 году с общим налётом 18000 часов был вынужден перейти на наземную работу. Два года проработал инженером кафедры безопасности полётов, а затем до ноября 2006 года работал инструктором лётных тренажёров Государственной лётной академии Украины.



1965 год. Пилот-инструктор самолёта Ан-2
Владимир Афанасьевич Стоян.

Стоян Владимир Афанасьевич

Выпускник Кировоградского аэроклуба и Волчанского лётно-технического училища ДОСААФ. В 1965 году перевёлся в КШВЛП из 95 ЛО. В 1966 году поступил на факультет заочного обучения Высшего авиационного училища в Ленинграде. В 1970 году переучился на самолёт Ил-14 и летал на нём в качестве командира корабля инструктора. После успешной защиты дипломного проекта и получения квалификации инженер-пилот в 1975 году перевёлся в Магадан на самолёт Ан-10. В конце 70-х годов по состоянию здоровья был списан с лётной работы и вернулся в Кировоград. Работал преподавателем в УЛО Кировоградского высшего лётного училища ГА.

12 января 1966 года в 3-й ЛО КШВЛП из Сасовского ЛУ ГВФ на должности пилотов-инструкторов самолёта Ан-2 прибыли Бойченко Александр Дмитриевич, Глазачев Олег Константинович, Грицаенко Николай Максимович и Шаланкевич Эдуард Михайлович.



1966 год. Пилот-инструктор самолёта Ан-2
Николай Максимович Грицаенко.

Грицаенко Николай Максимович

Родился 1 февраля 1941 года в селе Веприк Фастовского района Киевской области. После окончания Веприкской средней школы в октябре 1957 года работал на Долинском укрупнённом нефтепромысле в Станиславской области в должности оператора по добыче нефти. 1 сентября 1959 года поступил учиться в Сасовское ЛУ ГВФ.

Выполнив программу лётной подготовки на самолётах Як-18А и Ан-2, был оставлен в училище на должности пилота-инструктора. 12 января 1966 года в этой же должности переведен в Кировоградскую ШВЛП для полётов на самолёте Ан-2 с курсантами спецнабора в 3-м ЛО. В этом же году был принят на факультет заочного обучения Высшего авиационного училища ГВФ. В конце 1969 года он был переучен на самолёт Ли-2, но буквально сразу же, с 19 марта 1970 года, приступил к освоению нового реактивного пассажирского самолёта Як-40. Через год, в апреле 1971 года, его назначили заместителем командира АЭ. В феврале 1974 года он защитил диплом в Академии ГА, получил квалификацию инженер-пилот и, был выдвинут на должность заместителя командира 3-го ЛО по лётно-методической работе. Приказом министра ГА от 23 января 1975 года он был назначен на должность командира лётного отряда КШВЛП. После образования КВЛУ он продолжал руководить третьим лётным отрядом. Приказом министра ГА от 31 июля 1986 года был освобождён от занимаемой должности и направлен в академию ГА для обучения на факультете по подготовке высших командных кадров. После двух лет учёбы с дипломом и квалификацией “Организатор производства” Николай Максимович прибыл в КВЛУ на должность начальника ЛМО. С мая 1993 года он занимал должности заместителя начальника академии по ОЛР, заместителя директора ИЛЭ, директора ИЛЭ, начальника СЦ, проректора по ООЛР, а с 3 мая 2006 года начальника службы сертификации. Его налёт на самолётах Як-18А, Ан-2, Ли-2, Як-40, Ан-24, Ан-26, Л-410 составляет 10500 часов. На его груди сверкают знаки “Пилот 1-го класса”, “Отличник Аэрофлота”, “За безаварийный налёт часов”. Он награждён медалями “За трудовое отличие” (1981) и “Ветеран труда” (1984).



1966 год. Пилот-инструктор самолёта Ан-2
Александр Дмитриевич Бойченко.

Бойченко Александр Дмитриевич

12 января 1966 года прибыл в 3-й ЛО КШВЛП из Сасовского ЛУ ГВФ на должность пилота-инструктора самолёта Ан-2. В 1970 году переучился на самолёт

Ил-14, а в 1971 - Ан-24. В 1975 году поступил на факультет заочного обучения академии ГА и переучился на ВС Як-40. Ему был присвоен 1-й класс пилота ГА. В 1975 году был назначен заместителем командира АЭ. В 1979 году в Академии ГА получил диплом с квалификацией “инженер-пилот”. До 2000 года его налёт составил около 17000 часов. После ухода с лётной работы работал в должности помощника начальника штаба АО Государственной лётной академии Украины. Умер 30 ноября 2001 года и похоронен на Дальневосточном кладбище города Кировограда.



Зима 1966 года выдалась снежной. Самолёты Ан-2 поставили на лыжи.

Унты на ногах были очень даже кстати. Слева: Бойченко Александр Дмитриевич, Гросецкий Эдуард Викторович, Семенихин Эдуард Александрович, Мартыненко Николай Григорьевич, Кирилин Пётр Спиридонович, Рахматов Таир Алиевич, Баркаган Валерий Семёнович, Качалков Степан Данилович.

Всё шло хорошо. Наступило 30 января 1966 года. До выполнения плана оставалось совсем немного. И вот в крайне неблагоприятных условиях командованием были организованы полёты в зонах на малой высоте. Один самолёт не вернулся.



Слева ком. АЭ Рахматов Таир Алиевич, справа командир 3 ЛО Тупий Леонид Маркович.

Пилотировал самолёт командир звена Бреус Пётр Антонович, в салоне находился пилот-инструктор Шаланкевич Эдуард Михайлович. В зоне самолёт зацепился за курган в районе Большой Виски и один слушатель погиб. Был громкий разбор с оргвыводами и перестановкой командного состава. Виновниками оказались организаторы полётов заместитель начальника ШВЛП по лётной подготовке Сергей Пантелеевич Бондаренко и командир 3-го АО Леонид Маркович Тупий.



1966 год. Командир звена Бреус Пётр Антонович.



1966 год. Разбор чрезвычайного происшествия.



1966 год. Штурман-инспектор КШВЛП
Леонид Сергеевич Гуля

Гуля Леонид Сергеевич

Родился 18 апреля 1931 года на станции Тереховка Гомельской области. В 1952 году окончил Московское аэросъёмочное училище и был направлен в Хабаровск для полётов на самолёте Ли-2 в качестве штурмана-аэросъёмщика. Вскоре был допущен к полётам на самолётах Ил-14, Ил-18, Ту-104 и

назначен на должность старшего штурмана аэропорта Хабаровск. С 1962 по 1966 год Леонид Сергеевич слушатель факультета воздушной навигации ВАУ ГВФ (Ленинград). По окончании инженер-штурман Гуля был направлен в КШВЛП на должность штурмана-инспектора. С 1 января 1971 года Леонид Сергеевич заместитель начальника, а вскоре флаг-штурман КЛШУ. В 1982 году указом Президиума Верховного Совета СССР флаг-штурману КЛШУ Гуле Леониду Сергеевичу было присвоено почётное звание “Заслуженный штурман СССР”. С 3 января 1983 года приказом министра ГА он был назначен начальником КЛШУ. В 1986 году КЛШУ было расформировано, и Леониду Сергеевичу предложили должность старшего штурмана - начальника службы аэронавигационной информации в КВЛУ. На этой должности он продолжает работать по настоящее время в Государственной лётной академии Украины.



В 1968 года автор приступил к освоению самолёта Ил-14 и в 1969 году в качестве второго пилота налетал на нём в 1-м лётном отряде 575 часов.

Это были полёты по маршрутам с курсантами-штурманами. За этот год он облетал буквально все аэропорты европейской части Советского Союза от Львова до Гурьева и от Архангельска до Батуми.

В конце 1969 года его пригласят в УЛО для переучивания на поступивший в ноябре 1968 года новый реактивный пассажирский самолёт Як-40.

1 ноября 1968 года начал регулярные полёты на местных воздушных линиях небольшой и удобный турбореактивный самолёт Як-40. Первый рейс с пассажирами Як-40 совершил по маршруту Москва (Быково) - Кострома.

В 1968 году 1-й авиационный отряд КШВЛП приступил к освоению пассажирского самолёта Як-40 с тремя двухконтурными турбореактивными двигателями. На переучивание в Быково были командированы заместитель командира 1-го АО Иван Иванович Корниенко, командир корабля Иван Васильевич Дикий, старший штурман АО Борис Георгиевич Осипенко, старший бортмеханик

АО Леонид Андреевич Шевелев и старший бортрадист АО Владимир Артемович Ефремов.



Один из тех, кто первым в Кировоградской ШВЛП освоил новый пассажирский самолёт с тремя двухконтурными турбореактивными двигателями старший бортмеханик АО Леонид Андреевич Шевелёв.

До войны он окончил Архангельский аэроклуб на самолёте У-2. После призыва в армию его направили учиться в Севастопольское военно-морское училище, а он мечтал об авиации и добился того, что его перевели в авиационно-техническое училище в городе Молотов.

После училища в качестве авиационного техника готовил к вылету самолёты И-15, И-153, ЛаГГ-3. Участвовал в ВОВ по разгрому Японской армии. В 1947 году его полк из истребительного стал транспортным. Он переучился на борттехника и летал на самолётах Ли-2, С-47, Ил-12 и Ил-14. В 1955 году участвовал в испытании атомной бомбы на Новой Земле. С 1960 года в Кировоградской ШВЛП прошёл путь от бортмеханика-инструктора до

старшего бортмеханика 1-го АО. На лётной работе до 1979 года, затем старший инженер 1-го АО. Работал до 1982 года. Умер в 1983 году в возрасте 62 года.

Похоронен на Дальневосточном кладбище города Кировограда.



1969 год. В кабине самолёта Як-40 заместитель командира АО Иван Иванович Корниенко и бортмеханик-инструктор Николай Михайлович Дементьев.

Усенко Павел Андреевич



В авиации с 1948 года. Воинскую службу проходил в 60 ВАУЛ. Летал на самолётах Як-18У, Ли-2, Ил-28. После демобилизации из ВС продолжал работать командиром корабля инструктором в КШВЛП на самолётах Ли-2, Ил-14, Як-40. Налетал более 12000 часов. В 1975 году Указом Президиума Верховного Совета СССР награждён орденом Ленина. С лётной работы по состоянию здоровья в 1978 году был переведен на должность инженера УРАПИ АТБ КВЛУ ГА по анализу полётов. Отличник Аэрофлота,

скромный и заслуженный человек. Именно Павел Андреевич был командиром корабля инструктором у автора этой книги при освоении им самолёта Як-40.



1969 год.

Предполётную подготовку проводит

командир корабля инструктор самолёта Як-40 Борис Игнатьевич Чижов.

Слева штурман-инструктор Виталий Дмитриевич Раков, бортмеханик-инструктор Евгений Александрович Пономарёв и слушатели Аэрофлота.



Командиром АЭ самолётов Як-40 был назначен Иван Тимофеевич Фролов.

Первый командир АЭ самолётов Як-40
Иван Тимофеевич Фролов.

В конце 1969 года самолёты Як-40 были переданы в 3-й лётный отряд КШВЛП.



27 марта 1972 года.

Отныне самолётом Як-40 начали выполнять элитные рейсы по перевозке из Москвы и в Москву обкомовского начальства, министров и других высокопоставленных особ.

На фото встреча министра ГА Бориса Павловича Бугаева.



1970 год. Командир корабля инструктор
Владимир Константинович Руденко.

Руденко Владимир Константинович

Прибыл в Кировоградскую ШВЛП из Якутска в 1970 году. После окончания в 1960 году Балашовского ВАУЛ на самолётах Ли-2 и Ил-12 лейтенант Руденко попал в число сокращённых (1 миллион 200 тысяч человек). Проработав некоторое время в аэропорту Ставрополь

авиамехаником, он переехал в Якутск и работал там диспетчером службы движения. Наконец ему удалось попасть на лётную работу. Он стал вторым пилотом самолёта Ли-2, затем был допущен к полётам в качестве командира корабля Ли-2, а затем Ил-14 и был послан на переучивание в Кировоградскую ШВЛП на самолёт Ан-24. После выполнения программы переучивания его оставили в ШВЛП в качестве командира корабля инструктора самолёта Ан-24. В 1974 году его направили в Академию ГА на командный факультет. Во время учёбы в академии он переучился на самолёт Ту-154. После защиты дипломного проекта с квалификацией инженер-пилот вернулся в Кировоградское ВЛЮ на должность заместителя начальника Высшего лётного училища по лётной подготовке. Через несколько лет работы эта должность была сокращена, и он перевёлся в Ульяновский центр подготовки лётного состава для стран СНГ на должность командира воздушного судна инструктора самолёта Ту-154. В конце 80-х годов он вернулся в КВЛЮ на должность пилота-инспектора, затем стал региональным пилотом-инспектором, летал в качестве командира на ВС Ан-26 в африканских странах. Его налёт составляет 17000 часов. Сейчас Владимир Константинович пенсионер и живёт в Кировограде.



В 1971 году коллектив 1-го лётного отряда начал осваивать самолёт Ан-24.

1971 год.

Экипаж самолёта Ан-24.
 Слева бортрадист-инструктор Николай Симонов, штурман-инструктор Валерий Степанов, командир корабля инструктор Валентин Петрович Худяков, бортмеханик-инструктор Юрий Константинович Иванищев.

Киркин Борис Александрович

Родился 24 мая 1937 года в городе Харькове. После окончания средней школы поступил и в 1957 году окончил Саранское лётно-техническое училище ДОСААФ. По распределению прибыл в

Кировоградский аэроклуб на должность инструктора лётчика парашютиста. Летал на самолётах По-2, Як-12 и Ан-2. С 1963 года командир парашютного звена. С марта 1969 года командир самолёта Ан-2 Кировоградского ОАО.



1971 год. Командир корабля инструктор самолёта Ан-24
Борис Александрович Киркин.

С августа 1971 года во 2 ЛО Кировоградской ШВЛП командир корабля инструктор самолёта Ан-24, а затем и Ан-26.

1-й класс пилота ГА присвоен 26.03.1975 года. В сентябре 1978 года снят с лётной работы по состоянию здоровья и переведен в 95 ЛО на должность начальника штаба. В феврале 1994 года уволен по сокращению штатов. Некоторое время работал директором базы отдыха в Крыму, завхозом “Кировоградгранит”, инженером 1-й категории ГО Кировоградского почтамта. С февраля 2003 года пенсионер.



1971 год.
Командир корабля инструктор Ан-24
Павел Алексеевич
Банников.



1972 год.
Экипаж самолёта Ан-24.
Слева командир корабля
инструктор Юрий
Иванович Овчар,
бортрадист инструктор
Виктор Афанасьевич
Волков, штурман
инструктор Геннадий
Александрович
Батющенко, бортмеханик
инструктор Владимир
Михайлович Желтоногов.

В 1971 году из Краснокутского лётного училища прибыли в КШВЛП на должности командиров кораблей с переучиванием на самолёте Ан-24 пилоты Корсак-Залесский Владимир Борисович, Пономарёв Геннадий Александрович, Сайкин Виталий Иванович, Сидоровичев Анатолий Николаевич и Чистикин Виктор Николаевич.

Сайкин Виталий Иванович



Виталий Иванович Сайкин родился 2 мая 1949 года в городе Красный Кут Саратовской области. После окончания средней школы в 1966 году поступил в Краснокутское лётное училище гражданской авиации.

1971 год. Командир корабля инструктор самолёта Ан-24
Виталий Иванович Сайкин.

По окончании училища в июне 1969 года был оставлен для работы в качестве пилота-инструктора на самолётах Як-18Т и Ан-2. С 10 января 1973 года стал командиром звена, а 15 августа 1974 года осуществилась его заветная мечта - он получил добро на перевод в Кировоградскую ШВЛП, чтобы переучиться и летать на большом корабле, которым казался ему в те поры самолёт Ан-24. Со временем он стал командиром корабля инструктором, получил 2-й класс пилота и был направлен для завершения своего образования на командный факультет Академии гражданской авиации, которая к тому времени уже полностью переместилась с Литейного проспекта в Ленинграде в авиагородок аэропорта Пулково. В июле 1981 года, получив диплом с квалификацией инженер-пилот, он вернулся уже в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации. Сайкин сразу же приступил к обучению на самолётах Ан-24 и Ан-26 курсантов-пилотов первого набора КВЛУ в составе 2 лётного отряда. 12 января 1983 года стал командиром АЭ, 5 августа этого же года протоколом ВКК ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации. Опять же 5 августа, но уже 1988 года он стал заместителем командира 2-го лётного отряда по ОЛР. Отныне он тренировал лётный состав на самолётах Ан-24 и Ан-26 по минимуму погоды 40x800 или 60x600 метров. В 1995 году был приглашён в МААК “УРГА” на

должность шеф-пилота и проработал там до 2002 года. В те годы, когда лётный состав Государственной лётной академии Украины, можно сказать массово уходил на пенсию, ему было предложено вернуться в ГЛАУ с тем, чтобы возглавить авиационный отряд. Для того чтобы войти в курс дела, он месяц проработал в должности заместителя командира АЭ, затем 4 месяца в должности заместителя командира АО и с 1 ноября 2002 года по 28 июля 2003 года возглавлял коллектив авиационного отряда. Дав месяц на освоение отсутствовавшему в заграникомандировке командиру, он был уволен с лётной работы по собственному желанию с чувством выполненного долга. Не секрет, что такие лётчики в частных иностранных авиационных компаниях ценятся очень высоко. Вот и летал он по индивидуальному контракту в небе Афганистана. 24 апреля 2006 года в 10.00 украинского времени на аэродроме Лашкаргах произошла катастрофа самолёта Ан-32, командиром которого был Виталий Иванович. Известно только то, что на борту воздушного судна находилась комиссия по борьбе с наркотиками. Непосредственно перед посадкой самолёта на полосу вдруг выехал грузовой автомобиль. Избежать столкновения, видимо, можно было, только перепрыгнув через грузовик. Столкновения не произошло, но на малой скорости произошёл срыв потока с крыла, самолёт рухнул на землю и Виталий Иванович погиб. До своих пятидесяти семи лет он не дожил 9 дней. Похоронен Виталий Иванович на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда.

Чистикин Виктор Николаевич



Родился 10 декабря 1941 года в селе Мироновка Питерского района Саратовской области. Его отец погиб на полях сражений Великой Отечественной войны в 1941 году.

1971 год. Командир корабля инструктор самолёта Ан-24
Виктор Николаевич Чистикин.

В этом плане Виктор Николаевич сродни автору, который родился в 1937 году, а его отец был расстрелян органами НКВД как “враг народа” в том же, кровавом, 1937. Таких людей как

Виктор Николаевич и автор на просторах бывшего Советского

Союза выросло целое поколение. Поколение, прошедшее через нищету, голод и холод. После окончания средней школы Виктор Николаевич в 1959 году поступил в Краснокутское лётное училище ГВФ, в котором выполнил программу лётной подготовки на самолётах Як-18А (45.03) и Ан-2 (54.18). Выработанная суровой жизнью добросовестность стала его характерной чертой. Ему было предложено остаться в родном училище на должности пилота-инструктора. С 1961 года он обучал курсантов искусству пилотирования самолётов Як-18А и Ан-2. Его повысили в должности и в числе лучших в виде поощрения направили на переучивание в Кировоградскую ШВЛП. 20 ноября 1971 года он закончил переучивание, выполнил программу ввода в строй и приступил к переподготовке слушателей. Ему дали сильный экипаж. Штурманом-инструктором в его экипаже был Алексей Алексеевич Николаев из штурманов-инструкторов 60 ВАУЛ, летавший на самолётах Ил-28, из тех инструкторов-штурманов, которые занимались обучением первых наборов курсантов штурманов КШВЛП ещё на самолётах Ан-2, Ил-14. Бортмехаником в его экипаже был Мартынов Анатолий Андреевич и бортрадистом Бородин Юрий Петрович. К концу 1975 года он освоил самолёты Ан-26 и Ан-30. В ноябре 1976 года протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота ГА. В его экипаже летали штурманами инструкторами Аввакумов Валерий Михайлович, Шешуков Сергей Георгиевич, Ткач Юрий Алексеевич, а бортмехаником Гринчук Рудольф Семёнович. В январе 1989 года он ушёл с лётной работы с налётом свыше 12000 часов и был переведен инструктором на лётные тренажёры, на которых до настоящего времени передаёт свой лётный опыт начинающим авиаторам.



1973 год. Командир корабля инструктор самолёта Ан-24
Валентин Викторович Задков.

Задков Валентин Викторович

Родился 4 января 1946 года. После окончания в 1966 году Бугурусланского лётного училища ГВФ был оставлен в нём в качестве пилота-инструктора. В 1973 году с должности командира звена был представлен для переучивания на

воздушное судно Ан-24 с переводом для дальнейшей работы в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки гражданской авиации. В 1973 году решением ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота транспортной авиации. В аттестационном листе от 4 апреля 1979 года он был рекомендован на повышение в должности при условии поступления в высшее учебное заведение ГА. 6 ноября 1979 года он был награждён Почётной грамотой Аэрофлота. Вместо направления на учёбу способного командира воздушного судна Валентина Викторовича Задкова начали готовить для длительной работы за границей. С 21 сентября 1982 по 7 июля 1986 года он летал над Африканским континентом. Вернувшись на родную землю, он продолжал работать в качестве командира воздушного судна-инструктора, обучая будущих инженеров-пилотов в Кировоградском Высшем лётном училище ГА. Длительная командировка в Африку дала о себе знать. По состоянию здоровья с 1 ноября 1993 года он вынужден был сойти на землю. Ещё три года он продолжал работать в лётном отряде на должности диспетчера по планированию полётов. Однако тяжёлая и продолжительная болезнь свалила его окончательно. 13 сентября 2004 года он умер и был похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда, оставив после себя двух сыновей. Один из них, Валерий Валентинович Задков, продолжает дело отца и работает сейчас командиром авиационного отряда Государственной лётной академии Украины.



1973 год.
Командир корабля инструктор самолёта Ан-24
Владимир Осипович Ковш.

Ковш Владимир Осипович

Родился 9 марта 1944 года в селе Соколы Брейтовского района Ярославской области. В 9-летнем возрасте он остался без матери и отца с маленькими братом и сестрой. Всех их отправили в детский дом. В 1961 году окончил 10 классов школы-интерната в городе Рыбинск

Ярославской области и сразу же пытался поступить в Тамбовское высшее военное авиационное училище лётчиков, но не прошёл по конкурсу. После неудачного поступления по комсомольской путёвке был направлен плотником промышленного строительства в город Рубцовск Алтайского края, где овладевал азами плотницкого дела от 1-го до 3-го разряда. На следующий 1962 год предпринял вторую попытку поступить, но уже в Сасовское лётное училище гражданской авиации и снова не поступил. Только в 1963 году осуществилась его заветная мечта стать лётчиком. С третьей попытки он всё-таки стал курсантом-пилотом Бугурусланского лётного училища. Учился с полной отдачей, поэтому по окончании курса в 1966 году и получения свидетельства пилота гражданской авиации он был оставлен в училище на должности пилота-инструктора. В 1969 году он был переведен в Омское лётно-техническое училище и работал в нём на этой же должности до 1975 года. Одновременно учился на факультете заочного обучения Академии ГА, которую окончил в 1977 году. По разрядке МГА 2 июля 1975 года вместе с пилотом-инструктором Пидопригорой Владимиром Васильевичем был направлен в Кировоградскую ШВЛП для дальнейшего роста. Действительно, сразу после прибытия в КШВЛП он был переучен на воздушное судно Ан-24, введен в строй в качестве командира ВС-инструктора и приступил к переучиванию слушателей на турбовинтовой технике. В 1982 году его перевели в ЛМО КВЛУ ГА, а в 1983 году он стал командиром авиационной эскадрильи 2-го лётного отряда. В 1989



году он был повышен в должности и стал заместителем командира 2-го ЛО по ОЛР. С декабря 1994 по декабрь 1997 года он был снова повышен в должности и стал командиром АО Государственной лётной академии Украины. В настоящее время Владимир Осипович работает начальником отдела сертификационного центра ГЛАУ.

1975 год. Командир 2 ЛО Кировоградской ШВЛП
Эдуард Александрович Семенихин.

Семенихин Эдуард Александрович

Родился 24 апреля 1938 года в Тбилиси в семье разнорабочего. С 1952 по 1955 год ученик Тбилисской спецшколы ВВС. С августа 1955 года - курсант 8-й ВАШПОЛ (Павлоград). С 1956 года - курсант Тамбовского ВАУЛ имени Марины Расковой, которое окончил с отличием. С 1959 года - лётчик-инструктор ВАУПОЛ (93ВМАУ) в городе Лебяжье. С ноября 1959 года зачислен в 744 УАП 60 ВВАУЛ на должность лётчика инструктора самолёта Ил-28 с налётом на самолётах Як-18 (53.37), Як-18у (234.44), Ил-28 (66.08). 4 августа 1960 года был уволен из рядов СА в запас по статье 59 пункт В закона "О новом значительном сокращении ВС СССР". С 21 сентября 1960 года Эдуард Александрович пилот-инструктор авиационной эскадрильи Ан-2 КШВЛП. Переучивание на Ан-2 проходило в Краснокутском ЛУ с 1 октября 1960 года по 30 марта 1961 года. С 22 января 1966 года - командир звена. С 20.10. 1967 года переучивание на самолёт Ил-14. В 1968 году начата учёба на ФЗО ВАУ. С 03.02.1969 года переучивание на Ан-24. 21 08. 1972 года назначен на должность заместителя командира АЭ ЛЮ. 16 февраля 1973 года после успешной защиты дипломного проекта в академии ГА ему присвоена квалификация инженер-пилот. С 25 октября 1973 года он заместитель командира 2 ЛЮ по лётной подготовке. 26 марта 1975 года протоколом ВКК ему присвоен 1-й класс пилота ГА. 4 июня 1975 года Эдуард Александрович приказом министра ГА назначен на должность командира 2 ЛЮ. 31 декабря 1975 года окончил переучивание на самолёт Ан-26. Приказом министра ГА от 10 августа 1977 года ему вручен знак "Отличник Аэрофлота". С 10 июня 1984 по 10 июля 1986 года Эдуард Александрович заместитель начальника КЛШУ по лётной подготовке. Освобождён от занимаемой должности в связи с ликвидацией училища и с 31 июля 1986 года - заместитель начальника ЛМО. 5 ноября 1986 года - командир АЭ в 3-м ЛЮ. С 1989 года старший пилот-инструктор ЛМО, старший пилот-наставник АО. 30 июля 1992 года ушёл с лётной работы на должность инженера по аварийно-спасательным работам, а с 1 декабря 1993 года по настоящее время начальник службы поискового аварийно-спасательного обеспечения полётов (ПАСОП) Государственной лётной академии Украины.

В 1975 году личным составом 1-го и 2-го лётных отрядов были освоены самолёты Ан-26 и Ан-30.

Щёголев Валентин Егорович



Родился 24 июля 1938 года в городе Тамбове. В 1954 году поступил в Тамбовский аэроклуб на отделение планеристов, а в 1955 году перешёл на отделение пилотов.

1975 год.

Командир корабля инструктор самолёта Як-40
Валентин Егорович Щёголев.

С налётом на самолёте Як-18 42 часа был принят в октябре 1956 года в Уральскую ВАШПОЛ позже переименованную в ВАУПОЛ, где продолжил летать на самолёте Як-18. С общим налётом 112 часов был переведен в Борисоглебское истребительное ВАУЛ, которое закончил с отличием на самолётах УТИ МиГ-15 и МиГ-15 бис с налётом на них 114 часов 32 минуты. Лейтенант Щёголев 25 мая 1960 года уволен в запас в соответствии с законом о сокращении ВС СССР на 1 миллион 200 тысяч человек. Через некоторое время (ученик слесаря, слесарь завода п/я 64 в Тамбове, авиамоторист) с конца января 1961 года он на должности пилота самолёта Ан-2 Томского ОАО ЗСУ ГВФ. Был направлен для переучивания в Бугурусланское ЛУ ГВФ с 20 мая по 20 сентября 1961 года. После налёта на самолёте Ан-2 3000 часов допущен к полётам в качестве командира самолёта, а после налёта 5000 часов - командира звена (декабрь 1969 года). В 1970 году Валентин Егорович был награждён медалью “За доблестный труд” и стал заместителем командира АЭ, а ещё через год, в сентябре 1971 - слушателем командного факультета ВАУ. В 1975 году он получил диплом об окончании Академии ГА с отличием и квалификацией инженер-пилот. Приказом министра ГА № 274/л от 24 июля 1975 года его направили в КШВЛП на должность пилота-инструктора. С 1 августа 1975 года Валентин Егорович командир корабля инструктор самолёта Як-40 в 3-м АО. С 19 марта 1976 года заместитель командира АЭ. 5 ноября 1979 года ему присвоен 1-й класс пилота ГА и с 25 июня 1981 года он стал командиром АЭ 3-го ЛО КВЛУ. Пробыв в этой должности один месяц, он был переведен на должность начальника ЛМО, а с августа 1988 года -

командира 1-го ЛО. На его долю выпало освоение лётным составом отряда самолёта Л-410 УВП и перегонка этих самолётов со всего бывшего Советского Союза. Его общий налёт на самолётах составил более 10000 часов. 17 декабря 1990 года он был переведен в УЛО на кафедру лётной эксплуатации (доцент). В настоящее время Валентин Егорович доцент кафедры безопасности полётов Государственной лётной академии Украины.

В июне 1977 года во время выполнения учебного полёта со слушателем на аэродроме Сухуми произошла катастрофа с самолётом Ан-24. В наборе высоты после взлёта, когда произошла уборки закрылков, все члены экипажа смотрели в локатор, так как впереди были засветки. В это время самолёт очень плавно перешёл

с набора на снижение, столкнулся с водной поверхностью, разрушился и утонул. Чудом остался в живых только один командир корабля Ревенко.



Командир корабля инструктор самолёта Ан-24
Владимир Максимович Ревенко.

Ревенко Владимир Максимович

Родился 25 октября 1927 года в селе Чижовка Звенигородского района Черкасской области. В сентябре 1943 года поступил в Саратовскую спецшколу ВВС, после окончания которой в 1946 году направлен в Энгельское военное авиационное училище лётчиков. Летал на самолётах УТ-2, УТБ-2 и Ту-2. В 1950 году лейтенант Ревенко начал службу в качестве лётчика самолётов По-2 и Ли-2 в Славгороде Западно-Сибирского военного округа. В 1954 году переведен в Липецк Воронежского военного округа, где дополнительно освоил самолёт Як-12. В ноябре 1956 года принимал участие в Венгерских событиях. С 1957 года Владимир Максимович лётчик-инструктор самолёта Ли-2 Балашовского ВАУЛ. Демобилизован в 1960 году и был принят в 1-й АО КШВЛП на должность командира корабля инструктора самолёта Ли-2. Освоил самолёты Ан-24 и Як-40. В 1969 и 1970 годах находился в длительной командировке в Судане, выполняя правительственное соглашение по перевозке пассажиров, багажа и грузов на самолёте Ан-24. После катастрофы он был списан с лётной работы, но

продолжал трудиться до 2002 года в УЛО КВЛУ на должности учебного мастера и заведующего лабораторией. В настоящее время Владимир Максимович пенсионер.



1975 год. Экономист 1-го АО КШВЛП
Александра Петровна Науменко (Квитко).

Науменко (Квитко) Александра Петровна

9 апреля 1975 года работница отдела кадров КШВЛП с высшим педагогическим образованием Александра Петровна Науменко (Квитко) была переведена в 1-й АО на должность экономиста. Свой кругозор она расширила тем, что в ШВЛП и КВЛУ сменила целый ряд должностей (инженер-экономист ПЭО, печатник РИО, техник по учёту ПЭО, экономист 3-го ЛО, техник по обработке лётно-технической документации в 3-м ЛО, экономист по планированию ЛМО). К тому же с 1983 по 1987 год, сочетая работу с учёбой, Александра Петровна заочно училась на экономическом факультете Рижского ИИГА. По окончании ВУЗа ей была присвоена квалификация экономист. С 1992 года Александра Петровна бессменный экономист авиационного отряда. 5 марта 1993 года ей присвоена квалификация экономист 1-й категории, с 30 апреля 1999 года - ведущий экономист. Все годы работы связаны у Александры Петровны с вокально-танцевальным ансамблем “Чиста криница”, в котором она является одной из ведущих артисток.

Автор ещё раз напоминает, что о Кировоградской школе высшей лётной подготовки подробно написано в книге «Кировоградское лётное» под общей редакцией Михаила Ивановича Рубца на 156 страницах. В ней Вы прочтёте о работе всех служб и узнаете, например, что: *методом народной стройки построен Дом культуры “Авиатор”, создана зона отдыха с искусственным водоёмом, садовое товарищество имени Тимирязева. Построено семь жилых домов, 4 общежития, 4 магазина, водонасосная станция, две котельные, проведена газификация авиагородка, заасфальтирована его территория, построены два учебных корпуса, пять КДП на учебных аэродромах и др. На территории ШВЛП были открыты аптека, хозяйственный и книжный*



магазины, парикмахерская, сберкасса и пошивочная мастерская. 17 человек за успехи в труде были награждены орденами и 12 - медалями. Ивану Семёновичу Погорелову (1969 год) и Алексею Васильевичу Федотову (1967 год) присвоены почётные звания "Заслуженные пилоты СССР".

Командир 3-го ЛО КШВЛП с 1969 года
Иосиф Денисович Островский.



В ней Вы узнаете, что в 1975 году Иван Семёнович Погорелов перейдёт на преподавательскую деятельность, а начальником ШВЛП будет назначен Виктор Макарович Викторенко. Что командовать 3-м ЛО будут Иосиф Денисович Островский, Радий Петрович Вахрин и Николай Максимович Грицаенко. Много можно было бы написать о работниках КШВЛП посвятивших всю свою жизнь лётному делу.

Командир 3-го ЛО КШВЛП с 1972 года
Радий Петрович Вахрин. С 1975 года –
заместитель начальника по лётной подготовке.



Заместитель командира 3-го ЛО с 1975 года
Эдуард Васильевич Болотнов.

Болотнов Эдуард Васильевич

Родился 19 апреля 1939 года в городе Арзамас Горьковской области в семье военнослужащего. Всё его детство прошло в сплошных переездах. Так 1-й класс он окончил в городе Богородске Горьковской области. 3-й класс – в Самарканде, 7-й класс окончил где-то на территории Забайкальского военного

округа. Только в 1953 году он поступил в Краснодарскую среднюю школу № 39 и успешно в 1956 году окончил в ней 10-й класс. Дальше был Краснодарский аэроклуб, выполнение программы первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18, Грозненская военная авиационная школа первоначального обучения лётчиков и снова отлётана программа на этом же самолёте Як-18. Только в 1958 году он был направлен в Камышинское военное авиационное училище лётчиков, где программу проходил уже на боевом реактивном самолёте. В 1960 году он был выпущен, но по стопам отца ему пойти не удалось. Именно в 1960 году в Советском Союзе Вооружённые Силы были сокращены на 1 миллион 200 тысяч человек. После вынужденной демобилизации поступил учиться на вечернее отделение Краснодарского политехнического института, а днём устроился токарем на Заводе инструментальных приборов. В свободные от работы и учёбы минуты писал письма во все управления Аэрофлота с просьбой взять его к себе на должность пилота. В 1961 году из Ташкента пришло согласие принять его на работу вторым пилотом самолёта Ан-2. До 1968 года он последовательно прошёл все стадии до командира звена включительно, и был направлен на командный факультет Высшего авиационного училища ГА. В 1972 году он успешно окончил Академию ГА, так как в 1971 году ВАУ было переименовано в Академию. Во время учёбы он направлялся в КШВЛП для переучивания на самолёт Як-40. Кировоград ему понравился, и после окончания Академии он получил направление в 3-й ЛО на должность пилота-инструктора. С 1973 года он был назначен заместителем командира АЭ, с 1975 года - заместителем командира ЛО. 1979 - 1981 годы – начальник ЛМО КВЛУ. Сейчас на пенсии.

КШВЛП ГА с 1960 по 1978 год подготовила на самолётах Ан-2, Ли-2, Ил-14, Як-40, Ан-24, Ан-26 и Ан-30: пилотов - 22 327, штурманов - 2 166, бортовых механиков - 7 217, бортовых радистов - 477, инженерно технического состава - 2 306 человек. Прошли курсы усовершенствования начальствующего состава 747 человек. Подготовлено и выпущено курсантов: штурманов - 1406, диспетчеров - 1014. Всего подготовлено 37 660 авиационных специалистов. И всё это было сделано руками людей, описанных выше, и ещё многих, которые учили в УЛО, готовили к полётам аэродромы и самолёты и обеспечивали деятельность ШВЛП всем необходимым.

Глава 29. Выпускники Кировоградской ШВЛП

Иванов Виктор Александрович



Выпускник первого набора на штурманское отделение Кировоградской ШВЛП. Родился 6 августа 1941 года (на второй день оккупации города немецко-фашистскими войсками) в городе Кировограде. В первый класс 6-й средней школы пошёл в восемь лет — в 1949 году. Это были тяжёлые годы, годы постоянного недоедания. Поэтому сразу же после окончания 7-го класса он вынужден был учиться в ремесленное училище № 1, в котором учеников бесплатно кормили, да ещё и одевали. Учился на специальность слесаря по ремонту оборудования, чтобы своими рабочими руками суметь содержать вначале себя, а позже и свою семью. После окончания ремесленного училища пошёл работать слесарем по ремонту котельного оборудования завода «Красная Звезда». С 1958 по 1961 год продолжал обучение в вечерней школе рабочей молодёжи № 3. В 1961 году получил аттестат зрелости и поступил на отделение штурманов КШВЛП. Навигационную подготовку проходил под руководством опытных штурманов-инструкторов в самолётах-лабораториях Ан-2, Ил-14. По окончании обучения в 1964 году с налётом чуть больше 200 часов, получив свидетельство штурмана гражданской авиации и диплом о специальном среднем образовании, был зачислен на должность штурмана-инструктора самолётов Ил-14 и Ан-2. Со временем освоил самолёты Ли-2, Ан-24, Ан-26, Як-40, Л-410. За 33 календарных года налетал на этих самолётах 18 000 часов. За эти годы им были подготовлены тысячи авиационных специалистов для гражданской авиации Советского Союза и десятков зарубежных авиационных кампаний. Ещё со второго класса школы его любимым видом спорта был баскетбол. В ШВЛП спорту уделялось очень много внимания. В середине 60-х годов прошлого столетия возле парка был построен стадион. Затем напротив стадиона построили большой спортивный зал. Появились все условия, чтобы в Кировограде на территории школы устраивать спартакиады учебных заведений гражданской авиации. Нужно отметить, что в первый набор штурманского

отделения попало очень много ребят - бывших студентов факультета физвоспитания Кировоградского пединститута (Василий Гура, Александр Рожков, Евгений Таранец и другие), которые вовремя сориентировались и поступили учиться на штурмана. На фоне команд других учебных заведений команды ШВЛП выглядели просто профессионалами. Поэтому не удивительно, что Виктор Александрович был дважды чемпионом спартакиад в составе своей команды в 1965 и в 1967 годах. Предвидя, что лётная работа не может быть вечной, он в 1988 году поступил учиться на факультет физвоспитания Кировоградского педагогического института имени Пушкина, учёбу в котором успешно завершил в 1993 году. После ухода с лётной работы в 1997 году Виктор Александрович устроился преподавателем-тренером на кафедру физической и психологической подготовки Государственной лётной академии Украины, где и трудится по настоящее время.



Сорокин Юрий Георгиевич

Выпускник первого набора штурманского отделения. Родился в 1944 году. После окончания средней школы в 1961 году поступил в Кировоградскую ШВЛП. Программу лётной подготовки проходил в самолётах лабораториях Ан-2 и Ил-14. В пассажирских салонах этих самолётов находились столики с действующими приборными досками и самолётным переговорным устройством. В полёте с лётной группой курсантов работало два штурмана-инструктора (один в салоне, а другой в кабине экипажа). В 1964 году с дипломом о среднем специальном образовании и свидетельством штурмана он был направлен в Красноярское территориальное управление. Работал в должностях штурмана АЭ, штурмана-инструктора ЛО ВС Ту-154, Ил-62, Ил-76. Освоил также самолёты Ил-14, Ан-24, Ил-18. Имеет налёт 16000 часов. В 1982-1986 годах, являясь старшим в группе сибирских экипажей, выполнял правительственные задания по транспортировке войск Варшавского договора. Он в числе первых в стране приступил к подготовке экипажей самолётов Ту-154 для полётов без штурманов. Постановлением Президиума Верховного

Совета СССР ему было присвоено почётное звание “Заслуженный штурман СССР”. Активно работал в профсоюзе лётного состава. Был членом совета директоров ОАО “Авиакомпания “Красноярские авиалинии”, заместителем директора этой авиакомпании по кадрам, заместителем генерального директора страховой компании “Авиа” в Красноярске. Награждался Почётными грамотами Верховного Совета СССР и министра гражданской авиации СССР. «XX век. Гражданская авиация России в лицах». – М.: «Воздушный транспорт», 2000.



Алшин Юрий Николаевич

Родился 9 сентября 1941 года в городе Таганроге Ростовской области в рабочей семье. В Кировоград семья переехала в 1948 году. Учился Юрий в школе № 27. После окончания седьмого класса в 1958 году поступил в ремесленное училище. Закончил его в 1960 году и начал работать слесарем-ремонтником в литейном цехе завода “Красная Звезда”. С 1 сентября 1961 года в Кировоградской ШВЛП было открыто отделение по подготовке штурманов для гражданского воздушного флота. Некоторые из первых ста курсантов в новой красивой форме встречались на улицах нашего города, вызывая здоровую зависть у ровесников. Мечта стать авиационным штурманом не минула и Юрия. В 1962 году он стал курсантом второго набора на отделение штурманов со сроком обучения 2 года и 6 месяцев. В этот раз было набрано двести человек, так как стремительно наращивался объём подготовки крайне нужных Аэрофлоту лётных кадров. С большим уважением и любовью он вспоминает своих первых учителей, какими были начальник цикловой комиссии самолётовождения Андрей Петрович Иванов, старший преподаватель Василий Иванович Кораблин, преподаватели Михаил Александрович Чёрный и многие другие. Всю свою дальнейшую лётную жизнь его настольной книгой был учебник “Самолётовождение” написанный учителями и наставниками Чёрным М.А. и Кораблиным В.И. Он также с большой любовью вспоминает своего первого штурмана-инструктора, очень грамотного и

эрудированного человека Пархоменко А.И. прививавшему ему азы работы штурмана в полётах по ПВП на самолёте Ан-2. Выпускным самолётом для них был прекрасный на те времена воздушный корабль Ил-14. Весной 1965 года ему было предложено остаться в лётном отряде ШВЛП на должности штурмана-инструктора, и он согласился. Он освоил новый турбовинтовой пассажирский самолёт Ан-24 и летал на нём в качестве штурмана-инструктора. В полёте учил практическому самолётовождению слушателей и курсантов, как штурманов, так и пилотов. В 1970 году его портрет был занесён в Книгу почёта КШВЛП. В 1979 году протоколом ВКК ему был присвоен первый класс штурмана ГА. Его общий налёт на самолётах составляет около 13 000 часов. Юрий Николаевич через всю свою лётную жизнь прошёл как художник своей лётной профессии. Самое интересное то, что его постоянным увлечением была живопись. Его любительские художественные произведения радуют глаз многих его друзей и товарищей по работе. С 1984 года он на пенсии, но продолжает трудиться в Государственной лётной академии Украины инструктором на диспетчерском тренажёре.



Возвращаясь из венгерского курорта, домой в Москву, Вячеслав Павлович Гажур, выпускник 2-го набора, заглянул в Кировоград и посетил музей ГЛАУ. На фото справа.

Гажур Вячеслав Павлович

В 1965 году окончил штурманское отделение Кировоградской школы высшей лётной подготовки ГА (2-й выпуск). Трудовую деятельность в гражданской авиации начал штурманом воздушных судов в Новосибирске и в Москве. Работал в должности штурмана-инструктора ЛО. На самолёте Ту-154 открывал трассы по Заполярью. Через 40 лет после выпуска посетил Кировоград и с огромным волнением узнал, что в академии существует музей, в котором его помнят. Москва, Домодедово. Домашний телефон 09679-711-75.



Липин Анатолий Владимирович

Родился в 1943 году. В 1965 году окончил штурманское отделение Кировоградской школы высшей лётной подготовки ГА (2-й выпуск). В 1971 году окончил штурманский факультет ВАУ ГА. Трудовую деятельность в гражданской авиации начал штурманом воздушных судов Ил-14 и Ил-18. Далее был штурманом самолётов Ту-134 и Ту-154. штурманом-инструктором (1965-1975), штурманом АЭ, помощником представителя Аэрофлота в Республике Кипр (1983-1985), ассистент, старший преподаватель, штурман-инструктор лётно-методического отдела, руководитель штурманской службы Академии ГА, главный штурман Академии ГА. Заслуженный штурман РФ. Учёный и практик в области воздушной навигации. Кандидат технических наук. Автор более 30 научных трудов. Общий налёт свыше



11 тысяч часов. «XX век. Гражданская авиация России в лицах». – М.: «Воздушный транспорт», 2000.

Марков Валерий Иванович

Выпускник штурманского отделения Кировоградской ШВЛП ГА 1965 года (2-й набор). Родился 26 января 1943 года на станции Идель Беломорского района Карело-Финской АССР. Отец погиб на фронте. В 1949 года его семья переехала в село Бандуровку Александрийского района Кировоградской области к

родственникам отчима, заменившего, в хорошем понимании этого слова, родного отца. Затем учился в неполной средней школе села Песчаный Брод этого же района. После окончания 7 классов продолжил учёбу в селе Добрая Надежда. Это село, расположенное у железнодорожной станции Счастливая, получило своё название после первой крупной победы Запорожского казачьего войска над поляками под Жёлтыми Водами. По преданию, после полного разгрома поляков, победившие их казаки, счастливые и наполненные добрыми надеждами, расположились в этих живописных местах на свой первый отдых. Именно в годы его учёбы (1958-1959) в полную силу заработал полевой аэродром «Счастливая» Кировоградского Военного авиационного училища лётчиков. До глубокой осени в открытые окна школы врвался мощный гул реактивных двигателей самолётов Ил-28, которые летали с раннего утра до позднего вечера. Село было наполнено военными в красивой форме. Здесь впервые в своей жизни он близко увидел и познакомился с военными курсантами-лётчиками, зародившими в голове сельского мальчишки дерзкие мечты о небе и самолётах. Но реалии жизни были гораздо прозаичнее. В 1959 году, окончив 9-й класс, он поступил в Кировоградское РУ № 1, продолжал учиться в 10 классе вечерней школы рабочей молодёжи №1 и искал путь в небо. Он его нашёл в парашютном звене Кировоградского областного аэроклуба ДОСААФ, где начал прыгать с парашютом из самолётов Як-12 и Ан-2. После выполнения тридцати прыжков он перешёл в планерное звено, в котором ощутил незабываемые минуты первого самостоятельного полёта. В 1961 году, после окончания ремесленного училища, работал формовщиком в литейном цеху завода «Красная Звезда» и слесарем-авторемонтником в воинской части № 35401. 1 сентября 1962 года осуществилась его заветная мечта. Он стал курсантом штурманского отделения Кировоградской школы высшей лётной подготовки, вызывая своей формой и победным блеском в глазах зависть у мальчишек города. Теперь он выполнял полёты на самолётах-лабораториях Ан-2 и Ил-14 в качестве штурмана-курсанта в такие аэропорты, как Одесса и Кишинёв, Вильнюс и Рига, Ленинград и Москва. Он много летал и на аэродроме своего отчества Счастливая, рассматривая сверху свои Бандуровку, Песчаный Брод и Добрую Надежду, в которых каждая тропинка была исхожена его ногами. После успешного завершения учёбы,

получив диплом и свидетельство штурмана гражданской авиации, он, 12 марта 1965 года, был распределён в 198 лётный отряд 1-го Хабаровского объединённого авиационного отряда гражданской авиации на должность штурмана корабля Ил-14. Одним из первых в Хабаровске, в конце 1965 года, он был направлен в Кировоградскую ШВЛП для переучивания на новый турбовинтовой самолёт Ан-24. Обстоятельства сложились так, что в Хабаровске жилья не было, а в Кировограде было и, 5 марта 1966 года, он стал штурманом-инструктором самолётов Ан-2 и Ил-14 Кировоградской ШВЛП, а с 9 января 1967 года — освоенного им чуть более одного года назад самолёта Ан-24. В 1972 году он поступил и с 1 сентября был зачислен слушателем 1-го курса командного факультета Ленинградской ордена Ленина академии гражданской авиации. Одновременно с изучением авиационных наук в академии продолжал полеты на самолете Ан-24 и в 1975 году, сдав экзамены Высшей квалификационной комиссии Министерства гражданской авиации, получил свидетельство штурмана первого класса гражданской авиации. После успешного окончания академии, 10 июня 1976 года и, став инженером-штурманом, он вернулся в родной отряд, был переучен на самолёт Як-40 и с 28 апреля 1977 года был назначен на должность старшего штурмана 3-го АО КШВЛП. Его профессиональная подготовка очень своевременно была направлена на работу в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации, которое кроме инженеров-пилотов (1978) приступила и к подготовке инженеров-штурманов (1980). Валерий Иванович по своей сути являлся центром, вокруг которого велась вся методическая подготовка. Он сам создавал методические разработки по всем разделам программ лётной подготовки, как пилотов, так и штурманов при самом близком взаимодействии с руководством факультетов лётной эксплуатации и воздушной навигации. 2 октября 1984 года, по состоянию здоровья был списан с летной работы. 6 декабря 1986 года был принят на кафедру воздушной навигации (ВН) на должность старшего преподавателя. 1-го марта 1991 года он по конкурсу был избран на два года доцентом кафедры, а в 1993 году ученое звание доцента присвоила ВАК Украины. 1-го сентября 1992 года был переведен на должность заведующего кафедрой ВН. И, наконец, 31 августа 1994 года стал деканом и работал в этой должности до упразднения

факультета ВН. Сейчас Валерий Иванович заведует кафедрой ВН Государственной лётной академии Украины. Решением учёного Совета ГЛАУ от 7 июня 2002 года ему присвоено звание и выдан аттестат приват-профессора, в этом же году решением Президиума Международной академии человека в авиации и космонавтике присуждена ученая степень доктора философии. Его перу принадлежит несколько десятков печатных изданий, изданных в Кировограде, Ленинграде и Москве. Венцом его творчества, на взгляд автора, является учебник для высших лётных учебных заведений “Воздушная навигация” на 547 страниц, одобренный департаментом воздушного транспорта Украины и утверждённый Министерством образования и науки Украины в 2003 году. За достигнутые показатели в системе образования в 2003 году награжден знаком «Отличник образования Украины», в 2004 году за весомый вклад в повышение эффективности использования авиационного транспорта награжден знаком «Почетный работник транспорта Украины».

Павлущенко Валентин Васильевич



Выпускник 2-го набора штурманского отделения Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 14 октября 1939 года в городе Кировограде. Начинал учиться в 19-й школе, а закончил обучение в средней школе № 11. Именно во время учёбы в этой школе он познал радость знакомства с небом над аэродромом Фёдоровка Кировоградского аэроклуба. В 1957 году началось его увлечение парашютным спортом, переросшее в увлечение свободным полётом на планерах, начиная от планера “Пионер” и заканчивая планером “Бланник”. Поэтому вполне логично, что в 1962 году он поступил на штурманское отделение Кировоградской ШВЛП. Интересно, что на первой лётной практике он попал в экипаж командира самолёта Ан-2 Вычисенко Михаила Прокоповича, который до этого работал лётчиком-инструктором Кировоградского аэроклуба и лично знал спортсмена-планериста Павлущенко. В нарушение инструкций он давал ему возможность пилотировать самолёт от Кировограда до, примером, Одессы и

обратно. Выпускным для курсантов-штурманов в КШВЛП был самолёт Ил-14. Здесь продолжительность полётов составляла примерно 5 часов. Летали по маршрутам без посадки до Львова, Минска, Воронежа, Ростова. Иногда с посадками в Риге, Ленинграде, Шереметьево, Внуково, Быково, Ульяновске. После успешного окончания штурманского отделения с дипломом о среднем специальном образовании и свидетельством штурмана он был направлен на работу в качестве штурмана самолёта Ли-2 в Свердловский ОАО (Кольцово). Свердловский отряд направил его в Ульяновскую ШВЛП, где он освоил самолёт Ил-18, ставший одним из основных самолётов в его лётной жизни. В 1968 году вышло в свет постановление Совета Министров СССР о том, что лица, не служившие в армии, обязаны были пройти двухлетнюю воинскую службу. Так он оказался на Дальнем Востоке в Кневичах (В. Владисбан) штурманом корабля Ту-16 морской авиации. После демобилизации, в 1970 году устроился на работу в Кишинёве штурманом корабля Ту-134. В 1984 году вынужден был уйти с лётной работы по состоянию здоровья.



Прилуцкий Вадим Фёдорович

Выпускник 2-го набора штурманского отделения Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 20 апреля 1943 года в Полтаве в семье авиатора. В 1953 году его отец, Прилуцкий Фёдор Павлович, получил направление в Кировоградское 60 Военное авиационное училище лётчиков ВВС на должность техника авиационного звена самолётов Ил-28, а после расформирования военного училища летал в Кировоградской ШВЛП на самолётах Ли-2 и Ил-14 в качестве бортмеханика. С началом новой службы он перевёз в Кировоград и семью. Вадим Фёдорович окончил Кировоградскую среднюю школу № 27, футбольное отделение детской спортивной школы и в 1961 году был зачислен в состав команды мастеров класса Б «Звезда», Кировоград, формально числясь рабочим завода «Красная Звезда». В этом же году в Кировоградской школе высшей лётной подготовки был произведён первый набор курсантов на штурманское отделение. Нужно отметить, что на него попало очень много спортсменов из физического факультета

Кировоградского педагогического института (Василий Гура, Александр Рожков, Евгений Таранец и другие). Это событие широко обсуждалось в спортивных кругах Кировограда и, вполне естественно, в коллективе футбольной команды “Звезда”. В 1962 году Вадим Фёдорович, несмотря на то, что заканчивал второй курс вечернего Кировоградского политехнического института, поступил на штурманское отделение и параллельно стал капитаном сборной команды ШВЛП по футболу. После окончания учёбы в 1965 году его оставили в школе в качестве штурмана-инструктора. Он летал, обучая слушателей и курсантов в экипажах на самолётах Ли-2 и Ил-14, освоил новые турбореактивные самолёты Ан-24 и Ан-26 и продолжал заочно добывать высшее образование, переведясь в Ленинградскую Академию гражданской авиации, которую успешно окончил в 1974 году. В этом же году Высшей аттестационной комиссией ему был присвоен первый класс штурмана, и он был повышен в должности. Поработав в должностях штурмана АЭ и штурмана-инструктора лётно-методического отдела Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации, он в 1984 году был назначен старшим штурманом 2 ЛО, а затем штурманом инспектором, вначале ЛМО, а затем и КВЛУ. С 1991 года Вадим Фёдорович был назначен на должность главного штурмана высшего лётного училища. После ряда реорганизаций, с 1995 года, он работал старшим штурманом авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. В 2000 году, по состоянию здоровья, был вынужден уйти на пенсию, и умер 2 августа 2005 года, на 63 году жизни. Похоронен на Ново-Лелековском кладбище города Кировограда. На его похоронах самолёт Л-410 авиационного отряда ГЛАУ сделал два прощальных круга над свежей могилой своего бывшего старшего штурмана.



Сорокин Валерий Георгиевич

Выпускник второго набора штурманского отделения. Родился в 1944 году. После окончания средней школы в 1962 году поступил в Кировоградскую ШВЛП. Программу лётной подготовки проходил в самолётах-лабораториях Ан-2 и Ил-14. В пассажирских салонах этих самолётов находились столики с действующими

приборными досками и самолётным переговорным устройством. В полёте с лётной группой курсантов работало два штурмана-инструктора (один в салоне, а другой в кабине экипажа). В 1965 году с дипломом о среднем специальном образовании и свидетельством штурмана он был направлен в Красноярское территориальное управление. Работал в должностях штурмана-инструктора, штурмана АЭ, старшего штурмана УТО, штурмана-инспектора управления, старшего штурмана лётного комплекса авиакомпании «Крас-Эйр». Освоил самолёты Ан-2, Ил-14, Ил-18, Ту-134, Ту-154, вертолёт Ми-8. Трижды участвовал в высокоширотных экспедициях. Первым в авиакомпании успешно освоил ряд международных трасс. Имеет награды от министров обороны и гражданской авиации. Заслуженный штурман Российской Федерации. За мужество и умелые действия в воздухе в аварийной ситуации награждён ценным подарком: в 1979 году после взлёта на аэродроме Ташкент на самолёте Ту-154 произошёл отказ трёх двигателей. Экипажу удалось запустить их в воздухе и произвести вынужденную посадку на аэродроме Чимкент. «XXI век. Гражданская авиация России в лицах». – М.: «Воздушный транспорт», 2000.

Васильев Валерий Иванович



Выпускник 1-го набора отделения диспетчеров Кировоградской ШВЛП ГА. Родился в посёлке Спирово Калининской области в семье служащего. В 1963 году семья переехала в Павлодар, где в 1965 году он и окончил 11-й класс средней школы. Узнав, что в Кировограде есть Школа высшей лётной подготовки, в которую можно поступить со школьной скамьи и получить авиационную специальность, он загорелся этой идеей и осуществил её. В этом же 1965 году он стал курсантом диспетчерского отделения. Навигационную подготовку проходил под руководством опытных штурманов-инструкторов в самолёте-лаборатории Ил-14. После окончания учёбы в 1967 году, получив диплом о среднем специальном образовании и свидетельство диспетчера службы движения, он был направлен в аэропорт Павлодар в Казахстане. Свою трудовую деятельность в качестве диспетчера начал с МДП. Затем получил допуск к работе на АДП. В 1971 году он переехал

жить в Кировоград, в котором количество желающих устроиться на работу по специальности диспетчер службы движения всегда превышало возможности самой службы движения. Однако, он, переполненный энергией и оптимизмом, 5 мая 1971 года устроился на временную работу в должности радиотехника связи. Ему повезло. Ровно через месяц появилась вакансия, и с 8 июня 1971 года он был зачислен диспетчером службы движения КШВЛП. Приобретённый в Казахстане опыт и ответственное отношение к работе не остались незамеченными руководством. 20.09. 1972 года он был переведен на должность старшего диспетчера, а 19 октября 1973 года протоколом МКК ему был присвоен 1-й класс диспетчера службы движения гражданской авиации. В это же время он поступил на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации в Ленинграде, учёбу в которой успешно завершил в 1978 году, получив диплом инженера по движению. Учёба в академии заставила руководство КШВЛП внести его в список перспективных работников на замещение командных должностей. 2 сентября 1978 года он стал руководителем полётов смены диспетчеров аэродрома Кировоград и оставался им во всё время существования Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. После преобразования в 1993 году КВЛУ в Государственную лётную академию Украины из-за больших реорганизаций, образования общегосударственной организации «Укразрорух» и недостатков финансирования со стороны Министерства образования, служба движения в Кировоградском лётном учебном заведении была упразднена. Опытнейшие диспетчеры и руководители полётов были вынуждены искать себе рабочие места. Одним из таких рабочих мест был тренажёрный центр УВД, в котором и нашли себе достойное применение Васильев Валерий Иванович и некоторые его товарищи.



Демчишин Иван Дмитриевич

Выпускник 1-го набора отделения диспетчеров Кировоградской ШВЛП ГА. Родился в селе Новогригорьевка Долинского района Кировоградской области 25 февраля 1947 года. В 1965 году окончил 11-й класс Молодёжной средней школы Долинского

района и поступил на отделение диспетчеров Кировоградской школы высшей лётной подготовки. Навигационную подготовку проходил под руководством опытных штурманов-инструкторов в самолёте-лаборатории Ил-14. После окончания обучения, получив свидетельство диспетчера службы движения гражданской авиации, был направлен в аэропорт Охотск Норильского объединённого авиационного отряда на должность диспетчера службы движения. Отработав положенные по закону три года, он вернулся в Кировоград и с 29 октября 1970 года был зачислен на должность дежурного штурмана КШВЛП. С образованием Кировоградского лётно-штурманского училища (КЛШУ) он был с 1 января 1971 года направлен туда для работы дежурным штурманом и сразу же был зачислен курсантом спецнабора по подготовке штурманов в КЛШУ. Летал на самолёте Ан-24УШ в лётной группе штурмана-инструктора Якубовского Владимира Станиславовича. После окончания учёбы получил свидетельство штурмана гражданской авиации и был включен в состав экипажа учебной авиационной эскадрильи КЛШУ в качестве штурмана-инструктора. Протоколом ВКК № 2/л от 7 января 1980 года ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. С 1 февраля 1980 года он был приглашён на работу в качестве штурмана-инструктора самолёта Ан-24 во 2-й лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища с целью подготовки в навигационном отношении будущих инженеров-пилотов и инженеров-штурманов. 1 декабря 1981 года на первую лётную практику вышли курсанты-штурманы первого набора факультета воздушной навигации, Иван Дмитриевич был переведен в 3-й лётный отряд, в котором проводилась их подготовка. Там пригодился приобретённый им в КЛШУ опыт и отшлифованное методическое мастерство. Можно с полной уверенностью сказать, что большинство выпущенных из стен нашего лётного учебного заведения инженеров-штурманов прошли навигационную подготовку в полёте на самолётах Ан-24УШ и Ан-26УШ под его непосредственным руководством. В период с 1990 по 1994 год было выпущено 929 инженеров-штурманов. Только 29 декабря 1990 года Иван Дмитриевич оставил лётную работу и продолжил трудиться в должности дежурного штурмана 3-го лётного отряда. Побыв некоторое время на должности инженера по лётно-методической работе в авиационном отряде и лётно-методическом отделе (ЛМО), переименованном с 1

мая 1997 года в отдел сертификации и лицензирования (ОСиЛ) он с 10 сентября 2001 года стал начальником отдела сертификации авиаспециалистов во вновь созданном в Государственной лётной академии Украины сертификационном центре (СЦ). На этой должности он и трудится по настоящее время.

Лозенко Владислав Васильевич



Выпускник 1-го набора отделения диспетчеров Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 12 марта 1947 года в городе Умани Черкасской области в семье военнослужащего. В 1965 году, окончив Кировоградскую восьмилетнюю школу № 25, и среднюю школу № 34 поступил на отделение диспетчеров КШВЛП. Навигационную подготовку проходил под руководством опытных штурманов-инструкторов в самолёте-лаборатории Ил-14. После окончания обучения, получив диплом о среднем специальном образовании и свидетельство диспетчера службы движения гражданской авиации, был направлен в аэропорт Магдагачи. Надо заметить, что Владислав Васильевич всегда отличался высокой активностью и добросовестным отношением к выполняемой работе. Ещё в школьные годы он на период школьных каникул устраивался в Черкасском управлении дорожных работ дорожным рабочим (август 1961 и июль 1963) и таким образом зарабатывал себе деньги на карманные расходы. Его инициативность была замечена командованием аэропорта Магадан, и с 1 июля 1969 года его выдвинули на должность исполняющего обязанности руководителя полётов. 23 апреля 1971 года Лозенко был переведен в Кировоградскую ШВЛП на должность диспетчера службы движения. 24 сентября этого же года он стал старшим диспетчером, а 17 августа 1972 года слушателем командного факультета Академии гражданской авиации в Ленинграде. Сразу же после окончания очного обучения, с дипломом инженера по движению, 1 августа 1976 года он вернулся в ШВЛП на свою должность. 16 февраля 1977 года был назначен руководителем полётов смены диспетчеров аэродрома Кировоград. 2 февраля 1978 года решением МКК ему был присвоен 1-й класс диспетчера службы движения

ГА. 15 сентября 1987 года ему было поручено руководство движением на всех учебных аэродромах Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Его должность называлась “руководитель полётов - начальник диспетчерских пунктов учебных аэродромов службы движения КВЛУ ГА”. Однако, в 90-е годы из-за отсутствия финансирования, произошли большие изменения в службе движения, приведшие в итоге к её полному сокращению. С 1 декабря 1992 года Владислав Васильевич был назначен начальником тренажёрного центра УВД. В настоящее время он занимает должность ведущего инженера по методической работе тренажёрного центра ОВД Государственной лётной академии Украины.



Олейниченко Георгий Степанович

Выпускник 1-го набора отделения диспетчеров Кировоградской ШВЛП ГА. Родился в городе Кировограде в семье рабочих. Учился с 1953 года в неполной средней школе № 9. После окончания 8 класса в 1961 году работал на агрегатном заводе и продолжал учёбу в 9 классе вечерней школы рабочей молодёжи №3. С 1962 года стал членом танцевального ансамбля «Ятрань», не пропускал ни одной репетиции и ездил вместе с ансамблем для выступлений в Киев, Москву, Ленинград, Ригу и в Крым. В 1965 году поступил на диспетчерское отделение Кировоградской школы высшей лётной подготовки. Будучи курсантом ШВЛП, с 15 ноября по 12 декабря 1966 года вместе с ансамблем «Ятрань» принимал участие в Декаде Украинского искусства во Франции. После окончания диспетчерского отделения с 1 октября 1967 года работал диспетчером службы движения КШВЛП. С июня по июль 1968 года он в составе танцевального ансамбля «Ятрань» танцевал в больших и малых городах Чехословакии от Попрада через Низкие и Высокие Татры, Оставу до самой Праги. Не возвращаясь домой из Праги, он в составе «Ятрани» участвовал ещё месяц на IX Всемирном фестивале молодёжи и студентов в Болгарии, откуда они вернулись золотыми лауреатами фестиваля. 13 ноября 1969 года был зачислен на учёбу курсантом штурманского отделения в

группу подготовки штурманов для работы в лётных училищах. Летал на самолёте Ил-14 в лётной группе штурмана-инструктора Григорьева. Налетав на этом прекрасном самолёте 280 часов 44 минуты, получил свидетельство штурмана гражданской авиации и 19 мая 1970 года приказом начальника ШВЛП был назначен на должность штурмана-инструктора самолёта Ил-14 в 1-й лётный отряд. С образованием Кировоградского лётно-штурманского училища (КЛШУ) был направлен туда для подготовки штурманов и диспетчеров на самолёте Ан-24. 9 июня 1977 года протоколом ВКК № 90/л ему был присвоен 1 класс штурмана гражданской авиации. С 10 апреля 1981 года он перевёлся в Калымо-Индибирский объединённый авиационный отряд Якутского управления гражданской авиации, 248 лётный отряд которого располагался в посёлке Черский. В нём он летал штурманом-инструктором на самолётах Ан-24 и Ан-26. Не пробыв там и двух лет, он вернулся в родной Кировоград, и 4 марта 1983 года был зачислен на должность штурмана-инструктора 3-го лётного отряда Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. 30 мая 1990 года он ушёл с лётной работы, налетав в общей сложности около 12000 часов. За безупречную работу ему были вручены Почётные грамоты Министра гражданской авиации в 1974, 1985 и 1988 годах. В 1975 году его фото было занесено на доску почёта КВЛУ ГА и 15 февраля 1980 года его фото было помещено в книгу Почёта КЛШУ ГА. В настоящее время он работает на должности дежурного штурмана САИ Государственной лётной академии Украины.

Саржевский Павел Андреевич



Выпускник 1-го набора отделения диспетчеров Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 10 ноября 1946 года в городе Кировограде. Учился с 1953 года в средней школе № 3. В 1964 году окончил 11 классов и поступил в учебный авиационный центр (УАЦ ДОСААФ), созданный на базе Кировоградского аэроклуба. Выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18у в количестве 40 часов. Из-за травмы руки дальнейшее лётное обучение пришлось прекратить. Однако с авиацией не расстался. В 1965 году

поступил в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки на диспетчерское отделение (12 рота, командир роты Вишневский Владимир Павлович). Навигационную подготовку проходил под руководством опытного штурмана-инструктора Макарова в самолёте-лаборатории Ил-14. По окончании ШВЛП три года по распределению работал диспетчером УВД в аэропорту Джезказган в Казахстане. После положенного по закону трёхлетнего срока отработки в 1970 году вернулся на родину в Кировоград и был зачислен диспетчером службы движения Кировоградской ШВЛП. Получил допуск к работе на всех диспетчерских пунктах. 2 февраля 1978 года решением МКК ему был присвоен 1-й класс диспетчера службы движения гражданской авиации. В 1980 году был переведен на должность руководителя полётов. Смена диспетчеров службы УВД Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации под его непосредственным руководством на протяжении четырнадцати лет работала без предпосылок и лётных происшествий, обеспечивая бесперебойную работу учебных экипажей и рейсовых самолётов. В 1985 году он закончил факультет заочного отделения Кировоградского института сельскохозяйственного машиностроения по специальности инженер-механик. Однако, в 90-е годы из-за отсутствия финансирования произошли большие изменения в службе движения, приведшие в итоге к её полному сокращению. После сокращения в ноябре 1998 года он работал в различных организациях города Кировограда (завод “Гидросила”, частная фирма “Евразия-Центр”) обеспечивая охрану этих предприятий. С 15 декабря 2005 года он работает в Государственной лётной академии Украины на должности инженера-электронщика тренажёрного центра ОВД.



Коршунов Олег Петрович

Родился 2 июня 1945 года в городе Сталино (Донецк). Среднюю школу с серебряной медалью окончил в 1962 году. После школы устроился фрезеровщиком на Кировоградском агрегатном заводе и поступил на вечерний факультет металлообработки Кировоградского филиала Харьковского политехнического института. Занимался классической борьбой. В 1963

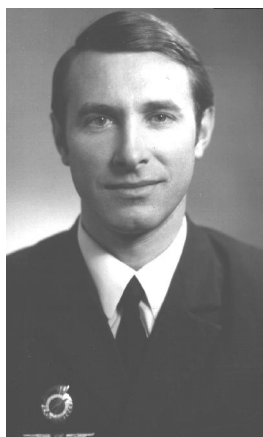
году со второго курса института поступил на отделение штурманов Кировоградской школы высшей лётной подготовки. В 1964 году стал мастером спорта по классической борьбе. Лётное обучение проходил в самолётах-лабораториях Ан-2 и Ил-14. По окончании обучения получил диплом с отличием и свидетельство штурмана гражданской авиации 3-го класса. Сразу же, 11 марта 1966 года был принят на должность штурмана-испытателя ЛИС ОКБ О.К. Антонова. В 1969 году восстановился на учёбу в КИИГА на факультет заочного обучения. В 1977 году получил диплом инженера-электрика. Олег Петрович на ЛИСе прошёл все стадии штурмана: штурман-испытатель 3, 2, 1 класса, штурман-инструктор, старший штурман, помощник начальника ЛИС по штурманской службе (1980-1984). Провёл испытания: Ан-12 - РЛС "Инициативы", десантирование грузов с предельно малых высот и спасательного катера на море (тема Космос), пилотажно-навигационного комплекса. Ан-22 - отработка пилотажно-навигационного комплекса "Полёт-1Р", ПНПК-22, системы постановки помех "Саламандра", транспортировки крупногабаритных грузов на внешней подвеске, десантного



1982 год. Аэродром Киев «Святошин». Экипаж первого серийного самолёта Ан-32. Слева штурман-испытатель Олег Петрович Коршунов.

оборудования и пилотажно-навигационного комплекса на ВС Ан-24Т, Ан-26, Ан-26Э, Ан-12, Ан-28, фотооборудования на ВС Ан-30, А-820 (5 версия) и на Ан-124. Обучал ливийские экипажи спецприменению самолёта Ан-26. Неоднократно демонстрировал самолёты “Ан” во Франции, ПНР, НРБ, ФРГ, ЧССР, Сирии, Ираке, Ливане, АРЕ, Марокко, Алжире, Индии, Афганистане, Эфиопии, Чаде, Либерии, Тунисе, Бирме, Малайзии, Сингапуре, Филиппинах. Выполнял транспортные полёты на Ан-124-100 по заявкам АТП “Авиалинии Антонова”. Освоил и проводил испытания на самолётах Ли-2, Ил-14, Ан-2, Ан-2М, Ан-8, Ан-10, Ан-10А, Ан-12, Ан-14, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74, Ан-124, Ан-225. Награждён медалями. Уволился в 2004 году в связи с выходом на пенсию.

Ткаченко В.А. «Крылья Антонова» Киев. КВЦ, 2005.



Лещуков Павел Григорьевич

Родился в городе Кировограде в переулке Овражном дом № 11 на Кущёвке 7 октября 1943 года. Когда ему исполнилось семь лет, он пошёл учиться в школу № 30. До 3-го класса дети учились в том здании, где сейчас находится библиотека, а потом перешли в только построенную, новейшую двухэтажную школу с большим спортивным залом. Занятия в спортивном зале приносили мальчику истинное наслаждение. Ему нравилось кувыркаться на новых спортивных матах, залезать под самый верх шведской лестницы, висеть на руках под перекладиной, пытаться подтянуться. Когда в школе начали функционировать спортивные кружки, он записался в акробатическую секцию и не пропустил ни одного занятия. В те времена было модно на школьных вечерах устраивать на сцене различного вида пирамиды. Павел, как правило, всегда был на самом верху и под аплодисменты школьной публики, с акробатической ловкостью, с переворотом и кувырком соскакивал на пол школьной сцены. В 10 классе ему казалось, что его дальнейший, жизненный путь предрешён окончательно и бесповоротно. В Кировоградском педагогическом институте был к тому времени открыт факультет физвоспитания. Павел Лещуков,

имея прекрасные акробатические данные, в 1960 году успешно сдал вступительные экзамены и стал студентом. Педагогический состав физкультурного факультета начал работать над дальнейшим развитием юного дарования. Его посылали на чемпионаты Украины, и он становился на них призёром, а затем стал и чемпионом Украины. Совершенно неожиданно его жизнь самым коренным образом изменила его двоюродная бабушка Евдокия Захаровна Воробьёва, девичья фамилия Лещук. Она скромно и ненавязчиво обратила его взор в небо, в котором один за другим с раннего утра до поздней ночи летали самолёты Кировоградской ШВЛП: Ан-2, Ли-2, Ил-14. Оказалось, что его бабашка владела свидетельством № 1 об окончании отделения пилотов Кировского Аэроклуба Осоавиахима имени товарища Серго Орджоникидзе. Тогда же, в 1937 году, она и вышла замуж за своего инструктора-лётчика Алексея Алексеевича Воробьёва, а первыми инструкторами в аэроклубе были военные лётчики из 15 ТАБ (тяжёлой авиационной бригады), летавшие не только на самолёте У-2, но и на истребителях И-15 и И-16. Кроме того, он видел, что многие студенты из его факультета стали курсантами Школы высшей лётной подготовки. Зерно, зароненное бабушкой в его душу, дало росток, и он начал мечтать о полётах в высоком небе. После третьего курса института он в 1963 году поступил на отделение штурманов гражданской авиации КШВЛП. Учил его премудростям штурманского дела вначале на самолёте Ан-2, а затем на воздушном корабле Ил-14 опытный штурман-инструктор, летавший ещё в 60ВАУЛ на самолётах Ил-28 Николаев Алексей Алексеевич. В 1966 году, получив диплом о специальном среднем образовании и свидетельство штурмана гражданской авиации, Павел Григорьевич Лещуков был распределён на должность штурмана самолёта Ли-2 Краснодарского объединённого авиационного отряда. Как раз в это время в Краснодарский отряд начали поступать хорошо зарекомендовавшие себя на местных воздушных линиях самолёты Ан-24 с турбовинтовыми двигателями, приходившие на замену отживающим свой век самолётам Ли-2. Ровно через 8 месяцев его с экипажем направили в Кировоградскую ШВЛП для переучивания на этот самолёт. В Кировограде ему предложили остаться инструктором. Он оформил перевод, которому в Краснодаре особенно не возражали (не надо было обеспечивать молодого специалиста квартирой). В ШВЛП и

Высшем лётном училище он со слушателями и курсантами налетал 9500 часов на самолётах Ан-24, Ан-30 и Як-40 и стал штурманом первого класса гражданской авиации. В 1982 году по состоянию здоровья Павел Григорьевич был списан с лётной работы. Он был переведен на должность инструктора-штурмана лётного тренажёра КТС-24. Его опыт был в полную силу использован при обучении курсантов как на лётных тренажёрах самолётов Як-40, Л-410, так и на штурманских тренажёрах “Двина” и СШТ.

Степанов Валерий Сергеевич



Выпускник 3-го набора штурманского отделения Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 18 июля 1945 года в селе Мануйловка Маловисковского района Кировоградской области в рабоче-крестьянской семье. После окончания начальной сельской школы переехали в Кировоград, и он с 1957 года продолжал обучение во вновь построенной 10 средней школе, затем в Кировоградском техникуме механизации сельского хозяйства и в 4-й вечерней школе рабочей молодёжи.

Впервые в самолёте Ан-2 он поднялся в воздух в июне 1964 года. В профессиональном плане ему тогда очень повезло, потому что именно в это время на самолёте Ан-2 была введена ночная программа. Он летал днём и ночью по маршрутам вокруг Лелековского аэродрома, видя под крылом самолёта Новоукраинку, Бобринец и огромный, по тем его представлениям, Кировоград. Несмотря на головокружение и тошнотное состояние он за этот год налетал 60 часов 12 минут, из которых 7 часов 23 минуты приходились на ночное время суток. Следующим этапом профессиональной подготовки были полёты на прекрасном лайнере - самолёте Ил-14 под ненавязчивым руководством штурмана-инструктора Дородного. С ним он бороздил воздушный океан на Москву и Ленинград, Таллинн и Тбилиси. Перед ним открылись необъятные просторы бывшей нашей Родины. Он почувствовали гордость за приобретаемую профессию. И в заключение в начале 1966 года ему дали практику на самолёте Ан-24. Незаметно прошли 2 года и 6 месяцев учёбы. Его налёт на этих трёх типах самолётов в качестве курсанта-штурмана составил 309

часов 38 минут, из которых 116 часов 02 минуты были выполнены ночью. Производственную деятельность в качестве штурмана корабля Ил-14 начал 14 марта 1966 года в Саратовском объединённом авиационном отряде Приволжского управления гражданской авиации. Когда налёт на самолёте Ил-14 достиг 992-х часов, он был направлен в Кировоградскую ШВЛП для переучивания на самолёт Ан-24. С 22 марта по 22 июня проходили переподготовку. Его обучением в полёте на ВС Ан-24 занимался штурман-инструктор Гончаренко Валентин Дмитриевич. 1 июня 1968 года из-за сложившихся семейных обстоятельств, отсутствия жилья в Саратове и тяжёлой болезни матери в Кировограде, он перевёлся в Кировоград и стал штурманом-инструктором самолёта Ан-24 2-го лётного отряда КШВЛП. Его командиром в первое время был Бредихин Владимир Алексеевич. Он оттачивал своё штурманское мастерство и 15 октября 1969 года ему был присвоен 2-й класс штурмана. 26 марта 1975 года Высшая квалификационная комиссия присвоила ему 1-й класс штурмана гражданской авиации. У него появилось заветное желание освоить полёты на реактивном пассажирском самолёте Як-40. Его переучили и со 2 февраля 1976 года перевели в 3-й лётный отряд. 6 октября 1978 года, после ухода на пенсию Виктора Михайловича Переверзева его назначили на должность штурмана 2 авиационной эскадрильи 3 лётного отряда вновь созданного Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации, где он долгие годы, работал в слаженном коллективе - командир АЭ Чижов Борис Игнатьевич, заместитель Ерсин Владимир Ильич. Именно в этом коллективе он укрепил свой авторитет. В его личном деле хранится аттестация. «За время работы в должности штурмана АЭ проявил себя как хороший специалист, в совершенстве владеющий теорией и практикой самолётовождения и методикой лётного обучения. Теоретически подготовлен хорошо. Свою работу выполняет в соответствии с требованиями руководящих документов. Качественно организует работу в АЭ по обучению авиационных специалистов. Требования устава о дисциплине работников ГА знает и выполняет. Систематически работает над повышением своего теоретического уровня. В 1980 году окончил заочно Кировоградский институт сельскохозяйственного машиностроения. Ведёт большую общественную работу. Член местного комитета профсоюза ЛО. Летать любит. В полётах

действует чётко, грамотно. Штурман 1 класса. Общий налёт 9000 часов. Морально устойчив. Занимаемой должности соответствует”. В 1989 году произошёл развал эскадрильной системы. С этого периода его послужной список полон изменений. С 15 марта этого, 1989 года и до 3 мая 1993 года его шесть раз переводили с должности на должность. Только последний перевод оказался стабильным. До 15 апреля 2000 года работал в должности ведущего штурмана отдела сертификации и лицензирования ГЛАУ. 7 сентября 2001 года Валерий Сергеевич был переведен на должность главного штурмана-инспектора сертификационного центра ГЛАУ. С 1 сентября 2003 года, учитывая огромный опыт в решении сложных вопросов сертификации, лицензирования и выживания лётной академии в целом, на должность заместителя начальника СЦ. Его общий налёт на ВС составляет около 15 тысяч часов.



Черкашин Анатолий Бастамиевич

Выпускник 3-го набора штурманского отделения Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 25 октября 1945 года в селе Новогоровка Егорьевского района Алтайского края. После окончания 11-го класса в 1963 году поступил на штурманское отделение Кировоградской ШВЛП. Выбранная специальность штурмана воздушного лайнера ему очень нравилась. Свидетельством этого были оценки явного школьного хорошиста, у которого в аттестате проскользнули даже несколько троек. Отныне он учился только на пять и по выпуску в 1966 году получил диплом с отличием. Об учёбе в памяти остался командир роты Ручко Михаил Николаевич и штурман-инструктор Евгений Таранец, который дал ему налёт на самолёте Ан-2 в количестве 60 часов и на самолёте Ил-14 - 198 часов 29 минут. Был ещё небольшой налёт (18 часов) на самолёте Ан-24. Начал он свою трудовую деятельность в марте 1966 года в Усть-Каменогорском объединённом авиационном отряде на должности штурмана самолёта Ил-14. В 1968 году вышло в свет постановление Совета Министров СССР о том, что лица, не служившие в армии, обязаны были пройти двухлетнюю воинскую службу. Поэтому с октября 1968 по октябрь 1970 года он был в СА - летал штурманом на

вертолётах Ми-6 авиационного полка специального назначения по поиску спускаемых космических аппаратов и спасанию космонавтов. После демобилизации он вернулся в свой родной отряд. С ноября 1972 года его перевели в Алма-атинский объединённый авиационный отряд на должность штурмана самолёта Ил-18. Полёты на большие расстояния со сменой часовых поясов и климатических условий отрицательно повлияли на состояние его здоровья. С ноября 1973 года он целых три года работал на земле. Был техником по учёту в авиационной эскадрилье, диспетчером, инспектором отдела движения Казахского УГА. В мае 1975 года он был направлен на 45-дневные курсы диспетчеров в Кировоградском лётно-штурманском училище гражданской авиации. За эти годы проявился его талант составления нормативно-правовых документов. Под непосредственным руководством начальника Казахского управления, дважды Героя Социалистического Труда Кузнецова он принял участие в разработке Основных правил полётов, Наставления по производству полётов, Наставления по штурманской службе, Методики определения минимумов для взлёта и посадки ВС, Технологии составления аэродромных схем, Технологии работы членов экипажа ВС. При этом он вносил немало конкретных предложений, направленных на обеспечение безопасности и регулярности полётов, экономию дорогостоящего авиационного топлива и материальных ресурсов. В октябре 1976 года медицина признала его годным к лётной работе, но, видя его способности из Казахского управления ГА, он не был отпущен. 1 февраля 1978 года протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. Ему предложили работу в ЛШО Казахского управления. Вначале он работал штурманом инструктором и старшим штурманом инструктором лётно-штурманского отдела. Затем он освоил самолёт Ту-154 и с 1 апреля 1985 года стал старшим штурманом-инспектором самолётов и вертолётов с газотурбинными двигателями штурманской группы всего Казахского управления. После ухода на пенсию с 5 января 1987 года был зачислен на должность дежурного штурмана КВЛУГА. В настоящее время Анатолий Бастамиевич работает в должности инструктора тренажёрного центра ГЛАУ по штурманской подготовке. Кроме того, он член Кировоградской областной ассоциации ветеранов ГА.

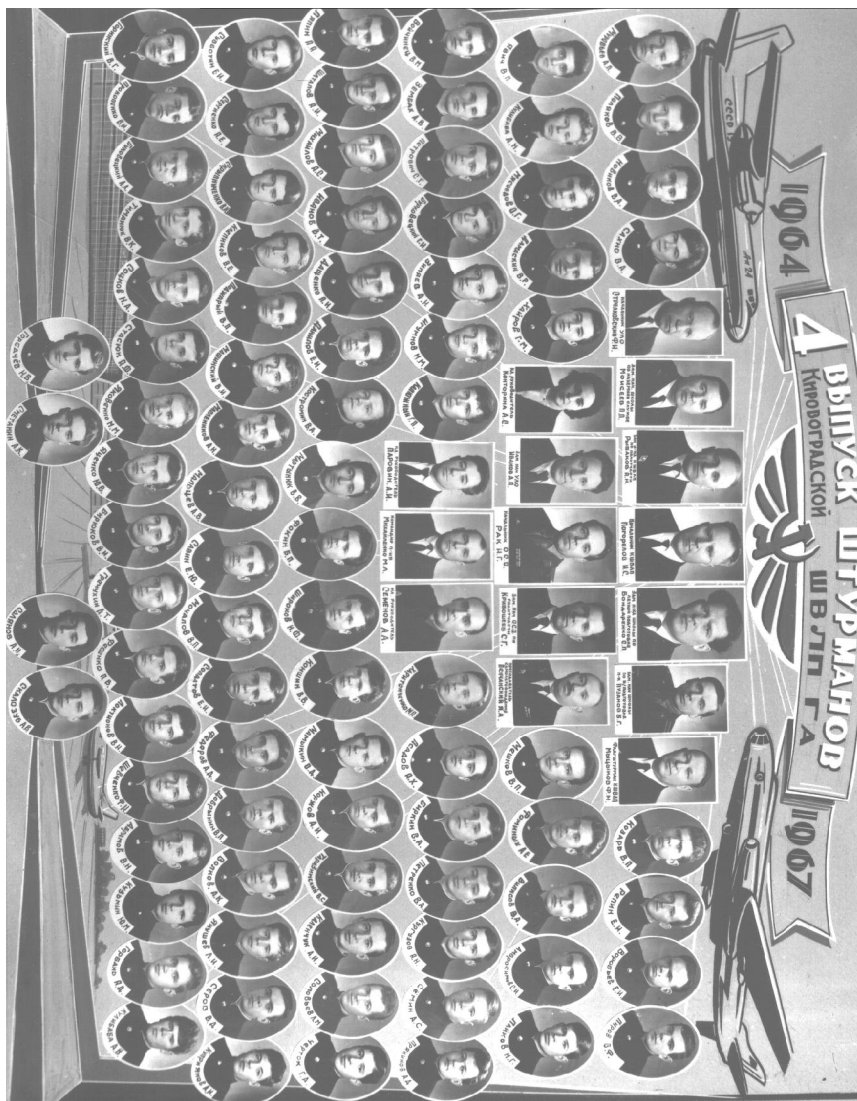


Биркин Владимир Александрович

Родился 23 мая 1947 года в городе Новосибирске. В 1964 году поступил на отделение штурманов Кировоградской школы высшей лётной подготовки. Лётное обучение проходил в самолётах-лабораториях Ан-2 и Ил-14. По окончании обучения в 1967 году получил диплом и свидетельство штурмана гражданской авиации 3-го класса. Был распределён в Читу, где летал штурманом самолётов Ли-2 и Ан-24. Добросовестно отработал в Чите положенные по закону 3 года. С апреля 1970 года по май 1971 года временно работал на ГСМ Симферопольского аэропорта. Работал также в аэродромной службе Гомельского ОАО. Наконец-то ему повезло, и он устроился на лётную работу штурманом в Лётно-технический комплекс Киевского механического завода. В 1974 году в его жизни произошло двойное событие: с 1 сентября он стал студентом факультета заочного обучения КИИ ГА, а со 2 сентября штурманом-испытателем ЛИС ОКБ О.К. Антонова.



Лето. Февраль 1989 года. Экипаж самолёта Ан-74 в Антарктиде.
10-й слева штурман-испытатель Владимир Александрович Биркин



Одна из самых удачных фотографий выпуска штурманов Кировоградской ШВЛП.

Хранится в музее Государственной лётной академии Украины.

На ней вы видите семь выпускников, на которых автору удалось найти материал:

Биркин Владимир Александрович, Кулибаба Анатолий Николаевич,

Мартынюк Виталий Владимирович, Муравьёв Анатолий Павлович,

Поляков Владимир Васильевич, Стасюк Александр Филиппович,

Явич Валерий Павлович.

Штурман-испытатель 1-го класса и штурман ГА 1 класса. Участвовал в отработке навигационных систем самолётов Ан-74, Ан-71; сбросах платформ, грузов, танков с высоты 5-10 метров и с 6000 метров из самолёта Ан-12; работал на высокогорье; в первом вылете предсерийного самолёта Ан-74 с бортовым номером 58642 на аэродроме “Сокольники” (Харьков) 26 июня 1986 года. Участник авиаобеспечения советско-канадской экспедиции через Северный Полюс. В 1988 и 1990 годах обеспечивал работу полярников в Арктике и Антарктиде, а также подтверждение лётно-технических характеристик самолётов Ан-74 и Ан-28 на станциях: СП-27, СП-28, СП-29, Земля Франца Иосифа, Новая Земля, остров Жохов, остров Средний; в Антарктиде: Беллинсгаузен, Новолазаревская, Молодёжная, Мирный, Мак-Мердо, Комсомольская, Дружба, Союз-3, Бангер, посадки на куполе и на айсберге. В 1994 году участвовал в тушении пожаров в Португалии и Испании. Освоил и отрабатывал навигационное оборудование самолётов Ан-2, Ан-8, Ан-10, Ан-12, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32П, Ан-38, Ан-71, Ан-72, Ан-74, Ан-124. Награды: орден Трудовой Славы III степени, медали.

Ткаченко В.А. «Крылья Антонова» Киев. КВИЦ, 2005.

Кулибаба Анатолий Николаевич



Родился в 1946 году. В 1967 году окончил штурманское отделение Кировоградской школы высшей лётной подготовки (4-й выпуск) и был оставлен на инструкторской работе в должности штурмана-инструктора самолёта Ил-14. В 1970 году поступил и в 1974 году окончил очный штурманский факультет Академии ГА. С 1974 года летал штурманом ВС Ан-24, Ан-12, Ил-76, Ил-86, Ил-96, Ил-96-300, Ил-96МО и Ил-96Т в Центральном управлении международных воздушных сообщений ГА, затем в ОАО “Аэрофлот - Российские международные авиалинии”. Работал на должностях штурман эскадрильи, старший штурман лётного отряда, старший штурман-инспектор, ведущий штурман-инспектор лётного отряда, штурман-инспектор лётно-штурманского отдела. Участник освоения самолётов Ил-76, Ил-86 и Ил-96 различных модификаций на международных воздушных линиях и доработки

их навигационно-пилотажных комплексов. Заслуженный штурман РФ (1996). Безаварийно налетал 12500 часов. «XX век. Гражданская авиация России в лицах». – М.: «Воздушный транспорт», 2000.



Мартынюк Виталий Владимирович

Выпускник 4-го набора штурманского отделения Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 4 декабря 1938 года, в городе Кировограде в семье рабочего. В 1946 году пошёл в 1 класс средней школы №7 на Пушкинской улице. В 1956 году окончил 10 классов и поступил на работу в литейный цех серого чугуна завода «Красная Звезда» на должность формовщика. В 1958 году был призван в ряды Советской Армии. Службу проходил в городе Калининграде. Одновременно занимался спортом. Выступал за сборную Краснознамённого Балтийского флота по футболу. После демобилизации в 1961 году поступил на учёбу в Киевский государственный университет имени Тараса Григорьевича Шевченко на юридический факультет, окончил 3 курса, но любовь к авиации привела его в Кировоградскую ШВЛП. В 1964 году он поступил на штурманское отделение. Был зачислен в 6 роту, командирами в которой были, вначале Котов, а потом Михайленко. Навигационную подготовку он проходил на самолёте-лаборатории Ан-2 под руководством опытного штурмана отдельной эскадрильи Ан-2, участника боевых действий в Великой Отечественной войне, летавшего штурманом ещё на самолёте ТБ-3 Сергея Георгиевича Бойко. Основным его наставником был молодой штурман-инструктор Прилуцкий Вадим Фёдорович, выпускник 2-го набора отделения штурманов - капитан сборной команды ШВЛП по футболу. Курсант Мартынюк был членом сборной команды, которая неоднократно становилась чемпионом города, области и Украины. Выпускным был самолёт Ил-14, на котором формированием его практических навигационных знаний занимался Вадим Фёдорович Прилуцкий. Их объединяла общая любовь к авиации и к футболу. В 1967 году, получив диплом о специальном среднем образовании и свидетельство штурмана гражданской авиации 3-го класса, он был оставлен в КШВЛП в качестве штурмана-инструктора. Вначале летал на самолётах Ан-2,

Ил-14. Затем освоил полёты на самолётах Ан-24, Ан-26 и Ан-30. В 1975 году протоколом ВКК ему был присвоен первый класс штурмана. С 1986 года свою лётную биографию Виталий Владимирович продолжил в Полярной авиации. Он по приглашению перевёлся в качестве штурмана-инструктора в Черский объединённый авиационный отряд на северо-востоке Якутии в устье реки Колымы. В Полярной авиации он летал на самолётах Ан-24, Ан-26, Ан-26БРЛ (последние две буквы означают – разведчик ледовый). Неоднократно был участником высокоширотных воздушных экспедиций. Выполнял полёты на острова и дрейфующие льдины в Северном Ледовитом океане. По результатам работы в экспедициях неоднократно поощрялся. В 1993 году, завершив лётную работу, вернулся в родной Кировоград. В настоящее время Мартынюк Виталий Владимирович председатель Кировоградской областной ассоциации ветеранов гражданской авиации и член Всеукраинской ассоциации ветеранов ГА. Его налёт составляет 15800 часов.



Муравьёв Анатолий Павлович

Родился в 1945 году. В 1967 году окончил штурманское отделение Кировоградской школы высшей лётной подготовки (4-й выпуск). Старший штурман лётного отряда авиакомпании “Уральские авиалинии” Заслуженный штурман РФ. После выпуска работал в Иркутском ОАО штурманом самолётов Ан-10, Ан-12, Ту-134. С 1970 года в Свердловском авиапредприятии, где в числе первых стал летать на авиалайнерах Ту-154, Ту-154М, Ил-86. Штурман 1 класса. Его налёт составляет 19100 часов. На лётно-командных должностях с 1976 года: штурман авиационной эскадрильи, старший штурман лётного отряда. Внёс неоценимый вклад в освоение на Урале самолёта Ту-154М с навигационным комплексом “Жасмин”. В числе первых в Уральском управлении ГА стал выполнять международные полёты. Мастер самолётовождения, активно передаёт свой опыт и знания молодым штурманам. Награждён знаком “Отличник воздушного транспорта”.

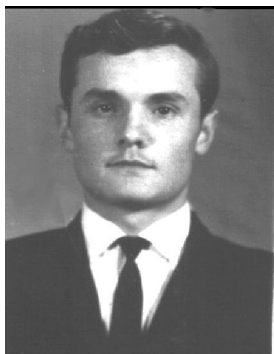
«XX век. Гражданская авиация России в лицах». – М.: «Воздушный транспорт», 2000.

Поляков Владимир Васильевич



Выпускник 4-го набора штурманского отделения Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 9 сентября 1945 года в городе Кировограде. После окончания неполной средней школы в 1960 году, поступил на отделение ПГС Кировоградского строительного техникума. Окончил техникум в 1964 году и получил диплом с отличием, дающим право на поступление в высшие учебные заведения. Однако для продолжения обучения выбрал не строительный институт, а штурманское отделение Кировоградской школы высшей лётной подготовки. Навигационную подготовку проходил под руководством опытных штурманов-инструкторов в самолётах-лабораториях Ан-2, Ил-14. По окончании обучения в 1967 году, с налётом чуть больше 200 часов, получив свидетельство штурмана гражданской авиации и диплом с отличием, был направлен в Ростовский объединённый авиационный отряд на должность штурмана самолёта. Переучившись на самолёт с турбовинтовыми двигателями Ан-24, он в 1969 году вернулся в родной Кировоград и был зачислен во 2-й лётный отряд Кировоградской ШВЛП на должность штурмана-инструктора самолёта Ан-24. Как перспективный специалист Поляков в 1971 году был направлен для очного обучения на командный факультет Академии гражданской авиации в Ленинграде. В 1975 году с красным дипломом инженера-штурмана он вернулся в ШВЛП и начал свою деятельность с должности штурмана АЭ самолётов Як-40 в 3-м лётном отряде КШВЛП. Его общая эрудиция, помноженная на знания, приобретённые в академии, позволили кардинально изменить учебный процесс в авиационной эскадрилье (командир Чижов Борис Игнатьевич) и в лётном отряде (командир Грицаенко Николай Максимович). В лётном отряде произошёл виток его методического и технического перевооружения. В 1977 году он стал флагштурманом КШВЛП. С образованием в 1978 году Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации вопрос о кандидатуре главного штурмана сразу же был решён в пользу Владимира Васильевича. В 1980 году был организован факультет

воздушной навигации вначале в составе факультета лётной эксплуатации, а затем с 1981 года как самостоятельный факультет. С 1984 по 1990 год факультет подготовил 929 инженеров-штурманов, лётную подготовку которых обеспечивала авиационная эскадрилья третьего лётного отряда на самолётах Ан-24УШ и Ан-26УШ. С 1991 года Владимир Васильевич Поляков уехал в командировку на полгода в Экваториальную Гвинею и остался там, на долгие-долгие годы (1991-2005), выполняя полёты на ВС Ан-32 в качестве штурмана экипажа.



Стасюк Александр Филиппович

Выпускник 4-го набора штурманского отделения Кировоградской ШВЛП ГА. Родился 2 августа 1946 года в городе Кировограде. В 1964 году после окончания Кировоградской средней школы № 30 поступил на штурманское отделение Кировоградской школы высшей лётной подготовки. Навигационную подготовку проходил под руководством опытных штурманов-инструкторов Алёшина Юрия Николаевича и Борисова Владимира Наумовича в самолётах-лабораториях Ан-2, Ил-14. После окончания учёбы был оставлен в школе на должности штурмана-инструктора 1-го лётного отряда для обучения курсантов-штурманов и диспетчеров на самолётах Ил-14 и Ан-2. В 1969 году переучился на самолёт с турбовинтовыми двигателями Ан-24 и был переведен во 2-й лётный отряд, который занимался переучиванием слушателей всех лётных специальностей. С 1969 года неоднократно избирался депутатом Кировоградского городского совета (1971, 1973, 1975 и 1978 годы). В 1977 году протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. Во 2-м лётном отряде им был освоен самолёт Ан-24. В 1986 году он поступил на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации в Ленинграде, обучение в которой успешно завершил в 1991 году, получив диплом инженера-штурмана. С образованием международной акционерной авиакомпанияи “УРГА” в 1994 году был приглашён для работы в ней на международных воздушных линиях в качестве штурмана самолётов Ан-24 и Ан-26. Вместе с экипажами МААК “УРГА” выполнял полёты по линии ООН в Сомали, Западной

Сахаре, Мавритании и Анголе. Его общий налёт на самолётах составил 18000 часов. После непродолжительного пребывания на пенсии продолжает работать в МААК “УРГА” на должности руководителя по подготовке и выполнению полётов.

Явич Валерий Павлович



Родился через двадцать дней после начала Великой Отечественной войны, 10 июля 1941 года, в городе Харькове. Вместе с матерью с августа 1941 по август 1945 года находился в эвакуации в казахстанском городе Джамбул. После эвакуации возвратились в родной Харьков. В 1948 году пошёл учиться в 13 среднюю школу. После окончания 7-го класса для поддержания материального состояния своей семьи был вынужден пойти работать на харьковский завод “Приборремонт”. Он был настоящим ребёнком войны - бледным, худым и вечно голодным. Начал свою трудовую деятельность с ученика слесаря-инструментальщика, а продолжил её уже слесарем-инструментальщиком 1-го разряда. Благодаря его рабочим заработкам кошмарные, голодные военные и послевоенные годы остались позади. Валерий настойчиво продолжал своё образование в вечерней школе рабочей молодёжи и в 1959 году успешно, не пропустив ни одного года, завершил его. У юноши были прекрасные данные (стройная фигура, рост выше среднего, прекрасный музыкальный слух и приятный тенор). Если бы не было войны и выпавших на его долю лишений, он смог бы ещё в детстве учиться в музыкальной школе и неизвестно куда бы вывела его эта неосуществившаяся линия жизни. В те времена умы почти всех молодых людей, проживших всю свою короткую жизнь в сплошных невзгодах и лишениях, были направлены на поиск лучшей доли для себя и будущей своей семьи. К тому же они были восхищены героизмом людей в погонах, выигравших войну. Вершиной их восхищения была авиация. В многочисленные военные лётные училища стремилось поступить почти всё мужское население наших городов. Но медицина была беспощадна. Из многих тысяч желавших стать лётчиками, пригодными оказывались только десятки. Да и откуда должно было взяться здоровье у наших детей войны? Валерию же крупно повезло. В

1959 году он стал курсантом Оренбургского высшего военного училища штурманов имени Чкалова. Перед ним раскрывались прекрасные перспективы будущей жизни. Ему мерещился гул реактивных турбин, и он уже мысленно видел на своих плечах золотые офицерские, а может и генеральские погоны. Но, как говорят, наши возможности не всегда совпадают с нашими желаниями. В 1960 году произошло уменьшение Вооружённых сил СССР на 1 миллион 200 тысяч человек и его училище попало под сокращение. Он возвратился на свой родной завод, битый немцами, политикой и судьбой. До него дошли сведения о том, что в Кировоградской Школе высшей лётной подготовки гражданской авиации производят набор по специальностям штурман и диспетчер. Он снова рванулся в бой в поисках лучшей доли. В 1964 году его зачислили курсантом штурманского отделения. Навигационную подготовку он проходил под руководством опытных штурманов-инструкторов в самолётах-лабораториях Ан-2, Ил-14. В 1967 году он успешно закончил лётное обучение, получил свидетельство штурмана гражданской авиации и диплом о специальном среднем образовании. В 1967 году Валерий Павлович Явич был зачислен в Кировоградскую ШВЛП на должность штурмана-инструктора. До 1983 года он обучал вопросам воздушной навигации авиационных специалистов для гражданской авиации Советского Союза и многих авиакомпаний ближнего и дальнего зарубежья. Параллельно он активно участвовал в художественной самодеятельности Дома культуры нашего лётного учебного заведения, открытие которого состоялось в 1969 году. Концерты самодеятельного коллектива, в котором Валерий Павлович был бессменным ведущим и солистом, проходили с большим успехом не только в Доме культуры, но и в других клубах города Кировограда. Выступления коллектива показывали также по областному телевидению. Выезжал коллектив с концертами в другие учебные заведения гражданской авиации (Рига, Ульяновск, Сасово). С 1983 года Валерий Павлович работал в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации на должностях: дежурный штурман 3-го лётного отряда, инструктор и старший инструктор тренажёрного центра. В настоящее время он продолжает трудиться в Государственной лётной академии Украины, в должности инструктора тренажёра, передавая свой богатый опыт будущим пилотам, штурманам и диспетчерам.



Водяницкий Александр Алексеевич

Выпускник 2-го набора отделения диспетчеров Кировоградской ШВЛП ГА. Родился в семье военнослужащего в городе Коломыя Ивано-Франковской области 2 декабря 1947 года, поэтому по достижении семилетнего возраста пошёл в школу в городе Франкфурте-на-Одере. В 1956 году после демобилизации отца переехал на постоянное место жительства в город Кировоград, где в 1965 году окончил 11 классов средней школы № 24 и в феврале 1966 года поступил на работу в Кировоградскую ШВЛП в качестве авиамоториста, хотя в школе получил рабочую специальность слесаря-авторемонтника. Изучил материальную часть самолёта Ан-2 и двигателя АШ-62ИР. В работе проявлял старательность и добросовестность. Увлекался спортом - играл за сборную футбольной команды ШВЛП. Широкий круг общения в авиационной среде заронил в душе юноши мечту стать таким, как его новые товарищи. Так капитан футбольной команды Прилуцкий окончил в 1965 году штурманское отделение и с восторгом рассказывает о своей профессии штурмана-инструктора. За сборную ШВЛП играл пилот-инструктор самолёта Ан-2 Ивлиев. Всё бы хорошо, но средний балл аттестата зрелости (3,52) не давал возможности пройти конкурс на лётную специальность. Поэтому принял решение поступать на открывшееся в 1965 году отделение диспетчеров, где конкурс был поменьше, а кроме должности диспетчера службы движения присваивалась ещё и должность штурмана корабля в военное время. Налетал на самолёте Ил-14 в качестве курсанта-штурмана 115 часов и на зачётах по самолётовождению получил оценку «отлично». Будучи курсантом, защищал честь Кировоградской ШВЛП кроме сборной команды по футболу ещё и в сборной команде по волейболу. Окончил обучение с хорошей характеристикой и был распределён для работы в качестве диспетчера службы движения в аэропорт Магадан - 56 км. По прибытию работал диспетчером РДП, а затем диспетчером ПДСП (круг, посадка). После окончания трудового договора с 1 октября 1974 года перевёлся работать в киевский аэропорт Борисполь на должность диспетчера ГКДПП, но по семейным

обстоятельствам был вынужден перевестись с 5 мая 1975 года в Кировоградскую ШВЛП на должность диспетчера аэропорта Счастливая. В ноябре 1975 года он был подготовлен к работе диспетчером ДПП аэродрома Кировоград, а затем и других пунктов УВД (КДП МВЛ, СДП, ДПСП). С 18 ноября 1977 года он был переведен на должность старшего диспетчера службы движения, получил допуск к работе на диспетчерских пунктах Круг МВЛ и АДП. После образования Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации он поступил на вечернее отделение Кировоградского института с/х машиностроения и в 1985 году окончил его с квалификацией инженер-механик. В 1981 году он был направлен в Ульяновскую ШВЛП и окончил там курсы руководителей полётов, а 29 декабря 1983 года приказом начальника Кировоградского ВЛУ был переведен на должность руководителя полётов аэродрома Кировоград. В 1990 году он окончил факультет заочного обучения Ленинградской академии гражданской авиации, получив квалификацию инженер по управлению воздушным движением. После приобретения Украиной независимости, в самые трагические дни существования Государственной лётной академии Украины он 25 декабря 1995 года ответил согласием на предложенную должность начальника службы движения. На его плечи легла вся тяжесть ответственности за проведение сокращения службы движения, которая 31 июля 2001 года закончила свою деятельность, уступив место новой структуре “Украэрорух”. В настоящее время Александр Алексеевич занимается бизнесом и руководит частной фирмой.

Павлючков Владимир Николаевич



Выпускник 2-го набора отделения диспетчеров Кировоградской ШВЛП ГА. Родился в семье военнослужащего в городе Грозный 20 декабря 1946 года. В 1954 году начал учиться в Эчмиадзинской школе. С 1961 года семья переехала в Кировоград. Продолжал обучение в средней школе № 34 города Кировограда. После окончания 11 класса школы с января 1966 года был принят в инженерно-авиационную службу КШВЛП на должность авиамоториста.

С 1 октября 1966 года стал курсантом 13 роты диспетчерского отделения КШВЛП. Командир роты - капитан Конюхов. После окончания диспетчерского отделения 16 августа 1968 года написал рапорт, который хранится в его личном деле: "Прошу после окончания диспетчерского отделения продолжить обучение на отделении штурманов. Обязуюсь работать на штурманской должности в лётных училищах". Налетав в качестве курсанта на самолётах Ан-2, Ил-14 и Ли-2 около 240 часов он 12 марта был зачислен на должность штурмана-инструктора самолёта Ил-14 в 1-й АО КШВЛП. В это время в гражданской авиации шло бурное внедрение пассажирского реактивного самолёта Як-40, а Кировоградская ШВЛП выполняла все заказы на переподготовку лётного состава для этого самолёта. Увеличивалось количество экипажей. В итоге самолётом Як-40 начал заниматься весь третий лётный отряд. Туда же был переведен и штурман-инструктор Павлючков. Всё было бы прекрасно, если бы не состояние здоровья. За всё время его лётной работы до 1985 года включительно его дважды на ЦВЛЭК списывали по состоянию здоровья на 1 год и полгода с переводом инструктором на лётные тренажёры. 17 ноября 1981 года протоколом ВКК № 54 ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. 25 февраля 1983 года он успешно защитил диплом на звание инженера-штурмана в Ленинградской академии гражданской авиации. 24 октября 1985 года решением Центральной врачебно-лётной экспертной комиссией (ЦВЛЭК) он был окончательно снят с лётной работы по состоянию здоровья, после чего работал в 3-м лётном отряде дежурным штурманом и инженером по лётно-методической работе. 19 сентября 1994 года он был приглашён на работу во вновь открытую Международную акционерную авиационную компанию (УРГА) на должность начальника производственной диспетчерской службы авиакомпании (ПДСА). Когда в Государственной лётной академии Украины было организовано Кировоградское лётное училище, которое в основном занималось подготовкой иностранных слушателей, на должность помощника директора был приглашён Владимир Николаевич, как специалист в области менеджмента, имеющий большой опыт общения с международными организациями, такими как ООН и со многими иностранными авиационными компаниями. В настоящее время Владимир Николаевич работает в должности старшего

преподавателя факультета менеджмента Государственной лётной академии Украины.



Слипченко Сергей Алексеевич

Выпускник штурманского отделения КШВЛП 5-го набора (1965-1968). Родился 16 января 1947 года в городе Кировограде. Учился в средней школе № 11 с английским уклоном, музыкальной школе по классу баяна и танцевал в ансамбле “Ятрань”. В 1965 году стал курсантом отделения подготовки штурманов КШВЛП. Учебные полёты выполнял в самолётах-лабораториях Ан-2 и Ил-14. Был распределён в Хабаровский ОАО

Дальневосточного управления ГА и летал там штурманом самолётов Ил-14 и Ил-18. В 1973 году вернулся в родной Кировоград, был принят на работу в третий лётный отряд КШВЛП в качестве штурмана-инструктора самолёта Як-40. В 1975 году протоколом ВКК ему был присвоен первый класс штурмана ГА, после чего он перевёлся в Центральное управление международных воздушных сообщений (ЦУ МВС) с переучиванием на самолёт Ту-134. С 1980 по 1983 год летал в президентском экипаже самолёта Як-40 в Малагасийской республике на острове Мадагаскар. После возвращения продолжал летать на самолёте Ту-134 в качестве штурмана-инструктора. В 1987 году трудовым коллективом 207 ЛО был избран на должность старшего штурмана ЛО. Самая интересная работа началась у него в 1989 году, когда он был переведен в группу лидирования ЦУ МВС. Эта группа тесно взаимодействовала с Министерством авиационной промышленности, и ему посчастливилось летать в экипажах ОКБ Ильюшина, Сухого и Лётно-исследовательского института имени М.М. Громова. В дальнейшем он получил допуск к полётам в качестве штурмана самолётов Ил-76 и Су-30. За время этой работы он выполнил большое количество полётов в Антарктиду и на выставки-салоны в США, Таиланд, Ля Бурже, Дубай, Фарнборо и Дели. С 1995 года он был назначен старшим группы лидирования ЦУ МВС. С 2006 года на пенсии, живёт в Москве и работает в авиационном бизнесе.

Клянчин Александр Николаевич



Выпускник 2-го набора курсантов-диспетчеров. Родился 22 марта 1949 года в городе Калинин. Вскоре семья переехала в Кировоград, где он и учился в средней школе № 34. К моменту окончания им школы в Кировоградской ШВЛП было открыто отделение по подготовке диспетчеров службы движения. Это был 1965 год. Александр учился уже в десятом классе. Трудно сейчас ответить на вопрос, почему он выбрал для себя именно эту профессию. Вполне вероятно, что на десятиклассника, перед которым стояла задача выбрать себе профессию на всю оставшуюся жизнь, привлекательной стала новизна профессии. Ведь до этого диспетчерами становились бывшие лётчики, прошедшие ускоренные курсы в Ульяновской ШВЛП. Как бы то ни было, Александр 1 сентября 1966 года стал курсантом 2-го набора на диспетчерское отделение. Незаметно пролетели два года учёбы. Интересно было то, что курсанты диспетчеры проходили и лётную подготовку в самолёте-лаборатории Ил-14. После выпуска им присваивалось первоначальное офицерское звание и военная специальность штурман самолёта. Его воля и характер проявились при выборе места работы. Он выбрал Батагайский ОАО в Якутской АССР. Там он окреп и в моральном и в финансовом плане. Отработав положенные по закону три года, он в 1972 году вернулся в Кировоградскую ШВЛП на должность диспетчера полевого аэродрома. До 1977 года освоил работу на всех рабочих местах, некоторое время был старшим диспетчером смены и был выдвинут на должность руководителя полётов. Автор хорошо помнит то время. Тогда он был заместителем командира авиационной эскадрильи самолётов Як-40 и вплотную взаимодействовал с руководством службы движения. Об Александре Николаевиче Клянчине у него остались самые лучшие воспоминания (чёткость руководства полётами и абсолютная безкомпромистность). В 1999 году служба движения Государственной лётной академии Украины

из-за экономической нецелесообразности перестала существовать. Этот удар судьбы Александр Николаевич перенёс достойно. В настоящее время он работает в должности инструктора тренажёрного центра УВД лётной академии.



Тарасенко Леонид Васильевич

Родился 15 марта 1949 года в селе Аннинское Кировоградского района. Там же в 1966 году окончил 10 классов средней школы, после чего поступил на отделение диспетчеров Кировоградской ШВЛП. Он очень серьёзно относился к учёбе, и когда перед будущими выпускниками встал вопрос о распределении, то выбрал оптимальный для себя вариант - ехать на Дальний Север. Его трудовая деятельность началась в 1968 году в аэропорту Анадырь Магаданского управления ГА с должности диспетчера УВД. Постепенно он получил допуск к работе на всех диспетчерских пунктах, прошёл стадию старшего диспетчера и в 1972 году был назначен руководителем полётов. Ему был присвоен 1-й класс диспетчера УВД. Руководство Анадырского аэропорта по достоинству оценило способности и огромную работоспособность Леонида Васильевича. По закону он должен был отработать три года и дальше мог выбирать себе место на материке в тёплых краях. Анализируя его послужной список, автор рисует себе такую картину. Прошло три года, и в 1971 году Тарасенко намекнул, что будет переводиться в другое место. Ему тут же предложили должность старшего диспетчера и попросили задержаться ещё хотя бы на годик. Прошёл ещё год, и ему предложили должность руководителя полётов. А дальше он вошёл во вкус, освоился с суровыми условиями Дальнего Севера, да и сам стал одним из руководителей, для которых дела Анадырского аэропорта стали делами кровными. В 1978 году он уже был заместителем начальника аэропорта по движению, поступил на факультет заочного обучения Академии ГА, а с 1989 года стал заместителем командира Анадырского ОАО по УВД и РТО. В 1990 году успешно защитил в Академии ГА дипломный проект и был задействован в работе делегации по

открытию воздушных трасс на Дальнем Востоке между СССР и США. В итоге он отдал Дальнему Северу двадцать пять календарных лет своей жизни, воспитал двух сыновей, один из которых Владимир Леонидович Тарасенко пошёл по следам отца и работает сейчас диспетчером РСП «Крымаэропуха». Он вернулся на свою родину после образования независимой Украины в 1993 году. Его знания и опыт были востребованы тренажёрным центром ОВД института аэронавигации Государственной лётной академии Украины. Сначала на его работу посмотрели в должности оператора и инструктора, а с 1995 года назначили начальником этого важного в Украине подразделения.

Чумаков Сергей Петрович



Родился в 1948 году в городе Кировограде. В 1968 году окончил Кировоградскую школу высшей лётной подготовки гражданской авиации (2-й набор диспетчеров). Был направлен для работы в Благовещенск. В 1976 году окончил Ордена Ленина академию гражданской авиации в Ленинграде. Работал в Благовещенском объединённом авиаотряде на должностях диспетчер, руководитель полётов (1976), заместитель начальника аэропорта по движению (1979). Уволился по собственному желанию в 1985 году. Переехал в родной Кировоград, где продолжал трудиться в службе движения Кировоградского высшего лётного училища. После преобразования в 1993 году КВЛУ в Государственную лётную академию Украины из-за больших реорганизаций, образования общегосударственной организации «Украэропух» и недостатков финансирования со стороны Министерства образования, служба движения в Кировоградском лётном учебном заведении была упразднена. Опытнейшие диспетчеры и руководители полётов были вынуждены искать себе работу. Так Сергей Петрович был «уволен в связи с ликвидацией службы движения». В настоящее время он вынужден заниматься частным бизнесом.

Воронецкий Геннадий Григорьевич



Родился 4 мая 1941 года в городе Кировограде. Его отец, Воронежский Григорий Тимофеевич, 1914 года рождения, в то время летал штурманом 132 бомбардировочного авиационного полка. Кстати, у автора абсолютно нет сведений о пребывании перед войной на Кировоградщине этого полка. Проживал Геннадий по месту службы отца. В 1958 году окончил среднюю школу в Гомеле, в 1962 году — станко-инструментальный техникум в Витебске и был призван на срочную службу в ВС. Его направили в Павлоградский учебный центр связи. С 1963 года после его успешного окончания, получив военную специальность «радиомеханик радиостанций большой и средней мощности», он до 1965 года находился на боевом дежурстве в радиосети полка связи. После демобилизации вернулся в Кировоград и поступил работать радиотехником в КШВЛП. Там же переучился на бортрадиста и начал в составе инструкторского экипажа летать на самолёте Ли-2. В 1969 году, окончив отделение штурманов КШВЛП, был назначен на должность штурмана-инструктора самолёта Ил-14. Осуществилась его давнишняя мечта пойти по стопам своего отца. Всю жизнь он благодарен за это своим учителям-наставникам Михаилу Наумовичу Забранскому, Василию Ивановичу Кораблину, Сергею Георгиевичу Бойко, Григорию Ивановичу Старостину и многим другим. После образования в Кировограде Лётно-штурманского училища с 1971 года он был переучен на турбовинтовой самолёт Ан-24 и переведен туда для дальнейшей работы в должности штурмана-инструктора. В 1977 году протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен первый класс штурмана гражданской авиации. Как опытный штурман-инструктор он был приглашён в Салехардский ОАО для работы на вертолёте Ми-6. В 1981 году, завершил переучивание на новую для него авиационную технику и приступил там к полётам по применению авиации в народном хозяйстве на полярном Урале и Тюменском севере, а также к полётам по спецзаданиям в Арктику. По завершению своей лётной

деятельности он оформил пенсию, вернулся в Кировоград и продолжал трудиться в КВЛУ на должности дежурного штурмана, а затем инструктора тренажёрного центра Государственной лётной академии Украины. В настоящее время Геннадий Григорьевич на пенсии. Он всё также подтянут, здоров и бодр.

Селянко Николай Фёдорович



В 1969 году окончил Кировоградскую школу высшей лётной подготовки ГА (3-й набор диспетчеров). Родился в семье военнослужащего в маленьком поморском селе Архангельской области, но детство и юность прошли в Городище на Черкашине, в шевченковских краях, на родине Ивана Ле и Гулака-Артемовского. После окончания средней школы и диспетчерского отделения КШВЛП был направлен для работы

диспетчером верхней зоны в службу движения Якутии. Со временем был переведен в службу движения киевского аэропорта Борисполь, также диспетчером верхней зоны. Нагрузка доходила до тридцати самолётов в час, за диспетчерским пультом работало по два человека, так как один не справлялся. Аппаратура была старой и в большинстве своём выработанной. Рядом летали военные на МиГ-21, и когда включалось их радиолокационное оборудование, на экранах гражданских диспетчеров творилось что-то невообразимое. После окончания факультета заочного обучения Ленинградской академии гражданской авиации работал в Украинском управлении гражданской авиации, пройдя путь от инспектора УУГА до начальника отдела воздушного движения. В его хозяйство входило тридцать три аэропорта Украины, укомплектованных личным составом на 51% (оклад у диспетчера был 120 рублей!). В Жулянах нагрузка доходила до 40 самолётов в час. Случалось, люди падали в обморок прямо на рабочих местах. Эти случаи тщательно припрятывались, так как диспетчера могли комиссовать, а начальству здорово влететь. Стояла задача разгрузить диспетчеров. Под его руководством открыли дополнительные курсы, набрали людей, связанных по роду своей деятельности с авиацией, и подготовили 650 специалистов. Параллельно усовершенствовали структуру воздушного

пространства Украины, и поставили остро вопрос о техническом обеспечении службы. Новая Украинская власть поняла, что службу движения нельзя оставлять на самотёк, что в небе независимой Украины надо навести порядок, и в 1986 году выделила валюту на установку шведской автоматизированной системы управления воздушным движением “Теркас”. В этом же году Николай Фёдорович был переведен в аэропорт Жуляны на должность заместителя начальника аэропорта по движению. Сейчас он начальник Киевской службы обслуживания воздушного движения аэродрома Жуляны. Олейніченко Я.Г. „Першопрохідники повітряних трас”. Колективний нарис. К. РА „Дім Рекламі”, 2003.



Губарев Геннадий Дмитриевич

Родился в год образования 60 ВАУЛ АДД 27 июля 1951 года в авиационном городке города Кировограда в семье военнослужащего. В 1958 году здесь же, в закрытом для посторонних авиационном городке, пошёл в 1-й класс восьмилетней школы № 25. В 1968 году окончил среднюю школу № 34 и поступил на отделение штурманов в КШВЛП. В 1970 году, получив диплом о специальном среднем образовании и свидетельство штурмана гражданской авиации, Геннадий Дмитриевич был оставлен в первом лётном отряде КШВЛП на должности штурмана-инструктора. Шли годы, а с годами накапливался опыт полётов на самолётах Ан-24 и Ан-26 и увеличивался личный налёт. В ту пору годовой налёт стабильно держался на уровне 600 часов. В 1978 году решением ВКК ему был присвоен первый класс штурмана ГА. После образования Высшего лётного училища ГА он был переведен во 2-й ЛО. Квалификацию инженер-штурман он получил в 1981 году после окончания факультета заочного обучения Академии ГА. В 1982 году был назначен на должность штурмана авиационной эскадрильи самолётов Ан-24 и Ан-26. Кроме этих двух типов им были освоены самолёты Л-410, Як-40, Ан-32, Ан-74, Як-42, Ан-12, Ил-76. Одним из первых в Советском Союзе он был переучен на самолёт Ан-32 и в 1989 году был направлен на этом ВС в Экваториальную Гвинею для многолетней работы в составе

экипажа Президента Экваториальной Гвинеи. За проявленный высокий профессионализм в 1990 году он был награждён орденом Героя Экваториальной Гвинеи.



1990 год. Президент республики Экваториальная Гвинея пожимает руку Герою Экваториальной Гвинеи, штурману его личного самолёта Геннадию Дмитриевичу Губареву. Справа командир ВС Владимир Сергеевич Лобов.

Тупий Леонид Леонидович



Выпускник штурманского отделения КШВЛП 8-го набора (1968-1970). Родился в семье военного лётчика 7 августа 1951 года на острове Сахалин в посёлке Гастелло. Вскоре его отец был переведен для прохождения дальнейшей воинской службы во вновь открывшемся в городе Кировограде 60 ВАУЛ. Окончив Кировоградскую среднюю школу, в 1968 году он стал курсантом отделения

подготовки штурманов КШВЛП. По окончании обучения был оставлен в ШВЛП для работы в качестве штурмана-инструктора самолёта Ан-24 во втором ЛО. В 1975 году был переведен в Шереметьево для работы в лётном отряде ЦУ МВС. До 1977 года летал штурманом самолёта Ту-134. В 1976 году окончил факультет заочного обучения академии ГА. В 1977 году протоколом ВКК ему был присвоен первый класс штурмана, и он был переучен на самолёт Ил-62. В 1986 году он освоил самолёт Ил-86, а с 1987 года был переведен на должность штурмана-инспектора ЛШО ЦУ МВС. В период с 1977 по 1990 годы принимал участие в работах по созданию и совершенствованию пилотажно-навигационного комплекса самолёта Ил-96-300. Принимал участие в работе экспертной группы по оценке самолёта А-310 и подготовке подразделений управления к его эксплуатации. Принимал участие в работе ряда аэронавигационных конференций ИКАО. В 1989 году первым из лётного состава Аэрофлота освоил и получил допуск к выполнению полётов на самолёте Ил-96-300. В 1989-1990 годах принимал участие в ряде испытательных полётов и демонстрации Ил-96-300 на зарубежных авиационных выставках. Погиб в автомобильной катастрофе 6 марта 1990 года. Похоронен на Митинском кладбище в Москве.

Шпак Владимир Константинович

Выпускник штурманского отделения КШВЛП 8-го набора (1968-1970). Родился 18 декабря 1950 года в городе Кировограде. Окончив Кировоградскую среднюю школу, в 1968 году он стал курсантом отделения подготовки штурманов КШВЛП. По окончании обучения был оставлен в ШВЛП для работы в качестве штурмана-инструктора самолёта Ан-24 во втором ЛО. В 1979 году протоколом ВКК ему был присвоен первый класс штурмана ГА. В 1980 году он окончил факультет заочного обучения Академии ГА. В 1982 году его повысили в должности, назначив штурманом АЭ. В 1985 году он перешёл на работу в Лётно-исследовательский институт имени М.М. Громова МАП СССР на должность штурмана-испытателя. После окончания штурманского отделения Центра



подготовки лётно-испытательного состава МАП имени А.В. Федотова он приступил к полётам на аэродроме Раменское в городе Жуковском. В 1993 году ему был присвоен первый класс штурмана-испытателя. Он проводил испытания и участвовал в испытательных полётах на 27 типах самолётов и вертолётов по тематике института и других организаций. Провёл лётные испытания опытных навигационных комплексов, систем дальней и спутниковой навигации на самолётах Ту-154, Ил-62М, Ил-76, Ил-78. Участвовал в испытаниях самолёта Ил-96-300; пилотажно-навигационного комплекса орбитального корабля “Буран”, установленного на летающей лаборатории Ту-154 и посадочного комплекса на аэродроме Байконур. Участвовал в разработке и лётных испытаниях методик контроля и управления полётом орбитального корабля “Буран” на участках снижения и посадки в режиме ручного управления по командам с наземного пункта. Принимал участие в обеспечении контроля полёта орбитального корабля “Буран” на атмосферном участке снижения и посадки на космодроме Байконур. Участвовал в испытаниях корреляционно-экстремальных навигационных систем и в работах по созданию ряда систем и навигационных комплексов. Участвовал в дальних полётах на самолёте-заправщике Ил-78 в бассейне Северного Ледовитого океана. Принимал участие в демонстрации самолётов Ил-96-300, Ил-78 и Су-30 на зарубежных выставках и авиасалонах в Китае, Австралии, Юго-Восточной Азии, Ближнем Востоке и Европе. В 1999 году ему присвоено звание “Заслуженный штурман-испытатель РФ. Его общий налёт составляет 12700 часов, из которых 3600 часов на испытательной работе. С 2000 года он работает в должности старшего штурмана Лётно-испытательного



комплекса - старшего штурмана Федерального Государственного унитарного предприятия “Лётно-исследовательский институт имени М.М. Громова”. Живёт в городе Жуковский Московской области.

Якубовский Владимир Станиславович

Выпускник восьмого набора отделения штурманов Кировоградской ШВЛП ГА. Родился в семье служащего 30 октября 1950 года в городе Кировограде. В 1957

году поступил в среднюю школу № 6 города Ново-Украинка, а закончил с серебряной медалью 10-й класс средней школы № 23 города Кировограда и в этом же 1967 году поступил на штурманское отделение КШВЛП ГА. После окончания КШВЛП в 1970 году был назначен на должность штурмана-инструктора самолёта Ил-14 первого лётного отряда с целью обучения курсантов-штурманов и диспетчеров. Министр ГА СССР издал приказ от 20 октября 1970 года «Об организации с 1 января 1971 года Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации». Владимир Станиславович был переведен в КЛШУ ГА на должность штурмана-инструктора самолёта Ан-24. через два года 1 октября 1973 года он был зачислен слушателем командного факультета Академии ГА. С отличием окончив командный факультет, с дипломом инженера-штурмана 1 августа 1977 года вернулся в КЛШУ ГА на должность штурмана учебной авиационной эскадрильи. 16 октября 1978 года Высшей квалификационной комиссией МГА ему была присвоена квалификация штурман 1-го класса. После организации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации (1978), перед самым выходом первого набора курсантов-пилотов в лётные отряды для выполнения программы лётной подготовки на выпускном типе воздушных судов (Ан-24, Ан-26) Владимир Станиславович, учитывая его образование и практический опыт работы, был приглашён для организации обучения инженеров-пилотов в штурманском отношении. В марте 1981 года ему предоставили должность штурмана-инструктора лётно-методического отдела КВЛУ, а с 1 октября 1982 года должность старшего штурмана 2-го лётного отряда. Нужно отметить, что он полностью оправдал возложенные на него надежды и вывел подготовку пилотов в навигационном отношении на самый высокий уровень. Опираясь на опыт подготовки штурманов в КЛШУ, когда один курсант-штурман в полёте находился в кабине экипажа на рабочем месте штурмана, а остальные курсанты лётной группы работали за столиками в салоне самолёта-лаборатории Ан-24 или Ан-26, он усовершенствовал эту систему. В маршрутном полёте один курсант-пилот находился в кресле второго пилота, выполняя функцию как второго пилота, так и штурмана, а второй курсант-пилот выполнял раздел программы лётной подготовки «Полёты за штурмана», находясь в кресле штурмана. Это

нововведение позволяло без увеличения фактического налёта, за счёт совмещения, увеличивать налёт курсанта. По такому пути в программу подготовки пилотов был включен и раздел “Полёты за бортмеханика” и плюс налёт за второго пилота в самостоятельных полётах курсантов. Таким образом, при реальном налёте курсантов-пилотов на самолётах Ан-24 и Ан-26 в 100 часов, фактический налёт составлял примерно 150 часов (10 часов в качестве 2-го пилота, 20 часов за штурмана и 20 часов за бортмеханика). В 1984 году в КВЛУ состоялся первый выпуск инженеров-штурманов. Программу лётной подготовки эти специалисты проходили в 3-м лётном отряде. С целью улучшения качества их подготовки Владимиру Станиславовичу предложили аналогичную должность в 3-м лётном отряде. За плодотворную работу по обучению и воспитанию авиационных специалистов, ко Дню знаний своим приказом от 29 августа 1986 года Министр гражданской авиации Борис Павлович Бугаев наградил Якубовского Владимира Станиславовича Почётной грамотой Аэрофлота. В 1993 году с целью обеспечения освобождающихся по сокращению авиаторов рабочими местами была создана международная акционерная авиакомпания «УРГА». 15 июня 1994 года в связи с переводом в Международную акционерную авиационную компанию “УРГА” Владимир Станиславович был уволен. В настоящее время Якубовский работает в должности главного штурмана МААК “УРГА”.



Водопьянов Вячеслав Владимирович

Выпускник Кировоградской школы высшей лётной подготовки гражданской авиации (КШВЛП ГА) 1970 года. Родился в рабочей семье 21 августа 1951 года на окраине города Кировограда Кущёвке. Вероятно, он даже не задумывался над тем, что является ровесником своего родного лётного учебного заведения (60 ВАУЛ, КШВЛП, КВЛУ, ГЛАУ), начавшего свой славный путь в 1951 году. Учился в кущёвской средней школе № 31. Когда стал вопрос о выборе профессии, решил поступать в КШВЛП на открывшееся в 1969 году отделение диспетчеров. Конкурс претендентов был 28 человек на одно место. Кировоградцев принимали в ограниченном

количестве, отдавая предпочтение тем, кто приехал с отдалённых мест, где “только самолётом можно долететь...” Поэтому был зачислен на учёбу с испытательным сроком. Поднатужился, и за первое полугодие из тридцати оценок получив двадцать восемь отличных, был зачислен в основной состав курсантов. По окончании учёбы, в 1970 году, был распределён в Элисту, окружённую калмыцкими степями, где всё оборудование диспетчера состояло из радиопеленгатора РП-6 и маломощного локатора. Когда выпал случай, вернулся в родной Кировоград и стал в очередь для работы диспетчером девяносто первым, устроившись в службу аэронавигации и связи. Знающие люди надоумили поехать на работу по специальности в Киев. Так в ноябре 1972 года он стал диспетчером районного центра аэропорта Борисполь. Но Борисполь не Элиста. Здесь интенсивность воздушного движения была на порядок выше. Со временем на экранах локатора появилась вторичная радиолокация, благодаря которой диспетчер видел формуляр борта с номером, высотой полёта и другими показателями. Приходила эпоха автоматизации процесса управления воздушным движением. В Борисполе установили систему подхода “Теркас”. Со временем его назначили старшим диспетчером, а в 1976 году - руководителем полётов районного центра. Именно в эти годы автору, часто летавшему командиром самолёта Як-40 через Киев, выпала судьба познакомиться в полёте с этим интересным человеком. Тогда, на пятикилометровой высоте выяснилось, что оба они не только из Кировограда, но ещё и с Кущёвки. В 1986 году его назначили начальником зонального центра единой системы управления воздушным движением Украинского управления гражданской авиации, которому оперативно подчинялись все диспетчерские службы гражданской авиации Украины и Молдавии. Вячеслав Владимирович Водопьянов один из зачинателей создания “Украэроруха”, единой гражданской и военной системы управления воздушным движением, которая действует во многих европейских странах. Осенью 1993 года он стал помощником генерального директора этой, рождённой с его участием организации. Сейчас Вячеслав Владимирович административный директор государственного предприятия обслуживания воздушного движения “Украэрорух”.

Олейніченко Я.Г. „Першопрохідники повітряних трас”. Колективний нарис. К. РА „Дім Реклами”, 2003.

Жук Владимир Иванович



Родился 14 января 1946 года в городе Александрия Кировоградской области. В 1964 году окончил 11 классов средней школы № 20 и устроился на работу слесарем Электромеханического завода. В 1968 году поступил учиться на диспетчерское отделение Кировоградской ШВЛП. В процессе обучения проходил лётную практику в качестве курсанта-штурмана на самолёте Ил-14. Эта практика была вызвана тем, что выпускникам присваивалась военно-учётная квалификация штурман лёгкого самолёта. Он хорошо помнит своих лётных учителей-наставников. Прежде всего своего штурмана-инструктора Малахова Владимира Николаевича и штурмана АЭ Старостина Григория Ивановича которые, не жалея сил и времени, обучали его премудростям штурманской работы в полёте. Он также помнит и командиров - мудрого командира АЭ Акима Михайловича Беляева и требовательного командира корабля Михаила Прокофьевича Вычисенко. После окончания учёбы он был оставлен для работы в ШВЛП. С 1 января 1971 года его перевели во вновь организованное Кировоградское лётно-штурманское училище на должность дежурного штурмана. Теперь его работа заключалась в проведении с курсантами предварительной подготовки к полётам. В 1971 в КЛШУ был организован набор на курсы по переподготовки диспетчера УВД на штурмана самолёта. Владимир Иванович проявил настойчивость и был зачислен слушателем этих курсов. В процессе дальнейшей учёбы он освоил самолёт Ан-24 и был направлен в 1-й ЛО Александра Васильевича Федотова на должность штурмана-инструктора. Это было время, когда самолёты Як-40 были переданы в 3-й ЛО Иосифа Денисовича Островского. Штурман-инструктор Жук был переучен на самолёт Як-40 и переведен в 3-й ЛО командиром которого, чуть позже, с января 1975 года был назначен Николай Максимович Грицаенко. Он помнит и своих командиров АЭ, организовывавших обучение слушателей на самолёте Як-40 для авиационных предприятий Советского Союза и целого ряда авиакомпаний дальнего зарубежья - Ивана Тимофеевича Фролова, Николая Николаевича Нишакова и

Бориса Игнатьевича Чижова и их первых помощников по руководству штурманской службой в АЭ Владимира Васильевича Полякова и Валерия Сергеевича Степанова. Командование осталось довольно работой молодого и энергичного штурмана-инструктора. Ярким свидетельством этого явилась в 1980 году его командировка в качестве штурмана-инструктора в республику Экваториальная Гвинея по линии “Авиаэкспорт”. После возвращения из заграничной командировки с 1982 года он продолжал обучать штурманскому делу в полёте курсантов Высшего лётного училища ГА на самолётах Ан-24 и Ан-26. В 1992 году с налётом 9000 часов был вынужден перейти на предложенную ему должность инструктора по штурманской подготовке лётных тренажёров - КТС Ан-24, Ан-26, Як-40, Л-410 и СШТ-70. В настоящее время Владимир Иванович Жук инструктор тренажёра УВД Института аэронавигации Государственной лётной академии Украины.



Паливода Виктор Андреевич

Родился 26 августа 1949 года в городе Холмске Южносахалинской области. Со временем его семья переехала жить в село Анненское Кировоградского района. Там же и учился он в средней школе. Известно, что в старших классах будущий выпускник школы начинает задумываться о выборе профессии. Часто на жизненном пути школьника появляются старшие товарищи, которые своим примером, а может быть и дельным советом, помогают ему выбрать её. Таким примером для Виктора стал односельчанин, выпускник его школы 1966 года, курсант-диспетчер Кировоградской ШВЛП Леонид Тарасенко. Он привлек внимание сельских ребят безупречной аэрофлотской формой с тщательно отутюженными брюками и лаково блестящими ботинками. На аккуратно подстриженной голове Леонида, красовалась синяя фуражка с лакированным козырьком и эмблемами Аэрофлота в виде винта самолёта и крыльев. К тому же оказалось, что вся эта форменная красота выдавалась курсантом за государственный счёт, к чему прибавлялось бесплатное проживание и трёхразовое питание. Ему захотелось стать таким же,

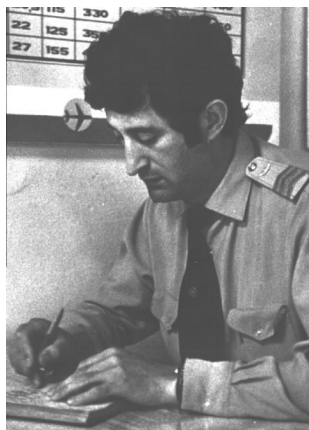
и в 1968 году Виктор уже сам стал курсантом диспетчерского отделения КШВЛП. Оказалось, что курсантов-диспетчеров готовили не только для управления воздушным движением, но и готовили из них офицеров запаса в качестве штурмана самолёта. Лётную подготовку он проходил на самолёте-лаборатории Ил-14 в экипаже командира корабля Михаила Прокоповича Вычисенко, а его штурманом-инструктором был Фоменко. В 1970 году он успешно окончил обучение и был распределён в службу УВД аэропорта Душанбе. Именно там, в Таджикистане, в горных условиях Памира, где каждое отклонение воздушного судна от заданного коридора было смертельно опасно, накапливался его опыт. Он работал диспетчером на пунктах АДП, СДП, ДПП, РДП, старшим диспетчером и начальником РДП. В 1978 году Виктор Андреевич вернулся в Кировоград и через несколько месяцев работы на заводе радиоизделий был принят в службу движения Кировоградского ВЛУ ГА на должность диспетчера. После организации международной авиационной компании «УРГА» он был переведен туда для работы в производственно-диспетчерской службе авиакомпании, самолёты которой летали по всем континентам земного шара. Со временем Виктор Андреевич стал начальником ПДСА и фактически был связующим звеном между ООН и экипажами авиакомпании, летающими в дальних зарубежных командировках. В настоящее время Виктор Андреевич работает в тренажёрном центре ОВД Государственной лётной академии Украины на должности инструктора. Его богатый опыт и широкий кругозор позволяют ему качественно обучать курсантов практическим навыкам обслуживания воздушного движения.



Соболев Евгений Юрьевич

Выпускник 2-го набора курсантов-диспетчеров. В музее лётной академии хранится письмо командира Внуковского ОАО Н. Буланова № 07/784 от 28 июля 1976 года. *Высылаем Вам газету «Воздушный рейс» № 28 от 22 июля 1976 года, в которой помещена статья о вашем выпускнике ... Считаем статью лучшим отзывом о Ваших выпускниках, работающих в системе МГА. В статье дана характеристика нашему выпускнику,*

который всего за шесть лет работы в МРЦ стал старшим диспетчером Киевско-Харьковского направления Московской воздушной зоны. При интенсивном движении самолётов, сложной метеорологической обстановке Евгений Соболев чётко проводил самолёты по узким коридорам. Его труду как руководителя и воспитателя коллектива была дана высокая оценка. На его груди появилась медаль “За трудовую доблесть”. А был он курсантом 12 роты и его командиром роты был Владимир Павлович Вишневский (курсант-пилот Кировоградского аэроклуба 1941 года).



Шмаевич Леонид Израилевич

Выпускник Кировоградской школы высшей лётной подготовки гражданской авиации 1970 года. Родился 10 декабря 1946 года в Голованевске Кировоградской области. После окончания Одесского техникума компрессорных и холодильных установок проходил срочную службу в армии. После демобилизации в 1968 году был зачислен курсантом на диспетчерское отделение КШВЛП. 15 сентября 1970 года окончил полный курс обучения с отличием по самолёт-вождению. Получив квалификацию диспетчер службы движения, был оставлен в КШВЛП для работы на должности дежурного штурмана. Министр ГА СССР издал приказ от 20 октября 1970 года «Об организации с 1 января 1971 года Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации». Так Леонид Израилевич с 1 января 1971 года стал дежурным штурманом КЛШУ ГА. На протяжении 1971 года он окончил отделение навигации КЛШУ и с 5 февраля 1972 года был переведен на лётную работу в экипажи самолётов АН-24УШ в качестве штурмана-инструктора. Уже в первые годы лётной работы он проявил себя с положительной стороны. В декабре 1979 года в его послужном списке появилась благодарность за правильно принятое решение в экстремальной ситуации в полёте. Он продолжал трудиться над самоусовершенствованием и на протяжении 1975 - 1981 годов окончил без отрыва от производства Кировоградский

институт сельскохозяйственного машиностроения по специальности “Сельскохозяйственные машины”, получив диплом



1969 год. Курсанты-диспетчеры на лётной практике. Слева штурман-инструктор Владимир Андреевич Пришедько. Справа курсант Леонид Израилевич Шмаевич.

о высшем образовании с квалификацией “Инженер-механик”. В 1981 году его имя было занесено в книгу Трудовой Славы КЛШУ, а в 1985 году его портрет появился на Доске Почёта училища. После прекращения деятельности КЛШУ он вместе со всем лётным составом был с 6 января 1986 года переведен в третий лётный

отряд Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации и продолжал летать в экипажах самолётов Ан-24 и Ан-26 в том же качестве - штурмана-инструктора. В январе 1992 года его назначили штурманом авиационного отряда. Однако, его лётная деятельность (11 000 часов безаварийного налёта) приближалась к завершению. В нём открылся яркий талант руководителя с широким масштабом мышления. В трагические дни крушения Советского Союза и обретения Украиной независимости, когда перед нашим лётным учебным заведением стояла завеса неизвестности, когда исчезли щедрые поступления денежных средств из МГА СССР, когда наше сверхдорогое в эксплуатации лётное учебное заведение передали в самое бедное министерство “Министерство образования Украины”, в котором даже учителям не хватало денег на выплату заработной платы, он предложил концепцию выживания за счёт организации на базе КВЛУ международной авиационной компании, 51% акций которой должны принадлежать Украине за счёт передачи ей основных фондов на эту сумму. Он предложил расширить международные связи для привлечения иностранных слушателей, оплата за обучение которых помогла бы существенно вывести лётный ВУЗ из создавшихся затруднений. К нему, штурману АО, начали прислушиваться, и в июне 1992 года ему была предложена должность помощника начальника КВЛУ по коммерческой работе и международным связям. С 1 ноября 1992 года он стал коммерческим директором КВЛУ ГА, работая над созданием авиакомпания, которая, кроме всего прочего, могла ещё и кардинально разрешить вопрос создания рабочих мест для лётного и инженерно-технического состава и дополнительного налёта на воздушных судах для курсантов и слушателей КВЛУ. 15 июля 1993 года Леонид Израилевич Шмаевич был назначен генеральным директором вновь созданной авиационной компании с поэтическим названием “УРГА”. Работа международной акционерной авиационной компании “УРГА” будет отдельной главой освещена в третьей части книги «В небе Кировоградщины».

Конец второй части.

Содержание

Вступление	3
Глава 20. От 263 авиационного отряда до ОАО “Кировоградские авиалинии”.	6
Глава 21. Кировоградский аэроклуб после Великой Отечественной войны.	34
Глава 22. 60 ВАУЛ. Командование, штаб, УЛО	103
Глава 23. 744 учебный авиационный полк 60 ВАУЛ	125
Глава 24. 757 учебный авиационный полк 60 ВАУЛ.	138
Глава 25. 758 учебный авиационный полк 60 ВАУЛ.	150
Глава 26. Выпускники 60 ВАУЛ	165
Глава 27. Авиабазы ВВ МВД Украины	207
Глава 28. Кировоградская школа высшей лётной подготовки ГВФ	229
Глава 29. Выпускники Кировоградской ШВЛП	310

Історико-краєзнавче видання
В НЕБІ КІРОВОГРАДЩИНИ
Частина друга

(на російській мові)

Автор *Б. Чижов*

Головний редактор Б.Г. Чижов
Коректор В.О. Алексєєв
Комп'ютерна верстка Б.Г. Чижов

Тираж 50 прим.