

Борис Чижов

Борис Чижов

В небе Кировоградщины

В небе Кировоградщины

(часть третья)



3

Кировоград
2008

Борис Чижов

В небе Кировоградщины

(часть третья)

**Кировоград
2008**

629.7(09)

Б. Чижов. В небе Кировоградщины. Часть третья.
Кировоград, самиздат, 2008. 406 с.



Фото Ольги Кушнир

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

Компьютерная вёрстка,
2008

Вступление

1908 год. Елисаветградское кавалерийское училище окончил



Казаков Александр Александрович.

После окончания Воронежского кадетского корпуса в 1906 году он поступил в Елисаветградское кавалерийское училище.

Выпускник ЕКУ Александр Казаков стал лётчиком. 9 марта 1915 года он совершил второй в авиации воздушный таран. Во время 1-й Мировой войны лично сбил 17 самолётов и 15 в групповых боях

Для любителей истории Елисаветграда.

1847 год. В Елисаветграде была произведена закладка дворцового здания и штабных корпусов.

1859 год. В Елисаветграде открылось 2-летнее офицерское кавалерийское училище. Преподавались: тактика, артиллерия, фортификация, верховая езда, ветеринарное искусство,ковка, фехтование, вольтижирование, гимнастика.

1865 год. В штабных зданиях начало функционировать Елисаветградское кавалерийское юнкерское училище (ЕКЮУ), в которое было преобразовано офицерское кавалерийское училище.



С 1874 года ЕКЮУ было разделено на два эскадрона: 1-й для комплектования драгунских, а 2-й - для уланских и гусарских полков Киевского, Харьковского и Одесского военных округов. Кроме того, в 1876-1886 годах при училище действовал казачий отдел. Так что общий строй елисаветградских юнкеров представлял яркую многоцветную мозаику униформ.

Елисаветградские юнкера в разных формах одежды

1902 год. ЕКЮУ было преобразовано в Елисаветградское кавалерийское училище (ЕКУ).

Из статьи Виктора Петракова

“Обмундирование юнкеров Елисаветградского кавалерийского училища”

(Цейхгауз № 2/18 2002 года).

В училище принимались вольноопределяющиеся кавалерийских полков, прослужившие 1-2 года и сдавшие вступительный экзамен в возрасте 18-20 лет, а с 1896 года и молодые люди со стороны. Юнкера учились два года и возвращались в свои полки эстандарт-юнкерами. Затем по представлению полкового начальства они производились в офицеры.

Перед поступлением в училище каждый юнкер вносил в казну своего полка денежный реверс. Эти деньги хранились в полку, но принадлежали тому, кто их внёс. Предназначались они для оплаты офицерского обмундирования при производстве юнкера в офицеры.

Сумма определялась командиром полка в зависимости от стоимости обмундирования (200-500 рублей).



Помимо парадной формы юнкеров, различной по полкам, существовала также повседневная одежда. На строевых занятиях юнкера ЕЮКУ носили одинаковые тёмно-серые гимнастёрки с погонами своих полков при ременных поясах

Особое значение в обмундировании юнкеров имели шпоры. Юнкер, зачисленный в ЕКУ, не имел права носить шпоры, так как они являлись наградой за хорошую езду. Обучаться верховой езде начинали в начале августа. К концу октября постепенно приобреталась посадка. Оттачивалась езда в зимнем манеже. Большинство уже к Рождеству получали шпоры в специальном ритуале. Традиционно, получив шпоры, юнкер должен был ночь проспать в них. Статус шпор был неким отзвуком древних рыцарских времён и служил стимулом для овладения верховой ездой, которая была введена в программу подготовки училища.

Распорядком предусматривалось, что юнкера должны сами чистить свою одежду и обувь. Училищная стирка предусматривалась только для казённого постельного белья. Юнкерские дортуары (общие спальни) обставлялись по-спартански скромно. Индивидуальными были лишь кровати и табурет. Перед сном юнкер тщательно складывал свою одежду в ногах кровати так называемыми квадратиками. В результате из одежды получалась пирамидка, которую венчал свёрнутый в трубку пояс. Одежда парадная, зимняя и другие аксессуары хранились в сейфах (на складе) училища.

Особым направлением училищного воспитания считалась выработка военной выправки. От юнкера требовалось сочетание осанки, сноровки и чётких приёмов. Закладывалась знаменитая выправка, сохранившаяся на всю жизнь и даже через многие десятилетия позволявшая узнать бывшего офицера. Также обязательным для юнкера считалось выполнение многочисленных традиций *“славной южной школы”*.

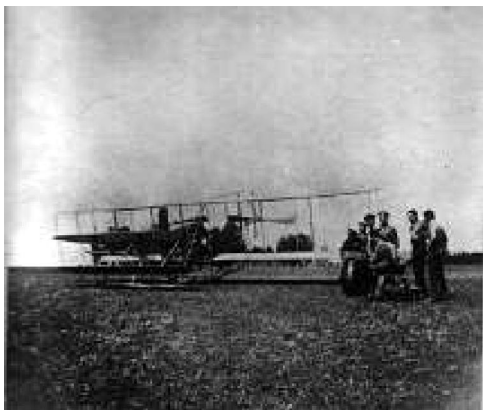
В город юнкер имел право идти пешком только в том случае, если в его руках ничего не было. Если же в его руках имелся хотя бы крошечный пакетик или букетик цветов, то будущий офицер должен был брать извозчика. Пользоваться трамваем запрещалось. Перечень неписанных правил был велик и непрерывае́м. Вот лишь некоторые из них:

- не брать одноконного извозчика, а всегда парного;
- не посещать второсортных ресторанов;
- не ходить в театр на галёрку и т.д.

Своеобразной проверкой знания юнкерами корпоративного этикета считались субботние вечера (субботники) в имени генерала Г.Н. Лишина *“Балашовка”*. Училищные и эскадронные балы, устраиваемые 26 ноября (день Святого Великомученика и Победоносца Георгия), 6 декабря - праздник 1-го эскадрона (день Святого Николая, Марликийского чудотворца), 8 ноября - праздник 2-го эскадрона (день собора Архангела Михаила и прочих бесплотных сил). На балы приглашались многочисленные гости, съезжались помещики из окрестных имений. Когда в Елисаветграде стояла 7-я кавалерийская дивизия, то на главном балу играли трубаачи Ольвиопольского и Белорусского полков. Балы училища являлись важной частью протокольной жизни всего Елисаветградского уезда.

После окончания учёбы с 1908 года Казаков служил в 12-м уланском полку. В 1914 году в звании уланского штабс-ротмистра поступил в Гатчинскую авиашколу. Некоторые детали из его учёбы в Гатчине находим в замечательной книге Юрия Гальперина “Воздушный казак Вердена”, выпущенной московским издательством “Молодая гвардия” в 1990 году.

6 июня 1914 года на лётном поле Гатчинской авиационной школы разбился Всеволод Стоякин, один из самых способных инструкторов, окончивший эту школу вместе с Нестеровым.



Аэродром Гатчинской авиашколы.
На фото за аэропланом
видна группа из четырёх сосен
(из архива Центрального дома
авиации им. Фрунзе)

Взлёт его “фармана” выполнялся в направлении чуть правее четырёх сосен, стоявших на аэродроме и на которые с окон дворца любовалась вдовствующая императрица. Порывом ветра оторвавшийся от земли самолёт бросило на это препятствие. Около груды обломков стояла группа инструкторов-офицеров. Ждали прибытие комиссии. К инструкторам подошли стоявшие поодаль ученики: поручик конной артиллерии Крутень, поручик Смирнов, уланский штабс-ротмистр Казаков... В воскресенье дежурным по школе был поручик Крутень. Он организовал, вопреки монаршей воле, спиливание сосен-препятствий, участие в котором приняли все те же Смирнов, Казаков и несколько добровольцев. Обучение проходило на “фарманах”. Вначале инструктор садился впереди на лавку. За ним сидел ученик, прижимаясь к инструктору так, чтобы его руки касались рук инструктора на управлении. Взлёт, трёхминутный полёт на высоте 15-20 метров со скоростью 40-50 км/час, осторожные, “блинчиком” развороты почти в пределах аэродрома и посадка. Выполнив несколько таких полётов, инструктор спрашивал: “Всё понятно?” Получив утвердительный ответ, садил ученика впереди себя, обнимал его,

держась своими руками за руки ученика на управлении, и так учил его летать.

В книге Захарова В.П. “Первый военный аэродром”, выпущенной Московским военным издательством в 1988 году написано о подвигах Казакова в Первую мировую войну.

9 марта 1915 года преемник Нестерова и Крутеня штабс-ротмистр Александр Казаков совершил второй в истории авиации воздушный таран, который с земли наблюдали тысячи русских и немецких солдат и офицеров. После успешного тарана “Моран-Ж” Казакова получил серьёзные повреждения, одна лопасть воздушного винта отлетела. Пришлось выключить мотор и планировать на посадочную площадку. Казаков всегда бесстрашно шёл в лобовую атаку, от которой противник обычно старался уклониться. Он смело сближался с вражеским самолётом и с расстояния 15-20 метров расстреливал его. Кроме стрелкового оружия он успешно применял придуманную им “кошку с лапками”, снабжённую пироксилиновой шашкой с капсюлем. При зацеплении “кошкой” за самолёт противника шашка детонировала и причиняла повреждения. Казаков лично сбил 17 самолётов и 15 в групповых боях.

Юрий Гальперин в своей книге продолжает трагическую историю жизни выпускника Елисаветградского кавалерийского училища Александра Александровича Казакова. По понятной причине его имя до известного времени не упоминалось в советской литературе. Только в 2000 году издательством “Русский путь” была выпущена книга Волкова С.В. “Офицеры армейской кавалерии”, в которой приводятся краткие биографические данные многих участников белого движения.

20 октября 1916 года штабс-ротмистр Казаков назначается командиром 19 авиационного отряда с дислокацией в городе Луцк. В начале 1917 года полковник Казаков командует боевой авиагруппой. После Февральской революции и отступления Юго-Западного фронта на реку Збруч авиагруппа Казакова перебазировалась в местечко Дунаевцы Каменец-Подольской губернии. После Октябрьской революции на собрании командиром авиационной группы Юго-Западного фронта был избран его заместитель, сочувствующий большевикам, Иван Устинович Павлов. Казаков уезжает в Петроград (высокий, худощавый, в шинели без погон, в фуражке с овальным пятном на месте

кокарды). Встречи с новым руководством, предлагавшим Казакову достойный его незаурядного таланта командный пост, не вразумили лётчика. Верх взяли старые, привычные связи, приведшие его к эмиссарам англичан, начавшим на Севере свою интервенцию. Располагая самолётами, интервенты нуждались в лётчиках. Заполучить такого аса, как Казаков, было для них большой удачей. Так он оказался в Архангельске, где был создан Славяно-британский авиационный отряд. Ему, полковнику, присвоили звание лейтенанта английской армии. Он стал наёмником. Затем был английский орден, майорское звание. Когда англичане бесславно бежали, командующий авиацией англичан предложил Казакову службу в Королевских ВВС, но он отказался. 1 августа по старому стилю 1919 года Александр Александрович Казаков взлетел на своём “сопвиче”, выполнил круг над аэродромом, поднялся ещё выше, перевёл самолёт в отвесное пикирование и с грохотом врезался в землю возле ангара на аэродроме у населённого пункта Березник на Северной Двине. На окраине аэродрома осталась его могила с двумя перекрещенными пропеллерами. На белой доске надпись: “Лётчик Казаков. Сбил 17 немецких самолётов. Мир праху твоему...”

Уже стало традицией в каждой части книги “В небе Кировоградщины” возвращаться к истории 25-го военно-транспортного авиационного полка, базировавшегося на аэродроме Кировоград с мая 1947 по осень 1959 года. В 1959 году автор был курсантом 4-го курса 744 УАП 60 ВАУЛ и хорошо помнит, что штаб его родного авиаполка был переведен в освободившееся двухэтажное здание, ранее принадлежавшее 25-му авиаполку. В конце 60-х к этому зданию был пристроен дом культуры КШВЛП. Автор также помнит, что 25-й авиаполк в 1955 году освоил самолёт Ту-4 “Летающая крепость”. Именно в этом 1955 году он в Кировоградском аэроклубе в качестве спортсмена-парашютиста прыгал с парашютом вместе с любителями парашютного спорта - членами экипажей этих четырёхмоторных бомбардировщиков.

До некоторого времени дальнейшая судьба этого дружественного авиаполка автору была неизвестна. Прояснить картину помог случай. В музее академии хранится фотография курсантов КВЛУ ГА 1-го набора, проходящих военные сборы в действующем авиационном полку ВС СССР.



1981 год.

Курсанты 1-го набора КВЛУ на военных сборах в действующей воинской части

На этом фото почему-то знакомым показалось лицо стройного офицера, красиво вышагивающего перед строем курсантов. Автор вспомнил, что очень похож на этого офицера инженер мобилизационной подготовки Государственной лётной академии Украины Валерий Александрович Шинкаренко. Посмотрев на фото, Валерий Александрович сказал: “Да, это курсанты-пилоты КВЛУ первого набора на военных сборах в Мелитополе, а я там был помощником начальника штаба 25-го гвардейского военно-транспортного авиационного полка”. До боли у автора защемило сердце. Какое везение и удача! Благодаря случаю, становится известной дальнейшая история 25-го авиационного полка.

Шинкаренко Валерий Александрович. Родился 27 ноября 1950 года в селе Стецовка Звенигородского района Киевской области (ныне Черкасской). Село Стецовка расположено всего в двадцати километрах от родного села Тараса Григорьевича Шевченко. Валерий Александрович по матери (её девичья фамилия Шевченко), правнук родного брата Тараса Григорьевича,

Василия Григорьевича Шевченко. В 1970 году после окончания Калининградского военного авиационно-технического училища лейтенант Шинкаренко был направлен для прохождения службы в 25-й гвардейский военно-транспортный авиационный полк на должность техника по прицельно-навигационным комплексам. Полк осенью 1959 года был передислоцирован из города Кировограда в город Мелитополь. На то время он входил в состав военно-транспортной авиации и эксплуатировал самолёты Ан-12БК. Первый Ан-12 строился на Иркутском авиазаводе. 16 декабря 1957 года с заводского аэродрома экипаж лётчика-испытателя Верникова Якова Ильича впервые поднял его в небо. В конце 1958 года Ан-12 передали на государственные лётные испытания. В 1959 году Ан-12 начали поступать в войска.



Самолёт Ан-12

Фото из книги “О.К. АНТОНОВ - многогранность таланта” Киев 2006 год

Первой их освоила Тульская дивизия ВТА. С самого начала эксплуатации самолёт завоевал доверие экипажей. Параллельно с Тульской дивизией перевооружались и другие дивизии ВТА, в

том числе и 25-й гвардейский военно-транспортный авиационный полк. Благодаря своим достоинствам, самолёты Ан-12 принимали участие во множестве военных конфликтов. Части ВТА, освоившие Ан-12, периодически использовались также для доставки гуманитарной помощи и других грузов в различные регионы планеты. Какие модификации самолёта Ан-12 до 1970 года эксплуатировались в 25-м полку автору не известно, а модификация Ан-12БК означала поисково-спасательный самолёт с аппаратурой пеленгования аварийных УКВ-радиостанций. В 1971 году начал лётные испытания новый самолёт Ил-76. Эта транспортная машина, оснащённая четырьмя двухконтурными турбореактивными двигателями, обладала большой крейсерской скоростью и дальностью полёта и была призвана заменить турбовинтовые Ан-12 в военно-транспортной авиации СССР. Примерно в середине 70-х годов личный состав 25-го авиаполка ВТА освоил самолёты Ил-76 и выполнял уже на них военно-транспортные полёты. А Валерий Александрович Шинкаренко в 1973 году был переведен в батальон аэродромно-технического обеспечения на должность начальника штаба батальона. В 1978 году он был помощником начальника штаба полка по строевой части и кадрам, в 1982 году убыл в Группу советских войск в Германии, откуда в 1987 году вернулся на должность начальника штаба батальона аэродромно-технического обеспечения авиабазы Канатово (Кировоград). После увольнения в запас с должности командира батальона и в звании майор Валерий Александрович работает в Государственной лётной академии Украины.



Заместитель начальника УЛО 60 ВАУЛ (1951-1954)
подполковник Елизаров Федот Иванович

На столе перед автором «Личная книжка» (лётно-подъёмного состава ВВС РККА) штурмана звена **Елизарова Федота Ивановича**. Такой документ автору попался на глаза впервые, так как сейчас это «Лётная книжка». Читателю будет чрезвычайно интересно проанализировать его личную книжку.

Подполковник Елизаров Федот Иванович стоял у истоков образования 60 ВАУЛ в должности заместителя начальника учебно-лётного отдела. Родился он 2 (по старому стилю) марта 1906 года. После окончания семилетней школы 21 января 1933 года он поступил учиться в Оренбургскую 3-ю военную школу лётчиков и лётчиков-наблюдателей. 16 декабря этого же года окончил курс лётчиков-наблюдателей. С налётом 15 часов 10 минут был направлен для дальнейшего обучения в Военную школу морских лётчиков в городе Ейск. 1 августа 1934 года он окончил курс штурманов с налётом 19 часов 09 минут и в этот же день приказом РВС СССР №00448 получил звание штурмана звена. После прибытия по назначению в 18-ю авиационную эскадрилью НКО СССР он с 25 августа 1934 года приступил к полётам на самолёте Р-5. В его личной книжке зафиксированы все выполненные им полёты с указанием краткого содержания задания, максимальной высоты, продолжительности полёта и типа самолёта. Задания на полёт особо не отличались от современных, но всё же представляют интерес. Судите сами: определение (промер) ветра в зоне, полёт по кругу, фотографирование (один снимок), полёт на бомбометание, полёт звеном и наконец полёт по маршруту Воронеж - Бирюч - Бобров. Последняя запись даёт намёк на то место, где располагалось это подразделение. В 1936 году он приступил к полётам на самолёте Р-6, а с 22 мая 1937 года в его книжке идёт запись полётов на самолёте СБ. Интересно



то, что с этого момента дислокация 18-й АЭ изменилась, о чём свидетельствует запись “перелёт Воронеж - Калинин”. С 1937 года идёт фиксация полётов на самолёте ТБ-3, ПС-9, Р-5, но уже не в 18-й АЭ, а в войсковой части № 4186.

21 февраля 1937 года.

Штурман звена Елизаров Федот Иванович

С 19 марта 1939 года под записями полётов стоит печать Харьковской военной авиационной школы стрелков-бомбардиров. В 1941 году зафиксирован последний полёт

перед эвакуацией школы 14 ноября. В 1942 году полёты Харьковской школы продолжились с 15 мая в Красноярске на самолётах Р-5, а в 1943 году ещё и на самолётах ТБ-3. Выполнено этих полётов совсем немного: в 1942 году восемь, с общим временем 17 часов 50 минут, а в 1943 восемнадцать - 46 часов 17 минут. На этом запись в личной книжке оканчивается. Однако обратим наше внимание на Омскую авиационную школу пилотов, которая была сформирована ещё до 1941 года. До начала войны она сделала два выпуска военных лётчиков на самолётах СБ. В 1941 году школа расширилась за счёт Борисовской, Коростеньской и Харьковской авиационных школ. За время войны она послала на фронт более 2500 лётчиков на самолёты СБ и Пе-2. После войны она готовила кадры на самолёты Пе-2, а с 1951 года - Ил-28. Вот именно в эту школу во время войны и был направлен Федот Иванович Елизаров. Вот мы видим подполковника Елизарова на выпускной фотографии лётчиков бомбардировщиков Омской авиационной школы пилотов 1948 года. Заканчивает он работу в Омском ВАУЛ 4 апреля 1951 года. Тогда начальник отдела кадров на обратной стороне его фотографии сделал запись: “Личность подполковника Елизарова Федота Ивановича удостоверяю” и поставил эту дату. Теперь Вы, дорогой читатель, понимаете, что для выполнения директивы начальника Генерального штаба Советской Армии от 15 февраля 1951 года и приказа командующего Дальней авиации от 9 марта 1951 года изыскивались достойные кадры для формирования Кировоградского военного авиационного училища лётчиков, приказ №1 о создании которого датирован 7 мая 1951 года. Начальником учебно-лётного отдела был назначен полковник Михаил Валерьянович Попов, а его заместителем Федот Иванович Елизаров. Он добросовестно трудился на этой должности до 1954 года, когда по состоянию здоровья был вынужден уйти в отставку. Спустя 10 лет после торжественного собрания в Доме офицеров, посвящённого двадцатилетию со дня Победы он разволновался и через два дня утром не проснулся. Это трагическое событие произошло 11 мая 1965 года. Похоронен Федот Иванович Елизаров на Дальневосточном кладбище города Кировограда. В музее авиации Государственной лётной академии Украины хранится его шлем, в котором он летал на самолётах Р-5, Р-6 и ТБ-3, личная книжка, а также его полевая сумка.

А теперь перед автором лётная книжка лейтенанта **Полякова Валентина Васильевича**, экземпляр № А-08526. Эту книжку



автору принёс выпускник и ветеран нашего лётного учебного заведения Александр Иванович Маяцкий. Оказывается, жена Маяцкого - родная дочь давно ушедшего из жизни владельца этой лётной книжки, который являлся выпускником первого набора 60-го ВАУЛ. Эта лётная книжка даёт массу интересных сведений о лётном обучении первых курсантов. Поляков Валентин Васильевич родился 2 ноября 1931 года в городе Кольчугино Владимирской области. В

1951 году поступил в Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. В училище он первоначально учился летать на самолёте Як-18, на котором прошёл программу лётной подготовки в количестве 186 полётов с общим временем 59 часов 47 минут. На переходном самолёте Ли-2 он налетал 78 полётов,

15 часов 42 минуты. Выпускным самолётом у него был новейший на то время фронтовой реактивный бомбардировщик Ил-28. На нём он выполнил 118 полётов, 32 часа 08 минут, из которых 44 полёта, 12 часов 44 минуты самостоятельно. После выпуска он был направлен служить в город Карши Узбекской ССР. Свою службу он продолжал в Ташкенте и закончил её в городе Чирчик в 1968 году. После демобилизации приехал на постоянное место жительства в город Кировоград, где начал учиться летать и где встретил ту единственную, которая стала его



женой и матерью его детей. В Кировограде он работал инженером по технике безопасности на заводе “Стройиндустрия”. Умер в 1982 году и был похоронен на Дальневосточном кладбище города

Кировограда. Интересно, как проходила боевая подготовка лётчиков в строевых частях ВВС на самолётах Ил-28. Из лётной книжки мы узнаём, что в 1955 году его налёт составил всего 49 часов 19 минут. В 1956 году налёт лётчика строевой части немного увеличился - 80 часов 56 минут. Появился налёт в закрытой кабине, в облаках и за облаками. В 1957 году он уже летал по системам ОСП-48 и его налёт составил 70 часов, а в 1958 году у него появились 76 заходов на посадку по системам ОСП-48 и СП-50 при годовом налёте 112 часов 55 минут. В строевой части было в среднем 5-7 лётных дней в месяц. Боевая



Курсанты первого набора 60 ВАУЛ. В первом ряду третий справа курсант Поляков Валентин Васильевич. На переднем плане первый слева курсант Беляков Игорь Владимирович. Его жизненный путь описан во 2-й части книги на странице 165

подготовка выполнялась по принципу “от простого к сложному” в соответствии с «Курсом боевой подготовки фронтовой бомбардировочной авиации (КБП-ФБА-55 года)». После выполнения каждого очередного упражнения лётчику давался допуск к полётам (самостоятельным в ПМУ, групповым в ПМУ, по приборам под колпаком, на воздушную стрельбу по конусу, к вывозным полётам в облаках днём на средних и больших высотах, к самостоятельным полётам в облаках днём при облачности на высоте 800 метров и видимости не менее 5 километров. В результате его достигнутый уровень лётной подготовки в 1956 году на самолёте Ил-28 был таким: *подготовлен к дневным*

аэродромным и внеаэродромным полётам и перелётам одиночным экипажем и в группе до авиационного полка включительно на средней и большой высоте и пилотированию самолёта по приборам. Ему была присвоена классификация “военный лётчик третьего класса”.

На 1957 год уровень лётной подготовки уже стал иным:
Подготовлен и допущен:

- к боевым действиям в составе АЭ и АП на больших высотах на полный радиус действия с бомбометанием на незнакомом полигоне и посадкой на других аэродромах в ПМУ;

- к полётам в облаках при высоте облачности 600 метров и видимости 4 километра;

- к боевым действиям ночью в ПМУ на средней высоте одиночным экипажем с прицелом ОПБ-5.

Благодаря анализу лётной книжки автору удалось как бы своими глазами посмотреть на то, чем занимались военные лётчики во время несения своей службы в Вооружённых силах первые четыре года после выхода из стен училища. Боевая подготовка лётчика продолжалась. Вот разрешено выполнять самостоятельные и внеаэродромные полёты на самолёте Ил-28 в светлую ночь в ПМУ. Вот изменился минимум погоды, и ему разрешили летать при высоте облачности 250 метров и видимости 3 километра. Дальше он был допущен к пробиванию облаков вверх и вниз и сбору группы за облаками до АЭ включительно при нижней границе облаков 400 метров и видимости 4 километра. Допущен к бомбометанию ночью в ПМУ с прицелом ОПБ-5с. Допущен к самостоятельным полётам ночью в группе до звена включительно в лунную ночь в ПМУ, к посадке с фарами без посадочного прожектора, к полётам ночью в облаках при высоте нижней границы 600 метров и видимости 6 километров, выполнению противоистребительного и противоракетного маневров днём, затем ночью, к заходу на посадку на одном двигателе.

Из лётной книжки видно, что ежегодно военный лётчик выполнял прыжок с парашютом и проходил наземное катапультирование на НКТЛ-3 (две тренировки с перегрузкой 8 крат и пять последующих тренировок с перегрузкой 12 крат).

В четвёртом разделе лётной книжки записаны все его полёты на боевое применение. К ним относятся стрельба по воздушной

цели, фотобомбометание по реальным объектам и бомбометание на полигонах в диапазоне высот от 300 до 10000 метров и скоростей от 500 до 700 километров в час.

Во второй части книги на странице 160 помещена фотография лётчика-инструктора 758 УАП 60 ВАУЛ Подборнова В. с припиской “ни имени, ни отчества, ни дальнейшей судьбы его автору узнать не удалось”. Сейчас ситуация изменилась. Перед автором две его лётные книжки и свидетельство военного лётчика первого класса. Итак, **Подборнов Василий Александрович.**



Родился 11 августа 1920 года в городе Иваново. В 1940 году с неполным средним образованием (7 классов школы) поступил в Чкаловскую 1-ю авиационную школу на специальность военного лётчика. Начинал обучение в школе на самолёте У-2, на котором в первый (1940 год) налетал 159 полётов 26 часов 40 минут. В 1941 году он уже осваивал самолёт Р-5, но его налёт на нём составил всего 116 полётов 15 часов 20 минут. В 1942 году будущих бомбардировщиков учили летать на самолёте СБ (109 полётов 19.24) и Ут-2

(30 полётов 14.00). После выпуска в 1943 году Василий Александрович был направлен в 101 авиационный полк дальнего действия, которым командовала известная лётчица Гризодубова Валентина Степановна. В нём летали в основном на дальних бомбардировщиках Ил-4 и немного на СБ. На этих самолётах он выполнял полёты на бомбардировку важных стратегических объектов в тылу противника, находясь в воздухе в общей сложности 53 часа 18 минут. Со временем полк стал 31-м гвардейским авиационным полком, оказывавшим помощь партизанским отрядам. В 1943-1945 годах в его лётной книжке зафиксировано 198 полётов к партизанам на самолёте Ли-2 с налётом 326 часов 05 минут. Примечательно, что эти полёты выполнялись в основном ночью (144 полёта 205 часов 17 минут). Его боевая работа в период Великой Отечественной войны отмечена двумя орденами Красной Звезды и медалями “За оборону Ленинграда”, “За взятие Кенигсберга”, “За взятие

Берлина” и другими. После войны он длительное время летал на самолёте Ли-2 в Смоленске. Приказом Военного Министра СССР за № 00196 от 15 сентября 1950 года ему была присвоена классификация “Военный лётчик первого класса”. В 757 УАП 60 ВАУЛ капитан Подборнов Василий Александрович прибыл в феврале 1953 года на должность лётчика-инструктора самолёта Ли-2. В 1954 году освоил самолёт Ил-28. На нём он прошёл путь до начальника воздушно-стрелковой службы училища в звании подполковник. Последний полёт на Ил-28 зафиксирован в его лётной книжке 18 марта 1960 года. После расформирования 60 ВАУЛ с августа 1960 года Василий Александрович работал диспетчером службы движения КШВЛП. Умер он 3 октября 1965 года и похоронен на Дальневосточном кладбище города Кировограда.

Глава 30. 190 истребительный авиационный полк

Осенью 1960 года, после расформирования 60 Военного авиационного училища лётчиков ВВС, на аэродром Канатово (Кировоград), на котором ранее базировался учебный авиационный полк самолётов Ил-28, прибыл 190 истребительный авиационный полк самолётов МиГ-17. Командиром полка был Ветров Николай Иванович, а начальником штаба – Силаев Иван Андреевич.

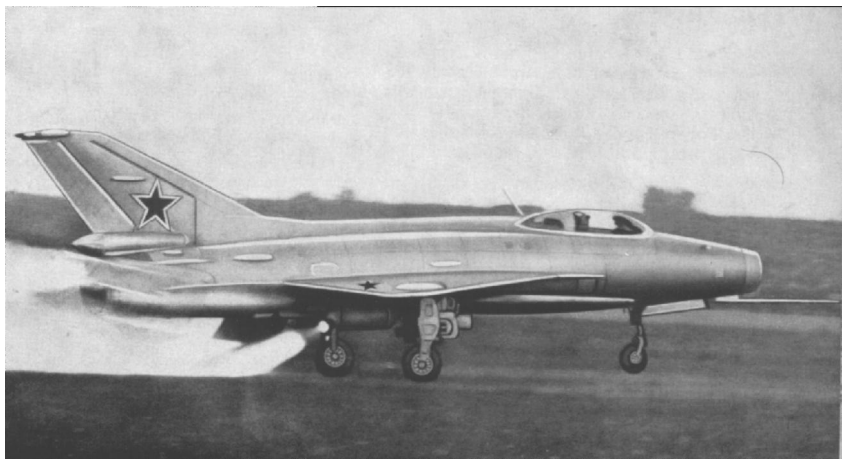
История полка началась в городе Елец в 1951 году, когда в Военно-Воздушных Силах СССР происходило массовое освоение поступающей из Министерства



Самолёт МиГ-17

авиационной промышленности новой военной реактивной, истребительной техники, требующей совершенно иных подходов к её боевому применению и эксплуатации. После внедрения реактивных истребителей МиГ-15, когда весь лётный и инженерно-технический состав получил допуск к их эксплуатации на земле и в полёте, истребительный авиационный полк в 1952 году был передислоцирован в Румынию, где продолжал совершенствовать своё боевое мастерство. В 1958 году произошла передислокация. Полк переместили на аэродром Буялык, а осенью 1960 года - в Канатово (Кировоград).

В дальнейшем истребительным авиационным полком командовали: Головлёв Георгий Константинович (по 1965 год), Мартынюк Николай Калининвич, бывший до этого начальником политотдела полка (по 1967 год) и Катасонов Константин Николаевич, также начальник политотдела полка (по 1968 год). В 1968 году личный состав 190-го истребительного авиационного полка освоил новый, сверхзвуковой реактивный истребитель МиГ-21. С этого времени и по 1970 год полк возглавлял Хмелевский Леонид Викторович, которого последовательно меняли Владимиров Юрий Абрамович (по 1973), Боровиков Виталий Иванович (по 1976), Полуэктов Валерий Иванович (по 1977), Урманов Борис Ахметович (по 1979) и немного командиром полка в 1979 году пробыл Бердников Владимир Фёдорович.



Самолёт МиГ-21

В 1980 году полк был перевооружён на новейшую по тем временам технику - самолёт МиГ-23. С этого периода до 1984 года во главе полка стоял Кренделев Анатолий Яковлевич.



Самолёт МиГ-23

В 1984 году полк возглавил Фурса Леонид Петрович. К этому времени 190 истребительный авиационный полк был одним из самых боеспособных полков Военно-Воздушных Сил Советского Союза, и когда началась война в Афганистане, полк в полном составе был брошен туда для выполнения интернационального долга. Фактически полк через всю войну прошёл без потерь, за исключением двух самолётов МиГ-23, с которых катапультировались начальник штаба АЭ майор Вячеслав Голубев и командир полка Леонид Петрович Фурса. В 1987 году командиром полка был назначен Назаров Борис Калустович, при котором решением высших эшелонов власти в 1989 году полк был расформирован.

Непродолжительный период работы командиров полка (от одного до трёх лет) является свидетельством того, что один из лучших полков ВВС являлся кузницей генеральских кадров.

В дальнейшем генералами стали выходцы из полка: Мартынюк Николай Калинкович, Носов Леонид Юрьевич, Этингер Павел Васильевич, Ельчанинов Валерий Борисович, Владимиров Юрий Абрамович, Кренделев Анатолий Яковлевич, Еманов Михаил Егорович, Онищенко Сергей и Фурса Леонид Петрович. И это

только за период пребывания полка на аэродроме Канатово, то есть за неполные тридцать лет своей деятельности 190 полк вырастил в своих рядах для Военно-Воздушных Сил 9 генералов!



Командир 190 иап Владимир Юри́й Абра́мович
(1970-1973 гг.) позже стал генералом

Некоторые из них прошли славный путь. К примеру, Юрий Абрамович Владимир в 1974 году возглавил Военно-воздушное соединение в Ивано-Франковске, далее был заместителем командующего Группы советских войск в Германии, а затем преподавал в Военно-воздушной академии.



Командир 190 иап Боровиков Виталий Иванович
(1973-1976)

Начальники штаба полка, в руках которых находилась невидимая нить управления, и которые служили делу стабилизации и преемственности, менялись значительно реже.



Начальник штаба 190 иап
Иван Алексе́евич
Медведев
(1964-1974)

Так с 1964 года Иван Алексе́евич Медведев занимал эту должность десять лет.

Начальник штаба 190 иап
Кривенко Вениа́мин
Заха́рович
(1974-1982)





В 1974 году его сменил бывший заместитель командира полка Вениамин Захарович Кривенко, а в 1982 году Александр Алексеевич Почиталкин.

Командир 190 иап Урманов Борис Ахметович
(1977-1979)

Благодаря ветеранам полка Корнееву Николаю Ивановичу, Русанову Игорю Кирилловичу, Кривенко Вениамину Захаровичу, Шевченко Григорию Владимировичу автору удалось в некоторой степени восстановить историю этой славной воинской части, принявшей непосредственное участие в афганской войне и так несправедливо расформированной в 1989 году.

Перед Вами фрагменты истории полка в лицах и биографиях.

Корнеев Николай Иванович прошёл в 190 истребительном АП



1961 год. Самолёт МиГ-17 освоил заместитель начальника штаба АЭ
капитан Иванов Иов Иванович



путь от рядового лётчика до заместителя командира авиационной эскадрильи самолётов МиГ-21 по политчасти и был демобилизован в звании майор.

1962 год. Лётчик-истребитель самолёта МиГ-17
старший лейтенант Корнеев Николай Иванович

В дальнейшем Николай Иванович работал в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации и



Государственной лётной академии Украины.

Личный состав 190 ИАП приступил к переучиванию на самолёт МиГ-21бис в сентябре 1965 года.

1972 год.
Командир 190 иап полковник
Владимиров Юрий Абрамович

Преподавателями назначили работников инженерно-авиационной службы полка и дивизии. Первые двенадцать новейших истребителей были перегнаны на аэродром заводскими лётчиками-испытателями под руководством Героя Советского Союза Гордиенко. К маю 1966 года 190 иап был полностью перевооружен на самолёты МиГ-21 бис.

В то время 190 истребительный авиационный полк состоял из трёх авиационных эскадрилий. В каждой АЭ было по двенадцать боевых самолётов и по два учебно-тренировочных самолёта-истребителя.

Командиром первой АЭ был майор Евсеев Александр Николаевич, а его заместителем по ИАС майор Гирик Дмитрий Мефодьевич. Самолёты МиГ-21пфм 1-й АЭ были серо-голубыми



и отличались наличием на фюзеляжах гербов союзных республик. Всего в полку было 15 самолётов с гербами. Следовательно, три самолёта находились в соседних АЭ.

Командир 1-й АЭ
майор Евсеев Александр Николаевич позже
стал подполковником и лётчиком-снайпером

Слева командир 1-й АЭ Евсеев Александр Николаевич, старший лётчик Урываев Анатолий Борисович и со спины замполит АЭ Почиталкин Александр Алексеевич



На тактических занятиях в методическом классе.
В центре Александр Алексеевич Почиталкин.
Стоят слева: Александр Цыганок, Александр Ткаченко, Николай Смагин.
Справа: Александр Нормухаметов, Владимир Литун

Командовали 2-й АЭ майор Лободин Василий Филиппович с заместителем по ИАС майором Кузьминым Владимиром Петровичем.



Командир 2 АЭ
Лободин Василий Филиппович

Самолёты МиГ-21пф для второй АЭ были перегнаны с завода с камуфляжем. Командиром третьей АЭ был майор Торбуков Александр Иванович, а его заместителем по ИАС майор Исполатовский Сергей Михайлович. Их самолёты МиГ-21пфм также были закамouflированы.



Практически каждый полёт заканчивался детальным разбором
Поверьте автору, им было о чём поговорить



Постоянно проводилась перегонка самолётов, в которой активное участие принимал лётный состав 190 иап.

1966 год. Военный лётчик 1-го класса капитан Капустин Пётр Иванович прибыл в 190 иап на должность командира звена самолётов МиГ-21

Так зимой 1973 года двенадцать МиГ-21пф перегнаны на аэродром Чернигов в ВВАУЛ. Самолёты МиГ-21пфм были переданы другим частям, в частности для ИАП дислоцированного на аэродроме Береза Белорусского округа в январе 1973 года



лётчиками майором Чикаловым, капитанами Матюхой, Прокудиным, Пузачем, старшими лейтенантами Голяндриным, Климовичем и Стригуном.

1968 год. Военный лётчик 2-го класса капитан Плугалов Виктор Иванович прибыл в 190 иап на должность старшего лётчика

Следующую партию из самолётов МиГ-21бис в феврале 1973 года перегнали лётчики первой АЭ во главе с командиром АЭ майором Евсевым.

1970 год. Военный лётчик 1-го класса капитан Кологреев Леонид Николаевич прибыл в 190 иап на должность заместителя командира АЭ по политчасти





1973 год. Справа командир АЭ Евсеев Александр Николаевич, заместитель командира АЭ по политчасти Кологреев Леонид Николаевич, начальник штаба АЭ Савченко



1973 год. Аэродром Мары. Представитель центрального аппарата ВВС трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб с лётчиками 190 иап. Четвёртый слева начальник ВОТП майор Кологреев Леонид Николаевич

10 октября 1973 года в день начала 3-й арабо-израильской войны в полк в 16.00 прилетел заместитель командующего ВВС СССР Герой Советского Союза генерал-полковник Пстыго Иван Иванович. Он заявил, что на состоявшемся заседании Политбюро ЦК КПСС было принято решение 190 иап перебросить в Дамаск (Сирия), а иап белорусского военного округа базировавшийся на аэродроме Берёза на самолётах МиГ-21бис, под Каир. Самолёты необходимо было подготовить к транспортировке на Ан-12, а личный состав к месту новой дислокации планировалось переместить на самолётах Ту-154. В этот же вечер на аэродроме Канатово приземлилось тридцать самолётов Ан-12 и закипела работа. Прибывшая заводская бригада отстыковывала крылья, чтобы с убранным шасси затолкать в грузовой отсек Ан-12 один



1977 год. Командир полка Урманов Борис Ахметович (в центре),
заместитель по политчасти Александр Богатыренко (слева)
и начальник штаба Кривенко Вениамин Захарович

самолёт МиГ-21 с боекомплектом. Больше всех работы выпало на



1979 год. За достигнутые успехи в боевой подготовке Министерством обороны 190-му иап был вручен “Вымпел воинской чести”, который приравнялся к знамени части



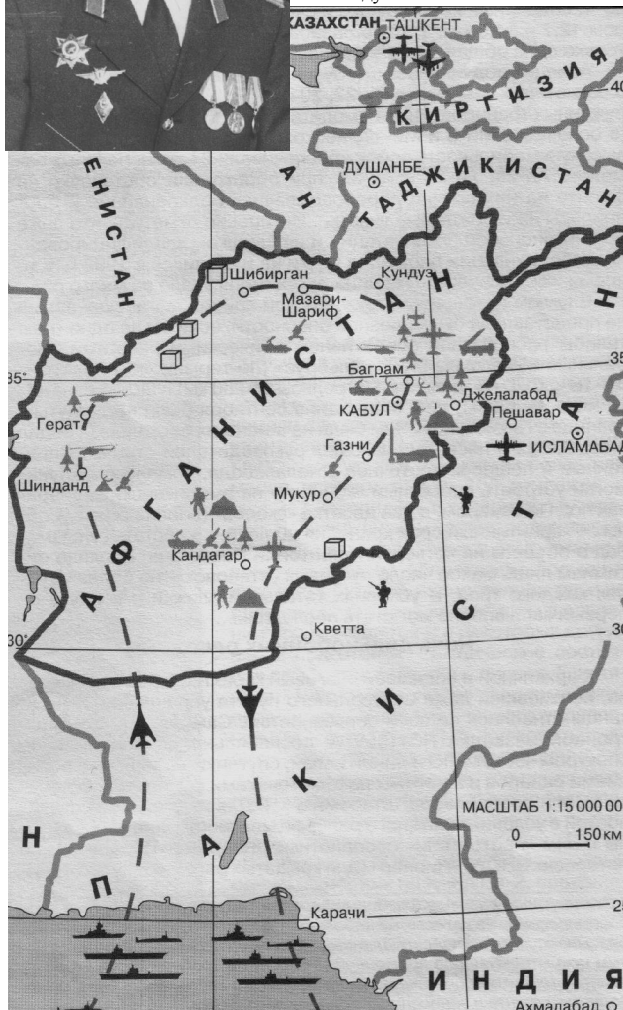
1985 год. 26 апреля в гости к лётчикам 190 иап прибыл Генеральный инспектор Министерства обороны СССР, трижды Герой Советского Союза генерал-полковник Кожедуб Иван Никитович. Справа от него командир полка полковник Фурса Леонид Петрович

долю первой АЭ, так как лично составу в ТЭЧ пришлось соскабливать нанесённые на фюзеляжах звёзды и гербы союзных

республик и наносить камуфляж. Лётный и технический состав три дня жил на аэродроме в готовности к переброске. Наконец поступила команда “отбой” и полк приступил к продолжению своей плановой, боевой подготовки.



1985 год. Командир авиационной эскадрильи самолётов МиГ-23 майор Александр Цыганок. В 1986 году его АЭ была оставлена на аэродроме Канатово



В 1986 году 190 иап в составе двух АЭ был переведен в Афганистан. Там 190 полк базировался на территории авиабазы Баграм под Кабулом, на авиабазах Кандагар и Шинданд. Полк в этой войне мы видим на фотографиях, переданных автору её участником - комендантом Шинданда майором Григорием Шевченко.

Слева третий начальник штаба полка подполковник Почиталкин Александр Алексеевич, пятый - старший штурман полка Логинов Виталий Павлович



1986 год. Слева военный комендант Шинданда майор Шевченко Григорий Владимирович



3 июня 1987 года.
Подготовка к вылету
самолёта МиГ-23 на
аэродроме Шинданд



1987 год. Вылет на
ежедневное
патрулирование
закреплённой за
аэродромом Шинданд
опасной зоны. Патруль
возглавляет военный
командир Шинданда
майор Шевченко
Григорий
Владимирович

Из журнала "Мир Авиации" 1.96, стр 46.

190 иап находился в ДРА в 1986-87 гг. Самолёты 40 армии, в которую входил 190 иап, базировались в Афганистане на аэродромах Баграм, Шинданд и Кандагар. Машины полка окрашивались по одной из 40 цветовых схем, разработанных для данного типа самолёта и различавшихся оттенками и размещением пятен. Применялись следующие краски: сверху - тёмно-коричневая ("шоколад"), тёмно-грязно-зелёный, грязно-салатный и светло-коричневый ("кофе с молоком"); снизу - светло-серо-голубой (с множественными отклонениями от основного цвета по оттенкам). Краски наносились крскопультотом, без шаблонов, поэтому границы цветовых полей были размыты. В афганских условиях, под солнцем, краска быстро выгорала, "седея" и теряя пигментацию. Это относится и к краске опознавательных знаков. Диски колёс зелёные. Ниши шасси и внутренние поверхности нейтрального светло-серого цвета.



На снимке лётчики 190 иап после возвращения из ДРА, аэродром Канатово, 11 августа 1987 года. Крайний слева командир звена майор Анатолий Борисович Большаков. Во втором ряду пятый справа командир 190 иап Борис Калустович Назаров. Судя по



количеству звёздочек на носу самолёта (каждая звёздочка, нанесённая на левом борту передней части фюзеляжа соответствует 10 боевым вылетам в Афганистане), МиГ-23МЛД № 47 довольно интенсивно использовался в боевых условиях. Следы этой активности видны на самолёте: сильная потёртость, подкраски, заплатки и т.д. Эмблема на воздухозаборниках (автор Крашанин) появилась, наиболее вероятно, уже после вывода авиачасти из ДРА. На этом самолёте в Афганистане летал командир звена майор Анатолий Борисович Большаков. В 1995 году он умер в 38-летнем возрасте

Командир 190 иап (1987-1989 гг.)
Назаров Борис Калустович

Иванов Иов Иванович. Родился 19 августа 1931 года в городе



Вольск Саратовской области. После окончания 10-го класса Саратовской спецшколы ВВС поступил в 1949 году в Батайское военное авиационное училище лётчиков. Выпустился из училища в 1952 году с налётом 121 час 29 минут (Як-18, Як-11, МиГ-15). В его краткой лётной характеристике отмечено: *“...летает с желанием, смело, уверенно - отлично. Успехами не зазнаётся. Программу лётного обучения усваивал легко, без затруднений. В воздухе инициативен, сообразителен. Перерывы 5 дней на технику пилотирования не сказываются.*

В полётах вынослив”. Свою офицерскую службу лейтенант Иванов начал в начале 1953 года в истребительном авиационном полку (в/ч 35488), дислоцированном на Камчатке и на острове Сахалин на самолётах Як-11 и МиГ-15. Через год он стал старшим лётчиком, а затем командиром звена. Годовой налёт лётчиков-истребителей в те времена был сравнительно небольшой. В лётной книжке Иова Ивановича зафиксировано в 1953 году 34 часа 16 минут, в 1954 - 44.08, в 1955 - 55.46 и в 1956 году 59 часов 58 минут. В 1956 году в его лётной жизни произошли три важных события: у него появился ночной налёт, инструкторский допуск и он по замене был направлен для прохождения дальнейшей воинской службы в Крым. Служба проходила в Джанкое, Рауховке, Боялыке и посёлке Советском. В 1957 году он дополнительно освоил самолёт Як-12 и в следующем 1958 году в его лётной книжке зафиксирован максимальный годовой налёт - 221 час 48 минут, из которого без пяти минут 82 часа приходится на самолёт Як-12. В 190 ИАП, базирующийся на аэродроме Канатово (Кировоград), капитан Иванов прибыл в 1960 году на должность заместителя начальника штаба. В 1961 году он освоил поступившие в полк новые самолёты - МиГ-17, МиГ-17ф и был в 1962 году направлен по замене в город Фалькенберг (ГДР). Приказом Министра Обороны СССР за № 0059 от 29 мая 1963 года начальнику разведки майору Иванову Иову Ивановичу была присвоена квалификация “Военный лётчик первого класса” с

вручением свидетельства, подписанного председателем квалификационной комиссии генерал-майором авиации Жолудевым. В 1964 году он освоил самолёт МиГ-21пф. В 1966 году майор Иванов летал уже в должности заместителя командира АЭ. 21 и 22 августа 1968 года в его лётной книжке зафиксирован перелёт на самолёте МиГ-21пфм из Фалкенберга в Жабец (ЧССР) с боевыми действиями АЭ по перехвату воздушной цели над населёнными пунктами Жабец - Доброджаны. Там в ЧССР он обеспечивал на самолёте УТИ МиГ-15 разведку погоды, а на самолётах МиГ-21пф боевые действия АЭ по прикрытию войск (объектов) на высотах от 6000 до 9000 метров. Юридически участие в боевых действиях зафиксировано у него с 23 августа по 28 октября 1968 года. С 11 ноября 1969 года под записанным в лётной книжке налётом стоит подпись начальника штаба в/ч 40330 подполковника Медведева, а это означает, что заместитель командира АЭ майор Иванов вернулся в 190 ИАП и передаёт боевой опыт на самолётах МиГ-21 своим товарищам. Вот так записаны некоторые полёты: перехват воздушной цели на высоте 11500 метров в условиях радиопомех; перехват в облаках маневренной воздушной цели на высоте 4000 метров; перехват высотной сверхзвуковой воздушной цели на высоте 18000 метров (на высоте свыше 15000 метров 5 минут); перехват низколетящей воздушной цели на высоте 100 метров. Его поденная запись полётов занимает в двух лётных книжках около трехсот страниц, а общий налёт составляет 2192 часа 40 минут. Последний его полёт, записан 27 ноября 1972 года, когда он на самолёте МиГ-21пф выполнил перелёт по маршруту Канатово - Умань на высоте 4200 метров за 36 минут, из которых 32 минуты в облаках. Приказом по в/ч 40330 от 24 ноября 1972 года определён достигнутый уровень боевой подготовки на самолётах МиГ-21 бис, пфм, пф в 1972 году. Днём и ночью в ПМУ и СМУ (за облаками) при установленном минимуме погоды: а) на высотах до практического потолка самолёта в составе полка парами и звеньями; б) в облаках одиночно. В 1977 году майор Иванов был уволен в запас. За свою службу он награждён знаком “Труженик тыла”, медалями “За боевые заслуги”, “За воинскую доблесть” и другими. Умер он 13 июня 2004 года и похоронен на Новолелековском кладбище города Кировограда. В день его похорон с авиабазы Канатово улетали последние самолёты Су-24, которые выполнили над

кладбищем круг почёта. В его лётной книжке имеются должности и фамилии некоторых офицеров 190 ИАП: начальник штаба АЭ капитан Шемякин, командир АЭ майор Лободин, начальник воздушно-огневой и тактической подготовки (ВОТП) майор Безбородов, врио командира в/ч 40330 подполковник Лапшин, врио старшего штурмана в/ч 40330 майор Дивин, командир АЭ майор Боровиков, начальник ВОТП майор Бусленко, заместитель командира в/ч 40330 подполковник Кривенко, командир в/ч 40330 подполковник Владимиров, заместитель командира в/ч 40330 подполковник Ельчанинов, начальник ПДС в/ч 40330 капитан Тидоренко, старший врач в/ч 40330 майор м/с Баринов, старший врач в/ч 40330 старший лейтенант м/с Шевченко.

Павлов Григорий Владимирович. Родился 5 июня 1928 года



в городе Зиновьевске (Кировоград). До войны он успел закончить семь классов школы № 4, а после освобождения города Кировограда от немецко-фашистских захватчиков, с февраля 1944 года, продолжил учёбу в Кировоградском ремесленном училище № 1. В период с января по февраль 1944 года был бойцом-добровольцем в истребительном батальоне Кировоградского УНКВД и принимал непосредственное участие в боевых действиях по ликвидации на территории

города Кировограда и Кировоградского района диверсионных и террористических групп. После окончания ремесленного училища в августе 1946 года поступил в Луганскую военную авиационную школу механиков, затем с декабря 1947 года служил в авиации ВМФ. В сентябре 1952 года был направлен на учёбу в 66-е Военно-морское авиационно-техническое училище, расположенное в городе Пионерск Калининградской области. Получив диплом техника авиационного и воинское звание техника-лейтенанта, продолжил службу в авиационных частях ВМФ и ВВС. С 1962 года в Черниговском ВАУЛ, где авиационным техником был Павлов, курсантов обучали на самолёте МиГ-21пф. Лётный и инженерно-технический состав уже наработал определённый навык по эксплуатации этого нового

сверхзвукового реактивного самолёта-истребителя. В то же время 190 ИАП базировавшийся на аэродроме Канатово (Кировоград) планировал перевооружаться - взамен самолёта МиГ-17 на самолёт МиГ-21. Командование авиационного полка обратилось к начальнику Черниговского училища с просьбой оказать помощь опытными кадрами на период освоения новой техники. Помощь была дана, и Григорий Владимирович Павлов оказался на службе в родном Кировограде. В октябре 1966 года с должности техника звена самолётов МиГ-21пф он по замене был командирован в Группу советских войск в Германии. Во время событий в Чехословакии 18 августа 1968 года его часть была переброшена на охрану аэродрома Гратчаны. Он одновременно был заместителем командира по политической части и принимал участие к подготовке самолётов МиГ-21пф к боевым вылетам. Майор Павлов в августе 1974 года был демобилизован. Начал свою гражданскую жизнь с должности техника тренажёрного центра КШВЛП, но через месяц был избран на должность освобождённого председателя объединённого комитета профсоюза. В этой должности он работал 8 лет. С ноября 1986 года, поработав некоторое время на инженерных и хозяйственных должностях, он стал начальником материально-технического снабжения Государственной лётной академии Украины. За свою трудовую жизнь он награждён 14 медалями.

Лободин Василий Филиппович. Родился 14 октября 1929



года в селе Воскресенское Матраевского района Башкирской АССР. В марте 1950 года после окончания Уфимского техникума физической культуры был призван на срочную службу в СА. Ещё в юном возрасте он мечтал стать лётчиком-истребителем, делал две попытки поступить в училище, но безрезультатно. Вполне естественно, что при призыве в военкомате он попросил записать его в авиацию, и его просьбу

учили. Курс молодого бойца он проходил в городе Чугуеве, хотя службу продолжал в ГДР. В июне 1952 года командиром части был подписан его третий рапорт с просьбой направить на учёбу в лётное, истребительное училище. Так осенью 1952 года он стал

курсантом 10-й военной авиационной школы первоначального обучения лётчиков (Кременчуг). Школа находилась в старых казармах рядом с табачной фабрикой. Во дворе школы на высоком пьедестале гордо смотрел в небо самолёт-истребитель Як-11. Однако обучение проходило на учебном самолёте Як-18 с мая по сентябрь на аэродромах Большая Кахновка, Глобино, Градижск и продолжалось целых два года. В 1954 году был направлен в Чугуевское военное авиационное училище лётчиков ВВС, в котором наконец-то сбылась его юношеская мечта стать лётчиком-истребителем. Обучение в училище было разбито на два этапа. Вначале курсантов учили летать на переходном самолёте Як-11, а выпускным был первый серийный, боевой реактивный истребитель МиГ-15. После почти пяти лет обучения в августе 1957 года лётчик-истребитель лейтенант Лободин был направлен в истребительный авиационный полк второй линии, дислоцированный в посёлке Великая Круча Пирятинского района на северо-западе Полтавской области в междуречье притоков Сулы, болотистой речушки Удай и протекающей по несколько возвышенной местности речушки Слепород. Именно здесь было заложено начало боевой подготовки лётчика, конечно же, в соответствии с упражнениями Курса боевой подготовки истребительной авиации (КБП ИА-58). В конце 1959 года он был отправлен для дальнейшего прохождения службы в ГДР. Здесь он освоил реактивные самолёты-истребители МиГ-17 и МиГ-21. В конце 1965 года военный лётчик 1-го класса капитан Лободин по замене был направлен в 190 иап, дислоцированный на аэродроме Канатово (Кировоград), на должность заместителя командира АЭ, а через год был назначен на должность командира АЭ. Надо заметить, что уровень боевой подготовки лётчиков 190 иап был настолько высок, что когда начинались военные боевые действия, то их посылали в самую гущу событий, и они всегда были на высоте. Так первый раз командир АЭ Лободин с февраля 1971 по май 1972 года принимал участие в выполнении интернационального долга в АРЕ (Египет). Свидетель этого события - орден Красной Звезды на правом борту его форменного кителя. По окончании спецкомандировки был назначен на должность старшего штурмана учебного авиационного полка Черниговского высшего военного авиационного училища лётчиков. В 1974 году он был второй раз направлен, на сей раз в

качестве инструктора-консультанта, в Народную Республику Бангладеш. В 1975 году после окончания второй, связанной с боевыми действиями спецкомандировки с налётом 2530 часов, списался с лётной работы и был назначен на должность штатного руководителя полётов 190иап. В июле 1980 года Василий Филиппович был уволен в запас. В настоящее время проживает в городе Кировограде - пенсионер.

Капустин Пётр Иванович. Родился 9 мая 1932 года. В 1949



году поступил в Ворошиловградскую спецшколу ВВС. В 1952 году был направлен в 8-ю военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков (Павлоград), в которой в течении двух лет выполнял программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18 и с налётом 60 часов был переведен в Чугуевское военное авиационное училище лётчиков (1954) для освоения самолёта МиГ-15бис. Прежде чем допустить к полётам на реактивной технике, все курсанты выполнили программу лётной подготовки на переходном самолёте Як-11. После пяти лет учёбы, в августе 1957 года, Пётру Ивановичу, окончившему училище с отличием, было присвоено первоначальное офицерское воинское звание лейтенант. Как отличник он выбрал для службы боевой истребительный авиационный полк в Ленинградском военном округе. Однако, в 1958 году этот полк был расформирован (первое сокращение Вооружённых Сил СССР на 800 тысяч человек). Петра Ивановича оставили на воинской службе и направили во вновь сформированный истребительный авиационный полк второй линии (село Тоцкое). В 1959 году он был направлен в Северную группу войск, дислоцированную на территории Польши, где переучился на новейший по тем временам реактивный истребитель МиГ-19 и освоил ряд его модификаций. В 1965 году переучился на самолёт МиГ-21пфм, приказом Министра Обороны СССР ему был присвоена квалификация военного лётчика первого класса, и в 1966 году он получил направление на должность командира звена этих самолётов в 190 истребительный авиационный полк, базировавшийся на

аэродроме Канатово (Кировоград). Вот примерно так выглядели полёты, выполняемые его звеном. Перехват воздушной цели на высоте 11500 метров в условиях радиопомех; перехват в облаках маневренной воздушной цели на высоте 4000 метров; перехват высотной сверхзвуковой воздушной цели на высоте 18000 метров (на высоте свыше 15000 метров 5 минут); перехват низколетящей воздушной цели на высоте 100 метров. Эти пять строчек автор скопировал из биографии майора Иванова и должен заметить схожесть их службы. Первый прибыл в полк в 1960 году и в 1962 году отбыл в ГДР. Второй прибыл в полк в 1966 году и в 1969 году отбыл в СГВ. Первый в ноябре 1969 года вернулся в родной полк, а второй вернулся в родной полк в 1975 году. В Северной группе войск звено Петра Ивановича Капустина постоянно было отличным. За отличную лётную подготовку и высокую лётную подготовку лётчиков его истребительного звена он был награждён орденом Красной Звезды, а его лётчики получили повышение по службе. Два лётчика стали командирами звеньев, а один летающим начальником штаба АЭ. Сам Пётр Иванович был подготовлен к полётам в качестве лётчика-инструктора на самолётах МиГ-21у и УТИ МиГ-15, переведен на должность начальника разведки истребительного авиационного полка и выполнил все нормативы для присвоения ему квалификации “лётчик-снайпер”. В 1975 году был направлен в полк ИБА (истребительно-бомбардировочной авиации) на должность старшего штурмана полка для переучивания лётного состава. Летал много, налёт составлял 190-200 часов в год. В 1977 году ему исполнилось 45 лет, 25 календарных лет службы в СА и 45 лет выслуги, и он дал согласие продолжать службу на должности штатного РП (руководителя полётов). Руководил полётами 190-го истребительного авиационного полка на протяжении восьми лет. За это время не было ни одного лётного происшествия и предпосылок к ним по вине группы руководителя полётов. Он пользовался полным авторитетом у лётчиков и их доверием. Дисциплину во время проведения полётов он поддерживал железную. Его девиз: “Все лётчики должны быть живы!” В 1983 или в 1984 году приезжала киносъёмочная группа от Главкома ВВС, которая снимала учебный фильм о том, как нужно руководить полётами. С 1985 года Пётр Иванович Капустин на пенсии и живёт в городе Кировограде.

Плуталов Виктор Иванович. Родился в семье рабочего-



сталевара 7 февраля 1942 года в городе Сталинграде. В 1959 году после окончания средней школы поступил в Качинское высшее военное авиационное училище лётчиков имени Мясникова. Выпускным самолётом в училище был новый сверхзвуковой реактивный истребитель МиГ-21. После окончания училища в 1963 году лётчик-инженер лейтенант Плуталов был направлен в Северную группу войск, дислоцированную на территории Польской Народной

Республики. Службу проходил в истребительных авиационных частях на должности лётчика, а затем старшего лётчика самолётов МиГ-21 различных модификаций. Так же, как и его товарищи, он одно за другим отрабатывал упражнения Курса боевой подготовки истребительной авиации: полёты днём и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, одиночно и в группе, на малых и больших высотах, воздушные бои и тому подобное. Вскоре стал лётчиком второго класса. Принимал участие в Чехословацких событиях по сопровождению транспортных самолётов с десантом. В 190 истребительный авиационный полк, дислоцированный на аэродроме Канатово (Кировоград) капитан Плуталов Виктор Иванович прибыл по замене в октябре 1968 года на должность старшего лётчика. Это был один из лучших истребительных авиационных полков Военно-воздушных сил СССР. Его активная жизненная позиция и опыт завоевали заслуженный авторитет боевого коллектива 190 истребительного авиационного полка. В 1970 году по медицинским показателям майор Плуталов Виктор Иванович был переведен в группу руководства полётами. Он был руководителем посадки, а затем руководителем ближней зоны. В 1986 года в составе полка принимал участие в боевых действиях в Афганистане. В 1989 году по возрасту ушёл в отставку. Награждён орденом «За Службу Родине» III степени, медалями и Грамотой Верховного Совета СССР. В настоящее время на пенсии, живёт в Кировограде и дополнительно занимается предпринимательской деятельностью.

Евсеев Александр Николаевич. Родился 2 июня 1933 года в



городе Химки Московской области в крестьянской семье. В 1940 году поступил учиться в Химкинскую среднюю школу №3, затем там же в школу рабочей молодёжи №2, так как во время и после войны пришлось работать токарем на заводе №456 (п/я 5). В 1952 году по комсомольскому набору был зачислен курсантом 9-й военной авиационной школы первоначального обучения лётчиков (Кустанай). Лётное обучение в 9-й ВАШПОЛ проходило на самолётах Як-18 с хвостовым колесом на протяжении двух лет. Только в 1954 году он приступил к освоению боевых

реактивных самолётов-истребителей МиГ-15 и МиГ-17 после переходного самолёта Як-11 в Борисоглебском военном авиационном училище лётчиков имени В.П. Чкалова, которое закончил с отличием. В 1956 году в звании лейтенант был направлен для прохождения службы в Прибалтийский военный округ - вначале в город Крутспилс Латвийской ССР, а затем Шяуляй Литовской ССР. В 1957 году был повышен в должности (старший лётчик). В 1961 году переучился в городе Липецке на реактивный истребитель МиГ-21ф. В 1962 году по замене убыл на службу в город Альтес-Лагерь (Группа советских войск в Германии). В 1966 году стал командиром звена самолётов МиГ-21 различных модификаций. В 1970 году по замене прибыл в 190 ИАП на должность заместителя командира АЭ - штурмана. В 1971 году был назначен командиром первой АЭ - АЭ мастеров боевого применения. В 1977 году убыл в Сирийскую Арабскую Республику (САР) на должность советника - командира АЭ. В этой должности пробыл там два года. Награждён медалью САР "За боевую подготовку". Принимал участие в Чехословацких событиях. Награждён медалью ЧССР "За боевое содружество". В марте 1980 года был уволен в запас в звании подполковник. Награждён орденом "За службу Родине в ВС СССР" III степени и 12 медалями. После демобилизации живет в городе Кировограде.

Кологреев Леонид Николаевич. Родился 21 марта 1933 года в



селе Никишино под Ульяновском. Сразу же после окончания 10-го класса в 1952 году поступил в 15-ю Военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков ВВС (Уральск). Программу первоначальной лётной подготовки курсанты выполняли на новых самолётах Як-18 с хвостовым колесом. За один учебный год прошли курс теоретической подготовки и налетали в среднем по 45 часов на одного курсанта. В 1953 году он продолжил осваивать будущую профессию лётчика-истребителя в Батайском военном

авиационном училище лётчиков ВВС. Переходным на те времена самолётом был Як-11. На нём на втором году обучения он выполнил ещё 45 часов. Выпускным самолётом был первый серийный реактивный самолёт-истребитель МиГ-15. Для эрудированного читателя понятно, что вывозную программу и контрольные полёты выполнялись на УТИ-МиГ-15. На этих реактивных истребителях его налёт составил 50 часов. По окончании училища лейтенант Кологреев получил диплом с отличием по специальности эксплуатация и боевое применение самолётов и с квалификацией лётчик-истребитель. Диплом с отличием давал право выбора места службы. Он выбрал Прикарпатский военный округ. В Мукачево, куда прибыл Леонид Николаевич, эксплуатировался новый самолёт МиГ-17. Дни, недели, месяцы службы слились в один прекрасный миг. В соответствии с Курсом боевой подготовки истребительной авиации он осваивал упражнение за упражнением. В 1959 году по замене был откомандирован в Группу советских войск в Германии. Первые годы летал на самолётах МиГ-17ф, МиГ-17пф, МиГ-17пфм. В 1963 году его полк был перевооружён на самолёты МиГ-21пф. Уровень подготовки заметно повышался. В начале 1964 года он стал военным лётчиком первого класса. С 1966 года служба продолжалась в истребительном авиационном полку, базировавшемся на аэродроме Черляны, в который он прибыл по замене. Самолёты там были такой же модификации. В

связи с событиями в Чехословакии этот полк в составе интернациональных войск был перебазирован туда, а затем включён в состав Центральной группы войск. В январе 1970 года по замене капитан Кологреев прибыл в 190 истребительный авиационный полк на должность заместителя командира авиационной эскадрильи по политчасти. Со временем он стал начальником воздушно-огневой и тактической подготовки. В ноябре 1973 года майор Кологреев был направлен по замене в Южную группу войск, дислоцированную на территории Венгерской Народной Республики. В 1979 году был уволен из рядов Вооружённых Сил СССР в запас. В настоящее время военный пенсионер живет в городе Кировограде. За годы службы Кологреев Леонид Николаевич награждён орденом Красной Звезды и 8-ю медалями.

Кривенко Вениамин Захарович. Родился 25 ноября 1928 года в



станции Ново-Щербиновка Ейского района Краснодарского края в семье крестьянина. Во время голодомора на Кубани (1932 год) семья переехала в город Касавюрт Дагестанской АССР. С 1934 по 1944 год учился в местной школе, а с 1944 года заканчивал обучение в 10-й Ростовской спецшколе ВВС, откуда в 1945 году был направлен в Батайское военное авиационное училище лётчиков имени Серова. В училище первоначальную лётную подготовку

проходил на самолёте УТ-2, переходным самолётом был Як-11 и выпускным Як-9, хотя тренировались и на Як-7. После окончания училища в 1949 году лейтенант Кривенко был направлен для прохождения воинской службы в 92 истребительный авиационный полк, дислоцированный на аэродроме Ивано-Франковск, для полётов на самолётах Ла-11. Вскоре в полк начала последовательно прибывать новая реактивная техника: самолёты МиГ-15, МиГ-17, МиГ-21ф-13 (одна из первых модификаций) и последующие модификации этого самолёта. Также последовательно проходила и служба Вениамина Захаровича на должностях: лётчик, старший лётчик, командир звена. Со временем 92 полк передислоцировался на аэродром Стрий.

Приказом Министра Обороны СССР ему была присвоена квалификация “Военный лётчик 1-го класса”. После передислокации 92 полка в Мукачево он последовательно работал в должностях заместителя командира и командира авиационной эскадрильи. В 1964 году по замене служил в ПНР, а в 1971 году был переведен в 190 истребительный авиационный полк (Канатово) на должность заместителя командира полка по лётной подготовке. Полёты выполняли на различных модификациях самолёта МиГ-21. В 1973 году по состоянию здоровья был списан с лётной работы и переведен на должность начальника штаба полка. Его общий налёт на поршневых и реактивных истребителях составил около трёх тысяч часов. В 1982 году по возрасту уволен из рядов ВС СССР в которых прослужил 37 календарных лет. Награждён Вениамин Захарович орденами Красного Знамени, Красной Звезды, За службу Родине и медалями. После демобилизации в воинском звании подполковник Вениамин Захарович с 1982 по 1991 год работал в должности инженера-методиста Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Он отличался исключительной добросовестностью и редким умением находить крупинцы рационального зерна из своего богатого опыта лётной и командирской работы для внедрения в деятельность гражданской авиации. Сейчас Вениамин Захарович на пенсии и живёт в городе Кировограде.

Гриценко Татьяна Васильевна. Родилась 13 апреля 1946 года в селе Хмелевое Маловисковского района Кировоградской области. После окончания в 1965 году Кировоградского кооперативного техникума работала в торговле в должности товароведа промышленных товаров. Надо заметить, что рядом с Хмелевым ещё с довоенных времён расположен аэродром. Всё своё детство Татьяна видела в небе, буквально над самой своей головой, низколетящие самолёты. Узнав, что в Кировоградском авиационно-спортивном клубе работает парашютное звено, в котором можно выполнить прыжок из самолёта. Татьяна, повинуюсь



любопытству, записалась в парашютную секцию и 16 апреля 1969 года, преодолевая страх, выполнила свой первый прыжок с парашютом. В 1970 году по собственному желанию была призвана в ряды ВС СССР и стала служить в Борисполе на должности укладчика парашютов. Приказом Главнокомандующего ВВС ей было присвоено звание “Инструктор парашютно-десантной подготовки”. В 1971 году она была переведена в 190 истребительный авиационный полк на должность писаря авиационной эскадрильи. После этого она принимала участие во всех проводимых соревнованиях, а в состязаниях парашютистов Киевского военного округа всегда занимала первые места. Со временем была переведена на должность авиационного диспетчера, а в 1985 году старшему авиационному диспетчеру Гриценко было присвоено первичное офицерское звание прапорщик. Как участнику боевых действий на территории Афганистана с 1986 по 1987 год ей было присвоено звание старший прапорщик. После возвращения в Канатово в 1989 году она была переведена в Северную группу войск, дислоцированную на территории ПНР, в должности диспетчера командного пункта. В Канатово вернулась в 1992 году, а в апреле 1993 года была уволена по сокращению штатов. Кандидат в мастера парашютного спорта Гриценко Татьяна Васильевна на своём счету имеет 1670 прыжков с парашютом. В настоящее время она является общественным секретарём Кировоградского союза участников боевых действий и ветеранов воинской службы.

Фомин Николай Ильич. Родился 10 августа 1933 года в городе Магнитогорске Челябинской области.



Когда Николаю исполнилось пять лет, вся его семья переехала на постоянное место жительства к своим родителям в зерносовхоз Янгельский в Башкирии, где и прошло его детство в период Великой Отечественной войны. В 1949 году он окончил семь классов местной школы и поступил в Магнитогорский физкультурный техникум. С 1952 года начал свою трудовую деятельность в школе № 29 города Магнитогорска

преподавателем физкультуры. С осени 1954 года без отрыва от

основной работы учился в Магнитогорском аэроклубе на самолёте Як-18. После окончания лётной программы с налётом 40 часов 1 октября 1955 года он стал курсантом 1-го Чкаловского военного авиационного училища лётчиков. В это же время в училище после окончания Саратовского аэроклуба поступил на обучение и будущий первый в мире космонавт Юрий Алексеевич Гагарин. Случилось так, что курсанты Николай Фомин и Юрий Гагарин оказались в одной лётной группе. В 1957 году Юрий Гагарин окончил училище по первому разряду и был направлен на службу военным лётчиком в части истребительной авиации Краснознамённого Северного флота. Николай Фомин продолжал учёбу. Только в 1959 году он наконец-то окончил Оренбургское ВАУЛ (в 1958 году город Чкалов был переименован в город Оренбург) и был направлен для прохождения лётной службы в 112 истребительный авиационный полк Одесского военного округа, дислоцированный в городе Джанкой. Авиационной эскадрилей самолётов МиГ-17, в которую был распределён Фомин, командовал выпускник Качинского ВАУЛ (1949) будущий космонавт (командир корабля “Союз-4”) Владимир Александрович Шаталов. Это были нестабильные годы в ВС СССР. В 1961 году 112 полк был расформирован, а лётчиков по несколько человек разбирали по различным воинским частям. В июне группа из шести лётчиков, в числе которых был и лейтенант Фомин, прибыла для продолжения службы в 224 истребительный авиационный полк, дислоцированный в городе Уссурийск Дальневосточного военного округа. Служба в этом полку оставила заметный след в его жизни. Здесь в 1964 году он освоил новый сверхзвуковой самолёт-истребитель МиГ-21, стал военным лётчиком 1-го класса, занимал должности командира звена и начальника штаба АЭ, получил допуск к инструкторской работе, и здесь ему было присвоено воинское звание капитан. Капитан Фомин был неравнодушен к парашютному спорту. На его груди сиял парашютный значок с подвеской 50 прыжков. В октябре 1967 года по замене он был направлен в Северную группу войск, дислоцированную на территории Польши. В 1968 году принимал участие в Чехословацких событиях. В 1971 году его назначили на должность начальника разведки полка, и ему было присвоено воинское звание майор. В 1972 году майор Фомин прошёл переподготовку высшему пилотажу с предельно-допустимыми

перегрузками при ведении воздушного боя на малых и предельно малых высотах в группе инструкторов созданной при управлении ВА. В октябре 1974 года истёк срок службы за границей, и он был направлен по замене в 190 истребительный авиационный полк. Со временем лётчик-инструктор майор Николай Ильич Фомин, подготовленный к полётам днём и ночью, во всех погодных условиях был переведен в Борисполь на должность старшего инспектора-лётчика по технике пилотирования авиационной дивизии. Как инспектору ему много раз приходилось прилетать в Канатовский полк с целью проверки техники пилотирования лётного состава, давать допуск к самостоятельным полётам лётчикам после длительных перерывов в полётах и т.д. В мае 1977 года он был списан с лётной работы по состоянию здоровья и демобилизован. За период службы был награждён орденом Красной Звезды и шестью медалями. В настоящее время Николай Ильич на пенсии и живет в городе Кировограде.

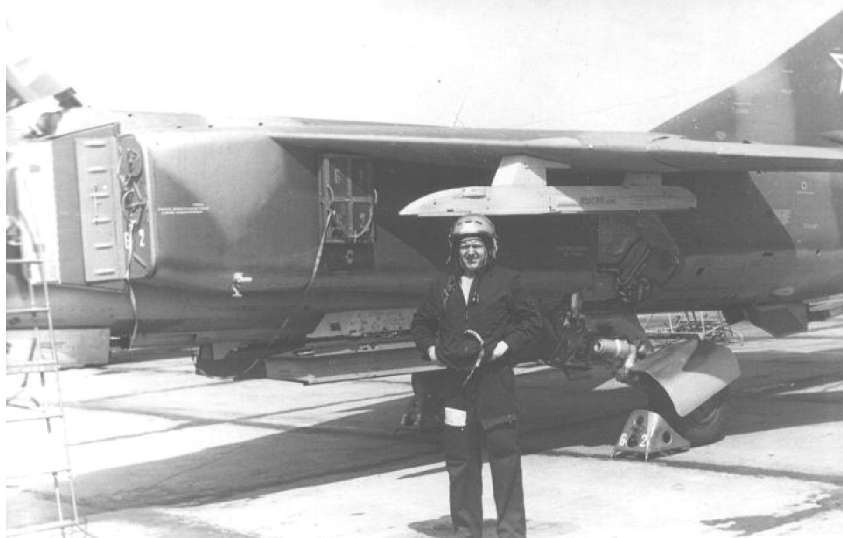
Недбальский Виталий Наумович. Родился 10 мая 1947 года в



городе Макеевка Донецкой области в семье шахтёра. После окончания 8-го класса средней школы №2 шахты имени Орджоникидзе города Макеевки поступил в городское ПТУ №66 и продолжил учёбу в Ново-Чайкинской школе рабочей молодёжи №11. В 1964 году окончил училище с отличием по специальности формовщик - литейщик 5-го разряда и стал работать в фасонно-литейном цехе завода имени Кирова. В марте 1965 года перешёл работать в хозяйственный цех водителем

мотороллера и мотоцикла, а затем шофером. В этом же году окончил 11 классов вечерней школы и поступил на отделение пилотов Донецкого учебного авиационного центра ДОСААФ. Выполнив программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18У, продолжил обучение в Волчанском учебном авиационном центре на самолёте Л-29. Из сорока обучающихся там курсантов Виталий Недбальский первым вылетел самостоятельно. Выполнение программы шло успешно, самостоятельно научился выполнять сложный пилотаж, и был

отчислен за полёты на очень низких высотах (за воздушное хулиганство). Так из лётчика он стал рядовым в/ч 06791. Глубоким раскаянием в нелепости содеянного и дальнейшим своим примерным поведением он заслужил возможность поступить в Черниговское высшее военное авиационное училище лётчиков (ВВАУЛ) и в августе 1968 года стал его курсантом. В училище он освоил самолёты Л-29, МиГ-15 и МиГ-17. После окончания училища с апреля 1972 года и по октябрь 1973 года летал на самолёте Л-29 в в/ч 78733 на должности лётчика-инструктора. В порядке поощрения за достигнутые успехи был переведен в должности лётчика-инструктора на самолёт МиГ-21, эксплуатировавшийся в в/ч 62508. Летал на самолётах МиГ-21у; МиГ-21ус; МиГ-21ум; МиГ-21пф. Обучил и выпустил 13 курсантов. В 190 истребительный авиационный полк старший лейтенант Недбальский прибыл в декабре 1977 года в должности лётчика. Летал на самолётах МиГ-21ум и МиГ-21бис. В 1978 году полк переучился на самолёты МиГ-23мла. Летал на самолётах



МиГ-23уб, МиГ-23м, МиГ-23мл, МиГ-23мла. В декабре 1981 года капитан Недбальский стал командиром звена этих грозных боевых истребителей. С августа 1986 года по сентябрь 1987 года в составе полка принимал участие в боевых действиях на территории республики Афганистан. Выполнил 296 боевых

вылетов, за что был награждён двумя орденами Красной Звезды. В газете Киевского военного округа “Ленинское знамя” за 1 июля 1989 года помещена обширная статья «В аварийной ситуации» капитана В.Семигановского.

Командир звена истребителей майор Виталий Недбальский в паре с лётчиком старшим лейтенантом Владимиром Нестеровым должны были найти и “уничтожить” в воздушном поединке одиночный самолёт “противника”. Задание предстояло выполнить в пилотажной зоне. Цель - однотипный истребитель - уже находилась в воздухе. Пара вырулила на ВПП, и вскоре самолёты оторвались от земли. Выдерживая угол набора, майор Недбальский знал, что ведомый лётчик следует за ним на установленном расстоянии, синхронно выполняя те же действия, что и он. В этот момент перед глазами майора Недбальского замигала сигнальная лампа централизованной системы опасных режимов. Лётчик перевёл взгляд на сигнальное табло, на котором высвечивался сигнал “Следи гидро”. Стрелка манометра стремительно двигалась влево: 150..., 120..., 80..., 50... За пять секунд давление в общей гидросистеме сравнялось с давлением гидроаккумуляторов, и его не хватило для полной уборки механизации крыла - закрылки убрались полностью, а носки плоскостей крыла остались выпущенными. Двигатель работал на форсаже, разгоняя скорость и уводя истребитель от земли. Несмотря на сложность ситуации, Виталий Недбальский отметил, что ему “повезло”. - В “плюсах” хожу, - невесело подумал он. - Если бы всё это произошло позже, то вряд ли пришлось садиться, так как при уборке оборотов автоматика выпустила бы клинья воздухозаборников, и они остались бы в выпущенном положении из-за падения давления. Тяги для выполнения посадки не хватило бы. Теперь этого можно не опасаться. Набрал высоту круга, майор выключил форсаж и доложил РП о случившейся ситуации. Такой темп падения давления означал разрушение или порыв какого-нибудь трубопровода в гидросистеме. Масло при этом фонтанирует в фюзеляже, создавая пожаро-взрывоопасную обстановку. Недбальский сосредоточился и приготовился к худшему. Действуя по инструкции, Недбальский принял решение выполнять полёт по кругу над аэродромом и выпускать шасси аварийно. На траверсе он выпустил переднюю стойку, а затем повернул и

потянул ручку аварийного выпуска. Правая и передняя стойки вышли. Ведомый подтвердил это, подойдя снизу под самолёт ведущего. Зелёная лампочка левой стойки не загоралась. Недбальский отклонил ручку управления самолётом влево, вправо, качнул крылом. Третья зелёная лампочка словно ждала этих действий. Стойка встала на замок. Теперь можно было подумать и о посадке. Как поведёт себя истребитель с убранными закрылками? Обзор из кабины будет хуже, так как самолёт будет висеть на больших углах и его нос закроет ВПП. Но за плечами майора двести девяносто шесть боевых вылетов в небе Афганистана, где горы и душманы приучили к подходу к полосе высоко. Теперь этот боевой опыт помогал в аварийной ситуации. На снижении после ближнего привода виден был только конец полосы. С высоты 30 метров в поле зрения появился левый край бетонки. Недбальский впился в него взглядом. Выплыли первые серые бетонные плиты. Расчёт посадки по-афгански оказался точным. Лётчик чуть подобрал ручку управления, убрал обороты двигателя и тут же коснулся бетона основными колёсами...

После расформирования 190 иап майор Недбальский Виталий Наумович продолжил службу в 201 иап 11 корпуса ПВО в Белоруссии. В октябре 1992 года был уволен в запас, вернулся в Кировоград. С марта 1993 года продолжил лётную работу в Кировоградском АСК до января 2003 года, пройдя путь по служебной лестнице от лётчика-инструктора до заместителя начальника АСК по лётной подготовке. В АСК летал на самолётах Як-52, Ан-2, Як-18Т. Общий налёт на всех типах ВС составляет 3252 часа. Имеет такие классификации: военный лётчик-инструктор 1-го класса, военный лётчик 1-го класса, пилот 1-го



класса авиации
ОСОУ, пилот 3-го
класса ГА. Имеет
свидетельство
коммерческого пилота
гражданской авиации
с допуском к полётам
на самолётах Ан-2 и
Як-18Т.

Гаврилюк Александр Анатольевич. Родился в семье



лётчика-фронтовика 13 марта 1949 года в городе Винница. Его отец Анатолий Андреевич Гаврилюк, выпускник Энгельской военной школы лётчиков 1942 года, до окончания войны выполнил более 200 боевых вылетов на самолёте Пе-2. С 1955 года Александр учился в Калиновской Винницкой области средней школе №31. Успешная учёба в школе позволила ему в 1966 году после 11-го класса поступить в Винницкий филиал Киевского политехнического института. В 1968 году после окончания 2-го курса

вечернего института был призван в ряды СА. Срочную службу Александр Гаврилюк начал проходить в Московском округе ПВО, а в 1969 году был зачислен курсантом Черниговского высшего военного авиационного училища лётчиков имени Ленинского комсомола. Программу первоначальной лётной подготовки в училище выполнял на самолёте Л-29, а выпускным был самолёт МиГ-21. В 1973 году ему торжественно был вручен диплом с квалификацией лётчика-инженера и направление на



службу в истребительный авиационный полк, дислоцированный на территории Польши (Северная группа войск). В этом полку проходило его становление как лётчика и командира. Именно здесь ему был присвоен первый класс военного лётчика. В 1978 году по замене его перевели в 190 иап, базировавшийся в центре родной Украины на аэродроме Канатово (Кировоград). С 1980 года 190 иап приступил к освоению новой боевой техники, каким в ту пору считался самолёт МиГ-23. На его долю выпало пройти в этом полку все командирские ступени до заместителя командира полка. С июля 1986 по сентябрь 1987 года в составе 190 иап принимал участие в боевых действиях на территории Афганистана. Он выполнил 522 боевых вылета с аэродромов Баграм, Шиндант и Кандагар. Напомню читателю, что 190 иап в Афганистане разместил 1-ю АЭ и штаб в Баграме, 2-ю АЭ в Шинданте, 3-ю, сборную АЭ, в Кандагаре, а заместитель командира полка обязан был направлять боевую работу всех трёх авиационных эскадрилий. После расформирования полка в 1989 году подполковник Александр Анатольевич Гаврилюк был направлен в Сирийскую Арабскую Республику на должность советника командира Сирийской авиационной бригады. До 1992 года он передавал сирийским лётчикам свой лётный и боевой опыт. После возвращения на Украину был направлен в распоряжение командования ВВС, а в 1993 году уволен в запас по выслуге лет. Его общий налёт на самолётах составляет более 3500 часов. За участие в боевых действиях и добросовестную воинскую службу Александр Анатольевич награждён двумя орденами Красной Звезды, медалью “За боевые заслуги”, орденами и медалями Польши, Афганистана, Сирии и медалями СССР.



Три года назад автор задумался над тем, как отобразить в своей книге историю 190 истребительного авиационного полка. Дело в том, что все нужные материалы хранятся в Подольском архиве Российской Федерации.



Ветеран 190 ИАП с 1965 года, старший техник электронных тренажёров, майор запаса Игорь Кириллович Русанов оказал автору большую помощь по сбору материалов для этой главы. В настоящее время Игорь Кириллович работает в Государственной лётной академии Украины

Помощь автору оказали и ветераны. Первым откликнулся Русанов Игорь Кириллович. Он принёс автору список командиров 190 иап и примерные годы их работы в этой должности. Затем к воссозданию истории полка подключился Вениамин Захарович Кривенко, который с 1971 года был заместителем командира полка по лётной подготовке, а с 1973 по 1982 год начальником штаба полка. Афганский период полка помог воссоздать комендант гарнизонов Кировограда и Шинданда Григорий Владимирович Шевченко. С их помощью автору удалось найти и привлечь к написанию истории полка ветеранов Лободина Василия Филипповича, Капустина Петра Ивановича, Плуталова Виктора Ивановича, Евсеева Александра Николаевича, Кологреева Леонида Николаевича, Гриценко Татьяну Васильевну, Фомина Николая Ильича, Недбальского Виталия Наумовича. Появилось большое количество фотографий. Ветераны стеснялись писать свои биографии для книги, но автор их убедил, что это очень нужно для более полного воссоздания истории полка. Единственная просьба к ним была, чтобы все материалы они подали до середины ноября 2007 года. Перед новым годом автор связался с Фурсой Леонидом Петровичем. Он пообещал передать свою биографию с фотографией в генеральской форме. Живёт он в городе Миргороде Полтавской области. Если он успеет до окончательного оформления книги, то она будет помещена на следующей странице.

Фурса Леонид Петрович. Родился в семье фронтовика 5 июня



1946 года в селе Новая Таволжанка Шебекинского района Белгородской области. Учился с 1953 в местной средней школе. Над их селом располагалась пилотажная зона Волчанского авиационного училища лётчиков ДОСААФ. В зоне постоянно кружились самолёты типа Як-18А. Мечтательный школьник заболел авиацией. Однажды к однокласснику в гости заехал лётчик-инструктор этого училища. Он рассказал ребятам о самолётах, полётах и посоветовал

желающим поступать в Харьковское высшее военное авиационное училище лётчиков. После успешного окончания средней школы в 1964 году Леонид подал документы в училище, прошёл медицинскую комиссию, сдал вступительные экзамены, выдержал конкурс и стал курсантом. В училище он освоил самолёты Л-29, МиГ-17 и МиГ-21. Выпущен был в 1968 году с красным дипломом и с налётом 242 часа. Как одного из лучших выпускников лейтенанта Фурсу оставили в училище на должности лётчика-инструктора. Начинал с самолёта Л-29 на аэродроме Охтырка, затем был самолёт МиГ-21 на аэродроме Купянск. В 1976 году командир АЭ майор Фурса был награждён орденом За службу Родине III степени и рекомендован для учёбы в Военно-воздушной академии имени Гагарина. После окончания в 1979 году академии с отличием его назначили на должность заместителя командира истребительного авиационного полка в ГСВГ. В 1992 году его полк, в котором он был уже командиром, из Германии перебазировался на авиабазу Мары в Туркмении. Там проверили их выучку и умение владеть новыми самолётами МиГ-23. Полк показал отличные результаты, за что Леонид Петрович Фурса был награждён орденом Красной Звезды. В 1983 году полковник Фурса был награждён орденом Красного Знамени, а в мае 1984 года направлен на должность командира 190 истребительного авиационного полка, дислоцированного на аэродроме Канатово (Кировоград). Это был один из лучших истребительных авиационных полков ВВС, который ещё с 1978

года приступил к освоению самолётов МиГ-23 различных модификаций (МиГ-23уб, МиГ-23м, МиГ-23мл, МиГ-23мла).



МиГ-23млд

Задание на подготовку полка к боевым действиям в Афганистане Леонид Петрович получил за несколько месяцев и сразу же приступил к тщательной подготовке лётчиков, инженеров, техников и самолётов к тяжёлым испытаниям. Коренным образом менялась тактика. У бушманов не было авиации, и весь акцент боевых действий переносился на нанесение бомбово-штурмовых ударов по малоразмерным целям в горной местности. В июне 1986 года 190 полк перелетел на аэродром Мары, на котором условия рельефа и климата были близки к афганским. Очень важно было пройти тренировку в горно-пустынной местности. В сентябре полк уже был на боевых позициях. В Баграме разместились первая эскадрилья вместе с управлением полка, вторая эскадрилья - в Шинданде и кроме них полку подчинили ещё одну эскадрилью - в Кандагаре. В Афганистан прилетело 36 военных лётчиков первого класса на самолётах МиГ-23млд. Командир предыдущего полка ещё неделю делился с “новичками” опытом боевой работы и первый боевой вылет Леонид Петрович выполнил с ним в паре в качестве ведомого. Но вскоре полковнику Фурсе пришлось действовать самостоятельно.

Полковник Леонид Фурса после очередного боевого вылета.

Каждая звёздочка на борту обозначает
10 боевых вылетов.
Следовательно,
он выполнил уже 140



Нанесение штурмовых ударов парами приносило незначительный эффект из-за малой бомбовой загрузки. Леонид Петрович применил боевые вылеты ударными группами самолётов трёх типов. 12 МиГ-23млд в ударном варианте с бомбами и кассетами НУР, ещё две пары с ракетами “воздух-воздух” для прикрытия, 10-12 самолётов Су-17 в ударном варианте и столько же штурмовиков Су-25. В район цели такая группа вылетала в плотном строю (крыло в крыло) в режиме радиомолчания и на экране радиолокатора противника была видна только одна метка. Цели находились вблизи границы с Пакистаном, поэтому прикрытия предназначалось для отражения возможной атаки пакистанских самолётов-истребителей. После трёхсотого боевого вылета Леонид Петрович был награждён орденом Красного Знамени. 16 апреля 1987 года полковник Фурса в паре с подполковником Александром Оспишевым выполняли бомбардировку базы боевиков в районе Джавара на востоке Афганистана. При пикировании на цель в самолёт Фурсы попала ракета, выпущенная пакистанским самолётом-истребителем F-16. Повреждённый двигатель и пожар на борту не дали возможности привести самолёт на ближайший аэродром. Пришлось катапультироваться на удалении 30 км от района боевых действий.

Приземлился между двух валунов с острой болью в спине.

Слева полковник Леонид Фурса,
Справа подполковник Александр Оспишев
размышляют о деталях боевого взаимодействия.



К месту приземления приближались душманы. Спасли боевые друзья. Метким огнём отгоняли душманов самолёты-истребители подполковника Александра Оспишева, майора Виталия Недбалского и капитана Владимира Тура. Через пятнадцать минут прилетел вертолёт поисково-спасательной команды, находившийся в этом районе, и доставил лётчика в Кабульский

военный госпиталь. В августе 1987 года полк из Афганистана вернулся в Кировоград. Все, почти 350 человек, были живы, только командиру целый год не разрешали летать. Вскоре он был назначен заместителем командира истребительной авиационной дивизии, управление которой базировалось в городе Миргороде Полтавской области. Через восемь месяцев он возглавил это авиационное соединение и стал генерал-майором. В 1988 году на его груди засиял орден Ленина. В 1991 году Леонид Петрович был делегатом от Полтавщины на 1-м Всемирном форуме украинцев. 13 января 1992 года принял присягу на верность народу Украины и привёл к присяге личный состав авиационной дивизии. В июне 1994 года генерал-майор Фурса Леонид Петрович был назначен первым заместителем командующего 14-й воздушной армии, управление которой базировалось в городе Львов. Со временем здесь же его назначили командующим авиационным корпусом, а затем перевели в Киев на должность заместителя главного инспектора Министерства обороны Украины. Завершил он службу 31 августа 2004 года в должности заместителя главнокомандующего ВВС ВС Украины в звании генерал-лейтенант. В настоящее время Леонид Петрович живёт в Миргороде и занимается общественной деятельностью. Является председателем Миргородской городской партийной организации Партии патриотических сил Украины. Первым съездом ППСУ Леонид Петрович Фурса избран членом политсовета ППС Украины.



США,
Калифорния,
1999год. Генерал
-лейтенант
Леонид Фурса
выполнил полёт
на самолёте F-16.
В отличие от
наших самолётов
ручка управления
справа и кресло
больше
наклонено назад.
В таком
положении легче
переносить
перегрузки

Кушнир Григорий Леонидович. Родился в семье



военнослужащего 5 марта 1958 года в городе Алма-Ата. После успешного окончания в 1975 году средней школы №35 поступил в Черниговское высшее военное авиационное училище лётчиков имени Ленинского комсомола. Первоначальную лётную подготовку выполнял на самолётах Л-39. Летали курсанты

на аэродромах Певцы (Чернигов) и Конотоп. Выпускными самолётами для них были сверхзвуковые реактивные истребители МиГ-23. Программа лётной подготовки в училище была построена так, что львиная доля курсантского налёта выполнялась самостоятельно. В 1979 году инженер-лётчик лейтенант Кушнир Григорий Леонидович с налётом чуть более 200 часов получил распределение в Группу советских войск в Германии. В истребительном авиационном полку молодой выпускник приступил к выполнению программы боевой подготовки на самолёте МиГ-23. Вскоре он уверенно летал днём и ночью в любых метеорологических условиях, отлично нёс боевое дежурство и за короткий срок стал военным лётчиком первого класса. О высоком качестве его учебно-боевой подготовки свидетельствует боевой листок, выпущенный в 1984 году политическим отделом ВВС ГСВГ. *«Быстро уходит под крыло земля. Сложно отыскать среди перелесков, полей и озёр тщательно замаскированную цель. Пройдены характерные ориентиры. Ещё миг, и ракетносец на боевом курсе. Впереди цель. Старший лейтенант Кушнир обнаружил её по характерным признакам. Лётчик выполнил стремительный маневр, прицелился и нажал гашетку. К земле устремились неуправляемые авиационные ракеты. Учебно-боевую задачу он выполнил отлично. Как впрочем, и всегда».* В 1984 г. Он был направлен на новое место службы – 190 истребительный авиационный полк, дислоцированный на аэродроме Канатово (Кировоград). Это был один из лучших истребительных авиационных полков ВВС, который ещё с 1978 года приступил к освоению самолётов МиГ-23 различных модификаций (МиГ-23уб,

МиГ-23м, МиГ-23мл, МиГ-23мла). С августа 1986 года по сентябрь 1987 года Григорий Леонидович в составе полка принимал участие в боевых действиях на территории республики Афганистан. В Афганистан прилетело 36 военных лётчиков первого класса на самолётах МиГ-23млд под командованием Леонида Петровича Фурсы. Боевые вылеты выполняли ударными группами самолётов трёх типов. 12 самолётов МиГ-23млд в ударном варианте с бомбами и кассетами НУР, ещё две пары с ракетами “воздух-воздух” для прикрытия, 10-12 самолётов Су-17 в ударном варианте и столько же штурмовиков Су-25. В район цели такая группа вылетала в плотном строю (крыло в крыло) в режиме радиомолчания и на экране радиолокатора противника была видна только одна метка. Цели находились вблизи границы с Пакистаном, поэтому прикрытия предназначалось для отражения возможной атаки пакистанских самолётов-истребителей. За участие в боевых действиях Григорий Леонидович был награждён орденом Красной Звезды и рядом медалей. После возвращения из Афганистана 190 иап был расформирован, а Григорий Леонидович Кушнир с осени 1987 года был переведен для дальнейшего прохождения воинской службы в состав ограниченного контингента Советских войск в Польше. В этом истребительном авиационном полку он освоил новый самолёт-истребитель Су-27. В 1991 году был уволен в запас в звании майор.



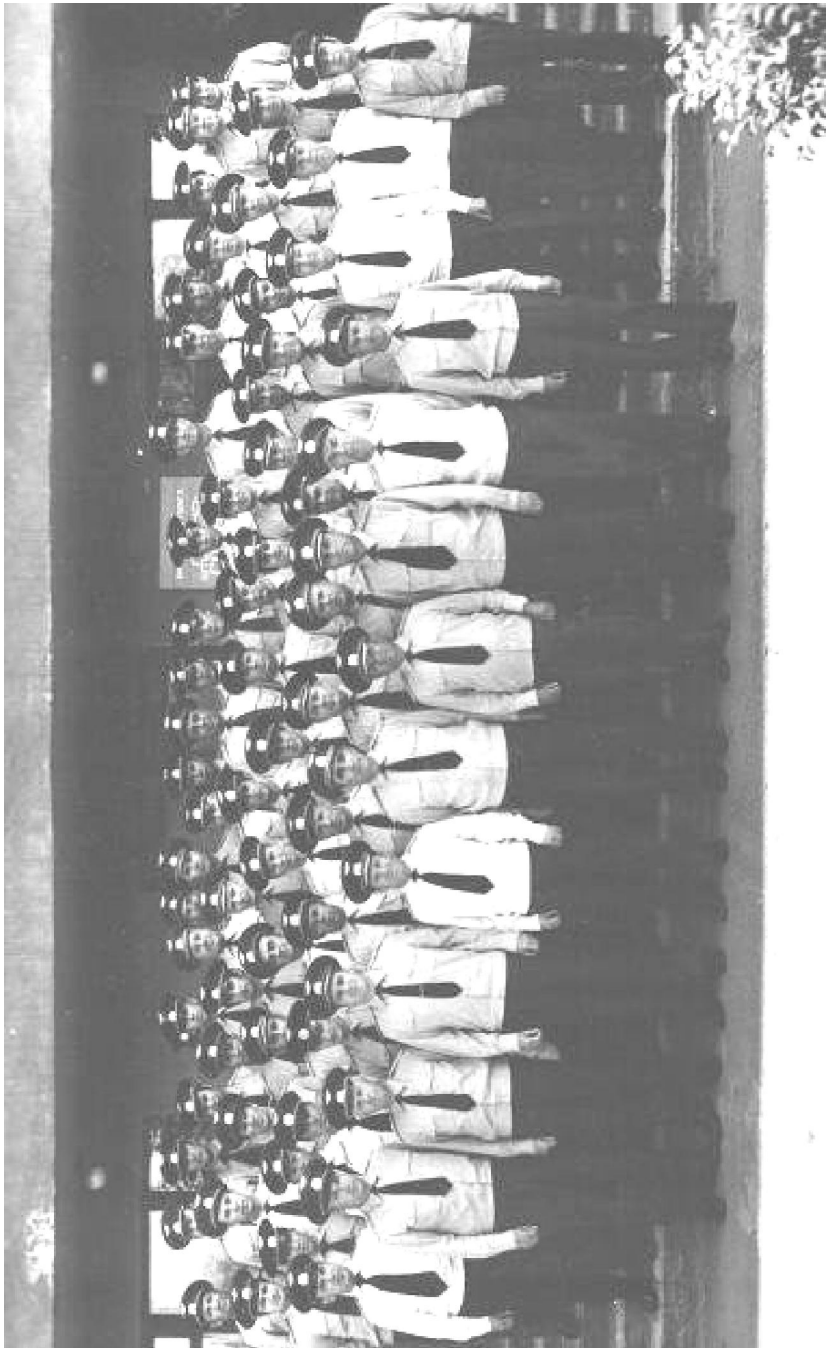
Пара истребителей Су-27 Липецкого центра боевой подготовки перед вылетом. Возможно, что именно на одном из этих истребителей четвёртого поколения выполнял полёты Григорий Леонидович Кушнир

Глава 31. Кировоградское лётно-штурманское училище

В 70-е годы из-за дальнейшего развития гражданской авиации, внедрения новых реактивных и турбовинтовых самолётов, открытия новых авиалиний, увеличения объёма авиаперевозок пассажиров и грузов появился дефицит штурманов гражданской авиации и диспетчеров службы управления воздушным движением. Количество таких специалистов, выпускаемых для Аэрофлота в Кировоградской школе высшей лётной подготовки было явно недостаточным. Эти факторы и обусловили организацию нового среднего специального учебного заведения – Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. Министр гражданской авиации 20 октября 1970 года подписал приказ об организации с 1 января 1971 года на базе штурманского отделения и отделения диспетчеров службы движения Кировоградской ШВЛП — Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации.



В этом здании на улице Добровольского со всеми примыкающими к нему постройками с 1971 по 1986 год активно функционировало КЛШУ ГА



Приказы начальника Кировоградской ШВЛП № 333/л и № 334/л от 31 декабря 1970 года чётко и ясно отвечают на вопрос, кто и когда был передан на работу в Кировоградское лётно-штурманское училище.

В связи со значительным ростом объёмов учебно-лётной подготовки на самолётах Ан-24, сокращением учебного налёта на самолётах Ил-14, прекращением полётов на самолётах Ан-2, переходом подготовки курсантов-штурманов и диспетчеров с самолёта Ил-14 на самолёты Ан-24 и организацией авиаэскадрильи в составе Кировоградского лётно-штурманского училища

Приказываю:

1. Личный состав 2 АЭ 1АО и часть лётно-подъёмного состава 2АО освободить от занимаемых должностей и передать в Кировоградское лётно-штурманское училище с 1.01.1971 года.

- Пилота-инспектора Никифорова Виктора Алексеевича;*
- Штурмана-инспектора Гуля Леонида Сергеевича;*
- Зам ком АО по л/п Богдасарова Арама Александровича;*
- Зам командира АЭ Войткевича Владимира Францевича;*
- Штурмана АЭ Черного Александра Ивановича;*
- К/к - инструктора Кряхова Ивана Архиповича;*
- К/к - инструктора Черноскулова Владимира Семёновича;*
- К/к - инструктора Яковенко Сергея Даниловича;*
- К/к - инструктора Караваева Николая Михайловича;*
- К/к - инструктора Бобылева Бориса Ивановича;*
- К/к - инструктора Васильева Николая Васильевича;*
- К/к - инструктора Вычисенко Михаила Прокоповича;*
- К/к - инструктора Шиленко Петра Арсентьевича;*
- Штурмана-инструктора Левченко Ивана Павловича;*
- Штурмана-инструктора Сухомлинова Евгения Васильевича;*
- Штурмана-инструктора Макарова Владимира Петровича;*
- Штурмана-инструктора Воронецкого Геннадия Григорьевича;*
- Штурмана-инстр. Якубовского Владимира Станиславовича;*
- Штурмана-инструктора Погорелова Николая Филипповича;*
- Штурмана-инструктора Грицай Петра Владимировича;*
- Штурмана-инструктора Малахова Владимира Васильевича;*
- Штурмана-инструктора Завойчинского Виктора Петровича;*
- Штурмана-инструктора Олейниченко Георгия Степановича;*
- Штурмана-инструктора Галушкина Николая Митрофановича;*

- Штурмана-инструктора Тетюшева Валентина Алексеевича;
- Штурмана-инструктора Вергуна Василия Ивановича;
- Штурмана-инструктора Дудникова Анатолия Александровича;
- Штурмана-инструктора Присяжного Павла Лаврентьевича;
- Штурмана-инструктора Городненко Виталия Даниловича;
- Штурмана-инструктора Устенко Бориса Кузьмича;
- Штурмана-инструктора Тимченко Николая Ивановича;
- Штурмана-инструктора Ткаченко Виктора Владимировича;



Штурманы-инструкторы и дежурные штурманы КЛШУ

- Бортмеханика-инструктора Лыкова Владимира Викторовича;
- Бортмеханика-инструктора Галич Михаила Ефимовича;
- Бортмеханика-инструктора Хромова Алексея Сергеевича;
- Бортмеханика-инструктора Курняева Николая Андреевича;
- Бортмеханика-инстр. Бондаренко Григория Харитоновича;
- Бортмеханика-инструктора Евтухова Николая Ивановича;
- Бортмеханика-инструктора Кудрик Ивана Акимовича;
- Бортмеханика-инструктора Фёдорова Николая Борисовича;
- Бортрадиста-инструктора Юшина Константина Тихоновича;
- Бортрадиста-инструктора Аниковича Леонида Николаевича;

- Бортрадиста-инструктора
- Бортрадиста-инструктора
- Дежурного штурмана
- Дежурного штурмана
- Дежурного штурмана
- Дежурного штурмана
- Дежурного штурмана
- Дежурного штурмана
- Дежурного штурмана
- Дежурного штурмана
- Дежурного штурмана

Бурданцева Петра Ивановича;
 Харченко Михаила Алексеевича;
 Бойко Сергея Георгиевича;
 Лобанова Александра Кузьмича;
 Солоненко Петра Платоновича;
 Захарова Михаила Ивановича;
 Шмонденко Михаила Дмитриевича;
 Мошинского Михаила Абрамовича;
 Жук Владимира Ивановича;
 Шмаевич Леонида Израилевича;
 Шаповалова Юрия Григорьевича;
 Демчишина Ивана Дмитриевича;
 Зиновьева Игоря Иосифовича.



Взамен Ан-2 и Ил-14 в КЛШУ поступили новейшие самолёты Ан-24УШ

При организации Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации из ШВЛП на дальнейшее обучение было передано курсантов-штурманов 645 человек, курсантов-диспетчеров 574 человека, слушателей спецнабора 59 человек, ИНО из Болгарии 30 человек, из Монголии 5 человек, Южного Йемена 4 человека, а из Камеруна и Мавритании по 1 человеку.

Начальником КЛШУ ГА был назначен Никифоров Виктор Алексеевич. В 1983 году его на этой должности заменил заслуженный штурман СССР Леонид Сергеевич Гуля.



Предполётную подготовку с экипажем проводит командир воздушного судна - инструктор Бобылев Борис Иванович



В салоне с курсантами штурман-инструктор Кононенко Валерий Фёдорович

Начальником штаба КЛШУ был назначен Галушко Виктор Трофимович, которого со временем заменил Чижик Алексей Артемович.



Во внутреннем дворе училища ежедневно проводился развод на занятия с оркестром.



Учебный отдел и его цикловые комиссии возглавляли заместители начальника училища Сергей Иванович Чернов, Сергей Алексеевич Ульянов, Валентин Дмитриевич Шевель и

Феликс Иванович Стрелковский. Лётную службу - заместитель начальника КЛШУ Леонид Сергеевич Гуля. Со временем заместителем начальника училища по лётной подготовке стали Виталий Петрович Шустов (1983 год) и Эдуард Александрович Семенихин (1984-1986 гг.). Командиром отдельной авиационной эскадрильи самолётов Ан-24УШ - Арам Александрович Богдасаров, а с 1979 года Николай Михайлович Караваев. Заместителем командира УАЭ - Худяков Валентин Петрович. Штурманами УАЭ в разный период были Чёрный Александр Иванович, Дудников Анатолий Александрович, Гуртовой Георгий Васильевич, Якубовский Владимир Станиславович.



В штурманском классе подготовку к полёту проводит штурман-инструктор Галушкин Николай Митрофанович

С 5 января 1971 года учебная АЭ в составе 4-х экипажей приступила к полётам со слушателями-пилотами. Экипаж Черноскулова Владимира Семёновича на самолёте Ан-24 в составе штурмана-инструктора Макарова Владимира Петровича, бортмеханика-инструктора Бондаренко Григория Харитоновича и бортрадиста-инструктора Юшина Константина Тихоновича заканчивали переучивание своих будущих вторых пилотов Бугаёву Любовь Александровну и Дуду Виктора Тимофеевича. Слушатели Овчар Юрий Иванович и Зеленский Анатолий Иванович проходили аналогичную подготовку в экипаже

Яковенко Сергея Даниловича (штурман-инструктор Погорельый Николай Филиппович, бортмеханик-инструктор Курняев Николай Андреевич, бортрадист-инструктор Аникович Леонид Николаевич). Думаю, что будет уместным перечислить состав ещё двух экипажей. В экипаже Кряхова Ивана Архиповича со штурманом-инструктором Галушкиным Николаем Митрофановичем и бортмехаником-инструктором Евтуховым Николаем Ивановичем заканчивали переподготовку слушатели Вовторник Иван Семёнович и Романов Юрий Николаевич. В экипаже Караваева Николая Михайловича, штурман-инструктор Чёрный Александр Иванович, бортмеханик-инструктор Кудрик Иван Акимович завершали переучивание слушатели Карпенко Владимир Николаевич и Коваленко Борис Григорьевич.



На этом снимке с курсантами штурман УАЭ Чёрный Александр Иванович

Как мы видим, Кировоградская ШВЛП не обеспечила ЛШУ вторыми пилотами. Поэтому на этой должности поочерёдно побывал весь лётно-инструкторский состав, летавший до этого на самолётах Ан-2, Ил-14 не только в КШВЛП, но и в других училищах и подразделениях гражданской авиации. В нижеприведенном списке имена многих ставших широко известными командиров: Охинченко Михаил Петрович, Зеленский Анатолий Иванович, Ермаков Юрий Никитович, Коваленко Борис Григорьевич, Блинов Виктор Петрович,



1980 год.

Экипаж КВС-инструктора Худякова Валентина Петровича. Слева штурман-инструктор Кленцарь Виктор Иванович, 2П Грачёва Ольга Ивановна, справа штурман-инструктор Галушкин Николай Митрофанович



А на этом снимке подготовку курсантов к вылету проводит штурман-инструктор Воронежский Геннадий Григорьевич

Верещак Михаил Васильевич, Дамаскин Натан Устинович, Дуда Виктор Тимофеевич, Вакуленко Николай Иванович, Яшук Александр Васильевич, Москалец Виктор Сидорович, Охинченко Сергей Михайлович, Фузик Владимир Олегович, Собко Юрий Иванович, Цветков Сергей Алексеевич, Архандеев Александр Михайлович, Бугаёва Любовь Александровна, Грачёва Ольга Ивановна, Компаниец Владимир Николаевич, Корниенко Валерий Иванович, Жеменюк Анатолий Андреевич, Дубовик Иван Семёнович, Моисеев Сергей Павлович, Кибальников Сергей Александрович, Котельников Валерий Николаевич, Ерсин Владимир Ильич, Гриценко Сергей Владимирович, Федоришин Василий Иосифович, Вагин Николай Григорьевич, Утенков Владимир Александрович.



1981 год. Слева б/м Сидоренко А.И., штурман Аникович Леонид Николаевич, 2П Москалец Виктор Сидорович КВС-инструктор Охинченко Михаил Петрович, штурман Олейниченко Георгий Степанович, б/р Резниченко Юрий Иванович

Давайте наберёмся терпения и перечислим тех лиц, кто был основными инструкторами у будущих штурманов гражданской авиации и будущих авиационных диспетчеров, исключив тех, кто уже перечислен в приказе начальника КШВЛП от 31.12.1970 года:

Аникович Леонид Николаевич, Высоцкий Виктор Иванович, Кононенко Валерий Фёдорович, Донченко Валерий Анатольевич, Комаров Алберт Александрович, Гуртовой Георгий Васильевич, Сенченко Александр Иванович, Юрченко Владимир Михайлович, Никифоров Виктор Викторович, Кленцарь Виктор Иванович, Кузнецов Борис Викторович, Ушаков Владимир Алексеевич, Симоненко Александр Константинович, Алфёров Александр Владимирович.



1 сентября.

Преподаватели КЛШУ с цветами в руках уже мысленно проводят свои первые занятия.

Посмотрите внимательно на их сосредоточенные лица. В первом ряду слева вторая учительница английского языка Елена Николаевна Караваева

Военный цикл возглавил полковник Борис Григорьевич Пузанов и оргстроевой отдел подполковник Николай Григорьевич Рак. Большую работу по организации воспитательного процесса проводил заместитель начальника училища по ПВР Дельдюжов

Владимир Павлович. Помощником командира учебной авиационной эскадрильи был Алексей Артемович Чижик. Всё материально-техническое обеспечение выполняла ШВЛП, а с 1978 года КВЛУ. Численный состав курсантов ЛШУ составлял около 1500 человек. Среди учащихся были граждане Болгарии, Монголии, Вьетнама, Южного Йемена, Камеруна, Мавритании, Кубы, Анголы и других стран. С 1982 года был прекращён набор курсантов-штурманов для Аэрофлота, а для иностранных авиакомпаний подготовка штурманов продолжалась. В связи с необходимостью подготовки инженеров-диспетчеров в августе 1986 года КЛШУ было закрыто. Часть личного состава перешла работать в КВЛУ.



А теперь посмотрите на взволнованные, со слезами счастья на глазах лица родителей, провожающих своих детей и внуков в учебно-лётный отдел на первые занятия

КЛШУ с 1971 по 1986 год подготовило и выпустило на самолёте Ан-24 для Аэрофлота и иностранных авиакомпаний 10678 авиаспециалистов. В том числе штурманов - 2714 человек, диспетчеров 5315 человек.

Никифоров Виктор Алексеевич. Родился в 1925 году. После



окончания в 1949 году Сасовского лётного училища гражданского воздушного флота был оставлен в нём на должности пилота-инструктора самолёта По-2. В 1965 году с должности командира авиационной эскадрильи самолётов Як-12 и Ан-2 Сасовского лётного училища гражданской авиации был приглашён в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки гражданской авиации на должность заместителя командира 3-го лётного

отряда по лётной подготовке. В 1969 году был переведен на должность пилота-инспектора Кировоградской школы высшей лётной подготовки гражданской авиации. Освоил самолёты Ли-2, Ил-14. За время работы на этих должностях проявил себя как волевой, требовательный командир, руководитель и воспитатель. С 1 января 1971 года приказом Министра ГА назначен на должность начальника КЛШУ, где проявил себя умелым руководителем и организатором учебно-лётной работы. Освоил самолёт Ан-24. Протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота ГА. Награждён нагрудным знаком “Отличник Аэрофлота”. В 1973 году без отрыва от производства окончил факультет заочного обучения Академии ГА. Его общий налёт на воздушных судах составил около 8000 часов. По состоянию здоровья в 1983 году перешёл на преподавательскую работу, а после



расформирования КЛШУ был переведен в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на должность старшего инструктора тренажёрного центра, на которой и трудился до 1992 года. Виктор Алексеевич Никифоров умер 18 ноября 2004 года и похоронен на Новолелековском кладбище города Кировограда.

Начальник КЛШУ (1983-1986)
Гуля Леонид Сергеевич

Люди, оставившие заметный след в жизни и деятельности КЛШУ.



Начальник штаба лётно-штурманского училища Виктор Трофимович Галушко.



Командир УАЭ Николай Михайлович Караваев.
7.02.1983 года Председатель Президиума Верховного
Совета УССР вручает ему орден Знак Почёта.



Бугаёва Любовь Александровна.
Родилась в Новой Праге Кировоградской области 30 января 1937 года. Во время войны вместе с родителями жила на оккупированной немцами территории. После войны училась в Новопражской средней школе. После окончания 10 класса в 1956 году поступила на фельдшерское отделение

Кировоградского медицинского училища. Одновременно с занятиями в училище училась и на отделении лётчиков в Кировоградском областном аэроклубе ДОСААФ. В аэроклубе программу первоначальной лётной подготовки выполнила на самолёте Як-18. Успешно окончив в 1958 году учёбу и завершив полёты в аэроклубе, была направлена для дальнейшего обучения в Саранское лётно-техническое училище ДОСААФ на отделение лётчиков-инструкторов. После окончания в 1960 году училища с дипломом лётчика-инструктора возвратилась в родной аэроклуб, в котором ждала освобождения лётной должности, работая медицинской сестрой, и выполняя полёты в качестве спортсмена-лётчика. Мы все свидетели того, что в 1960 году было расформировано Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. Ушедшие в запас военные лётчики успели занять в аэроклубе все вакансии. Наконец в 1962 году она стала лётчиком-инструктором самолёта Як-18у. В то время в аэроклубе были пилотажные самолёты Як-18П, Z-226 “Тренер”, Z-326 “Тренер”, позволявшие спортсменам лётчикам выполнять прямой и обратный, сложный и высший пилотаж. В 1965 году Любовь Александровна Бугаёва на чемпионате Украины по самолётному спорту выполнила нормативы мастера спорта СССР и стала чемпионкой Украины среди женщин. Она была включена в состав сборной команды Украины для участия во Всесоюзных соревнованиях, которые состоялись на Московском аэродроме Тушино. В 1965 году, окончив специальный набор Кировоградской ШВЛП, она стала пилотом-инструктором самолёта Ан-2 Кременчугского лётного училища гражданской авиации. В 1967 году перевелась в 3-й лётный отряд Кировоградской школы высшей лётной подготовки. Возможность освоить полёты на тяжёлых самолётах привели её в 1971 году в Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации. После переучивания, выполнив программу ввода в строй на самолёте Ан-24УШ, была готова стать командиром экипажа. Но из-за перелома ноги (больше месяца в гипсе) она вернулась в 3-й лётный отряд КШВЛП, переучилась на самолёт Як-40 и летала в качестве командира воздушного судна-инструктора. С 1973 по 1977 год она переучивала на этом прекрасном самолёте пилотов для Аэрофлота и многих зарубежных авиакомпаний. В настоящее время Любовь Александровна - пенсионер.

Шевчук Владимир Васильевич. Родился 28 мая 1940 года в



селе Зоряное Виньковецкого района Хмельницкой области. После окончания средней школы в 1957 году работал в местном колхозе механизатором. В 1959 году поступил на механический факультет Рижского института инженеров гражданской авиации. После окончания института получил распределение в инженерно-авиационную службу Кировоградской школы высшей лётной подготовки ГА на должность инженера смены. Со временем был переведен в учебно-лётный отдел. Преподавал конструкцию

и лётную эксплуатацию самолётов Ан-24, Ан-26 и Як-40. В 1970 году переучился на бортмеханика и был в этой должности приглашён в организованное с 1 января 1971 года Кировоградское лётно-штурманское училище. Со временем был назначен старшим бортмехаником учебной АЭ. В 1978 году награждён знаком “Отличник Аэрофлота”. В 1980 году был переведен во 2-й лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища ГА и с 1982 года был назначен старшим бортмехаником 2-го ЛО. С марта 1990 года лётные отряды были объединены в один авиационный отряд, в котором Владимир Васильевич был назначен старшим бортмехаником. В 1994 году по медицинским показаниям был списан с лётной работы с общим налётом на самолётах Ан-24 и Ан-26 15782 часа и назначен вначале на должность начальника смены - руководителя аварийно-спасательных работ Государственной лётной академии Украины, а затем старшим инженером авиационного отряда ГЛАУ. С 1996 по 2000 год работал в Судане инженером в авиакомпании “Эль Манджал”. С апреля 2000 года работал в МААК “УРГА” на должностях главного инженера ИАС, инженера производственно-диспетчерского обеспечения. Направлялся в заграничные командировки по обеспечению авиационных перевозок в миссиях ООН в Демократическую республику Конго, Грузию, Боснию и Герцеговину, Эритрею. В настоящее время занимает должность начальника технического отдела МААК “УРГА”.

Вакуленко Николай Иванович. Родился 21 января 1952 года



в селе Кон-Градка Павлоградского района Омской области. После окончания Логиновской средней школы с сентября 1969 года работал водителем перронной механизации - загрузчиком багажа в Омском аэропорту. В мае 1970 года был призван в ряды Советской Армии. Срочную службу проходил в Германии в танковых частях. После демобилизации с июня 1972 года вернулся на свою должность в Омский аэропорт. В сентябре 1973 года Николай

Вакуленко стал курсантом отделения пилотов Омского лётно-технического училища гражданской авиации. После окончания училища получил распределение на должность второго пилота самолёта Ан-24 в Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации, в котором и летал с ноября 1975 года. В январе 1981 года переведен на должность командира корабля-инструктора в Кировоградское высшее лётное училище ГА, в котором и проработал вплоть до выхода на пенсию по выслуге лет в декабре 2000 года. В настоящее время он продолжает выполнять полёты в качестве командира воздушного судна Ан-32 в странах Африки: Ангола, Замбия, Южно-Африканская республика и другие. Его общий налёт на самолётах составляет более 15000 часов.

Экипаж ВС Ан-32 на берегу реки Замбези в Южной Африке. На этой реке расположен знаменитый водопад Виктория. Справа командир экипажа Николай Иванович Вакуленко



Городненко Виталий Данилович. Родился 27 марта 1937 года



в селе Новый Посёлок Коминтерновского района Одесской области. Учился в Коминтерновской средней школе в которую с родного села ходил независимо от состояния погоды осенью, зимой и весной пешком на расстояние 9 километров и это только в одну сторону. С 1-го ноября 1955 года стал учеником слесаря Одесского технического училища №1, после которого был принят на Одесский завод автогенного

производства слесарем-сборщиком 4-го разряда. Однако через несколько рабочих дней сентября 1956 года был уволен в связи с призывом на срочную службу в СА. Служил в войсках ПВО на севере европейской части СССР. В конце второго года службы в их воинскую часть прибыли из Воркуты представители объединённого авиационного отряда ГВФ агитировать к себе на работу после демобилизации в качестве бортрадистов. Восемь изъявивших желание человек досрочно демобилизовали, и 7 октября 1958 года Виталий Городненко уже был на должности бортрадиста самолёта Ли-2 75-го ОАО Сыктывкарской отдельной авиагруппы ГВФ. В полётах он чувствовал себя хорошо, и летать ему очень нравилось, но хотелось найти работу поближе к дому в родной Украине. В апреле 1961 года ему пришло согласие на перевод в должности бортового радиста самолёта Ли-2 в Одессу, и он был зачислен в штат 90 АО Украинского территориального управления ГВФ. Однако торжествовать ему пришлось очень недолго, так как 5 ноября 1961 года Главным управлением ГВФ был издан приказ, в соответствии с которым транспортные полёты на поршневых самолётах должны были выполняться без бортрадиста. С момента вступления в силу этого приказа Виталий Городненко был переведен на должность радиооператора службы связи. Позже он узнал, что в Кировоградской ШВЛП на самолётах Ли-2 и Ил-14 бортрадистов оставили, так как в экипажах отсутствовал второй пилот, и 22 июня 1962 года его зачислили бортрадистом-инструктором. Он освоил самолёт Ан-24 и поступил на спецнабор слушателей-штурманов. 29 декабря

1970 года получил свидетельство штурмана гражданской авиации третьего класса.. 1-го января 1971 года он был зачислен на должность штурмана-инструктора Кировоградского лётно-штурманского училища ГА. Отныне он учил летать курсантов-штурманов и курсантов-диспетчеров с первого по последний день работы КЛШУ. 25 мая 1977 года протоколом Высшей квалификационной комиссии СССР ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. Ко дню закрытия КЛШУ 4 августа 1986 года на его счету было 16000 часов налёта. 16 августа 1986 года он был принят на работу в качестве инструктора штурманского тренажёра СШТ-70 в тренажёрный центр Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Его трудовой путь отмечен нагрудным знаком “Победитель социалистического соревнования в 1976 году”, занесением на доску почёта КЛШУ в 1978 году, внесением в “Книгу трудовой славы” в 1980 году и медалью “Ветеран труда” в 1985 году. В настоящее время Виталий Данилович Городненко инструктор тренажёров Ан-24 и Ан-26 тренажёрного центра Государственной лётной академии Украины.

Охинченко Михаил Петрович. Родился 2 февраля 1932 года в селе Анновка Петровского района Кировоградской области. После окончания



Новопастовского сельскохозяйственного техникума по специальности коневодство в 1950 году поступил в Криворожское лётное училище гражданского воздушного флота. В мае 1951 года училище было переведено в город Бугуруслан Оренбургской области, где он и приступил к выполнению программы первоначальной лётной подготовки на

самолёте По-2. После окончания училища, в декабре 1952 года был зачислен на должность пилота-инструктора. Полёты выполнял с курсантами на самолётах По-2, Як-12, Як-18, Ан-2. В 1960 году был переучен на самолёт Ил-12. Одновременно учился на факультете заочного обучения Оренбургского педагогического института и закончил три курса. В феврале 1961 года приказом по управлению учебными заведениями был переведен в

авиационную эскадрилью самолётов Ан-2 Кировоградской ШВЛП на должность командира звена. В январе 1962 года был назначен на должность заместителя командира АЭ, а в 1965 году - командира АЭ. В апреле 1966 года он был переучен на самолёт Ил-14 и выполнял на нём полёты со слушателями и курсантами в качестве командира корабля-инструктора. В 1970 году протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. Когда создавалось Кировоградское лётно-штурманское училище, он был в числе одиннадцати опытнейших командиров, которых переводили туда. В 1971 году он переучился и был допущен к полётам на ВС Ан-24. За одиннадцать лет работы в лётно-штурманском училище он подготовил сотни авиационных штурманов и диспетчеров для гражданской авиации Советского Союза и стран Азии, Африки и Латинской Америки. В октябре 1982 года был переведен во 2-й лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища ГА, переучен на ВС Ан-26 и приступил к подготовке на выпускном самолёте будущих инженеров-пилотов. За время работы Михаил Петрович зарекомендовал себя как дисциплинированный, исполнительный и требовательный к себе и подчинённым командир. За успехи в подготовке лётных кадров он имеет ряд благодарностей и награждён знаком "Отличник Аэрофлота". С общим налётом более 18000 часов в 1989 году он перешёл с лётной работы на штабную. В настоящее время Михаил Петрович Охинченко - пенсионер.

Погорелый Николай Филиппович. Родился 5 августа 1936



года в селе Крупском Хмельевского (в настоящее время Новомиргородского) района Кировоградской области. Его отец погиб 24 февраля 1945 года в боях за освобождение Венгрии от немецко-фашистских захватчиков. Мать вместе с детьми пережила тяжёлые годы фашистской оккупации в родном селе. Как пишет в своей автобиографии Николай Филиппович "его детство было совсем не детским". Как бы то ни было, семиклассное образование он получил в своей сельской школе, а среднее - в селе Коробчино Новомиргородского района,

куда ежедневно и в любую погоду ему приходилось ходить пешком по 5 километров в одну сторону. После окончания школы в 1955 году был призван на срочную воинскую службу. Направили в Белорусский военный округ. В Минской школе младших авиационных специалистов (ШМАС) получил специальность радиотелеграфиста. Служба проходила во взводе связи гарнизона Осовцы, где базировалось два или три авиационных полка. Взвод связи обслуживал полёты. Николай находился на СКП, готовил радиооборудование к работе, а затем осуществлял связь с бортовыми радистами летавших самолётов. Закончил службу дежурством в радиосетях в телеграфном режиме - телеграфистом 1-го класса. После демобилизации специалисты-морзянщики в Кировограде нужны были только в аэропорту Балашовка, где на АМСГ карты погоды принимали в телеграфном режиме. Был принят на работу в должности техника-носителя. Изучив метеорологический код, принимал морзянкой телеграмму и наносил свежие данные на синоптическую карту погоды. Инженер-синоптик обрабатывал карту, наносил линии фронтов, отмечал центры циклонов и антициклонов и составлял прогноз погоды на ближайшие сутки. После расформирования 60 ВАУЛ аэропорт переместился на аэродром Новониколаевка. Рядом разворачивала свою работу Кировоградская школа высшей лётной подготовки. Появилась реальная возможность попасть на лётную работу в качестве бортрадиста самолёта Ли-2. Однако на лётную работу в основном брали своих работников из службы связи ШВЛП. Поэтому Николай Филиппович срочно перевёлся в эту службу и таким образом вскоре оказался слушателем группы, в которой готовили бортовых радистов. В 1969 году, окончив отделение штурманов КШВЛП, был назначен на должность штурмана-инструктора самолёта Ил-14. При образовании в Кировограде в 1971 году Лётно-штурманского училища гражданской авиации он был переучен на турбовинтовой самолёт Ан-24 и переведен туда для работы в качестве штурмана-инструктора. Он обучал курсантов штурманов и диспетчеров не только для единственной авиакомпании Советского Союза Аэрофлота, но и для многих авиакомпаний таких государств, как Куба, Вьетнам, Лаос, Кампучия, Болгария, Ангола, Мадагаскар и других. После ухода на пенсию по выслуге лет (общий налёт 13583 часа) работал в КВЛУ ГА дежурным штурманом по

подготовке курсантов к полётам, инструктором тренажёра. В настоящее время Николай Филиппович Погорелый дежурный штурман службы аэронавигационной информации Государственной лётной академии Украины.

Ящук Александр Васильевич. Родился 10 декабря 1952 года в городе Кременчуге Полтавской области. После окончания средней школы в 1970 году поступил учиться в Кременчугское лётное училище гражданской авиации. После его окончания в 1972 году Александр Ящук был оставлен в училище на должности пилота-инструктора самолёта Ан-2. В 1974 году поступил на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации. В феврале 1982 года защитил дипломную работу, связанную с совершенствованием программы лётного обучения, и его работа была направлена в Кировоградское высшее лётное училище для практического использования. В 1975 году он перевёлся в Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации, переучился на самолёт Ан-24 и летал в должности второго пилота. Полёты проходили в составе инструкторского экипажа, что позволяло сочетать их с выполнением программы ввода в строй командира воздушного судна. В декабре 1979 года он был переведен в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на должность командира воздушного судна-инструктора самолёта Ан-24. В октябре 1981 года был допущен к полётам в качестве командира воздушного судна - инструктора на самолёте Ан-26. 24 октября 1983 года протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации. 10 марта 1987 года Александр Васильевич Ящук был назначен на должность пилота-инспектора лётно-методического отдела. На новой для себя должности он проявил твёрдую принципиальность, направленную на улучшение состояния безопасности полётов. В 1990 году он стал пилотом-инспектором Высшего лётного училища по безопасности полётов, а в 1995 году старшим пилотом-инспектором Государственной



лётной академии Украины. В период работы на инспекторской должности он освоил все самолёты, эксплуатируемые в лётном учебном заведении (1987 - Як-18Т, 1989 - Л-410УВП, 1991 - СЛА Р-10, 1993 - СЛА Р-40 и самолёт Ан-2). В 2003 году по состоянию здоровья был списан с лётной работы, но по разрешению Государственной авиационной администрации продолжал работать инспектором академии по безопасности полётов (категория ведущий инженер) так как имел богатый опыт в вопросах безопасности полётов и международный сертификат расследователя авиационных происшествий. Его общий налёт составил 8304 часа, и за это время по отказам авиационной техники у него было четыре инцидента и одна авария. Авария произошла в 1992 году на СЛА Р-10 “Птенец” из-за попадания в экспериментальных полётах при выполнении авиационных работ в неустойчивый поток воздуха над лесопосадкой и недостатков в конструкции сверхлёгкого летательного аппарата (крен вместо элеронов конструктивно выполняло гаширование крыла). Сверхлёгкий летательный аппарат порывом ветра завалило в крен до 70 градусов, а уменьшить его гашированием крыла удалось только до 45 градусов. Мощности двигателя не хватило на то, чтобы удержать аппарат в горизонтальном полёте и пришлось в этом положении выполнять вынужденную посадку. Аппарат, коснувшись земли левым колесом и левым крылом, получил значительные повреждения, а Александр Васильевич Яшук травму ноги.

Охинченко Сергей Михайлович. Родился в семье пилота-



инструктора 5 сентября 1955 года в городе Бугуруслане Оренбургской области. В 1961 году отец перевёз семью в город Кировоград. В 1962 году Сергей поступил в 1-й класс Кировоградской средней школы № 25. После успешного окончания 10-го класса этой школы поступил в Кременчугское лётное училище гражданской авиации, так как хотел идти по стопам отца, а в Кировоградской школе высшей лётной

подготовки в то время можно было приобрести только одну

лётную специальность - штурмана. В лётном училище лётную подготовку проходил на самолёте Ан-2. Им же был и выпускной самолёт. После окончания училища в 1974 году был зачислен на должность пилота-инструктора. В 1976 году в порядке перевода был откомандирован в распоряжение начальника Кировоградского лётно-штурманского училища на должность второго пилота самолёта Ан-24. В профессиональном плане ему повезло. Летал по воздушным трассам СССР и в районах разных аэродромов с опытнейшими командирами, у которых в крови было заложено обучать. Практически получалось так, что курсантов-штурманов обучали инструкторы-штурманы, а командиры - второго пилота. Когда в Кировограде было создано Высшее лётное училище гражданской авиации, Сергея Михайловича пригласили во 2-й лётный отряд на должность командира воздушного судна - инструктора самолётов Ан-24 и Ан-26. Ему был присвоен 2-й класс пилота, что соответствовало требованиям к кандидатам на инструкторскую работу. 1 сентября 1981 года он стал слушателем командного факультета Академии гражданской авиации. Все производственные практики он проходил в родном лётном отряде, обучая курсантов-пилотов и слушателей на самолётах Ан-24 и Ан-26. В сентябре 1984 года ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации, а в 1985 году он получил диплом о высшем образовании с квалификацией "инженер-пилот". В ноябре 1985 года Сергей Михайлович был переведен на должность заместителя командира авиационной эскадрильи, а в августе 1988 года - командира авиационной эскадрильи. За время работы в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации он зарекомендовал себя дисциплинированным и старательным работником, творчески относящимся к делу обучения и воспитания лётных кадров. Руководимая им авиационная эскадрилья стала победительницей социалистического соревнования во втором лётном отряде и до сих пор являет собою пример совершенного во всех отношениях лётного коллектива. В настоящее время Сергей Михайлович работает арбитражным управляющим в одном из государственных предприятий города Кировограда.

Чёрный Михаил Александрович. Родился 13 мая 1923 года в селе Старо-Завадское Никопольского района Днепропетровской области. После окончания средней школы поступил в

Павлоградскую авиационную школу стрелков-бомбардиров. Это



событие произошло накануне Великой Отечественной войны 27 декабря 1940 года. В начале осени 1941 года Павлоградская авиационная школа была переведена на Урал в город Челябинск. В 1943 году лейтенант Михаил Чёрный, один из лучших курсантов-выпускников Челябинского военного авиационного училища штурманов Авиации дальнего действия, был оставлен на преподавательской работе. Отныне и до 1951 года он читал в учебно-лётном отделе училища штурманов основной

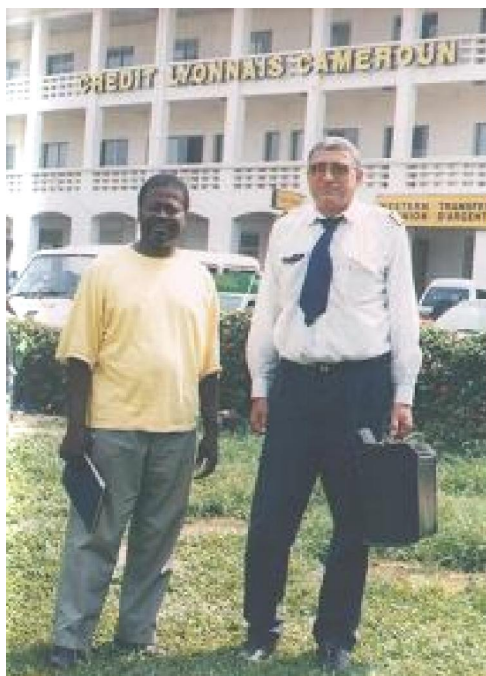
предмет - самолётовождение. К началу занятий с курсантами первого набора Кировоградского военного авиационного училища лётчиков Авиации дальнего действия (1 сентября 1951 года) капитан Чёрный Михаил Александрович уже был на должности старшего преподавателя самолётовождения учебно-лётного отдела. 30 декабря 1956 года Михаил Александрович награждён орденом Красной Звезды. По состоянию здоровья 4 марта 1957 года майор Чёрный был уволен из рядов Вооружённых сил в запас. До организации на базе Военного авиационного училища лётчиков Кировоградской школы высшей лётной подготовки гражданского воздушного флота в 1960 году Михаил Александрович не был востребован как виднейший специалист в области самолётовождения. Он спокойно трудился инспектором в отделе социального обеспечения Кировоградского горисполкома. Когда летом 1961 года было принято решение о подготовке в Кировоградской школе высшей лётной подготовки курсантов-штурманов, тогда вспомнили и о Михаиле Александровиче Чёрном - одном из специалистов по подготовке авиационных штурманов. С 10 ноября 1961 года он уже работал в учебно-лётном отделе в качестве преподавателя самолётовождения. 30 марта 1964 года он был переведен на должность старшего преподавателя. 16 февраля 1967 года Михаил Александрович награждён знаком "Отличник Аэрофлота". После организации Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской

авиации Михаил Александрович с начала 1971 года был одним из первых преподавателей. Он совместно с Василием Ивановичем Кораблиным в 1973 году издаёт учебник “Самолётовождение”. Переиздаёт его в 1977 году, а в 1983 году издаёт учебник “Воздушная навигация”. Михаил Александрович с Василием Ивановичем прославились на весь мир, так как их учебник стал настольной книгой авиаторов всех континентов планеты Земля. Кроме того, Михаил Александрович издаёт учебное пособие “Авиационная астрономия”. За написание учебника “Самолётовождение” в 1979 году он был награждён серебряной медалью ВДНХ и занесен в Книгу трудовой славы МГА СССР. После организации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации для преподавания самолётовождения на курсах по переподготовке лётного состава Михаила Александровича переводят в штат КВЛУ ГА. С 1984 года до последних дней своей жизни Михаил Александрович Чёрный работал дежурным штурманом авиационного отряда. Умер он в 2003 году и похоронен на Дальневосточном кладбище города Кировограда.

В начале этой главы написано:

«При организации КЛШУ из ШВЛП на дальнейшее обучение было передано курсантов-штурманов 645 человек, курсантов-диспетчеров 574 человека, слушателей спецнабора 59 человек, ИНО из Болгарии 30 человек, из Монголии 5 человек, Южного Йемена 4 человека, а из Камеруна и Мавритании по 1 человеку».

В 2006 году в музей академии зашёл иностранец. Он представился как выпускник 1971 года штурманского отделения Кировоградского лётно-штурманского училища. В подтверждение своих слов показал несколько фотографий, на одной из которых автор увидел знакомое лицо Альберта из Камеруна. Это они были курсантами из Камеруна и Мавритании по 1 человеку. История их дальнейшей жизни такова. Вернувшись после выпуска из училища домой, они оказались не востребованными, так как на ту пору в их странах начали эксплуатировать американские Боинги, в составе экипажей которых штурмана отсутствовали. Альберт занялся бизнесом и преуспел. Жан Клод не успокоился, поехал в Соединённые Штаты Америки, переучился на пилота и сейчас летает по всему миру капитаном Боинга-767. В декабре 2004 года он в Камеруне встретился с Альбертом.



Слева - 2004 год. Выпускники
лётно-штурманского училища
1971 года
крупный бизнесмен из Камеруна
Альберт Дуала и капитан Б-767
Жан Клод Жильбер Ахмед
Фалуудек из Мавритании.
Вверху рядом с автором в 1970 году
Альберт Дуала из Камиеруна.



Алексей Артемович Чижик
С 1 января 1971 года помощник командира УАЭ, а
с марта 1980 года помощник начальника
Кировоградского лётно-штурманского училища -
начальник штаба училища. Он ветеран
Кировоградского лётного учебного заведения,
начиная с его образования. В конце 1951 года
прибыл с Балашовского военного авиационного
училища лётчиков на должность командира звена
самолётов Ил-4. В 1957 году стал заместителем
командира АЭ самолётов Ил-28. В ней курсантом
был автор. Кстади командиром этой АЭ был
Иван Архипович Кряхов.

Кононенко Валерий Фёдорович. Родился в городе



Кировограде 17 мая 1946 года. В 1953 году пошёл учиться в Кировоградскую среднюю школу № 4. По окончании школы в результате производственного обучения получил специальность станочника широкого профиля. В этом же 1964 году поступил на работу по специальности фрезеровщик на ремонтно-механический завод. В 1965 году был призван в ряды СА в ракетные войска стратегического назначения. Служба проходила в Житомирской области станция Н-Белокоровичи. После

демобилизации в 1968 году пошёл на сверхсрочную службу механиком по обслуживанию самолётов МиГ-21 во вторую авиационную эскадрилью майора Лободина Василия Филипповича 190 истребительного авиационного полка дислоцированного на аэродроме Канатово (Кировоград). По истечению контракта поступил в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки на отделение штурманов. С 1 января 1971 года отделение штурманов и диспетчеров были переданы во вновь открытое Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации. Учился в 9-й роте, командиром которой был Баранов В.А. Лётную практику проходил в учебной авиационной эскадрилье Богдасарова Арама Александровича на самолётах Ан-24УШ в составе экипажа Караваяева Николая Михайловича под непосредственным руководством штурмана-инструктора Воронежского Геннадия Григорьевича. После успешного завершения программы ему было предложено остаться в Кировоградском лётно-штурманском училище в должности штурмана-инструктора самолёта Ан-24УШ. Ввод в строй проходил в экипаже Васильева Николая Васильевича. В дальнейшем он был включен в состав экипажа Бобылева Бориса Ивановича и летал с ним практически до закрытия училища в 1986 году. В 1981 году ему был присвоен первый класс штурмана гражданской авиации. В настоящее время Кононенко Валерий Фёдорович на пенсии. Его общий налёт на самолётах составляет более 10000 часов.

Алфёров Александр Васильевич. Родился 5 августа 1947 года в



городе Кировограде. После окончания в 1962 году 8 класса Кировоградской средней школы № 10 учился в машиностроительном техникуме, а затем в 1967 году поступил на штурманское отделение Кировоградской ШВЛП. Программу лётно-штурманской подготовки выполнял на самолётах-лабораториях Ан-2 и Ил-14 (штурман-инструктор Надаховский Владимир Михайлович). После окончания училища в 1970 году был призван в армию и направлен в Восточно-Сибирский округ на

должность штурмана самолёта Ту-16. Бомбардировочный авиационный полк, в котором летал Александр Васильевич, в соответствии с курсом боевой подготовки поддерживал свою высокую боеспособность, выполняя дальние перелёты на бомбометание с дозаправкой в воздухе. За три года службы штурману Алфёрову во исполнение этих задач приходилось пять раз летать в Заполярье. После демобилизации в 1973 году он освоил пассажирский реактивный самолёт Ту-104 и выполнял на нём полёты из Одессы во все концы Советского Союза. Кстати, самолёт Ту-104 был гражданским аналогом военного самолёта Ту-16, в фюзеляже которого вместо бомбового отсека находился пассажирский салон. После организации Кировоградского лётно-штурманского училища его пригласили на работу в качестве штурмана-инструктора с переучиванием на самолёт Ан-24УШ. Он много сил и энергии отдал делу подготовки штурманских и диспетчерских кадров для гражданской авиации Советского Союза и многих стран дальнего и ближнего зарубежья. В 1980 году Александр Васильевич перевёлся в Кировоградский Объединённый авиационный отряд на должность штурмана АЭ самолётов Як-40. В 1992 году Кировоградский ОАО один из первых обеспечил перевозку нефтяников с Западной Украины и Полтавы вахтовым методом в Тюмень, Нижневартовск, Сургут, Уренгой. В связи с выходом на пенсию он уволился с лётной работы в 1994 году.

Глава 32. Выпускники Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации

Гавриловский Сергей Андреевич. Родился в 1952 году.



После окончания средней школы в 1969 году поступил на штурманское отделение Кировоградской школы высшей лётной подготовки. Начинал выполнять программу лётной подготовки на самолётах Ан-2, оборудованных под штурманский вариант. После организации с 1 января 1971 года на базе штурманского и диспетчерского отделений КШВЛП Кировоградского лётно-штурманского училища закончил выполнение программы на ВС Ан-24УШ. Таким образом, имея налёт более 120 часов и свидетельство штурмана, Сергей Андреевич прибыл в Толмачёвское авиационное предприятие на должность штурмана ВС Ан-24. Затем были полёты и учёба в Академии ГА. В марте 1978 года ему был присвоен первый класс штурмана. Его общий налёт составляет 11120 часов. Он освоил вертолёты Ми-6А, Ми-26Т, Ми-8, Ми-8АМТ и выполняет сложные и ответственные полёты по доставке людей, грузов и техники на месторождения нефти и газа. При его непосредственном участии были высажены первые десанты нефтяников, газовиков и строителей в ныне существующие города и посёлки: Когалым, Ноябрьск, Повх, Радужный, Ямбург. В 1982 году он принял активное участие в ликвидации крупной аварии на участке нефтепровода Нижневартовск - Сургут. Работал в должности старшего штурмана лётного отряда Нижневартовского авиапредприятия, а в последующем на должности старшего штурмана Учебно-тренировочного центра. Принимал активное участие в его становлении и организации учебного процесса. Им подготовлены сотни слушателей из числа лиц лётного состава по предмету “воздушная навигация”. Автору особенно приятно писать о работниках Нижневартовского авиапредприятия, так как его сын Чижов Павел Борисович уже более двадцати лет занимается подготовкой приборного и радиоэлектронного оборудования вертолётов Ми-6, Ми-26 и Ми-8 к вылету и сам непосредственно

принимает участие в полётах по применению этих вертолётов в народном хозяйстве. К тому же внук автора Чижов Дмитрий Павлович, уроженец Нижневартовска, курсант-менеджер 4-го курса Государственного университета гражданской авиации (Санкт Петербург), в 2006 году проходил свою первую производственную практику на ДПСП аэропорта Нижневартовск.

Маяцкий Александр Иванович. Родился 25 февраля 1952 года



в городе Аягуз Семипалатинской области Казахстана в семье военнослужащего. Служба отца проходила в разных гарнизонах (Фрунзе, Красноярск, Киев, Кировоград). В 1969 году Александр окончил Кировоградскую среднюю школу №6. В этом же году с мечтой о самолётах, летающих в высоком небе, поступил в Кировоградскую ШВЛП на штурманское отделение. По приказу МГА с 1 января 1971 года

штурманское отделение КШВЛП было передано во вновь открытое здесь же Лётно-штурманское училище. В 1971 году он получил диплом, свидетельство штурмана гражданской авиации и распределение в Астраханский объединённый авиационный отряд на должность штурмана самолёта. По прибытию выполнил программу ввода в строй на самолётах Ил-14 и Ан-24, но судьба распорядилась иначе. С 14 января 1972 года Александр Иванович стал штурманом-инструктором самолёта Як-40 в третьем лётном отряде Кировоградской ШВЛП и только через три года (1975) после получения свидетельства штурмана второго класса был переведен во 2-й лётный отряд, чтобы учить слушателей практическому самолётовождению на самолётах Ан-24 и Ан-26. В 1980 году протоколом Высшей квалификационной комиссии ему был присвоен первый класс штурмана гражданской авиации. В этом же году он окончил Академию гражданской авиации, в которой учился на факультете заочного обучения. В 1985 году Александр Иванович был переведен в штурманскую авиационную эскадрилью третьего лётного отряда Кировоградского высшего лётного училища для практической лётной подготовки инженеров-штурманов на самолётах Ан-24УШ и Ан-26УШ. С

марта 1990 года все лётные отряды КВЛЮ были объединены в один авиационный отряд, в котором Александр Иванович был назначен на должность старшего штурмана. В 1992 году он освоил самолёт Ту-134 и в 63-м лётном отряде ЦУМВС выполнил программу ввода в строй для полётов за границу. С 1993 по 1999 год работал в должности штурмана-инструктора частной АК “Колумбус” в Киеве и выполнял полёты в ЮАР, Мадагаскаре, Сомали, Анголе и Заире на ВС Ан-12, Ан-26, Ан-32. В настоящее время продолжает лётную работу в молдавской авиакомпании “Valan” (Ирак). Его общий налёт на воздушных судах составляет на март 2007 года 17100 часов.

Сорока Владимир Иосифович. Родился 25 июля 1950 года в



городе Киеве. После окончания в 1967 году средней школы работал учеником радиомонтажника на Киевском радиозаводе. В апреле 1968 года прибыл в Кировоград, работал аэродромным рабочим. В августе поступил на отделение штурманов Кировоградской ШВЛП. Лётное обучение проходил в штурманских самолётах-лабораториях Ан-2 и Ан-24. После окончания КЛШУ (с 1 января 1970 года было образовано КЛШУ и всех курсантов из ШВЛП передали во вновь созданное училище) в 1971 году Владимир Иосифович получил диплом с отличием и свидетельство гражданского штурмана 3-го класса. Получил распределение на новый пассажирский турбовинтовой самолёт Ан-24 в Киевский аэропорт Жуляны, а в марте 1975 года перевёлся в лётно-транспортное звено Киевского механического завода. Вскоре занял должность штурмана звена. Без отрыва от производства учился в КИИ ГА. Протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс штурмана. В 1989 году он защитил дипломный проект и получил квалификацию инженер-механик. В ноябре этого же года его перевели на должность штурмана-испытателя в лётно-испытательную и доводочную базу (ЛИИДБ) ОКБ О.К. Антонова. Он освоил полёты на самолётах Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-72, Ан-72В, Ан-72П, Ан-72ПС, Ан-74, , Ан-12, Ан-22, Ан-124, Ан-225, Ан-70.



АН-70 № 01-02 опытный

Первый полет 24 апреля 1997 года

Аэродром – "Славянка – ЗИИ – Гостомель".

*Командир – летчик-испытатель Галузенко Александр Васильевич;
второй пилот – летчик-испытатель Андронов А. В. (ГК НИИ ВВС);*

инженер-испытатель – Сорока Владимир Иосифович;

бортиженер-испытатель – Чепель Владимир Михайлович;

бортрадиотех-испытатель – Минцев Игорь Глебович;

ведущий инженер-испытатель – Загуманный Анатолий Михайлович.



**Сорока В. И., Андронов А. В., Чепель В. М., Генеральный конструктор Балабуев П. В.,
Заслуженный летчик-испытатель СССР Галузенко А. В., Загуманный А. М., Минцев И. Г.**

Участвовал в испытаниях: Ан-72В - первый вылет, полёты по программе заводских испытаний; Ан-74 - программа сертификационных испытаний, Ан-70 № 01-02 - первый вылет самолёта и полёты по программе лётных испытаний. Первый вылет состоялся 24 апреля 1997 года на аэродроме “Святошин - ЗИП - Гостомель”. Участвовал в демонстрационных полётах на авиационных салонах и выставках в Ле-Бурже (Франция), Берлин (Германия), Зухай (Китай). В январе 2005 года участвовал в эвакуации самолёта Ан-3 с Южного Полюса Земли. Его общий налёт более 19000 часов, из них испытательный более 1500 часов.

Бесчерев Валерий Петрович. Родился в семье рыбака 21



июля 1951 года в городе Юрмала Латвийской ССР. Учился во 2-й средней школе города Вентспилс, куда переехали его родители в 1955 году. После окончания школы в 1968 году один год работал слесарем-сантехником в дирекции объединённых районных котельных и тепловых сетей города Вентспилс. В 1969 году поступил на отделение авиационных диспетчеров в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки гражданской авиации. С 1 января 1971 года на базе

штурманского отделения и отделения диспетчеров службы движения КШВЛП было создано Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации. Таким образом, Валерий Петрович стал курсантом первого выпуска КЛШУ ГА 1971 года. Это был выпуск диспетчеров с налётом на самолёте Ил-14 всего лишь 42 часа 09 минут. Для желающих стать штурманами и поехать работать в должностях штурманов АЭ самолётов Як-18Т и Ан-2 лётных училищ гражданской авиации необходимо было для получения свидетельства штурмана изучить самолёт Ан-24 и выполнить на нём учебный налёт в количестве 40 часов. Эту подготовку он выполнил и получил свидетельство штурмана гражданской авиации. В феврале 1972 года его направили в Сасовское лётное училище ГА на должность штурмана авиационной эскадрильи. Там на самолёте Ан-2 он

налетал более 600 часов. 6 ноября 1974 года Валерий Бесчерев возвратился в Кировоград. Он был зачислен в Кировоградскую ШВЛП на должность штурмана-инструктора. Вначале его зачислили на должность штурмана АЭ в 1-й ЛО. С 13 ноября 1974 года по 26 февраля 1975 года он прошёл полный курс переучивания на самолёте Як-40 по специальности штурман и 14 марта 1975 года был переведен на должность штурмана-инструктора самолёта Як-40 в 3-й ЛО. В 1976 году переучился на самолёт Ан-24, а через некоторое время и на самолёт Ан-26. В 1985 году протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. За трудовые успехи он был занесён на Доску Почёта 3-го лётного отряда. После образования в Кировоградском высшем лётном училище авиационного отряда он был переучен на самолёт Л-410 УВП и налетал на нём в качестве штурмана-инструктора более 100 часов. Его увлечением стало освоение персональных компьютеров и программирование. 14 декабря 1993 года он был переведен в Международную акционерную авиационную компанию “УРГА”. К сожалению, по состоянию здоровья он был вынужден уйти с лётной работы и продолжал трудиться программистом. Несколько лет с 1998 по 2001 год он работал в Государственной лётной академии Украины на должности заместителя начальника штаба авиационного отряда, но затем вернулся в МААК “УРГА” на должность начальника отдела, где и трудится по настоящее время.



2000 год.
Справа от
автора
заместитель
начальника
штаба АО
ГЛАУ
Валерий
Петрович
Бесчерев.

Макаров Геннадий Петрович. Родился в 1952 году. После



окончания средней школы в 1970 году поступил на штурманское отделение КШВЛП. Начинал выполнять программу лётной подготовки в самолётах-лабораториях Ан-2. С 1 января 1971 года на базе штурманского и диспетчерского отделений КШВЛП было создано Кировоградское лётно-штурманское училище Гражданской авиации. На самолётах Ан-24УШ в 1972 окончил лётную практику с налётом 120 часов.

Ему было вручено свидетельство штурмана. Вскоре он начал летать на самолёте Ту-104, а затем переучился на Ту-154. После окончания Академии ГА был назначен штурманом-инспектором Западно-Сибирского управления. Геннадий Петрович внёс огромный вклад в разработку правил и порядка выполнения полётов на самолётах Ту-154, Ил-86, Ил-76, во внедрение в штурманскую практику передовых методов воздушной навигации на этих типах ВС. Ему было присвоено почётное звание “Заслуженный штурман РФ”. Возглавляя штурманскую службу управления, он пристальное внимание уделял формированию штурманских служб на местах, а также подготовке высококлассных навигаторов, в том числе и для выполнения международных полётов. Награждён памятными медалями, знаком “Отличник Аэрофлота”.

Харитонов Владимир Александрович. Родился в 1948 году. В



1970 году поступил на штурманское отделения Кировоградской школы высшей лётной подготовки гражданской авиации. С 1 января 1971 года в соответствии с приказом министра гражданской авиации было создано Кировоградское лётно-штурманское училище ГА в которое были переданы все курсанты штурманы и диспетчеры из КШВЛП. Лётную практику проходил в учебной АЭ на самолёте Ан-24УШ, в пассажирском салоне которого были

установлены оборудованные приборными досками столы. В 1972 году он получил диплом с квалификацией штурман и свидетельство штурмана гражданской авиации. Распределен был в Горьковский объединённый авиационный отряд на должность штурмана авиационной эскадрильи самолётов Ан-2. Занимался подготовкой лётного состава по самолётовождению. Он освоил полёты на самолётах Ан-24, Ту-134, Ту-154Б, Ту-154М. Стал штурманом-инструктором и подготовил к самостоятельной работе 16 штурманов. В 1984 году стал старшим штурманом ОАО. Ему был присвоен 1-й класс штурмана ГА и почётное звание «Заслуженный штурман РФ». Одним из первых он прошёл подготовку для полётов на международных трассах. Его налёт составляет более 13000 часов. По его инициативе впервые на самолёте Ту-154 была установлена и прошла эксплуатационные испытания спутниковая навигационная система.

Величко Александр Степанович. Родился 10 марта 1953 года в посёлке Нефтегорск Апшеронского района Краснодарского края в рабочей семье. В школе начинал учиться в Нефтегорске, а окончил в городе Челекене в 1970 году. Увлечение авиацией привело его в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки, курсантом диспетчерского отделения которой он стал 1 сентября 1970 года. С 1 января 1971 года на базе штурманского отделения и отделения диспетчеров службы движения КШВЛП ГА было создано Кировоградское лётно-штурманское училище ГА. Таким образом, Александр Степанович стал курсантом второго выпуска КЛШУ ГА 1972 года. Это был выпуск диспетчеров с налётом около 50 часов. Навигационную подготовку проходил под руководством опытного штурмана-инструктора Ткаченко Валерия Григорьевича в самолёте Ан-24 УШ. По окончании обучения был распределён в 225 ООАЭ Туркменского управления гражданской авиации на должность диспетчера ДПП. Там он был допущен к работе на ВРДП и АДП. В 1976 году он перевелся в службу движения Ивановского ОАО, но через два года перевёлся в службу движения Красноводского ОАО. 2 октября 1980 года Александр



Степанович был назначен руководителем полётов. 19 октября 1981 года ему был присвоен первый класс диспетчера УВД гражданской авиации. 17 декабря 1984 года он был назначен заместителем начальника аэропорта Красноводск по движению - начальником службы УВД. В январе 1986 года Александр Степанович перевёлся в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации. Так как диспетчерской вакансии на то время не было, то он устроился на работу вначале техником ОГСМ, а затем с 1 мая 1986 года инженером УРАПИ АТБ. Только 14 января 1987 года появилась вакансия диспетчера службы движения учебных аэродромов. Он перешёл на работу по специальности. 15 марта 1989 года после поступления на факультет заочного обучения в Академию гражданской авиации Александр Степанович был назначен руководителем полётов учебных аэродромов. После успешного окончания учёбы в 1994 году и получения диплома с квалификацией инженер по движению он с 17 апреля 1995 года был назначен первым заместителем начальника службы движения аэродрома Кировоград Государственной лётной академии Украины. Однако вслед за его назначением произошла ликвидация службы движения. В настоящее время Александр Степанович работает на должности старшего преподавателя в институте аэронавигации Государственной лётной академии Украины.

Матющенко Виталий Артурович. Родился в 1951 году. После



окончания средней школы в 1970 году поступил на штурманское отделение Кировоградской ШВЛП. Так же как и его товарищи в 1971 году он был переведен в Кировоградское лётно-штурманское училище, в котором выполнял программу лётной подготовки на самолётах Ан-24УШ. Таким образом, имея лётную практику 120 часов и свидетельство штурмана, был направлен в Бугурусланское лётное училище гражданской авиации.

Работал в должности штурмана авиационной эскадрильи, старшего штурмана авиационного отряда. В 1981 году в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации

переучился и был введен в строй на пассажирском реактивном самолёте Як-40. Лично подготовил 61-го штурмана для инструкторской работы на самолётах Ан-2 и Як-40. Штурман 1-го класса. Ему было присвоено почётное звание “Заслуженный штурман РФ”. Как главный штурман Бугурусланского ЛУ ГА он способствовал выпуску более 9400 грамотных молодых специалистов. Налетал на самолётах более 8000 часов. Немало сил приложил для совершенствования учебного процесса, оборудования нового аэродрома радиотехническими средствами навигации и посадки самолётов Як-40. Награждён медалью “Ветеран труда” и знаком “Отличник Аэрофлота”.

Аникович Леонид Николаевич. Родился в рабочей семье 21



марта 1937 года в городе Новомосковске Днепропетровской области. После окончания средней школы был призван в армию. После окончания Лебединской школы боевого применения Дальней авиации получил специальность стрелка-радиста и летал в Белоцерковском бомбардировочном авиационном полку на самолёте Ту-16. Отслужив армию в 1960 году, поступил и успешно в 1963 году окончил Рыльское радиотехническое училище. Работал техником в Запорожском аэропорту по аэронавигационному и радиоэлектронному оборудованию самолётов. В 1970 году переучился на бортрадиста самолёта Ан-24. В 1973 году в Кировоградском лётно-штурманском училище закончил специальный набор по подготовке авиационных штурманов. Летал в Кировоградском лётно-штурманском училище с 1973 по 1981 год в должности штурмана-инструктора самолёта Ан-24 в

экипаже Охинченко Михаила Петровича. В 1979 году протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации.

Затем с 1981 по 1983 год работал в качестве штурмана-инструктора в Днепропетровском ОАО, а с 1983 по 1986 год в 3-м лётном отряде Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Общий его налёт составил 11 000 часов. После выхода на пенсию - дежурный штурман и инструктор штурманской подготовки в тренажёрном центре Государственной лётной академии Украины.

Грюканов Анатолий Владимирович. Родился в 1950 году



на Черкашине, недалеко от Каменки, где Пётр Ильич Чайковский встретил своё лебединое озеро, где находил вдохновение Александр Сергеевич Пушкин, где собирались декабристы. Там прошло его детство и школьные годы. Пробовал после школы поступить в военное училище - не получилось. Был призван в армию. Служил в пехоте. После армии в 1971 году, пользуясь льготами демобилизованного,

поступил в Кировоградское лётно-штурманское училище на диспетчерское отделение и окончил его в 1973 году с отличием. Практическую работу начал в октябре 1973 года авиационным диспетчером районного диспетчерского пункта (РЦ) в аэропорту Львов. Весной 1974 года получил допуск к самостоятельной работе. Потом окончил курсы руководителей полётов при Ульяновской ШВЛП и был назначен руководителем полётов РЦ. В 1978 году поступил на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации. В понедельник 1 марта 1993 года началась самостоятельная работа Львовского филиала «Украэроруха» в котором Анатолий Владимирович стал директором. Не было документации, расчётного счёта. Настраивались на то, что с зарплатой придётся повременить. Но, уже 27 апреля они получили свою первую зарплату. Заработали администрация, бухгалтерия, всё стало, как говорят, обростать. Потом за обслуживание начали расплачиваться предприятия, появились средства, стали обживать - и сегодня вышли на европейские стандарты. Сотрудничество с научно-производственным предприятием «Аэротехника» дало отличные результаты в виде первой в Украине автоматизированной системы управления воздушным

движением “Ксения”, затем появились “Юлия” и две “Анастасии”, способных к дополнению и расширению. На базе этих систем создали тренажёр, презентованный в Люксембурге, где собрались представители Евроконтроля. В настоящее время Грюканов Анатолий Владимирович директор Львовского регионального, структурного подразделения “Укразроруха” к которым относятся службы обслуживания воздушного движения аэродромов Ровно, Луцка, Ужгорода, Тернополя, Ивано-Франковска, Черновцов.

Козулин Валерий Гаврилович. Родился в семье рабочего 20 апреля 1951 года в посёлке Баргузин Бурятской АССР. После окончания средней школы, 8 мая 1969 года, был призван на срочную службу в ряды СА. Ещё до призыва в армию поступил учиться в Улан-Удэнский Восточно-Сибирский



Технологический институт. Добросовестно отслужил положенный Конституцией срок в воинской части 89326 и 25 мая 1971 года был демобилизован. С 1 сентября этого же года поступил учиться на отделение диспетчеров службы движения во вновь открытом Кировоградском

лётно-штурманском училище гражданской авиации (КЛШУ ГА). Интересная деталь. Когда 3 октября 1973 года он был выпущен, то это был уже третий выпуск диспетчеров КЛШУ, так как в первые два выпуска попали те, кто начинал своё обучение в Кировоградской ШВЛП в 1969 и 1970 годах, а КЛШУ юридически начало функционировать 1 января 1971 года. После окончания учёбы был распределён для работы диспетчером в службу движения аэропорта Улан-Удэ. Получил допуск к самостоятельной работе на пунктах управления воздушным движением: ДПП, ВРДП, МДП. 30 октября 1976 года был уволен по собственному желанию и переехал жить в Кировоград. Так как вакантной должности диспетчера службы движения в Кировоградской ШВЛП на тот момент не было, то он согласился с 18 ноября 1976 года ждать её, временно работая на должности

заправщика в отделе ГСМ. Только 26 августа 1977 года появилась вакансия, и он был переведен вначале на должность диспетчера учебного аэродрома, а с 23 августа 1978 года - диспетчера службы движения. Как только 15 июня 1981 года ему был присвоен 1-й класс диспетчера, так его с 3 июля этого же года перевели на должность диспетчера-инструктора. Надо заметить, что он времени даром не терял и продолжал своё совершенствование на факультете заочного обучения Академии гражданской авиации. По окончании получил квалификацию инженера по управлению движением. 19 апреля 1985 года Валерий Гаврилович стал руководителем полётов аэродрома - начальником диспетчерских пунктов района аэродрома. С 1 мая название этой его должности несколько видоизменилось - руководитель полётов учебных аэродромов службы движения Кировоградского высшего лётного училища ГА. В начале 1995 года служба движения Государственной лётной академии Украины была упразднена, а весь диспетчерский состав попал под сокращение. В начале февраля 1995 года он был переведен на должность заведующего отделением переподготовки и повышения квалификации Института аэронавигации (ИАН), которое с 4 октября 1996 года называлось Центром повышения квалификации и переподготовки кадров в системе обслуживания воздушного движения при ИАН ГЛАУ. Сейчас Валерий Гаврилович работает в Институте аэронавигации Государственной лётной академии Украины на должности старшего преподавателя кафедры обслуживания воздушного движения - заместителя начальника Центра повышения квалификации по методической работе.

Либов Владимир Моисеевич. Родился в 1953 году. После



окончания средней школы в 1971 году поступил на отделение диспетчеров Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. В 1973 году окончил обучение со свидетельством диспетчера УВД и по военной специальности - профессией штурмана лёгких самолётов. Был направлен на работу диспетчером управления воздушного движения в Магаданское управление гражданской

авиации. В 1975 году поступил на командный факультет Академии гражданской авиации. После успешной защиты дипломного проекта вернулся в Магадан. В течение 25 лет активно проводил работу по совершенствованию управления воздушным движением в регионе, модернизации и оснащения служб, внедрению новых технологий управления воздушного движения. Владимир Алексеевич Либов - Генеральный директор Государственного регионального предприятия по управлению воздушного движения и радиотехнического обеспечения полётов "Магаданаэроконтроль". Под его руководством завершено внедрение и с 1999 года осуществляется опытная эксплуатация первого в России комплекса технических средств автоматического независимого наблюдения (комплекс GNS/ATM), позволяющего обеспечить управление воздушным движением на всём протяжении трасс Северо-Восточного региона России.

Решетников Валерий Дмитриевич. Родился в Кировоградской области, в семье тракториста, в 1949 году. После окончания средней школы и срочной службы в воздушно-десантных войсках, в 1971 году, поступил на диспетчерское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища. Окончил училище с отличием. Для работы выбрал Крым и в 1973 году впервые попал в Симферополь. Начал работать диспетчером верхней зоны. Зона ответственности достигала 360 квадратных километров. Смежниками были Харьков, Ростов, Одесса, Турция, Болгария и Румыния. И сейчас Симферопольская верхняя зона является лидером в Украине - бывает, что за одну ночь через неё проходит 170 - 180 иноземных самолётов. В 1976 году Валерия Дмитриевича направили на курсы повышения квалификации в Ульяновскую школу высшей лётной подготовки и повысили в должности (вначале руководителем полётов, а затем начальником верхней зоны). После окончания Академии гражданской авиации он стал начальником службы движения Симферопольского аэропорта. В настоящее время Решетников Валерий Дмитриевич директор Симферопольского регионального, структурного подразделения "Крымаэроух".



Лешевич Владимир Петрович. Родился в 1951 году. После окончания средней школы в 1972 году поступил на отделение диспетчеров Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. В 1974 окончил обучение со свидетельством диспетчера управления воздушного движения и по военной специальности - профессией штурмана лёгких самолётов. Сразу же поступил учиться в Академию гражданской авиации. Окончил учёбу в



1978 году. Поступил учиться в Юридический институт и только после его окончания в 1984 году начал работать в службе УВД в Центральном управлении воздушным движением гражданской авиации, где занимался внедрением научных разработок и инструкций в системе управления воздушного движения в части выполнения полётов на местных воздушных линиях, на ледовую разведку, аэрофотосъёмку, по обеспечению высокоширотных экспедиций и научных станций в Ледовитом океане. С 1995 года исполнительный директор Федерального государственного унитарного предприятия «Главный центр планирования и регулирования потоков воздушного движения». Занимается совершенствованием нормативно-правовой базы в области УВД. Автор (соавтор) десяти печатных трудов по проблемам безопасности полётов. Награждён медалью «За воинскую доблесть» и знаком «Отличник воздушного транспорта».

Криль Роман Фёдорович. Родился в рабочей семье на



нефтепромысле Биткив Надворнянского района Ивано-Франковской области в 1953 году. Его отец был нефтяником с большой буквы, мастером своего дела, награждённым за бурение экспериментальной скважины глубиной 7000 метров. Поэтому после окончания 8 классов Роман поступил в Дрогобицкий нефтяной техникум, но, проучившись в нём ровно одну неделю, забрал документы и вернулся в

свою школу, в которой, благодаря очень сильному учителю, был участником школьных и районных олимпиад по физике и математике. Параллельно с занятиями в школе, по совету того же учителя, поступил на заочное отделение республиканской физико-математической школы Киевского государственного университета. После окончания средней школы он был приглашён без экзаменов на механико-математический факультет университета по малопонятной на то время специальности программист электронно-вычислительной машины. Но, победила романтика - мечта о дальних дорогах в высоком небе. Написал заявление о приёме в Кременчугское лётное училище гражданской авиации, был признан врачебной лётно-экспертной комиссией годным к лётной работе без ограничений и с аттестатом республиканской физико-математической школы без вступительных экзаменов мог считать себя курсантом. Но, не тут то было. Документы о приёме он сдавал в Киевской зональной приёмной комиссии, вокруг которой во время вступительного периода бесконечной чередой прогуливались генералы, полковники, лица начальствующего состава гражданской авиации и других ведомств, пробивающих дорогу в авиацию своим детям. Пареньку из Ивано-Франковской области посоветовали написать заявление на диспетчерское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища, “там все летают, и вы также будете”. Член комиссии из Академии гражданской авиации прочитал заявление и поздравил паренька: “Вы зачислены, езжайте домой, ждите вызов”. Но когда он приехал в Кировоград, то понял, что летать ему не придётся, только в военном отношении он будет штурманом запаса, для чего ему в качестве курсанта посчастливится налетать всего лишь сто часов. Профессия диспетчера в те времена не была престижной, скорее дополнительной и второстепенной в авиации. Даже погоны у них были серебряные в отличие от золотых погон у лётчиков. Правда, со временем, чтобы не подчёркивать неравенство, погоны у диспетчеров поменяли на жёлтые, а у руководителей полётов на козырьках фуражек появились жёлтые дубовые листики. После окончания училища в 1974 году он приехал во Львов и начал свою трудовую деятельность на должности диспетчера районного центра. В 1975 году он поступил на факультет заочного обучения Академии ГА, так как понял, что без высшего образования

полностью реализовать себя в службе движения очень проблематично. Ко времени окончания Романом Фёдоровичем Академии в Ивано-Франковском аэропорту, совмещённом с военными требовался молодой и грамотный специалист. Так он стал там начальником службы ОВД и достойно работает в этой должности по настоящее время.

Толстоухов Владимир Иванович. Родился в 1954 году. В 1974 году окончил Кировоградское лётно-штурманское училище и Академию ГА в 1989 году. В Благовещенском объединённом авиаотряде с 1974 года. Работал диспетчером МВЛ, диспетчером службы движения, руководителем полётов. С 1995 года диспетчер ДПСП Благовещенского центра управления воздушным движением и радиотехнического обеспечения полётов, а с 2001 года -



Благовещенского филиала ГУДП “Аэронавигация Дальнего Востока”. (Гражданская авиация Амурской области в лицах. Благовещенск, 2003).

Кленцарь Виктор Иванович. Родился 11 ноября 1951 года в посёлке Новгородск Дзержинского района Донецкой области. В 1959 году поступил в 1-й класс Кировоградской восьмилетней школы №25. После окончания в 1969 году десятого класса СШ №34 осенью был призван на срочную воинскую службу. Служил в группе Советских войск в Германии. В 1971 году демобилизовался в звании сержант и в должности санинструктор. В декабре 1971 года был принят на работу в УЛО КЛШУ на должность лаборанта. За время работы в УЛО внёс немалый вклад в художественное оформление училища стендами и плакатами. За их оформление был отмечен командованием и рекомендован для поступления в КЛШУ на учёбу. В его личном деле хранится



сочинение, написанное на вступительных экзаменах. Нельзя без волнения читать его строки: *“Небо, чистое лазурное небо. Миллионы глаз устремлены в твою бесконечную даль. Миллионы мыслей устремлены в твоё пространство. Люди с беспокойными сердцами стремятся в твои просторы...”* В сентябре 1972 года он стал курсантом-штурманом Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. В училище он прошёл полную программу обучения на самолёте Ан-24УШ под руководством штурмана-инструктора Демчишина Ивана Дмитриевича. В личном деле хранится акт проверки самолётовождения от 14 февраля 1975 года в полёте по маршруту Кировоград - Днепропетровск - Донецк - Ростов - Волгоград и обратно продолжительностью 5 часов 37 минут, из которых 3 часа 24 минуты ночью. Всего же он в училище налетал 191 час 52 минуты. В акте из двадцати оцениваемых элементов по семнадцати проставлена оценка “отлично” и только по трём элементам полёта стоит оценка “хорошо”. Командование учебной авиационной эскадрильи предложило выпускнику остаться в училище на должности штурмана-инструктора. О желании быстрее приступить к работе свидетельствует оригинальный рапорт от 26 февраля 1975 года, написанный на следующий день после выпуска: *“После окончания лётно-штурманского училища мне представлен месячный отпуск по 26 марта. Прошу разрешения приступить к вводу в строй с 3 марта 1975 года”*. Так с 3 марта он и был зачислен на должность штурмана-инструктора с окладом 110 рублей. С прекрасными лётными характеристиками штурман-инструктор 2-го класса Виктор Иванович Кленцарь был в мае 1979 года переведен в 1-й авиационный отряд Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации на должность штурмана АЭ самолётов Як-18Т, а в мае 1981 года назначен на должность старшего штурмана 1-го авиационного отряда. В этом же 1981 году он поступил на ФЗО Академии ГА и 20 февраля 1987 года получил диплом по специальности эксплуатация воздушного транспорта с квалификацией инженера-штурмана. Он внёс большой вклад в развитие Центра первоначального лётного обучения на аэродроме Малая Виска и внедрение в нём самолёта Л-410УВП. Впервые в мировой практике первоначальную лётную подготовку начали проводить на многоцелевом, турбовинтовом, многодвигательном

воздушном судне. В конце сентября 1989 года он был представлен к званию “Отличник Аэрофлота”. С 1990 года началась серия революционных преобразований в СССР и в КВЛУ в частности. 26 февраля 1990 года в связи с совершенствованием организационной структуры КВЛУ Виктор Иванович был переведен в лётно-методический отдел на должность старшего штурмана-инструктора. 12 апреля 1993 года он стал штурманом-инструктором ВС 4-го класса, а 28 февраля 1995 года его лётная работа окончилась. Он перешёл на предложенную ему должность методиста учебно-лётного отдела института аэронавигации, чтобы через год, с 5 февраля 1996 года, стать старшим преподавателем кафедры аэронавигационных систем и информационных технологий. В настоящее время Виктор Иванович Кленцарь декан факультета заочной подготовки Государственной лётной академии Украины.

Рубцов Пётр Георгиевич. Родился в рабочей семье 29 ноября



1948 года в посёлке Луговое Молчановского района Томской области. В 1956 году пошёл в первый класс средней школы. Так как в 1966 году семья переехала в Новосибирск, то учёбу пришлось прервать. Пётр поступил в Новосибирское ГПТУ № 6 на электро-слесарное отделение контрольно-измерительных приборов и автоматики. С июля 1967 года он уже работал в должности электрослесаря контрольно-измерительных приборов и

автоматики на Новосибирском электровакуумном заводе. В сентябре этого же года был призван на срочную службу в военно-морской флот. Службу нёс на подводной лодке. Был активным секретарём комсомольской организации экипажа. За свою активность (комсомольский экипаж подводной лодки был одним из лучших во флоте), в мае 1970 года он был избран делегатом XVI съезда ВЛКСМ от Магаданской области. После демобилизации, в ноябре 1970 года, поступил на работу в Калымское управление гидрометеорологической службы и продолжал учёбу в вечерней школе рабочей молодёжи города Магадана. Гидрометеорологическая служба очень тесно связана с

авиацией, так как ни один вылет самолёта не происходит без метео консультации экипажа. По договоренности с руководством 1-го Магаданского объединённого авиаотряда он, в июне 1971 года был послан в 23 учебно-тренировочный отряд гражданской авиации для обучения по курсу бортрадистов самолёта Ил-14. В сентябре этого же года окончил курсы и стал летать бортпроводником, ожидая вакансии бортрадиста. Только через пол года, в апреле 1972 года, появилась вакансия, и он был зачислен в состав экипажа в должности бортрадиста, а с 1 октября 1972 года он уже был курсантом Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации, выпускником которого стал в феврале 1975 года. Получив по окончании училища диплом и свидетельство штурмана, он был распределён в 258 лётный отряд Магаданского управления гражданской авиации штурманом вертолёта Ми-4. В 1977 году Пётр Георгиевич поступил учиться на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации. Сразу же пошёл рост по службе: в 1978 году - он штурман вертолёта Ми-8, в 1979 году - штурман авиационной эскадрильи самолётов Ан-2 и с 22 апреля 1980 года - старший штурман 258-го лётного отряда. В этом же году Высшей квалификационной комиссией Министерства гражданской авиации ему был присвоен 1-й класс штурмана. В 1982 году он успешно защитил диплом в Академии ГА и получил квалификацию инженера-штурмана. 21 марта 1986 года Пётр Георгиевич, как штурман, имеющий богатый опыт лётной работы в условиях Крайнего Севера был приглашён в Кировоградское Высшее лётное училище для обучения курсантов. Он был включен в состав 1-го лётного отряда на должность штурмана авиационной эскадрильи, а с марта 1989 года - штурмана авиационного отряда. 7 февраля 1996 года в результате ряда реорганизаций он ушёл с лётной работы и перевёлся в Институт аэронавигации Государственной лётной академии Украины на должность методиста учебно-методического отдела. В это время институт аэронавигации изучал опыт работы службы аэронавигации в европейских условиях. Пётр Георгиевич с группой преподавателей был командирован на учёбу в Германию для изучения европейского опыта работы этой службы. По возвращении с учёбы его назначили старшим преподавателем кафедры аэронавигационных систем и информационных

технологий. Сейчас Пётр Георгиевич работает в должности заместителя декана факультета лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Пётр Георгиевич награждён медалью “За воинскую доблесть”.

Дуркин Александр Максимович. Родился в 1958 году. Выпускник штурманского отделения КЛШУ 1976 года. Лётную подготовку в училище проходил в самолётах лабораториях самолёта Ан-24. После окончания обучения был направлен для работы штурманом этого же самолёта в гражданскую авиацию Республики Коми. В 1982 году окончил Академию ГА. Прошёл путь до главного штурмана авиапредприятия. Освоил все типы воздушных судов, эксплуатируемые в Коми территориальном управлении федеральной службы воздушного транспорта России. Налетал более 10000 часов. Заслуженный штурман РФ. Подготовил более 30 штурманов воздушных судов. Внёс большой вклад в развитие экономики республики, летает в самые труднодоступные её районы.



Пилишек Владимир Борисович. Родился в 1956 году. В 1976 году окончил Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации. В Благовещенском объединённом авиационном отряде с 1989 года. Освоил самолёты Ил-14, Ан-24, Ил-18, Л-410, Як-40, Ту-154. В Благовещенском объединённом авиационном отряде летал в качестве старшего штурмана первого лётного отряда, старшего штурмана-инспектора и старшего штурмана-инструктора лётно-методического отдела. Штурман 1 класса. В 1997 году был уволен в связи с изменением штатного расписания. (Гражданская авиация Амурской области в лицах. Благовещенск, 2003).



Беликов Владимир Владимирович. Родился 28 мая 1955 года



на Целине, в Северо-Казахстанской области. В 1967 году семья переехала в посёлок Маклаково (сейчас город Лесосибирск) Енисейского района Красноярского края. Учился в 8-летней школе № 70, которая после окончания им 8-го класса была преобразована в общеобразовательную среднюю школу. Его класс три года был старшим в школе, а новый директор средней школы ввёл для юношей правило носить галстук. Им это нравилось, так как они выглядели чуть старше своего возраста,



одним словом - солидно. После окончания школы, в 1973 году, пытался поступить в лётное училище, однако не прошёл медицинскую комиссию по зрению. Устроился работать станочником на лесокомбинате. Резал на деревообрабатывающем станке из отходов древесины рейки толщиной 2-3 дюйма, так называемый “багет”, который шёл на экспорт. В 1974 году при Красноярском УТО прошёл медицинскую комиссию на диспетчера (окулист на лётчика не пропустила) и поступил в Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации на отделение диспетчеров. В 1976 году он получил диплом “с отличием” по специальности самолётное вождение с присвоением квалификации диспетчер службы движения и военно-учётной

специальностью штурман. Был направлен на работу, поближе к родителям, в Енисейский объединённый авиационный отряд. В 1977 году в Енисейск приехала врачебная лётно-экспертная комиссия с тем же врачом-окулистом, которая не пропустила его в юные годы на лётчика. Она, благодаря медицинской книжке, его вспомнила и удивилась, что со зрением всё в порядке. Ещё бы, когда при разрядке 80 мест кандидатов 1200 человек, медицина беспощадна, “режут” бедных абитуриентов по малейшему поводу. Благодаря диплому с отличием, он в 1978 году поступил в Академию ГА на командный факультет по окончании которого, в

1982 году был распределён в Запорожский ОАО Украинского УГА на должность руководителя полётов. Так случилось, что в 1982 году в Ленинграде состоялся призыв офицеров запаса, имеющих военно-учётную специальность штурмана. Он представил необходимые документы и в январе 1983 года был призван в Вооружённые Силы СССР, чтобы стать штурманом-инструктором самолёта Ан-26 Балашовского высшего военного авиационного училища лётчиков в звании лейтенант. Пройдя параллельно с курсантами программу переучивания и ввода в строй, он приступил к инструкторской работе. При подготовке лётчиков в военных лётных училищах в курсантских программах всегда предусматривалась возможность выполнения большого количества самостоятельных полётов. Фактически после выполнения вывозной программы инструктор лишь изредка выполнял с курсантом контрольный полёт. В основном курсанты до окончания программы летали самостоятельно в составе штатного экипажа. Штурман, борттехник и бортрадист оставались заложниками, от которых зависела безопасность полёта, от их знаний и умения взаимодействовать с курсантами-лётчиками. Ему удавалось находиться с курсантами-лётчиками в отличном деловом контакте, всегда и в любой ситуации в полёте говорить с ними спокойно. Вот как описывает он работу штурмана-инструктора в училище: “По тяжести эту работу могу сравнить только с каторгой. Поскольку в 4 часа утра уже отъезд на аэродром, ловим погоду, 8-часовая смена, жара, потом пока приедем с аэродрома, обед, подготовка на завтрашние полёты, так, что домой приходишь в 18-19 часов, а на следующий день всё по новому. 5 смен в неделю и так с апреля по сентябрь, программа каждому курсанту 70-80 часов, их 4 человека в лётной группе. За сезон 300 часов только в районе аэродрома. А в нелётные дни - служба, дежурство по полку, караул, патруль, одним словом - романтика”. Только в 1991 году ему удалось сменить место воинской службы. Ему была предложена штурманская должность в транспортном полку при штабе 24 ВА, а затем при Главном штабе ВВС Украины. Полёты по трассам были гораздо интереснее полётов с курсантами в районе аэродрома. Хотя тоже авралы были. Так, 17 января 1992 года личный состав транспортного авиационного полка в парадной форме одежды принимал присягу на верность Украине. Только закончилось

мероприятие, как приехал Главком, генерал-лейтенант Васильев, и дал команду срочно готовиться на вылет. Экипаж, как был в парадной форме, так и занял рабочие места. Полетели из Винницы в Миргород, Полтаву при погоде снег и метель, ухудшающая видимость до 500 метров. Командиром экипажа был опытный лётчик майор Александр Андреев. Он прекрасно справился с поставленной задачей. Со временем при Главном штабе Военно-воздушных сил Украины был создан отдел аэронавигации для работы, в котором потребовались знания, полученные в своё время Беликовым в Академии гражданской авиации. Во второй половине 90-х годов была пересмотрена концепция организации воздушного движения над территорией независимой Украины. Руководство воздушным движением военной авиации и гражданской авиации было передано в одни руки - "Укразроруху". Создавались аэронавигационные карты с вынесением на неё всей необходимой для выполнения полёта аэронавигационной информацией. Этой работой занимался отдел аэронавигации Главного штаба Военно-воздушных сил Украины, начальником которого стал полковник Беликов.



Кулиш Валерий Александрович. Родился в семье парторга колхоза, 22 ноября 1950 года в селе Дымино Новоукраинского района Кировоградской области. Его отец Александр Михайлович прошел с боями Великую Отечественную войну от Сталинграда до Берлина, и рано умер. Мать Евдокия Павловна работала учительницей в Дыминской школе и, оставшись без мужа, делала всё возможное, чтобы дать сыну образование. Со временем она переехала в соседнее село Приют, в котором с 1959 по 1967 год и учился Валерий, и перешла на работу ветеринарным фельдшером. Он оказался достойным сыном и продолжателем славного рода своих предков с фамилией Кулиш и с отличием окончил 8 классов сельской школы. Перед ним стояла задача продолжить учёбу, но так чтобы матери легче было материально. Он нашёл оптимальное решение и поступил в Кировоградский машиностроительный техникум, в котором учащимся, не

имеющим троек, выплачивали ежемесячную стипендию. После окончания учёбы в техникуме на отделении обработка металла резанием в 1969 году его ждала неизбежная срочная служба в Вооружённых силах СССР. Служить довелось в Группе советских войск в Германии дислоцированной в городе Вайсифельс. После демобилизации с 1971 года он работал на одном из предприятий города Кировограда механиком по холодильному оборудованию. Он понимал, что надо продолжать учёбу, но так, чтобы эта учёба не накладывала дополнительную финансовую нагрузку на мать. В 1972 году Валерий Кулиш поступил на отделение диспетчеров по управлению воздушным движением Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации, в котором курсанты находились на полном государственном обеспечении. В лётно-штурманском училище не только курсанты-штурманы, но и курсанты диспетчеры проходили лётную практику на самолётах Ан-24УШ, так как последним по окончании обучения присваивалась военно-учётная специальность штурмана. Он летал в экипаже командира воздушного судна Зеленского Анатолия Ивановича, второй пилот Дуда Виктор Тимофеевич, а его штурманом-инструктором был Демчишин Иван Дмитриевич. После окончания училища с отличием его распределили на работу в Самаркандский объединённый авиационный отряд Узбекского управления гражданской авиации. В Самарканде ему сразу же была предоставлена квартира, и он приступил к работе. Почти за семь лет он был допущен к работе на всех пунктах УВД. Автор хорошо помнит, как в конце семидесятых годов он перегонял с Ташкента самолёт Як-40-салон, бывший до этого личным самолётом Рашидова, который после ремонта передали в Кировоградскую ШВЛП. Представьте себе, как самолёт удаляется от Ташкента, связь с диспетчером затухает, впереди пески пустыни Кызылкум, а на экране радиолокатора кое-где еле-еле просматриваются отдельные характерные пятна солончаков. И вдруг в эфире раздаётся чёткий голос диспетчера: “87218 я Самарканд. Вас вижу на азимуте 350 градусов и удалении 240 километров. Связь с Ургенчем доложите”. Может быть, тогда это и была первая связь автора-пилота с Кулишом-диспетчером. До сих пор не могу забыть этот момент без волнения. В 1980 году Валерий Александрович Кулиш принял решение возвратиться в ставшим ему родным, город Кировоград. Теперь он накопленный

в условиях пустынь и гор опыт передавал на учебно-командных диспетчерских тренажёрах курсантам. Он стал инструктором тренажёрного центра УВД Кировоградского лётно-штурманского училища. Не теряя времени даром, он продолжал учиться. Поступил на вечерний ремонтно-технологический факультет Кировоградского института сельхозмашиностроения. В 1986 году он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-механика. В марте 1999 года его назначили на должность начальника службы спецтранспорта, Государственной лётной академии Украины.

Неделько Сергей Николаевич. Родился в Свердловске 24



июня 1957 года в семье служащего. В 1959 году семья переехала в Кировоград, в котором с 1964 по 1974 год он учился в средней школе № 4. После окончания школы поступил на диспетчерское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища ГА. В 1976 году получил диплом с отличием по специальности самолётовождение с присвоением квалификации диспетчер службы движения и направление на работу в Бориспольский объединённый

авиаотряд Украинского управления гражданской авиации. В сентябре 1978 года был направлен из Борисполя в Ленинград для учёбы на командном факультете Академии ГА, которую успешно завершил в 1982 году с дипломом по специальности эксплуатация воздушного транспорта и квалификацией инженера по управлению движением. Поставив для себя целью поступить в аспирантуру, Сергей Николаевич остался работать в Академии ГА инженером тренажёрного центра и через четыре месяца, в декабре этого же года, был принят в очную аспирантуру. В период обучения в аспирантуре работал по совместительству в научно-исследовательском секторе Академии ГА на 0,5 ставки младшего научного сотрудника. После окончания аспирантуры, с января 1986 года, работал ассистентом кафедры управления воздушным движением Академии ГА, а с января 1987 года старшим преподавателем этой же кафедры. В этом же году

защитил диссертацию и 19 марта получил диплом кандидата технических наук. В мае 1987 года Сергей Николаевич был зачислен на должность заведующего кафедрой управления воздушным движением Кировоградского высшего лётного училища ГА. 17 октября этого же года был избран по конкурсу и утверждён в должности заведующего кафедрой. 8 февраля 1994 года он назначен на должность проректора по учебной и научной работе института аэронавигации, а 16 января 1995 года — директора института аэронавигации. С 21 апреля 1997 года ему к должности директора института аэронавигации добавили ещё и должность проректора Государственной лётной академии Украины. Под его руководством были разработаны учебные курсы, а для такой учебной дисциплины как “Механизм развития особенных ситуаций в полёте” он был единственным автором. Его научный поиск был сосредоточен в новом направлении. Обеспечение эффективности обслуживания воздушного движения в аварийных ситуациях в полёте за счёт комплексного использования современных компьютерных и спутниковых технологий. За период его работы больше 20 аспирантов были привлечены к исследовательской работе. Под его руководством было подготовлено три кандидата технических наук, а два соискателя находятся на стадии защиты диссертации. Кроме того, он руководит тремя аспирантами очной формы обучения ГЛАУ. Им опубликовано около 80 научно-методических работ, одно авторское изобретение и 5 учебных пособий. С 1997 года Сергей Николаевич работает в составе комиссии по разработке государственных стандартов по специальности “Обслуживание воздушного движения”. Он является постоянным членом европейской группы по разработке новых технологий подготовки авиационных специалистов и модернизации аэронавигационных систем. Председателем совета по модернизации академии, членом учёного совета академии (с 1999 года - заместитель председателя). Инициатор создания: центра повышения квалификации специалистов обслуживания воздушного движения, центра интенсивного изучения английского языка, Кировоградского лётного училища, факультета последипломного образования, магистратуры, факультета заочного обучения, трёх учебно-научных производственных комплексов. За свою масштабную и эффективную деятельность награждён знаком “Отличник

образования Украины”. 9 марта 2004 года на ученом совете академии ему присвоено учёное звание “профессор”. 13 апреля этого же года он был уволен с занимаемой должности в связи с назначением его заместителем главы Кировоградской областной Государственной администрации. Работая в новой должности, он от областной администрации инициировал создание в академии факультета “Инновационный менеджмент”. В настоящее время Сергей Николаевич Неделько проректор Государственной лётной академии Украины. В 2005 году он выполнил в Кировоградском авиационном спортивном клубе на самолёте Як-52 программу первоначальной лётной подготовки, и ему вручено свидетельство пилота-любителя.

Чуприна Виктор Николаевич. Родился 2 мая 1954 года в селе



Заболотье Львовской области. В 1974 году закончил штурманское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища ГА. Служил в Северноморске в военной авиации Северного Флота штурманом самолёта и штурманом авиационной эскадрильи. Летал в составе экипажа командующего ВВС. В 1977 году военный штурман 1-го класса капитан Чуприна демобилизовался из Вооружённых Сил, был принят на работу

в 86 лётный отряд Киевского ОАО (Жуляны) на должность штурмана самолёта. Затем был переведен на должность штурмана авиационной эскадрильи. Летал на самолётах Ан-24, Ан-26, Ан-30. Одним из первых освоил самолёт Ан-74. 16 сентября 1991 года на самолёте Ан-74 №74002 выполнялся коммерческий рейс по маршруту Петропавловск-Камчатский - Ленск - Омск - Анапа. В 1 час 20 минут местного времени был произведен взлёт из аэродрома Ленск. На 81-й секунде полёта, достигнув скорости 360 км/час, самолёт оказался непосредственно вблизи сопки. На заключительной стадии полёт выполнялся вдоль склона в направлении её вершины, причём градиент набора высоты был значительно меньше изменения (уменьшения) геометрической высоты полёта. При дальнейшем движении самолёта вверх вдоль склона происходили многократные столкновения конструкции

самолёта с деревьями, сопровождающиеся его разрушением. Экипаж погиб. Похоронен на Берковецком кладбище.

Спасибо Владимир Савельевич.



Родился в семье военного лётчика, когда тот проходил службу в городе Швейдниц (Польша), 25 ноября 1946 года. С августа 1961 года работал на заводе “Стройдормаш”. В сентябре 1963 года поступил на работу в Киевский институт ГВФ техником. В ноябре 1965 года перевёлся на Киевский механический завод (КМЗ) и работал фрезеровщиком, электриком, авиационным механиком. Заочно учился и в 1973 году окончил электромеханический факультет КИИ ГА. В этом же году был призван на срочную воинскую службу в ВМФ. В 1974 году закончил службу в звании лейтенант-инженер. После демобилизации работал на КМЗ электриком-испытателем и бортэлектриком-испытателем. Только теперь, в экипаже, он понял, что его место в жизни отныне должно быть в высоком небе. На пилота учиться по возрасту было поздно, а на штурмана медицинская комиссия его пропустила. Так в 1975 году он стал слушателем-штурманом Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. Обучение проходило на самолётах Ан-24УШ, которые он переоснащал под штурманский вариант, своими руками на КМЗ в качестве электрика и авиационного механика в 1969-1970 годах. В 1976 году в Кировограде ему было выдано свидетельство штурмана 3-го класса гражданской авиации. После окончания КЛШУ его сразу же назначили на должность штурмана транспортного звена КМЗ. Через год в 1977 году он стал штурманом-испытателем лётно-испытательной станции Киевского механического завода. Владимир Савельевич освоил и проводил испытания навигационного оборудования самолётов Ан-3, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-32П, Ан-22, Ан-72, Ан-74, Ан-71, Ан-124. Принимал участие в демонстрационных полётах, международных выставках и салонах. 6 июня 1994 года в горах Испании при тушении лесного пожара в районе города Баньерес округ Валенсия потерпел катастрофу самолёт Ан-32П UR №48018.

Вылет произведён из аэродрома Валенсия (Манисес) в 19.30 UTC. Катастрофа произошла на этапе конечного захода на очаг пожара, днём, перед заходом солнца при безоблачном небе в условиях сильных лесных пожаров. Столкновение самолёта с землей явилось результатом сваливания самолёта по причине значительного уменьшения скорости полёта на низкой высоте пад землёй с быстро увеличивающимся по высоте рельефом местности. Погибли четверо украинских специалистов и португальский пилот. Среди них был и штурман-испытатель первого класса Владимир Савельевич Спасибо. Похоронен он на Берковецком кладбище города Киева.

Ткаченко Валерий Григорьевич. Родился 14 мая 1956 года в селе Берегомет Вижничского района Черниговской области. Учился в Богдановской средней школе Новгородковского района Кировоградской области. В 1973 году, после окончания 10-го класса, поступил в Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации на штурманское отделение. Программу лётно-штурманской подготовки выполнял на самолёте Ан-24УШ в лётной группе штурмана-инструктора Воронежского Геннадия Григорьевича.



После окончания учёбы в марте 1976 года получил диплом и свидетельство штурмана гражданской авиации. Был направлен в Бугурусланское лётное училище гражданской авиации на должность штурмана авиационной эскадрильи самолётов четвёртого класса. С 15 мая 1977 года был переведен на должность штурмана-инструктора самолёта Як-40. С 23 июля 1980 года после перевода Валерий Григорьевич работает в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации. Вначале его приняли на должность штурмана-инструктора комплексного тренажёра самолёта Як-40, а менее чем через год, с 10 августа 1981 года - штурмана-инструктора самолёта Як-40 третьего лётного отряда. Тогда самолёты Як-40 оставались только в авиационной эскадрилье автора. С апреля 1995 года Валерий Григорьевич штурман авиационной эскадрильи

воздушных судов третьего класса (Ан-24, Ан-26) в составе второго лётного отряда Государственной лётной академии Украины. С 1 декабря 1997 года его повысили в должности, и он стал штурманом авиационного отряда, а с 11 января 2001 года возглавил штурманскую службу в должности старшего штурмана АО. Валерий Григорьевич окончил факультет заочного обучения Академии ГА и имеет квалификацию инженера-штурмана. Ему присвоен первый класс штурмана гражданской авиации. В настоящее время Валерий Григорьевич работает в сертификационном центре Государственной лётной академии Украины в должности инженера СЦ 2-й категории.

Угольников Анатолий Николаевич. Родился в 1956 году. В 1977 году окончил Кировоградское ЛШУ и был направлен для работы в Сасовское ЛУ ГА на должность штурмана АЭ, а вскоре стал старшим штурманом АО. В 1982 году был назначен на должность главного штурмана училища. В 1983 году окончил Академию ГА. Штурман 1-го класса. Летает на самолётах Як-18Т, Ан-2, Л-410УВП. С 1998 года заслуженный штурман РФ. Его налёт 5200 часов. Он внёс большой вклад в штурманскую подготовку лётного, курсантского состава. Успешно внедряет в учебный процесс передовые, современные средства навигации.



Безбожко Владимир Николаевич. Родился 18 октября 1958 года в селе Палиевка Маловисковского района Кировоградской области. Он рано познал нужду. Когда ему исполнилось 7 лет, умер отец. Учился Володя в местной школе, оказывал помощь матери по хозяйству, пас скот. После восьмого класса поступил в Кировоградское ГПТУ №4, в котором учащиеся обеспечивались бесплатным обмундированием, проживанием и питанием. Учился на слесаря-инструментальщика и окончил училище с отличием. Надо заметить, что его детство прошло почти рядом с аэродромом Малая Виска, на



котором день и ночь летали самолёты: Ил-28, Ли-2, Ил-14, Ан-24, Ан-26 и Як-40, периодически происходили прыжки из самолёта Ан-2 с парашютом. На парнишку этот авиационный калейдоскоп произвел неизгладимое впечатление и ещё в 5 классе он начал мечтать о полётах, самолётах и парашютах. Уже учась в ГПТУ, он узнал, что в Кировограде имеется Лётно-штурманское училище гражданской авиации, в котором при полном государственном обеспечении можно было приобрести специальность штурмана или диспетчера, а отличная учёба в ГПТУ открывала ему дополнительные возможности для беспрепятственного поступления. Так в 1976 году он и стал курсантом КЛШУ ГА. Лётную программу проходил в самолёте Ан-24УШ в экипаже Бориса Ивановича Бобылева, а его штурманом-инструктором был Георгий Васильевич Гуртовой. После окончания училища в 1979 году был распределён на должность штурмана-инструктора самолётов Ан-2 Омского лётно-технического училища гражданской авиации. В 1981 году стал штурманом АЭ самолётов Ан-2 и вертолётов Ми-8. Добросовестно отработав положенные по закону после окончания специального учебного заведения три года в Омском ЛТУ, он вернулся в свою Украину в ставший ему родным город Кировоград. С апреля 1982 года был принят в 3-й лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища ГА на должность штурмана-инструктора самолёта АН-24. Однако судьба распорядилась по иному. Учитывая его опыт работы в Омском ЛТУ ему предложили должность штурмана АЭ самолётов Як-18Т, базировавшихся на аэродроме Малая Виска. Переучивал его на этот самолёт штурман-инструктор Александр Лёвочкин. В памяти того периода запечатлелось его участие в перегонке самолётов Як-18Т в Ленинград для отправки их кораблями на Кубу. Только в 1987 году ему улыбнулось счастье летать штурманом-инструктором на самолётах Ан-24 и Ан-26. В 1988 году он стал штурманом 1-го авиационного отряда приступившего к освоению чехословацких самолётов Л-410УВП и Л-410 УВП-Э. С этого периода в его памяти остались живые воспоминания о перегонке этих самолётов в Джебказган в 1989 году и полёты в Красноярск на этом же самолёте в 1990 году. В 1993 году Владимир Николаевич успешно окончил факультет заочного обучения Академии ГА и получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана. С 2000 года

Владимир Николаевич Безбожко старший штурман АО Государственной лётной академии Украины. Его общий налёт на самолётах составил 7254 часа 19 минут. Приказом министра транспорта Украины от 27 августа 2001 года в связи с 50-летием со дня образования ГЛАУ он награждён почётной грамотой министерства транспорта Украины. В настоящее время на пенсии.

Федоренко Сергей Петрович. Родился в 1960 году в Крыму.



После школы в 1976 году поступил и в феврале 1979 года окончил отделение диспетчеров Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации по специальности управление воздушным движением. Получил направление в Симферопольский аэропорт на должность диспетчера подхода. Решил продолжать обучение и в 1986 году поступил на командный факультет Академии гражданской

авиации. В 1990 году с дипломом инженера движения вернулся в Симферополь к своему коллективу. В это время уже начался процесс распада Советского Союза, царила атмосфера непредвиденности и политического романтизма. Горизонты для службы движения начали проясняться, когда был организован и начал набирать силу “Украэрорух”. В настоящее время Сергей

Петрович работает на должности диспетчера Симферопольского регионального, структурного подразделения “Крымаэроруха”.

Михайлов Игорь Львович. Родился 16 марта 1960 года в городе Хабаровске. С 1967 по 1977 год учился в одной из хабаровских средних школ. В 1977 году поступил на отделение штурманов Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. Лётное обучение проходил на воздушном судне Ан-24УШ. Весной 1980 года ему торжественно были вручены диплом с



квалификацией штурмана и свидетельство штурмана гражданской авиации. Направили его на должность штурмана самолёта Ан-24 в Хабаровский объединённый авиационный отряд. Летал на самолётах Ан-24 и Ан-26. В 1981 году поступил на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации. В 1986 году получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана. В 1992 году был переучен на самолёт Ил-62 и выполнял на нём полёты в соответствии с расписанием движения воздушных судов из аэропорта Хабаровск. Протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. Умер Игорь Львович Михайлов на сорок седьмом году жизни 26 сентября 2006 года и похоронен на кладбище города Хабаровск.

Аникович Геннадий Владимирович. Уроженец города



Новомосковска Днепропетровской области. В 1978 году после окончания средней школы поступил в Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации на штурманское отделение. Лётную подготовку в училище проходил в самолётах лабораториях Ан-24УШ. Он хорошо помнит тех, кто его непосредственно обучал в салоне и в кабине самолёта. Командиром корабля инструктором был Михаил Петрович

Охинченко, а штурманами инструкторами Аникович Леонид Николаевич и Галушкин Николай Митрофанович. Один из них работал в полёте в салоне самолёта-лаборатории со всей лётной группой курсантов, а другой занимался индивидуально по очереди с каждым курсантом в кабине экипажа. После окончания обучения в 1981 году получил диплом с отличием и был распределён в Архангельский ОАО штурманом тяжёлого вертолёта Ми-6. Для освоения этого вертолёта был направлен в Кременчугское вертолётное училище. Затем летал штурманом на вертолёте Ми-26, перевёлся в Днепропетровский ОАО и освоил самолёты Ан-26, Як-42 и Ил-76. Летал до 2007 года. Общий налёт 9500 часов. В настоящее время Геннадий Владимирович на пенсии и приступил к предпринимательской деятельности.

Радько Сергей Иванович. Родился 5 апреля 1958 года в городе



Челябинске. В 1975 году окончил Кировоградскую среднюю школу №27 и поступил на штурманское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. Если верить в мистику, то его поступление было запрограммировано. Рассудите сами: в городе Челябинске, в котором родился Сергей, находилось военное авиационное училище штурманов. Кировоградская средняя школа №27, в которой учился Сергей, была создана в 1937 году по инициативе лётного

состава 15-й тяжёлой авиационной бригады, эксплуатировавшей тяжёлые четырёхмоторные бомбардировщики ТБ-3. Программу лётно-штурманской подготовки курсанты Кировоградского лётно-штурманского училища выполняли на самолётах Ан-24УШ. Его штурманом-инструктором был Виталий Данилович Городненко. После успешного окончания училища в 1978 году Сергей Иванович получил диплом с квалификацией штурмана самолёта и свидетельство штурмана гражданской авиации. Его направили в Кировский объединённый авиационный отряд на должность штурмана самолёта Ан-24. Однако уже в следующем 1979 году он был переведен в Кировоградское высшее авиационное училище лётчиков гражданской авиации на должность штурмана-инструктора. Одним из условий для работы в высшем лётном училище являлось наличие высшего образования или, в крайнем случае, учёба в профильном высшем учебном заведении. Так сама жизнь подтолкнула Сергея к продолжению учёбы. Он поступил на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации. В 1987 году Сергей Иванович Радько успешно окончил академию и получил квалификацию инженера-штурмана. В 1993 году Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации получило статус Государственной лётной академии Украины. Выпускник Ленинградской академии с присущим ему достоинством до 1997 года работал в Кировоградской академии, передавая свой опыт и знания будущим авиационным специалистам (пилотам, штурманам и

авиационным диспетчерам). Его общий налёт на самолётах составляет около 10000 часов.

Протченко Пётр Николаевич. Родился 23 июня 1955 года в



селе Брусилов расположенном в десяти километрах восточнее города Чернигова. Чернигов, также как и Кировоград можно с полным основанием называть городом авиационным. Здесь в полную силу работал Черниговский аэроклуб и Черниговское высшее военное авиационное училище лётчиков. Буквально в 15 километрах от его дома постоянно взлетали и садились самолёты Л-29 и МиГ-21. Глядя на них, Петру также хотелось летать. Он играл

на баяне и пел: - Дивлюсь я на небо - та думку гадаю... В его репертуаре были такие песни как “Под крылом самолёта...”, “Огромное небо, огромное небо...” После окончания средней школы в 1972 году он от военкомата по программе подготовки допризывников для службы в ВДВ в парашютном звене аэроклуба выполнил три прыжка с десантным парашютом Д-1-8 серии б. Пётр был твёрдо уверен, что впереди его ждёт работа в небе. Однако медицина, при поступлении в училище не дала добро. В армии Пётр служил в ВДВ и прыгал с парашютом. После срочной службы в 1976 году поступил на отделение диспетчеров Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. Случилось так, что командиром роты у него был майор Соломеев Вячеслав Акимович из ВДВ. Вместе с ним организовали и подготовили группу курсантов, около 130 человек, и выполнили с ними прыжки с парашютом на аэродроме Фёдоровка. Здесь же в училище кроме парашютной секции Пётр пел в хоре ДК “Авиатор” под руководством Нины Николаевны Бредихиной. После окончания в 1978 году училища был направлен в столицу Дагестана аэропорт Махачкала. Работал три года на ВРЦ и на экранах ДРЛ проводил по трассам воздушные суда со стороны Минеральных Вод на Ташкент, Астрахань, Баку и т.д. Работа очень интересная и ответственная. В 1981 году перевёлся в аэропорт Чернигов, проработал на КДП диспетчером

почти год, и вдруг замаячила возможность переучиться и устроиться на лётную работу в качестве бортрадиста во 2 ЛО КВЛУ ГА (командир 2ЛО Семенихин Эдуард Александрович). На этот раз благополучно прошёл медицинскую комиссию, но на бортрадиста из 14 человек взяли только 5, и в эту пятёрку Пётр не попал. Записался у начальника службы движения КВЛУ Лепихова Владимира Константиновича в очередь на должность диспетчера учебных аэродромов, а сам 8 месяцев работал в службе ГСМ. Наконец в марте 1983 года стал диспетчером учебных аэродромов. С огромным уважением он вспоминает командиров - руководителей полётов: Георгия Павловича Назаренко, Бориса Игнатьевича Чижова. Владимира Осиповича Ковша, Александра



Дмитриевича Бойченко и других, которые руководили учебными полётами своих авиационных эскадрилий на аэродромах Ротмистровка, Хмелевое, Счастливая. После работал на СДП и Круг-МВЛ аэродрома Кировоград. При реорганизации службы движения в Аэрорутх был переведен в Днепропетровский РСР совместный с военным аэродромом Бердянск. Работал диспетчером КДП и приходилось заводить на посадку литерные рейсы, в том числе и с Президентом Украины.

Чопенко Владимир Николаевич. Родился в семье



автоинспектора в селе Хацки под Черкассами 16 октября 1957 года. Село Хацки расположено как раз между двух аэродромов - Черкассы и Ротмистровка. Кроме того вдоль реки Днепр проходит воздушная трасса. В 1962 году семья переехала на постоянное место жительства в город Кировоград, который является известным в мире авиационным городом. Учился Владимир в Кировоградской средней школе №5. При таком обилии авиации сопровождавшей

всё его детство и школьные годы у него сформировалось устойчивое желание стать лётчиком, хотя и к автомобилям он также был неравнодушен. В 1975 году он поступил в Кировоградское лётно-штурманское училище ГА на штурманское отделение. Это был пятый набор курсантов КЛШУ. Программу лётно-штурманской подготовки курсант Чопенко проходил на самолёте Ан-24УШ. Он с благодарностью вспоминает своих инструкторов - командира воздушного судна Яковенко Сергея Даниловича и штурманов Николая Филипповича Погорелого и Георгия Васильевича Гуртового которые помогли ему воплотить мечту о полётах в реальную жизнь. 2 марта 1978 года состоялся торжественный выпуск курсантов на котором ему был вручен диплом с квалификацией штурмана самолёта, свидетельство штурмана гражданской авиации 3-го класса, и военный билет с присвоенным первоначальным офицерским званием младший лейтенант запаса. Его распределили в Ивановский объединённый авиационный отряд на должность штурмана самолёта Ан-24. Три года постоянных рейсовых полётов с пассажирами полностью закрепили полученные в училище знания. В 1981 году Владимир Николаевич оформил перевод в Кировоградское высшее лётное училище ГА на должность штурмана-инструктора самолётов Ан-24 и Ан-26. Кончилась свободная жизнь рейсового штурмана. Начались учебные полёты, в основном по кругу. Двадцать пять взлётов и посадок за лётную смену! Но вот закончилась у курсантов вывозная программа, и начался период самостоятельных полётов. Командир АЭ Чижов Борис Игнатьевич

выполнит с курсантом несколько полётов, посадит на своё место другого курсанта, который может еще и не летал самостоятельно, и уходит на командный диспетчерский пункт, чтобы руководить такими полётами. А штурман с бортмехаником остаются в самолёте заложниками в сложившейся ситуации. Правда, за всё время его работы в самостоятельных полётах не произошло ни одного инцидента. Работа в высшем учебном заведении требовала наличия высшего образования. В 1990 году он окончил вечерний факультет Кировоградского института сельхозмашиностроения и получил диплом инженера-механика. С 1981 по 1993 год он прошёл все ступеньки штурманской карьеры в авиационном отряде, начиная от штурмана-инструктора и до старшего штурмана авиационного отряда. В 1989 году решением Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен первый класс штурмана гражданской авиации. Он летал на самолётах Як-18Т, Л-410УВП, Ан-24, Ан-26, Ан-32 и был переучен на самолёт Ил-76. Его общий налёт на самолётах составляет около 9000 часов. После ухода на пенсию в 1993 году он пошёл по стопам своего отца работать в ГАИ. Так же как и в лётном деле, он прошёл в ней славный путь до начальника Кировоградского областного отделения Государственной автомобильной инспекции. Подполковник Чопенко Владимир Николаевич награждён крестом “За отличие в МВД Украины” I и II степени; знаками - “За отличную службу в Государственной автомобильной инспекции” I и II степени, “За отличие в службе МВД Украины” II степени и медалями “За 10 и 15 лет безупречной службы в органах внутренних дел Украины”.



Начальник
Кировоградского
областного отделения
ГАИ подполковник
Чопенко Владимир
Николаевич.

Коваленко Олег Иванович. Родился 4 апреля 1961 года в



столице Эстонии городе Таллинн. После окончания средней школы в 1978 году поступил на отделение штурманов Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. *“Поздней августовской ночью самолёт Як-40, выполнявший рейс Таллинн - Киев - Кировоград, приземлился в конечном пункте маршрута - вспоминает Олег Иванович. Ни одного знакомого, но всё же добрался до контрольно-проходного пункта Лётно-штурманского училища. Разместили меня на ночлег вместе со*

всеми прибывшими в спортзале. На следующий день мне, жителю столицы Прибалтики, дали венки в руки, и я на оставшиеся 2 года и 6 месяцев стал добросовестным уборщиком улицы Короленко, о чём, кстати, ни капельки не жалею”. Лётную подготовку в училище проходил в самолётах лабораториях Ан-24УШ. Он хорошо помнит тех, кто его непосредственно обучал в салоне и в кабине самолёта. Командиром корабля-инструктором был Михаил Петрович Охинченко, а штурманами-инструкторами Аникович Леонид Николаевич и Галушкин Николай Митрофанович. Один из них работал в полёте в салоне самолёта-лаборатории со всей лётной группой курсантов, а другой занимался индивидуально по очереди с каждым курсантом в кабине экипажа. После окончания обучения он был распределён в Кишинёвский ОАО на должность штурмана самолёта Ан-24. Незаметно пролетели три года. В 1984 году он вернулся в свой родной Таллинн, переучился на самолёт Ту-134 и до 1990 года спокойно занимался перевозкой жителей Таллинна и их гостей на этом прекрасном самолёте, который в Аэрофлоте прозвали “маленькой Гушкой”. Протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс штурмана. Развал Советского Союза наиболее больно отразился на Олеге Ивановиче. Первое, что сделали эстонцы это самолёты Ту-134, заменили на Боинги, в которых штурман в экипаже не был предусмотрен оставив, таким образом, всех штурманов без работы. Вместе с проданными в другие государства самолётами Ту-134 дали согласие переехать туда на работу и некоторые члены экипажа. Некоторые штурмана

были переведены на должности дежурных штурманов. Второе, что сделали эстонцы, так это всё русскоязычное население назвали “захватчиками” и Олег Иванович в родном городе оказался на чужбине. Его второй родиной оказался город Кировоград, город в котором он учился, город в котором родилась его жена и выросли его дети, город который смело можно было бы назвать авиационной столицей. В Кировоградском высшем авиационном училище лётчиков он начал летать на самолётах Ан-24 и Ан-26 в экипаже молодого командира ВС инструктора Валерия Викторовича Козловского. В то время в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации доучивались курсанты Российской Федерации. У курсанта Байстова тесть был заместителем по лётной подготовки начальника Центрального управления международных, воздушных сообщений. Так появилась реальная возможность связаться непосредственно с человеком, который мог организовать стажировку штурманского состава Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации в Шереметьево-2 на МВЛ. Там выполнили стажировку штурманы-инструкторы Анатолий Иванович Зазымко, Александр Иванович Маяцкий и в декабре 1993 года окончил стажировку



Далеко не каждому экипажу довелось побывать в таких экзотичных местах.
Слева второй Олег Иванович Коваленко.

Олег Иванович Коваленко. А к концу февраля 1994 года уже Олег Иванович в аэропорту Симферополь закончил стажировку и ввёл в строй на международных, воздушных линиях штурмана-инструктора Стасюк Александра Филипповича. В марте 1994 года Международная акционерная авиационная компания «УРГА» заключила с Организацией Объединённых Наций контракт на работу 4 самолётов Ан-26 в Сомали. В экипаже Пидопригоры Александра Степановича, второй пилот Репяшник Владимир Васильевич, бортмеханик Невмержицкий Владимир Ваксильевич, штурманом был Олег Иванович Коваленко. 10 марта 1994 года Олег Иванович, открыв рампу, первым из кировоградских лётчиков ступил на сомалийскую землю. Вторым был экипаж Владимира Константиновича Руденко. Началось знакомство с Африкой. Жили на базе ООН в саване за колючей проволокой. Хлеб выпекали повара - негры. Надо отметить, что Олег Иванович не обделён чувством юмора. Он научил официанта-негра говорить одну украинскую фразу. Представьте себе картину. Официант с подносом подходит к старшему группы Руденко и произносит - "Доброго ранку, дядьку!" В 1995 году Государственная лётная академия Украины приобрела самолёт Ан-74. Ранее освоил этот самолёт экипаж Сусанова Владимира Мстиславовича. Для подготовки экипажей этот самолёт был передан в авиакомпанию "Востсибазро" города Иркутска. Там Сусанов приступил к переучиванию и вводу в строй командиров ВС инструкторов ГЛАУ Репяшника Владимира Васильевича, Сагаля Ивана Ивановича, штурмана-инструктора Коваленко Олега Ивановича, бортмеханика-инструктора Буртник Виктора Петровича. К сожалению, в 1996 году при взлёте с аэродрома Мирный новенький самолёт Ан-74 потерпел аварию из-за ошибки иркутского экипажа и восстановлен не был. В Иркутске завершилась деловая связь лётной академии с Россией. Там прошли последнюю лётную практику российские курсанты-пилоты ГЛАУ. *"Можно неоднозначно говорить об авиакомпании МААК «УРГА». - вспоминает Олег Иванович. Эта авиакомпания организовывалась на базе ГЛАУ. Я не знаю, какие были условия для её образования, но самые лучшие самолёты академии ушли под её крыло. Практически вся элита лётных кадров академии пришла к ним. Со временем у лётного состава появился выбор. Можно было оставаться в МААК «УРГА» или уйти на "вольные"*

хлеба”, то есть на частные контракты. В это время много лётной работы было в Демократической республике Ангола. Война, оппозиция, сложные условия полётов, приток экипажей из СНГ которые, подчас, не знали английского языка, да и в технике пилотирования были слабы. Экипажи сформированные на базе ГЛАУ никогда не подводили те авиакомпании, которые приглашали их на работу в Анголе. Летали на разных типах ВС:



Ан-24, Ан-26,
Ан-32, Ан-12,
Ан-72, Ан-74.

В полёте над
одной из
жарких стран
Африки
штурман
Олег Иванович
Коваленко.

И всегда с кем не приходилось работать из других подразделений Украины и России, все отмечали отличную “школу” Кировограда! Можно смело занести в почётную книгу Анголы Федоришина Василия Иосифовича, Зазымко Анатолия Ивановича, Вакуленко Николая Ивановича, Невмержицкого Владимира Валерьевича, Коваленко Олега Ивановича, Радько Сергея Ивановича, Суворова Владимира Петровича, Островца Ивана Петровича, Иликбаева Владимира Изибаевича, Иващенко Сергея Николаевича, Костеева Евгения Геннадиевича, Руденко Юрия Владимировича и т.д. Очень неплохо показали себя наши специалисты и в африканской республике Заир (ныне Демократическая республика Конго). Под руководством Козловского Валерия Викторовича там сформировалась авиакомпания “САА”, в которой до сих пор совершенствуют своё лётное мастерство на ВС Ан-26, Ил-18 большая группа бывших работников академии: Копылов Виктор Петрович, Заря Анатолий Степанович, Ткаченко Виктор Павлович, Байздер Павел Игнатьевич”.

Лаврик Игорь Викторович. Родился в семье военного лётчика 7 июня 1960 года в городе Полтаве. После окончания Полтавской средней школы в 1978 году поступил на штурманское отделение лётно-



На выпускной фотографии допущена ошибка – в инициалах вместо И.В. написано В.В.

штурманского училища гражданской авиации. Практическую воздушную навигацию осваивал на ВС Ан-24УШ в экипаже Охинченко Михаила Петровича. Его ведущим штурманом-инструктором был Аникович Леонид Николаевич. После окончания училища в 1981 году он получил диплом с отличием и свидетельство штурмана гражданской авиации. Свою лётную работу он начал в Харьковском объединённом авиационном отряде с переучивания на самолёт 2-го класса Ту-134. На этом лайнере он много лет выполнял пассажирские перевозки в соответствии с расписанием движения воздушных судов из Харькова. Протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. Он был допущен к международным полётам. В сложные перестроечные времена первой половины 90-х годов он освоил грузовой самолёт Ан-12 и продолжал выполнять на нём полёты на многочисленных, плохо приспособленных для приёма большегрузных самолётов аэродромах Африканского континента. Только чётко отлаженная работа экипажа и хорошая выучка помогали выходить победителями из самых сложных ситуаций, возникающих в полёте. А это - необыкновенные грозы. Вершина облака в тропиках достигает пятнадцати километров, из него выпадают огромные градины, сверкают километровые молнии и страшная турбулентность сопровождает полёт самолёта с одной стороны. С другой стороны пыльные бури, закрывающие видимость при подходе к аэродрому, на котором отсутствуют какие-либо радиотехнические средства и только благодаря спутниковой

навигации (GPS) экипажу удаётся благополучно произвести посадку



А о бытовых условиях для членов экипажа на этих промежуточных аэродромах и говорить не хочется. Условия, при которых горстями глотаешь таблетки от малярии, лихорадки, мухи цеце и ползающих гадюк, в результате чего, всё-таки заболеваешь малярией или какой-нибудь другой экзотической болезнью. Общий налёт у Игоря Викторовича составляет более 10000 часов. Продолжая авиационные традиции семьи, в 2007 году курсантом факультета обслуживания воздушного движения ГЛАУ стал его сын Дмитрий.

Шульгин Валерий Анатольевич. Родился 4 апреля 1964 года в городе Баку. С первого класса учился в Бакинской средней школе №56. В школьные годы серьёзно занимался лёгкой атлетикой. Имел первый спортивный разряд по легкоатлетическому десятиборью и был включен в состав республиканской сборной команды Азербайджана для участия во Всесоюзных соревнованиях. В 1981 году поступил на диспетчерское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. В программу диспетчерской



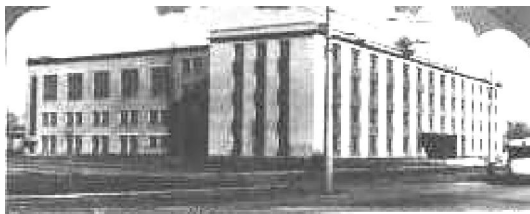
подготовки входила и лётная подготовка на самолёте Ан-24УШ, так как по выпуску диспетчерам присваивалась военно-учётная специальность “Военный штурман”. В 1984 году, получив диплом с отличием и свидетельство диспетчера службы движения, он был распределён в Бакинский объединённый авиационный отряд Азербайджана. Последовательно был допущен к работе на диспетчерском пункте контроля, пункте диспетчера посадки, командном диспетчерском пункте, местных, воздушных линиях Физули и диспетчерском пункте подхода. Также был допущен к работе по минимуму первой категории, к управлению воздушным движением на английском языке и к УВД с использованием средств вторичной радиолокации. С 1986 по 1991 год Валерий Анатольевич был слушателем факультета заочного обучения Академии ГА. Итогом его учёбы стал диплом с квалификацией инженера по движению. Именно тогда возник конфликт между Азербайджаном и Арменией вокруг Нагорного Карабаха. В январе 1990 года в столицу Азербайджанской ССР были введены вооружённые спецподразделения Советской Армии. Не легко жилось в то время семьям славянских народов. Их выгоняли с квартир, которые тут же занимали лица азербайджанской национальности. В этих условиях пришлось навсегда покинуть обжитые многими десятилетиями места, любимую работу, друзей, знакомых и переехать к родственникам в Кировоград. Валерий Анатольевич был принят в тренажёрный центр Кировоградского ВЛУ на должность оператора УВД. По окончании учёбы в Академии ГА, в марте 1991 года, он поступил в очную аспирантуру КВЛУ ГА. С мая по июль 1994 года учился на тренировочных курсах интенсивного изучения английского языка для инструкторов управления воздушным движением в английском городе Бармус. С сентября 1995 года Валерий Анатольевич был переведен на кафедру обслуживания воздушного движения вначале на должность ассистента, а с сентября 1997 года - старшего преподавателя и заместителя декана факультета обслуживания воздушного движения. С 22 сентября 1999 года и по настоящее время Шульгин Валерий Анатольевич - декан факультета лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Он имеет два тезиса докладов и статьи в сборнике научных трудов института аэронавигации.

Имамкулиев Иршад Абил оглы. Родился 14 мая 1966 года в городе Кировабаде Азейбарджанской ССР. В настоящее время этот город возвратил себе своё историческое название Гянджа. Окончив в 1983 году Кировабадскую среднюю школу, он поступил учиться на отделение диспетчеров УВД Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. Выпускникам училища присваивалась военно-учётная специальность штурман самолёта. С этой целью курсанты выполняли программу лётно-штурманской подготовки на самолёте Ан-24УШ. В музее академии



хранятся два реферата составленные курсантами: “Полёт в 1983 году по маршруту Кировоград - Киев - Минск в экипаже Бобылева Бориса Ивановича” и “Полёт в 1984 году по маршруту Кировоград - Запорожье - Жданов - Сочи в экипаже Шиленко Петра Арсентьевича”. Написаны они с таким теплом и любовью, что невольно вызывают огромное уважение к авторам (Триска Н.А., Мозговой Ю.И., Седнёв и Скороходов). В 1986 году Имамкулиев успешно окончил учёбу в Кировоградском лётно-штурманском училище. Ему был вручен диплом диспетчера УВД и направление в Азербайджанское управление гражданской авиации. В Баку, где размещалось УГА, посмотрели его документы и распределили работать диспетчером УВД в родной город Гянджа. Искорка любви к полётам зажгла в душе молодого диспетчера костёр. В 1994 году диспетчер УВД Имамкулиев Иршад Абил оглы осуществил свою мечту, переучился на штурмана воздушного судна. С 1997 по 1999 год он летал штурманом самолёта Ту-134. Получил допуск к выполнению полётов на международных, воздушных линиях. В 2000 году переучился в Ульяновске на самолёт Ту-154Б, М и приступил к полётам на этом воздушном лайнере. В настоящее время его налёт на самолётах составляет более 3000 часов, он штурман-инструктор 1-го класса. В 2005 году поступил на факультет заочного обучения, по специальности эксплуатация летательных аппаратов (пилот) Государственной лётной академии Украины.

Глава 33. Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации



Начальник Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации доктор технических наук, профессор Комаров Андрей Александрович (1978-1984).

1 марта 1978 года приказом Министра гражданской авиации от 8 февраля 1978 года № 22, на основании постановления Совета Министров СССР от 29 декабря 1977 года № 1131, было создано

Кировоградское Высшее лётное училище гражданской авиации (КВЛУ ГА) и организован факультет лётной эксплуатации (ФЛЭ).



Первый заместитель начальника Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации по лётной подготовке Викторенко Виктор Макарович.

В 1981 году указом Президиума Верховного Совета СССР ему присвоено почётное звание «Заслуженный пилот СССР»

С 14 апреля по 14 июня 1978 года временно исполнял обязанности начальника Кировоградского высшего лётного

училища гражданской авиации Виктор Макарович Викторенко.



Абитуриенты.

Им ещё предстоит пройти строгую медицинскую комиссию и сдать вступительные конкурсные экзамены.



Курсанты в новой форме с волнением слушают напутственные слова руководства



Торжественный момент вручения знамени
Кировоградскому высшему лётному училищу гражданской авиации



Курсанты Кировоградского высшего лётного училища – участники торжества



С тех пор прошло 30 лет. Знамя Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации выставлено в музее Государственной лётной академии Украины

С 14 июня 1978 года по 7 августа 1984 года начальником Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации

был назначен доктор технических наук, профессор Андрей Александрович Комаров, а Виктор Макарович Викторенко - на должность первого заместителя по лётной подготовке.



1979 год. Пока курсанты овладевали теоретическими знаниями по программам высшей школы, лётный состав продолжал готовить авиационных специалистов для подразделений Аэрофлота и многих зарубежных авиакомпаний (пилотов, штурманов и бортовых механиков) на самолётах Як-40, Ан-24, Ан-26 и Ан-30. На фото слева заместитель командира АЭ Щёголев Валентин Егорович, командир ВС - инструктор Бойко Вячеслав Сергеевич, командир 3-го ЛО Грицаенко Николай Максимович, старший штурман 3-го ЛО Марков Валерий Иванович, заместитель командира АЭ Бреус Пётр Антонович и штурман-инструктор Зазымко Анатолий Иванович



В 1979 -1980 гг. в 3 ЛО обучались на самолётах Як-40 курсанты АВЛУ ГА. На фото лётная группа Баркагана Валерия Семёновича. Второй слева курсант Никифоров Сергей Викторович. Он станет КВС - инструктором и будет обучать курсантов КВЛУ на самолётах Ан-24 и Ан-26

Курсантов Актюбинского высшего лётного училища гражданской авиации на самолётах Як-40 обучал широко известный в авиационных кругах Михаил Фёдорович Макаров

Командиры 1-го лётного отряда - Леонид Давидович Авдеев, Василий Иосифович Федоришин, Владимир Мстиславович Сусанов, Валентин Егорович Щёголев. Командиры 2-го ЛО Эдуард Александрович Семенихин, Вячеслав Алексеевич Юньков. Командиры 3-го ЛО - Николай Максимович Грицаенко, Юрий Иванович Овчар.

1 сентября 1978 года на факультете лётной эксплуатации первый набор курсантов-пилотов КВЛУ ГА приступил к теоретическим занятиям. Декан с 1 сентября 1978 года по 1 января 1985 года доцент кандидат технических наук Александр Емельянович Коростелёв, затем его сменил доцент кандидат технических наук Колесниченко Станислав Фёдорович.



1979 год. На стоянке аэродрома Кировоград два первых прилетевших самолёта Як-18Т



В 1979 году в КВЛУ начали поступать Як-18Т.

У пилотов этих самолётов в руках цветы. Ткаченко Виктор Павлович, Горбань Виктор Николаевич, Фёдоров Алексей Геннадиевич, Аушев Юрий Анатольевич

1 сентября 1980 года в составе факультета лётной эксплуатации был создан, как специализация, факультет воздушной навигации (ФВН), который приступил к теоретическому обучению первого набора курсантов-штурманов КВЛУ ГА.



Командиром 1-го ЛО самолётов
Як-18Т был назначен
Авдеев Леонид Давидович

В 1981 году указом Президиума Верховного Совета СССР первому заместителю начальника КВЛУ ГА Виктору Макаровичу Викторенко было присвоено почётное звание «Заслуженный пилот СССР».



1981 год. Курсанты первого набора приступили к полётам на самолётах Як-18Т

С августа 1981 года приказом министра гражданской авиации № 157 факультет воздушной навигации стал самостоятельным факультетом. Первый декан факультета доцент кандидат географических наук Григорий Павлович Лещенко. С 1986 года его сменил кандидат технических наук Валерий Степанович Белогузов.

В 1980 году 1-й лётный отряд первоначального обучения приступил к полётам на самолётах Як-18Т с курсантами-пилотами первого набора КВЛУ ГА.



11 июня 1980 года при выполнении самостоятельного полёта на самолёте Як-18Т произошёл отказ управления элеронами. Самолёт пилотировали курсанты Андрей Савоськин и Александр Лазарев. Они благополучно завершили полёт и вошли в историю Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации.

Савоськин Андрей Юрьевич родился в 1961 году. 18 июня 1982 года он первым в 3-м лётном отряде вылетел самостоятельно на самолёте Ан-24, за что ему была объявлена благодарность командиром отряда. После окончания училища получил направление в Тюменское управление гражданской авиации на должность второго пилота самолёта Ан-24. Александр Анатольевич Лазарев, его одногодка, после окончания училища получил направление на должность второго пилота самолёта Ан-26 в город Минск

В 1982 году 2-й и 3-й лётные отряды выполнили программу лётной подготовки с курсантами-пилотами первого набора на выпускных типах воздушных судов – Ан-24 и Ан-26.

В 1982 году состоялся первый выпуск 185 инженеров-пилотов из них 37 отличников, которые были распределены практически во все подразделения Советского Союза, где эксплуатировались эти самолёты. Выпускники с красным дипломом были рекомендованы для переучивания на воздушные суда 2-го класса.

В 1983 году было выпущено 196 человек, из которых 42 отличника. В 1984 году выпущено 193 инженера-пилота для Аэрофлота, 2 - для Кубы и 1 - для НРБ.



После выполнения полётов на Як-18Т курсанты изучали конструкцию Ан-24 и Ан-26 и выполняли на них полёты в экипажах 2-го и 3-го ЛО. На снимке командир воздушного судна – инструктор Гриценко Сергей Владимирович проводит разбор с экипажем



Торжественный момент - вручение свидетельства пилота гражданской авиации. В этом торжестве принимает непосредственное участие начальник училища профессор Комаров Андрей Александрович

С 7 августа 1984 года по 23 января 1987 года начальником Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации был кандидат технических наук Николай Филиппович Никулин, бывший до этого заместителем начальника Ульяновской ШВЛП по лётно-методической работе.



На этом фото первокурсники набора 1982 года пришли с цветами приветствовать выпускников. Справа во втором ряду курсант Иван Невидомый. Сейчас он летает в НАУ на Боинге-737. В четвёртом ряду пятый справа курсант Игорь Повильчук.

В шестом ряду второй справа Игорь Владимирович Стрелец продумывает своё прощальное выступление



Самым надёжным другом курсантов в учёбе была НТБ училища. На фото слева директор библиотеки Ковалёва Нелли Николаевна и её боевой заместитель Чижова Галина Васильевна

В 1984 году состоялся первый выпуск 90 инженеров-штурманов, среди которых было 11 отличников. Каждый выпускник получил конкретное место для работы в подразделениях гражданской авиации СССР.



Прощание со знаменем родного училища

В 1986 -1987 гг. в Советском Союзе сложилась сложная демографическая ситуация - отзвук Великой Отечественной войны. Давайте рассудим. В 1943 – 1944 гг. рождаемость резко снизилась. Через 25 лет (условный средний возраст начинающих родителей) т.е. в 1968-1969 гг. рождаемость также была низкой. Вот и результат того, что в 1986 и в 1987 гг. 18-летних курсантов призвали в армию.

Начальник Кировоградского высшего
лётного училища гражданской авиации
кандидат технических наук Никулин
Николай Филиппович
(1984-1987)



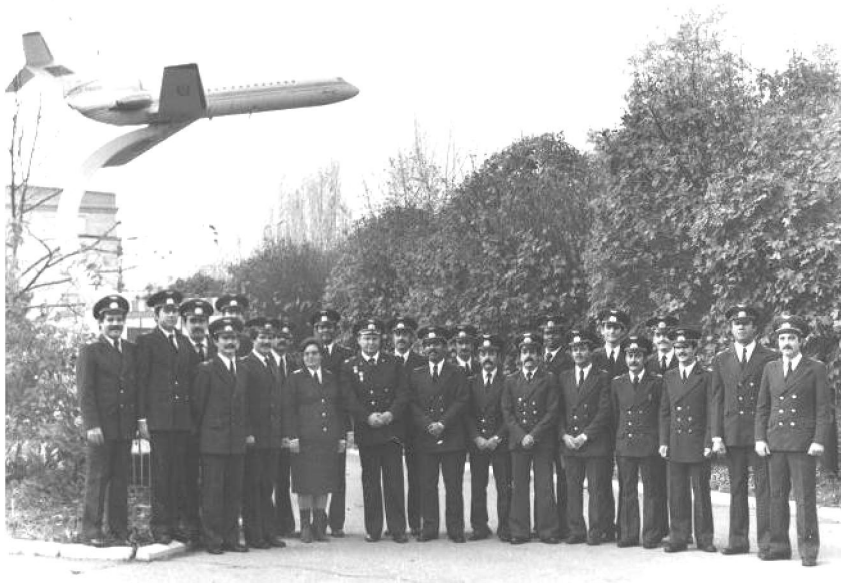
С 1 марта 1987 года
Михаил Иванович Рубец
(на фото в центре) приказом
министра был назначен
начальником Кировоградского
высшего лётного училища
гражданской авиации

Практически до 1990 года выпуск инженеров всех специальностей осуществлялся примерно равномерно. В 1990 и 1991 гг. эта равномерность была резко уменьшена по причине призыва в армию не служивших курсантов наборов 1986 и 1987 гг., а в 1992 году после их демобилизации из армии стремительно возросла. В 1990 году выпущено 185 инженеров всех специальностей, а в 1992 – 1195, т.е. на 1010 человек больше!



КВС-инструктор Ващук Л.А. проводит предполётную подготовку с группой курсантов штурмана-инструктора Бесчерева Валерия Петровича

В салоне-лаборатории самолёта Ан-24УШ зафиксирован рабочий момент – штурман-инструктор Бесчерев В.П. контролирует работу курсантов-штурманов в полёте по 2-х – 3-х часовому маршруту на высоте 5 - 6 км



1983 год. Первый выпуск 24-х инженеров-пилотов для Кубы



Рабочий момент подготовки к полётам на аэродроме Малая Виска

Характерно было то, что параллельно с подготовкой инженеров (пилотов и штурманов) КВЛУ продолжало выполнять функции ШВЛП. Автор старается не перегружать читателя цифрами, поэтому предлагает рассмотреть только один 1984 год. В этом году переподготовку на воздушных судах Ан-24, Ан-26, Л-410УВП прошло 550 отечественных специалистов для Аэрофлота. Из них 155 пилотов-инструкторов из производственных подразделений, 74 пилота и 321 человек штурманов и бортовых механиков. Кроме того, закончилось переучивание 207 иностранцев в том числе 141 пилот из Ливии, Вьетнама, Йемена, Лаоса, Кампучии, Кубы, Мадагаскара, Болгарии, Афганистана и Мавритании.



Полёты на аэродроме Щестаковка

Всего с 1981 по 1990 гг. был переподготовлен 10571 отечественный слушатель, из которых 4850 человек - пилоты. У автора нет данных по выпуску иностранцев с 1981 по 1983 год, но за остальные годы этих двух пятилеток дополнительно выпущено 608 иностранных авиационных специалистов.

Для подготовки инженеров по управлению воздушным движением приказом МГА № 80 от 22 апреля 1986 года был организован факультет управления воздушным движением. Первым деканом факультета был назначен доцент, кандидат технических наук Виктор Фёдорович Дерягин.

На аэродроме Шестаковка в 1986 году выполнено 43 лётных смены, в 1987 – 194. Затем аэродром свою работу прекратил.

С 1 марта 1987 года начальником Кировоградского высшего лётного училища стал Михаил Иванович Рубец, работавший до этого заместителем начальника по лётной подготовке Рижского лётно-технического училища гражданской авиации, окончивший



в 1984 году аспирантуру и в 1985 году годовичные курсы командно-руководящих кадров при Академии ГА.

С 1989 года в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации курсанты-пилоты первоначальную лётную подготовку начали выполнять на самолёте Л-410УВП

С мая 1988 года первым заместителем начальника КВЛУ был назначен Владимир Мстиславович Сусанов.



Сентябрь 1989 года. Делегация авиационного колледжа ФРГ прибыла в Кировоград, чтобы ознакомиться с опытом работы по первоначальной лётной подготовке курсантов-пилотов на многодвигательном турбовинтовом самолёте Л-410УВП

В 1989 году в 1-м лётном отряде Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации впервые в мировой практике для первоначального лётного обучения курсантов-пилотов начал применяться многодвигательный турбовинтовой пассажирский самолёт Л-410УВП.



1989 год. Самолёты Л-410 УВП на аэродроме Кировоград

С 1 сентября 1988 года организован факультет повышения квалификации и переподготовки авиационных специалистов на самолётах Ан-24, Ан-26 и Л-410 УВП-Э. Первый декан кандидат технических наук Александр Емельянович Коростелёв.



Ноябрь 1990 года. Командир 1-го ЛО Сусанов Владимир Мстиславович встречает экипаж Репяшника В.В., Молочко А.А. доставивший в Кировоград первый самолёт Л-410УВП-Э

14 апреля 1989 года было издано постановление Коллегии министерства №32 “Положение о порядке проведения приёма курсантов средних лётных училищ для дальнейшего обучения в высших лётных училищах ГА”. На 1 курс ФЛЭ были приняты: 41 курсант Сасовского лётного училища, 39 курсантов Красно-

кутского лётного училища и 20 слушателей подготовительного отделения Киевского института инженеров гражданской авиации. Кроме того, были зачислены на 1-й курс 24 иностранца и в связи с



досрочной демобилизацией из армии были восстановлены и продолжили своё обучение 670 курсантов.

Старые командиры уходили на пенсию. Григорий Павлович Назаренко после выполнения последнего полёта трогательно прощается с лётной работой.

В 1989 году из наборов ФЛЭ и ФВН 1987 года курсантам-отличникам предложили учиться на инженера-пилота-штурмана не четыре года и два месяца, а пять лет. По окончанию учёбы в 1992 году 28 курсантов были выпущены с двумя свидетельствами: пилота и штурмана гражданской авиации. В 1993 году было выпущено ещё 26 таких специалистов.



Им на замену приходили молодые.
Выпускник 1993 года Николай Диковицкий

Длительная борьба с министерством о разрешении училищу выполнять перевозки в сочетании с учебными полётами увенчалась успехом. Министр ГА 29 мая 1989 года подписал указание № 299/У “О выполнении заказных рейсов воздушными судами лётных учебных заведений ГА”. С этого момента училище начало зарабатывать деньги. 50 процентов от заработанных средств перечислялось на бюджет МГА, а остальная часть оставалась в бюджете учебного заведения. 30% от этой суммы шло в фонд материального поощрения. В КВЛУ была создана служба организации перевозок. Эта служба занималась

поиском грузовой клиентуры, заключением договоров на перевозки, рекламной деятельностью, разработкой ряда документов и т.д. В этой службе нашли себе рабочие места Пашинов Евгений Трофимович, Кучма Николай Кириллович и ещё два человека.



1990 год.

Вскоре эти пилоты-инструкторы 1-го ЛО займут ключевые позиции не только в училище, но и во всей гражданской авиации. Слева Степан Степанович Лымич, Геннадий Валентинович Богатюк, Анатолий Иванович Напалков. Справа Олег Анатольевич Щербаков, Александр Кимович Шахотько, Юрий Иосифович Картлин. В центре заместитель командира ЛО Вячеслав Николаевич Федотов



А тем временем курсанты набор за набором осваивают после Л-410УВП турбовинтовые Ан-24 и Ан-26

С 1 марта 1990 года лётная служба академии в соответствии с должностными инструкциями и с учётом коллективного мнения перешла на новую структуру работы. Три лётных отряда были объединены в один авиационный отряд с квалификацией 1 класса.



Жизнь продолжалась. Одним курсантам вручали зачётные книжки

Предполагалось, что такая организационная структура даст больше самостоятельности и ответственности в работе, позволит



Других курсантов поздравляли с первым самостоятельным полётом.
Май 1983 года.
Аэродром Счастливая. Курсант Юргилевич З.С. докладывает о завершении первых двух самостоятельных полётов на самолёте Ан-24

более мобильно производить перестановку сил для решения производственных задач и увеличения заработной платы, уменьшит количество лиц командно-лётного состава. В связи с этим 28 февраля были проведены выборы командира АО. Голоса 212 делегатов конференции распределились так. 110 голосов было



отдано за Ткаченко Виктора Павловича, 85 - за Юнькова Вячеслава Алексеевича, 12 - за Ковша Владимира Осиповича и 4 голоса за Грицаенко Николая Максимовича.

А многим вручали свидетельства пилота гражданской авиации

Отныне у командира отряда было три заместителя по направлениям: первоначальное



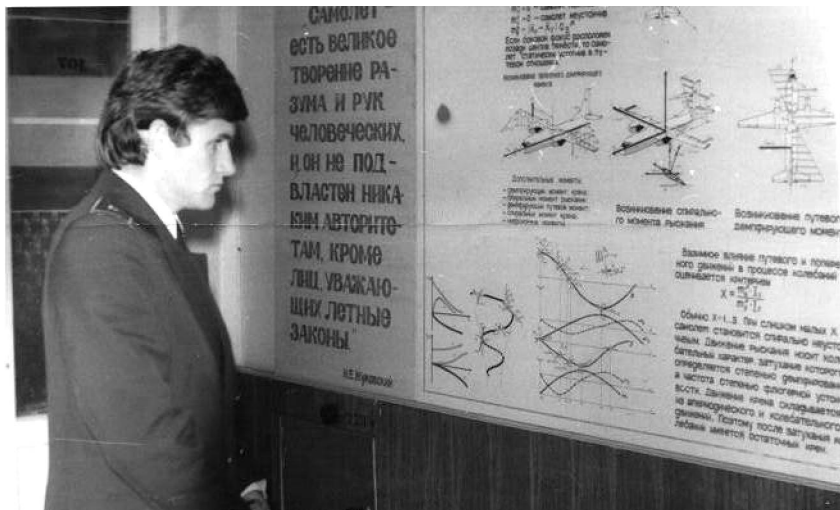
А заканчивалось тем, что выпускники вывозили из Кировограда самых красивых и самых-самых наших согражданок



Шли годы, а у порога Кировоградского высшего лётного училища всегда стояли абитуриенты, желавшие стать пилотами, штурманами, диспетчерами

обучение курсантов-пилотов, обучение курсантов-пилотов на выпускном типе ВС и обучение курсантов-штурманов. Часть командиров эскадрилий были переведены в лётно-методический отдел на должности старших пилотов-инструкторов ЛМО, а часть

стала старшими пилотами-наставниками. Эта система привела с одной стороны к некоторому сокращению количества командно-лётного состава, но привела к некоторой бесконтрольности. Увидев все достоинства и недостатки этой системы, пришли к выводу, что лучшей системы, чем система, состоящая из эскадрилий, для учебного процесса не существует. С апреля 1993 года авиационный отряд возвратился к старой проверенной временем и жизнью эскадрильной системе.



Как сказал Жуковский «Самолёт есть великое творение разума и рук человеческих и он не подвластен никаким авторитетам, кроме лиц, уважающих летные законы».

В апреле 1990 года в Кировоградском лётном училище гражданской авиации появилась партия персональных компьютеров, изготовленных по лицензии передовых западных фирм. Для внедрения их в учебно-лётный и производственный процесс был создан отдел автоматизированной системы управления производством (АСУП).

В 1992 году курсанты-пилоты налетали в Кировоградском АСК на самолёте Як-52 1226 часов, а в Запорожском авиационном училище лётчиков ДОСААФ -508 часов

В 1992 году на базе службы горяче-смазочных материалов Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации, ставшей фирмой «ПММ-Сервис», была организована



От скромной кровати в комнате общежития училища на четыре человека



до командирского кресла огромного воздушного лайнера.

авиакомпания «Командор-Авиа» в которую перешла работать часть лётного состава из КВЛУ ГА.

В итоге автор уверенно может сказать, что за период активной деятельности КВЛУ с 1978 по 1993 год (о Государственной лётной академии Украины речь пойдёт в следующих главах) было выпущено: инженеров-пилотов, включая сюда инженеров-пилотов-штурманов, инженеров-механиков-пилотов, а также инженеров-пилотов ИНО - 1935 человек. Инженеров-штурманов, включая ИНО - 1847 человек и инженеров по управлению воздушным движением, включая ИНО - 416 человек.

О работе факультетов, кафедр, отделов и служб Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации читайте в книге «Кировоградское лётное» под общей редакцией М.И. Рубца, выпущенной в 1992 году.

Комаров Андрей Александрович. Родился 27 мая 1924 года в Москве. В 1941 году был курсантом Лугинской военной авиационной школы механиков. Воевал на Калининском фронте, ремонтируя после боевых вылетов дальние бомбардировщики Ил-4. Со временем переучился на бортмеханика и летал на самолётах Ли-2 и С-47 на Дальнем Востоке и в Маньчжурии. После войны продолжал летать в отряде Главного управления геодезии и картографии по нефтегазовой разведке там, где позже появились города Сургут, Уренгой и Нижневартовск. С налётом более 3000 часов он поступил в Киевский институт инженеров ГВФ. Окончив институт, начал заниматься научной деятельностью в отделе испытаний Государственного научно-исследовательского института ГВФ. В различных регионах обширной страны он участвовал в программах испытаний самолётов Ил-12 и Ил-14, которые составили целую эпоху развития ГВФ первого послевоенного десятилетия. Отдел принимал самое активное участие в решении задач повышения надёжности работы противообледенительной системы, улучшения характеристик



управляемости самолёта в полёте с одним работающим двигателем на малых скоростях и в беспокойной атмосфере, а также обеспечения безопасности взлёта при отказе одного двигателя в любой точке разбега и взлётной траектории. С началом эры реактивных пассажирских самолётов ему предложили должность преподавателя в Киевском институте инженеров гражданской авиации, где он продолжал свою исследовательскую деятельность. Вышли из печати его книги, монографии, брошюры. Он защитил кандидатскую, а затем докторскую диссертации. С 14 июня 1978 года по 6 августа 1984 года под его непосредственным руководством состоялось становление Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Затем он возвратился на родную кафедру в Национальный авиационный университет. Он опубликовал более 260 научных и научно-методических работ, выдал более 20 пособий и 4 учебника, подготовил 50 кандидатов и 6 докторов наук. За выдающиеся творческие успехи Андрею Александровичу присвоено звание Заслуженного деятеля науки Украины, академика Аэрокосмической академии Украины. Ему, первому в государстве, президентом Украины назначена стипендия за заслуги в авиационной отрасли. Американский биографический институт присвоил ему звание “Человек года 1999”.

Денисенко Пётр Николаевич. Родился в семье школьного



учителя 24 апреля 1947 года в городе Кировограде. После окончания 7-го класса средней школы № 17 в 1960 году поступил и в 1964 году окончил Кировоградский машиностроительный техникум. По направлению 3 года работал в городе Днепропетровске на II производстве Южмаша (п/я 192). В 1967 году поступил на механико-математический факультет Днепропетровского государственного университета. После его окончания с 1970 года учился в аспирантуре

Киевского института математики АН УССР. В 1974 году защитил диссертацию кандидата физико-математических наук. Работал в Приднепровском отделении НИЛ труда старшим научным

сотрудником по 1976 год и старшим преподавателем Кировоградского института сельскохозяйственного машиностроения по 1978 год. В июле 1978 года к.ф.м.н. Денисенко Пётр Николаевич был приглашён в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на должность заведующего кафедрой высшей математики. Он был первым, кто организовывал в КВЛУ работу кафедры высшей математики, а заодно и информатики. До 1988 года он работал на должностях заведующего кафедрой, старшего преподавателя и доцента. Этот умный и энергичный человек руководил в училище секцией альпинизма и скалолазания. Он чемпион Украины по альпинизму 1972 и 1981 года. В его альпинистской биографии два восхождения на семитысячники: в 1976 году на пик Корженевского и в 1978 году на пик Коммунизма. В 2006 году он занял 7-е место на чемпионате Украины по альпинизму. С 1988 года он работал на должности главного конструктора проекта САРП (систем автоматизированного проектировки пил) в ПКТИ “Почвомаш”. С 1997 по настоящее время к.ф.м.н. Пётр Николаевич Денисенко продолжает трудиться в должности доцента в КНТУ.



Коровайченко Валентина Владимировна. Родилась в городе Кировограде, 30 июля 1946 года в потомственной семье технических интеллигентов. Её предки по мужской линии - инженеры Елисаветградского завода сельхозмашин машин Эльворти, получившем после революции и гражданской войны наименование “Красная звезда”. Они трудились на нём, в должностях вплоть до главного инженера. С 1953 года Валя училась в Кировоградской средней школе № 11. Жила она в то время в центре города на улице Ленина (бывшая Дворцовая), а школа располагалась буквально в квартале от её дома на улице Володарского (бывшая Александровская). Надо заметить, что 11-я школа была одним из старейших учебных заведений города. Создал эту школу для одарённых учеников выдающийся педагог Милентий Крыжановский, известный в своё время в Украине

человек. Изменялся статус школы, но все годы это было наиболее престижное учебное заведение, которое окончили кинорежиссёр Николай Станиславский и поэт Арсений Тарковский. После окончания учёбы в школе, в 1964 году Валентина поступила в Кировоградский филиал Харьковского политехнического института, а через год перевелась на механический факультет Красноярского политехнического института. В учёбе она горела ярким пламенем. Видно отсюда её жизненным девизом стало правило древних: “Обучаемый не сосуд, который нужно наполнить, а факел, который необходимо зажечь”. После блестящей защиты реального дипломного проекта, получив квалификацию инженера-механика, она продолжала работать в родном институте на должности ассистента. Затем поступила в аспирантуру ведущего вуза страны - Ленинградского политехнического института и приступила к работе над диссертацией в области материаловедения. 24 февраля 1976 года состоялась успешная защита. Ей был вручен диплом кандидата технических наук. Она вернулась в свой институт и работала в нём на должности старшего преподавателя и доцента. Жизненные обстоятельства сложились так, что в 1977 году она возвратилась в родной Кировоград и устроилась на работу в Кировоградском институте сельхозмашиностроения. 2 августа 1978 года кандидат технических наук Коровайченко Валентина Владимировна была зачислена на должность заведующей кафедрой технической механики Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. В 1981 году ей было присвоено учёное звание доцента по кафедре технической механики. С декабря 1991 года Валентина Владимировна была избрана по конкурсу и стала деканом факультета управления воздушным движением. Факультет состоял из пяти кафедр. На них работало 49 преподавателей. 18 преподавателей имели учёные степени и звания. 15 июня 1992 года в Министерстве образования Украины был утверждён разработанный ею экспериментальный учебный план подготовки диспетчеров, который позволял курсантам получать допуск к самостоятельному ведению связи на английском языке. 23 июля 1993 года был создан Институт аэронавигации (ИАН), как структурное подразделение Государственной лётной академии Украины. Директором института была назначена Валентина

Владимировна Коровайченко. На апрель 1994 года в ИАН работали два члена-корреспондента Аэрокосмической академии Украины, четыре доктора наук, профессора, шестнадцать кандидатов наук, доцентов. В апреле 1996 года Валентина Владимировна была приглашена на работу в Министерство образования и науки Украины на должность заместителя начальника главного управления высшего образования. С октября 1997 года она - заместитель начальника управления лицензирования и аккредитации Министерства образования Украины. С мая 1999 года – член-корреспондент Международной кадровой академии. С марта 2000 года была повышена в должности и стала заместителем директора Департамента высшего образования Украины. В апреле 2001 года ей присвоено звание профессор. С августа 2001 года Валентина Владимировна стала действительным членом Аэрокосмической академии Украины - академиком. 22 мая 2002 года решением Международного общества по инженерным дисциплинам ей была присвоена квалификация европейского педагога с правом преподавания инженерных дисциплин в вузах европейского содружества. Она была занесена в книгу почёта Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации (1982 год). Награждена знаками “За отличные успехи в области высшего образования СССР” (1990 год), «Відмінник освіти України» (1998 год). Является автором около ста научных трудов, из которых 11 авторских свидетельств, патентов на изобретения и три учебных пособия с грифом Министерства образования и науки Украины.

Коростелёв Александр Емельянович. Родился 3 февраля 1939



года в городе Мелитополе Запорожской области в семье фрезеровщика Емельяна Григорьевича Коростеля. После окончания Мелитопольской средней школы №12 с сентября 1956 по июль 1957 года работал токарем на Мелитопольском машиностроительном заводе. Одновременно учился в автошколе ДОСААФ, по окончании которой получил удостоверение шофера-профессионала. В 1957 году поступил учиться на механический

факультет Мелитопольского института механизации сельского хозяйства. После 3-го курса продолжил учёбу в Рижском институте инженеров ГВФ.

Диплом с отличием выдан в том, что Александр Емельянович Коростелёв в 1957 году поступил в Мелитопольский институт механизации сельского хозяйства и в 1963 году окончил полный курс Рижского института инженеров ГВФ имени Ленинского комсомола по специальности эксплуатация самолётов и двигателей. Решением ГЭК от 19 декабря 1963 года ему присвоена квалификация инженера-механика.

Его оставили в институте для работы в должности инженера научно-исследовательского отдела. С февраля 1964 по сентябрь 1969 года обучался в аспирантуре при кафедре теории авиационных двигателей. Окончив аспирантуру, работал старшим, а затем ведущим инженером НИС РКИИ ГА. В ноябре 1971 года Александр Емельянович перешёл на преподавательскую работу в должности ассистента. В марте 1972 года он защитил кандидатскую диссертацию и был переведен на должность старшего преподавателя.

Диплом кандидата наук. Высшая Аттестационная Комиссия. Решением Совета Рижского Краснознамённого института инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола от 22 марта 1972 года Коростелёву Александру Емельяновичу присуждена учёная степень кандидата технических наук. Москва 23 июня 1972 года.

В августе 1977 года ему было присвоено учёное звание доцента по кафедре авиационных двигателей.

Аттестат доцента. Высшая Аттестационная Комиссия при Совете Министров СССР своим решением от 24 августа 1977 года Коростелёву Александру Емельяновичу присвоено учёное звание доцента по кафедре авиационных двигателей.

В июле 1978 года переведен в Кировоградское ВЛУ ГА на должность заведующего кафедрой аэродинамики и динамики полёта, а с сентября 1978 по декабрь 1984 года декана факультета лётной эксплуатации, одновременно с 1980 года являясь и заведующим кафедрой авиационных двигателей. С сентября 1989 года работал на должности профессора кафедры конструкции и эксплуатации самолётов и двигателей и одновременно являлся деканом факультета повышения квалификации и переподготовки авиационных специалистов.

Диплом члена-корреспондента АКАУ. Решением Совета по присуждению академических учёных званий Аэрокосмической Академии Украины от 25 апреля 1996 года Коростелёв Александр Емельянович избран членом-корреспондентом АКАУ.

22 апреля 1999 года приказом министра образования Украины на базе этого факультета было создано Кировоградское лётное училище, как структурное подразделение Государственной лётной академии Украины. Директором лётного училища был назначен Александр Емельянович Коростелёв.

Диплом действительного члена академии (академика). Решением президиума международной Академии Человека в Аэрокосмических Системах 9 июня 2000 года присуждено учёное звание действительного члена академии (академика) Коростелёву Александру Емельяновичу.

В 2002 году Александра Емельяновича не стало. Похоронен он на Новолелековском кладбище города Кировограда.

Гузенко Анатолий Иванович. Родился в крестьянской семье



1 августа 1937 года в селе Ново-Лозоватка Криворожского района Днепропетровской области. С 1941 по 1944 год вместе с матерью жил в Омской области. После освобождения Криворожья от немецко-фашистских захватчиков вернулся с матерью в родное село и пошёл в 1-й класс Ново-Лозоватской неполной средней школы. С 1951 продолжил учёбу в Лозоватской средней школе. Окончив 10-го классов в 1954 году, он поступил в Криворожское авиационно-техническое училище спецслужб ГВФ. Получил диплом с отличием в 1957 году по специальности “эксплуатация радиоборудования самолётов” и как пятипроцентник был направлен на учёбу в Киевский институт инженеров ГВФ. 8 февраля 1963 года ему был выдан диплом уже с квалификацией радиоинженера. Его трудовой путь после окончания института выглядит так: 1963 год - стажёр-исследователь научно-исследовательского отдела лаборатории вычислительной техники КИИ ГВФ. 1965 год - старший инженер, ведущий инженер научно-исследовательского отдела группы обслуживания “Минск-14” лаборатории вычислительной техники КИИ ГА. 1967 год - аспирант кафедры “Электронно-моделирующих машин” по специальности “Вычислительная техника”. 1 марта 1971 года он был назначен на должность заместителя декана факультета автоматики. Высшей аттестационной комиссией Министерства высшего и среднего образования СССР 17 марта 1971 года ему был выдан диплом кандидата технических наук. 27 сентября 1974 года ему этим же органом был вручен аттестат доцента по кафедре “Электронные моделирующие машины”. С 23 июня 1978 года по 10 декабря 1984 года Гузенко Анатолий Иванович - заместитель начальника

КВЛУГА по учебной и научной работе. В его личном деле хранится список из 18 научных трудов.

Карпенко Пётр Данилович. Родился в крестьянской семье 16 октября 1926 года в селе Сегединцах Городищенского района Черкасской области. С 1933 по 1940 год учился в Сегединской семилетней школе. Во время войны в 1941-1942 годах жил в своём селе, оккупированном фашистами. В июне 1942 года был угнан в Германию на сельскохозяйственные работы. Работал у бауэра в селе Мульдендиген возле города Ульма. После окончания войны с мая по сентябрь 1945 года находился в репатриационном лагере французской зоны оккупации Германии. В первых



числах сентября 1945 года полевым военкоматом был призван на службу в Советскую армию. Службу проходил курсантом 31-го отдельного зенитного артиллерийского дивизиона, а затем помощником командира взвода 935-го отдельного дивизиона. Уволен из армии в ноябре 1950 года. 3 января 1951 года поступил работать на Роменскую городскую электростанцию в должности дежурного электрика пульта управления. Одновременно продолжил учиться в Роменской вечерней средней школе рабочей молодёжи. После окончания 10-го класса в 1953 году поступил в Киевский педагогический институт на физико-математический факультет. Учился отлично, о чём свидетельствует то, что на четвёртом курсе он получал Сталинскую стипендию. После окончания института в 1957 году он получил диплом с отличием с присвоением квалификации преподавателя математики и звания учителя средней школы. По рекомендации Учёного совета он поступил на обучение в аспирантуру при кафедре математического анализа своего института. В 1960 году Министерством просвещения УССР был направлен на работу в Дрогобычский педагогический институт. До 1966 года работал в нём на должностях и.о. доцента и старшего преподавателя. В мае 1964 года защитил диссертацию и решением Объединённого совета институтов математики, кибернетики и главной

астрономической обсерватории АН УССР ему была присуждена учёная степень кандидата физико-математических наук. С 1 сентября 1966 года по март 1968 года он заведовал кафедрой математики Житомирского педагогического института. Решением Высшей аттестационной комиссии Министерства высшего и среднего образования СССР от 15 марта 1968 года Карпенко Пётр Данилович был утверждён в учёном звании доцента по кафедре математики. С декабря 1969 года работал доцентом Кировоградского педагогического института. Читал лекции по математическому анализу и дополнительным главам анализа, по теории аналитических функций, по численному анализу математических машин и программирования. 28 июля 1978 года Пётр Данилович зачислен на должность доцента кафедры высшей математики факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. С 1 сентября 1979 года по 25 февраля 1986 года он был заведующим кафедрой высшей математики. С 5 июля 1999 года он был уволен в связи с переходом на пенсию. В его личном деле хранится список написанных им 30 научных работ. В 1982 году в издательстве “Радянська школа” была опубликована его книга (7 печатных листов) “Мера и интеграл”.

Немирович-Данченко Татьяна Александровна.



Родилась 2 апреля 1936 года в городе Пушкин Ленинградской области. С пяти лет воспитывалась дедушкой и бабушкой, которых считала своими родителями. В 1954 году окончила среднюю школу в посёлке Каменоломни Ростовской области и сразу же поступила в Ростовский государственный педагогический институт. В 1959 году она окончила его по специальности немецкий и английский языки и ей была присвоена квалификация учителя средней школы. Свою педагогическую деятельность она

начала в августе этого же года в средней школе села Алхан-Кала Чечено-Ингушской АССР. Начало нового учебного года (1.09.60) она встретила в должности преподавателя немецкого языка

Ростовского университета. В августе 1962 года была направлена на двухгодичные высшие педагогические курсы при Московском государственном педагогическом институте иностранных языков. Как жена офицера она работала там, где служил муж. С сентября 1964 года преподавала немецкий язык на курсах при Доме офицеров в городе Капустин Яр Астраханской области. С сентября 1968 - английский язык в Кировоградской ШВЛП и Кировоградском ЛШУ. 25 декабря 1972 года поступила в аспирантуру кафедры лексикологии и стилистики немецкого языка МГПИИЯ. По окончании 26 января 1976 года вернулась преподавать английский язык в КЛШУ. В конце октября 1976 года Татьяна Александровна защитила диссертацию на соискание учёной степени кандидата филологических наук. 2 февраля 1977 года Высшая аттестационная комиссия при Совете Министров СССР выдала ей диплом кандидата наук. С 15 августа 1978 года она стала заведующей кафедрой иностранных языков Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации и работала в этой должности до 18 апреля 1989 года. В настоящее время Татьяна Александровна работает в должности доцент кафедры иностранных языков Государственной лётной академии Украины.

Дерягин Виктор Фёдорович. Родился 27 августа 1943 года в городе Дружковка Донецкой области. После окончания в 1959 году 8-го класса поступил на работу в паросиловой цех Дружковского машиностроительного завода на должность слесаря. Одновременно учился в школе рабочей молодёжи, которую и окончил в 1961 году. В 1963 году был принят на вечерний факультет Краматорского индустриального института. В январе 1964 года Виктор Фёдорович переведен на должность инженера-конструктора отдела главного энергетика бюро промышленной вентиляции родного завода. Только в 1965 году с шестилетним рабочим



стажем он был принят на дневное отделение теплоэнергетического факультета Одесского политехнического института по специальности “Автоматизация теплоэнергетических процессов”. После окончания в 1969 году учёбы в институте был распределён здесь же в Одессе в Харьковское отделение института “Теплоэлектропроект” и в октябре этого же года был принят в аспирантуру Одесского политехнического института по кафедре гидравлики и гидравлических машин. Уже после окончания в 1972 году аспирантуры Виктор Дерягин получил направление на должность ассистента в Кировоградский институт сельскохозяйственного машиностроения. В 1975 году защитил диссертацию на соискание учёной степени кандидата технических наук по специальности “Гидравлика и инженерная гидрология”. В июне 1975 года по конкурсу был избран на должность старшего преподавателя, а в марте 1977 года на должность доцента кафедры гидравлики и термодинамики. В октябре 1977 года был переведен на должность доцента кафедры теории механизмов и машин. 5 июля 1978 года на должность старшего преподавателя кафедры аэродинамики и динамики полёта факультета лётной эксплуатации был принят кандидат технических наук Дерягин Виктор Фёдорович, имевший в своём активе на ту пору более 20 научных работ и разработок. 24 февраля 1980 года он был избран по конкурсу на должность доцента кафедры аэродинамики и конструкции летательных аппаратов. 30 сентября 1981 года он в порядке совместительства был зачислен на должность заместителя декана ФЛЭ. Решением Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР от 8 декабря 1982 года Дерягину Виктору Фёдоровичу было присвоено учёное звание доцент по кафедре аэродинамики и динамики полёта самолётов. 1 сентября 1995 года он переведен на должность начальника факультета повышения квалификации и переподготовки авиационного состава. Через год, 15 сентября 1986 года назначен деканом факультета управления воздушным движением Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. В настоящее время Виктор Фёдорович доцент кафедры лётной эксплуатации, аэродинамики и динамики полёта. Награждён медалью “Ветеран труда”. В его личном деле зафиксировано множество поощрений, в том числе и благодарность от Министра гражданской авиации.

Фоменко Владимир Валентинович. Родился в семье



военнослужащего 15 марта 1951 года в городе Москве. После демобилизации отца в 1955 году семья переехала в город Кировоград. Здесь прошло его детство и учёба в средней школе № 6. После окончания 10-го класса в 1968 году он поступил в Московский физико-технический институт на факультет физической и квантовой электроники, молекулярной и химической физики. В 1974 году с отличием окончил полный курс этого института по специальности экспериментальная ядерная физика,

получил квалификацию инженера-физика и сразу же поступил в аспирантуру родного института по специальности физика и химия плазмы. Аспирантуру успешно окончил в сентябре 1977 года, а 27 декабря этого же года состоялась защита диссертации на соискание учёной степени кандидата физико-математических наук. 7 июня 1978 года Высшая аттестационная комиссия при Совете Министров СССР выдала Владимиру Валентиновичу Фоменко диплом кандидата физико-математических наук. Он вернулся в Кировоград и с 3 июля этого же года был зачислен на должность ассистента кафедры физики факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. В декабре 1979 года он был переведен на должность старшего преподавателя, а с августа 1987 - заведующего кафедрой физики. Решением Государственного комитета СССР по народному образованию 15 июня 1989 года Фоменко Владимиру Валентиновичу присвоено учёное звание доцента по кафедре физики. С января 1998 года в Государственной лётной академии Украины кафедру физики объединили с кафедрой высшей математики, и до сентября 2005 он ею руководил. В настоящее время Владимир Валентинович Фоменко работает в должности доцента кафедры физико-математических наук факультета лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Им написано девятнадцать научных и научно-методических работ.

Чудинова Галина Петровна. Дочь замполита 744 УАП 60



ВАУЛ Чудинова Петра Антоновича (см. часть 2, стр.126). В 1966 году Галина Петровна окончила Ивановский химико-технологический институт. Училась в аспирантуре. В 1974 году успешно защитила диссертацию на соискание учёной степени кандидата химических наук. С 3 июня 1978 года была принята на кафедру технической механики КВЛУ ГА на должность ассистента. В августе этого же года была переведена на должность старшего преподавателя, а в ноябре 1980 года избрана на

должность доцента той же кафедры. В 1981 году решением Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР ей было присвоено учёное звание доцент. Затем с 1985 по 2000 год она работала доцентом кафедры авиационных двигателей. В разные годы она была заместителем декана факультета лётной эксплуатации, деканом по работе с иностранными курсантами, заместителем начальника учебно-научного комплекса по работе с иностранными курсантами и слушателями. В двух наборах курсантов была куратором учебных групп. В 2000 году уволилась в связи с уходом на пенсию.

Лещенко Григорий Павлович. Родился 2 января 1945 года в



селе Высокие Байраки под Кировоградом. После окончания 9-го класса Кировоградской средней школы №3 в 1961 году был принят на должность электромеханика и механика по ремонту оптических приборов авиационного ремонтного завода. Учёбу продолжал в Кировоградской школе рабочей молодёжи №1, которую окончил с золотой медалью в 1962 году. В этом же году поступил на вечерний факультет Кировоградского отделения

Харьковского политехнического института. В 1964 году по конкурсу аттестатов и зачётных книжек был переведен в Ленинградское высшее инженерное морское училище на арктический факультет имени адмирала Макарова Степана Осиповича. После окончания училища с отличием с 1968 года работал в Главной геофизической обсерватории имени Воейкова Александра Ивановича (город Ленинград) в должностях инженера и старшего инженера отдела атмосферного электричества. Одновременно там же учился в заочной аспирантуре. В 1971 году вернулся в Кировоград и был принят на преподавательскую работу в Кировоградское лётно-штурманское училище ГА. В 1978 году защитил диссертацию на соискание учёной степени кандидата географических наук. В 1979 году был переведен в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на должность старшего преподавателя кафедр лётной эксплуатации и воздушной навигации. В 1980 году был назначен заместителем декана факультета лётной эксплуатации, с августа 1981 года кандидат географических наук Лещенко Григорий Павлович стал первым деканом факультета воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. В 1983 году он был награждён медалью “За трудовое отличие”, в 1985 году ему было присвоено учёное звание доцент, в 1986 году он был награждён знаком “Отличник Аэрофлота”. В 1988 году он стал заместителем начальника КВЛУ по учебной работе. В 1993 году ему присвоено учёное звание профессора. Как заместитель начальника КВЛУ он организовывал и проводил непосредственную работу по переводу Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации в статус Государственной лётной академии Украины. В 1994 году Григорий Павлович Лещенко избран членом-корреспондентом Аэрокосмической академии Украины. В 1996 году он стал деканом факультета обслуживания воздушного движения. В 2002 году ему присвоено почётное звание “Заслуженный работник образования Украины”. В 2002 году он стал директором Кировоградского лётного училища Государственной лётной академии Украины. Профессор Лещенко Григорий Павлович проводит активную работу по изучению условий погоды в центральных районах Украины с целью обеспечения безопасности авиации и развития авиационного педагогического образования в Украине. Им

опубликовано свыше 100 научных и научно-методических работ, учебников и учебных пособий.

Руденко Николай Сергеевич. Родился 27 декабря 1937 года в городе Кемерово. После окончания в 1955 году Кемеровской средней школы поступил на электроэнергетический факультет Томского политехнического института, который успешно окончил в 1960 году. Его дипломная работа была награждена медалью ВДНХ. По завершению учёбы в институте способному и перспективному выпускнику была предложена должность инженера в Научно-исследовательском институте ядерной физики при Томском политехническом институте. В 1962 году он поступил и в 1965 окончил аспирантуру. В следующем 1966 году



*Зав. каф., с.н.с.,
д.т.н. Руденко Н.С.*

защитил кандидатскую диссертацию на тему “Разработка схем питания и исследование режимов работы искровой камеры”. Теперь он уже был старшим инженером НИИ ядерной физики и приступил к исследованию и разработке искровых и стримерных камер. Работы Николая Сергеевича Руденко в области разработки мощной высоковольтной наносекундной импульсной техники являлись в то время пионерскими не только в СССР, но и за рубежом. Решением Высшей аттестационной комиссии от 4 февраля 1972 года он был утверждён в учёном звании старшего научного сотрудника по специальности “электрофизические установки и ускорители”. В то время им было опубликовано около 60 научных статей, внедрено 10 изобретений. Он стал соавтором монографии “Техника искровых камер” выпущенной издательством Атомиздат (Москва) в 1978 году. Венцом всех его работ стала успешная защита в 1978 году диссертации на соискание учёной степени доктора технических наук. А в это время было образовано Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации, для которого требовался заведующий кафедрой с учёной степенью. 21 августа 1979 года по переводу

из Томского политехнического института Николай Сергеевич был зачислен на должность заведующего кафедрой радиоэлектронного и приборного оборудования самолётов. Решением Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР от 26 апреля 1985 года Николаю Сергеевичу Руденко присвоено учёное звание профессора по кафедре авиационного электрооборудования. Награждён медалями “За доблестный труд” “За освоение целинных земель” и “Ветеран труда”, знаками “Отличник образования Украины”, “Изобретатель и рационализатор СССР”. Умер Николай Сергеевич, не дожив 13 дней до своего 69-летия, 14 декабря 2006 года и похоронен на Дальневосточном кладбище города Кировограда.

Макаров Роберт Никитович. Родился 22 ноября 1931 года в



*Зав. каф., доцент,
к.п.н. Макаров Р.Н.*

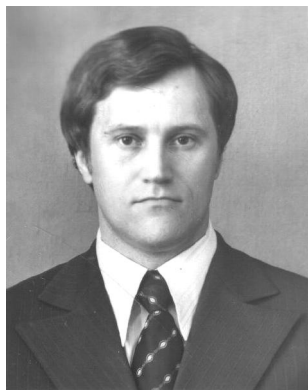
городе Починок Смоленской области в семье служащего. В 1951 году после успешного окончания средней школы в городе Ярцево Смоленской области поступил в Государственный центральный институт физической культуры (Москва). В 1955 году молодой преподаватель физического воспитания Роберт Макаров был направлен в Военно-инженерную академию ВВС имени Жуковского, а с июня 1959 года он начал свой путь учёного с должности инструктора физкультуры Военно-воздушной академии имени Гагарина, расположенной в Монино

Московской области. Он последовательно проходил все должностные ступеньки. Вначале стал преподавателем, а 29 мая 1970 года решением учёного совета Государственного института физической культуры имени Лесгафта Роберту Никитовичу была присуждена учёная степень кандидата педагогических наук. Тогда он был переведен на должность старшего преподавателя и награждён медалью “За доблестный труд”. Решением Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР от 2 февраля 1977 года ему было присвоено учёное звание доцент по кафедре физической подготовки и спорта. Он упорно работал над

докторской диссертацией “Пути повышения эффективности психофизиологической подготовки лётного состава”, затрагивавшую проблемы подготовки операторов особо сложных систем управления. Можно только радоваться прозорливости первого начальника Кировоградского ВЛУ ГА Андрея Александровича Комарова, который искал на просторах СССР перспективные кадры с учёными степенями для вновь созданного высшего учебного заведения. 15 августа 1980 года к.п.н. доцент Макаров был зачислен на должность заведующего кафедрой физвоспитания КВЛУ ГА. Решением Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР 12 апреля 1985 года ему была присуждена учёная степень доктора педагогических наук, а 15 ноября этого же года присвоено учёное звание профессор по кафедре физической и психофизиологической подготовки лётного состава. С 1 августа 1988 года д.п.н., профессор Макаров Роберт Никитович был назначен на должность заместителя начальника училища по научной работе, с исполнением обязанностей заведующего кафедрой физической и психофизиологической подготовки лётного состава. Тогда на базе КВЛУ сформировалась школа психо-педагогического профиля по проблемам человеческого фактора, базировавшаяся на концепциях её основателя и руководителя Роберта Никитовича Макарова. На базе КВЛУ были проведены крупные международные научные конференции, которые позволили наладить тесные научные контакты с Научно-исследовательским институтом авиационной и космической медицины. В январе 1992 года Роберт Никитович был переведен на должность директора научно-исследовательского комплекса ВЛУ, в декабре 1993 года - на должность заместителя начальника Государственной лётной академии Украины по учебной работе. Затем учебную работу дополнили словами «учебно-научную». В середине 90-х годов была образована Международная академия человека в аэрокосмических системах. На учредительном собрании вице-президентом был избран Роберт Никитович Макаров. Место президента оставалось вакантным. Спустя полгода на базе ГосНИИ авиационной и космической медицины Министерства обороны РФ состоялась крупнейшая международная конференция, на которой был переизбран руководящий состав. Президентом Международной академии человека в

аэрокосмических системах единодушно был избран доктор педагогических наук, профессор, академик Роберт Никитович Макаров. С ноября 1998 года он был назначен на должность проректора ГЛАУ по научной работе. Он автор более 300 научных трудов. Под его руководством защитили кандидатские диссертации более 40 учёных. Роберт Никитович Макаров является основателем международного научного журнала “Вестник” и действительным членом Аэрокосмической академии Украины, Транспортной академии Украины, Российской академии гуманитарных исследований. В 2001 году он был награждён нагрудным знаком “Отличник образования Украины”, а в 2006 году представлен на звание “Почётный работник авиационного транспорта Украины”. В настоящее время Роберт Никитович заведует кафедрой авиационной педагогики и психологии Государственной лётной академии Украины.

Сердотецкий Андрей Сергеевич. Родился в семье служащего 4 октября 1946 года в городе Красноярске. В 1963 году окончил Миньярскую Челябинской области среднюю школу с серебряной медалью. Поступил в Пензенский инженерно-строительный институт. В 1964 году перевёлся в Куйбышевский авиационный институт имени академика Королёва на второй курс. В 1969 году получил диплом с отличием по специальности эксплуатация самолётов и двигателей с присвоением квалификации инженер-механик. Был оставлен в институте для продолжения научной работы в отраслевой лаборатории при кафедре “Конструкция авиационных двигателей” на тему “Вибрационная прочность и надёжность”. С 1972 по 1976 год обучался в заочной аспирантуре своей кафедры. Защитил диссертацию по специальности “Двигатели летательных аппаратов”. Решением Совета родного института от 25 мая 1977 года ему была присуждена учёная степень кандидата технических наук. Решением Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР от 28 ноября 1979 года Сердотецкому Андрею Сергеевичу было присвоено учёное звание старшего научного



сотрудника по специальности “двигатели летательных аппаратов”. С 1 июля 1980 года зачислен на должность доцента кафедры авиационных двигателей Кировоградского высшего лётного училища ГА. С 1 сентября 1994 года переведен на должность профессора кафедры конструкции и эксплуатации самолётов и двигателей Государственной лётной академии Украины. 24 октября 2000 года уволен по собственному желанию. Его список научных трудов содержит сорок девять наименований.

Никулин Николай Филиппович. Родился 20 декабря 1938



года в деревне Гигант Сальского района Ростовской области. Вначале окончил Краснокутское лётное училище, а затем в 1968 году Высшее авиационное училище гражданской авиации в Ленинграде. Работал в авиационном отряде Нижнего Сеймчана Магаданской области командиром самолёта, командиром авиационной эскадрильи, командиром авиационного отряда. После окончания командного факультета был направлен в Ульяновскую школу высшей лётной подготовки на должность начальника лётно-

методического отдела. Приказом Министра гражданской авиации от 7 августа 1984 года начальником Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации был назначен бывший заместитель начальника Ульяновской ШВЛП по лётно-методической работе Никулин Николай Филиппович. За время работы в КВЛУ на базе накопленного богатого опыта он поставил лётно-методическую работу на качественно новый технический уровень. В январе 1987 года Николай Филиппович был переведен на должность начальника Академии гражданской авиации в Ленинграде. Затем работал в ней на должности начальника кафедры безопасности полётов - декана факультета подготовки высшего управленческого персонала. Николай Филиппович - профессор, учёный в области лётной эксплуатации и безопасности полётов. Он - автор более 150 научных работ. Кроме того, он пилот 1-го класса с налётом 10500 часов.

Рубец Михаил Иванович. Родился 3 июня 1943 года в селе



Близня Ружанского района Брестской области. В 1949 году семья переехала в город Александровск-Сахалинский, в котором Михаил Рубец в 1960 году окончил среднюю школу и поступил учиться в Краснокутское лётное училище гражданской авиации. После его окончания в 1963 году был распределён в Томский объединённый авиационный отряд Западно-Сибирского территориального управления гражданской авиации на должность второго пилота самолёта Ан-2. В августе 1966 года перевёлся в

Хабаровский второй объединённый авиационный отряд Дальневосточного управления ГА. В 1967 году был допущен к полётам в качестве командира самолёта Ан-2, а в 1970 году стал командиром звена. В мае 1973 года его направили в Кировоградскую ШВЛП для переучивания на турбовинтовой многодвигательный пассажирский самолёт Ан-24. Переучивание на этот самолёт он проходил во 2 ЛО, а командиром корабля - инструктором у него был Борис Михайлович Соловьёв. После окончания переучивания в сентябре 1973 года он получил допуск к полётам на самолёте Ан-24 в качестве второго пилота, вернулся в Хабаровск и приступил к выполнению программы ввода в строй, по которой с правого сидения (кресло второго пилота) необходимо было выполнить определённый налёт. В 1974 году Михаил Иванович поступил в Академию ГА на командный факультет. Будучи слушателем академии, он получил допуск к полётам на самолёте Ан-24 в качестве командира. По окончании учёбы в августе 1978 года Михаил Иванович получил квалификацию инженер-пилот и распределение на должность заместителя начальника по лётной подготовке в Рижское лётно-техническое училище ГА. Постоянно работая над своим совершенствованием, он без отрыва от производства в 1984 году окончил аспирантуру при Академии ГА и в 1984-1985 учебном году обучался на годичных курсах факультета по переподготовке командно-руководящих кадров Академии. После их окончания

получил квалификацию организатор производства. С 1 марта 1987 года приказом Министра гражданской авиации СССР Михаил Иванович Рубец утверждён в должности начальника Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. В 1996 году защитил кандидатскую диссертацию, а в 1997 году ему присвоено звание профессор кафедры безопасности полётов. За многолетнюю и добросовестную работу по подготовке авиационных кадров Михаил Иванович награждён орденом “За заслуги” III степени, серебряной Георгиевской медалью “Честь. Слава. Труд” IV степени, знаком “Отличник Аэрофлота”. Ему присвоено почётное звание “Заслуженный работник транспорта Украины”. Он пилот 1-го класса, а его общий налёт составляет более 12000 часов. Его перу принадлежит более 40 печатных работ. Он - представитель Украины во многих межгосударственных советах, органах управления авиационно-транспортных систем, ведущих конструкторских бюро. В настоящее время является ректором Государственной лётной академии Украины.

Игнатъев Владимир Николаевич. Родился 23 января 1947 года в городе Красный Кут Саратовской области в семье рабочих. В 1965 году окончил одиннадцатый класс Краснокутской средней школы №3 и поступил учиться в Краснокутское лётное училище гражданской авиации. Обучение проходил на самолётах Як-18 и Ан-2. По окончании училища в 1967 году был оставлен в нём для работы в качестве пилота-инструктора. Позже работал в училище на должностях командира звена и заместителя командира АЭ. Одновременно с 1967 по



1974 год учился на заочном факультете Киевского института инженеров ГА. В 1974 году был переведен в Кировоградскую ШВЛП на должность командира воздушного судна-инструктора. В Кировоградской ШВЛП и в Кировоградском ВЛУ ГА по служебной лестнице прошёл путь до командира лётного отряда, выполняя полёты на самолётах Ан-24, Як-40, Ан-26 и Ан-32. С 1992 года выполнял полёты на международных воздушных

линиях. В 1994 году по собственному желанию перевёлся в Украинский государственный учебно-сертификационный центр на должность начальника лётно-методического отдела. Освоил самолёт Ил-76. В мае 1997 года участник боевых действий. Общий налёт на самолётах составляет 15150 часов. С 2002 года Владимир Николаевич директор комплекса сертификации и свидетельств АП Центра.



Пилотов-инструкторов самолёта Як-18Т, которых набрали в 1-й ЛО осенью этого же года послали в Академию ГА на инструкторские курсы

Богатюк Геннадий Валентинович. Родился в 1954 году. В 1974 году окончил Сасовское лётное училище гражданской авиации.



Он один из тех первых пилотов, кто перевёлся ещё 9 июля 1979 года в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации, чтобы учить курсантов летать на ВС Як-18Т. Он один из первых, кто осваивал многодвигательный турбовинтовой самолёт Л-410УВП, чтобы давать на нём курсантам первоначальную подготовку. Он проходил также стажировку на

командира ВС Ан-26 и был допущен к международным полётам. В 1997 году Геннадий Валентинович окончил заочно факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины и получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженер-пилот. Он продолжает летать в родном авиационном отряде. Его налёт составляет свыше 10000 часов.

Горбань Виктор Николаевич. Родился 24 сентября 1953 года в городе Черкассы. В 1965 году окончил начальную школу №1 в городе Бугуруслане, а в 1971 году там же и



среднюю школу. Родители Виктора работали в Бугурусланском лётном училище гражданской авиации: отец в должности председателя цикловой комиссии (на фото вверху), а мама - преподавателя. Как это и бывает в авиационной семье, Виктор ещё с детства видел себя в командирском кресле самолёта, летящего в высоком небе, и вопрос о выборе профессии был решён у него раз и навсегда. Сразу же по окончании школы он подал документы в Бугурусланское лётное училище гражданской авиации. В училище программу лётной подготовки проходил на самолёте Ан-2, налетав на нём 80 часов. 24 сентября 1973 года ему был выдан диплом с квалификацией пилота гражданской авиации и соответствующее свидетельство пилота. Интересная деталь. Хранящаяся в личном деле Виктора Николаевича копия аттестата зрелости имеет довольно низкий средний балл, а оценочный лист экзаменационной проверки техники пилотирования по окончании училища пестрит сплошными пятёрками, ярко свидетельствуя о бесконечной любви его к профессии пилота. Не мудрено, что талантливому выпускнику было предложено остаться в училище на должности пилота-

инструктора. С 15 октября 1973 года он прошёл двухмесячную учёбу в группе пилотов-инструкторов лётных училищ ГА на факультете повышения квалификации Академии гражданской авиации в городе Ленинграде. Дальше пошла любимая работа по обучению полётам на самолётах Як-18Т и Ан-2 курсантов родного училища. 18 мая 1979 года он прибыл в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации уже опытным воздушным бойцом с общим инструкторским налётом 1745 часов 45 минут, из которых 68 часов 07 минут ночью. Он сразу же был включен в группу пилотов, занимавшихся перегонкой самолётов из завода в Кировоград. В музее авиации Государственной лётной академии Украины на видном месте висит фотография, на которой он с группой пилотов (Аушев Ю.А., Фёдоров А.Г., Ткаченко В.П. и Горбань В.Н.) с букетами цветов, врученными им после прибытия в КВЛУ первых двух самолётов Як-18Т в 1979 году. Этим пилотам предстояло кроме перегонок, ещё и ввести в строй прибывающую из разных уголков Советского Союза молодёжь (в основном лётчиков-инструкторов из аэроклубов и авиаспортклубов ДОСААФ). Для выполнения этих задач 30 августа 1979 года он был представлен на должность командира звена, а 24 января 1980 года стал командиром 2-й авиационной эскадрильи омоложенного 1-го авиационного отряда Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации, начинавшего первоначальную лётную подготовку курсантов - будущих инженеров-пилотов. В ноябре 1981 года он приступил к переучиванию на самолёт Ан-26 и в феврале 1982 года был поставлен на должность командира ВС-инструктора этого тяжёлого самолёта во 2-м лётном отряде. Перед 50-летием празднования “Дня авиации” 15 августа 1983 года на его груди появился знак “За безаварийный налёт часов. Пилот. 3000”. В 1984 году протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. С 1 сентября 1986 года Виктор Николаевич был направлен для учёбы на командный факультет Академии гражданской авиации по специальности “Лётная эксплуатация”. В академии, являясь командиром ВС-инструктором самолётов Ан-24, Ан-26, он успешно освоил и турбовинтовой самолёт Л-410УВП. В августе 1990 года с дипломом о высшем образовании он вернулся в авиационный отряд КВЛУ на должность старшего пилота-

наставника. В 1992 году он был переучен и введён в строй на самолёте Як-42 и в качестве КВС-инструктора на аэродроме Быково (Москва) подготовил на нём шесть курсантов. Тогда же он и был награждён нагрудным знаком “Отличник Аэрофлота”, одним из последних знаков, полученных гражданином Украины от теперь уже российской авиакомпании Аэрофлот. В декабре 1994 года после очередной реорганизации лётной службы он стал заместителем командира 2-го лётного отряда Государственной лётной академии Украины по организации лётной работы. В апреле 1995 года после слияния двух лётных отрядов в один авиационный он остался в нём в этой же должности. После ухода на пенсию по выслуге лет в марте 2001 года Виктор Николаевич вернулся в академию и 10 сентября стал ведущим специалистом сертификационного центра (СЦ) Государственной лётной академии Украины (ГЛАУ). 14 мая 2002 года его назначили начальником отдела методического обеспечения СЦ ГЛАУ. Когда в тренажёрном центре ГЛАУ сложилась угрожающая возрастная обстановка с лётно-инструкторским составом (большинству из них за 70 лет) Виктору Николаевичу предложили перейти туда на работу. В настоящее время Виктор Николаевич Горбань работает в должности старшего пилота-инструктора тренажёрного центра ГЛАУ.

Сизов Николай Александрович. Родился 10 января 1957 года в деревне Вишенки Лев-Толстовского района Липецкой области. По окончании Вишенской средней школы с 1974 по 1977 годы был курсантом Волчанского авиационного училища лётчиков ДОСААФ СССР. Программу лётной подготовки проходил на самолётах Як-18А и Як-18ПМ. С дипломом лётчика он был направлен в Тульский авиационно-спортивный клуб на должность лётчика-инструктора. 14 июля 1979 года он подал заявление в Кировоградское ВЛУ ГА на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т. После переучивания и получения свидетельства пилота гражданской авиации был зачислен в состав 1-го лётного отряда (командир Леонид Давыдович



Авдеев). В 1988 году ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. В 1989 году он защитил дипломный проект на факультете заочного обучения Академии ГА, получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженер-пилот и переучился на самолёт Л-410 УВП, а в январе 1990 года на самолёты Ан-24 и Ан-26. Вначале работал в должности второго пилота в штурманской эскадрилье 3-го ЛО, затем был допущен к полётам в качестве командира ВС-инструктора и получил допуск к международным полётам. В его послужном списке полёты в Западной Сахаре, Анголе и Демократической Республике Конго. Его общий налёт на самолётах превышает 10 000 часов.

Сусанов Владимир Мстиславович. Родился 19 мая 1949 года в



селе Вилкок Виноградского района Закарпатской области в семье офицера-пограничника. Из-за службы отца пришлось жить во многих населённых пунктах Закарпатской области, но после его демобилизации в 1960 году, постоянным местом жительства стал город Ужгород. Окончив Ужгородскую среднюю школу № 3, он начал свою трудовую жизнь токарем Ужгородского машиностроительного завода. Техническая смекалка и организаторские способности вывели его в феврале 1967 года в руководители

технических кружков Закарпатского областного совета юных техников. Учился заочно в Ужгородском университете на общетехническом факультете. В сентябре 1968 года он стал студентом КИИ ГА, а с третьего курса и курсантом-пилотом аэроклуба. Отлетав программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18а, с четвёртого курса института он в 1971 году поступил в Волчанское авиационное училище лётчиков ДОСААФ, после окончания которого в 1974 году с блестящей аттестацией, написанной лётчиком-инструктором В. Потаповым, был направлен для работы в Алма-Атинский АСК ДОСААФ на должность лётчика-инструктора. За два года работы в АСК он прошёл путь до заместителя начальника по лётной подготовке и стал мастером спорта. Далее он по переводу продолжал летать на

самолёте Ан-2 в Кировоградском ОАО, окончил заочно Академию ГА и с июня 1979 года был принят в 1-й ЛО КВЛУ на должность командира звена самолётов Як-18Т. В августе 1979 года он стал командиром АЭ, а в феврале 1980 года - заместителем командира 1-го ЛО по лётной подготовке. С 1 сентября 1982 года Владимир Мстиславович слушатель факультета по переподготовке командно-руководящих кадров Академии ГА. По окончании курсов приказом Министра ГА от 1 июня 1983 года Владимир Мстиславович освобожден от должности заместителя командира ЛО в связи с переводом на другую работу. Какую работу подразумевал министр, автору не известно, но с конца июня 1983 года он стал пилотом-инструктором лётно-методического отдела КВЛУ ГА. За время работы в этой должности он освоил самолёты Ан-26 и Ан-24. Приказом Министра ГА от 8 февраля 1985 года он был назначен командиром ЛО КВЛУ. В сентябре 1985 года протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота ГА. В Феврале 1987 года он был награждён знаком “Отличник Аэрофлота”.



Приказом министра от 4 мая 1988 года Владимир Мстиславович Сусанов был назначен первым заместителем начальника Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации.

Приказом Министра ГА от 4 мая 1988 года назначен первым заместителем начальника Кировоградского высшего лётного училища ГА по лётной подготовке. Он один из первых, кто освоил полёты на ВС Л-410УВП. Дальнейший период его лётной деятельности характеризуется освоением им самолётов Ан-32, Ан-72 и Ан-74, работой в должностях старшего пилота-инспектора, директора института лётной эксплуатации ГЛАУ, заместителя начальника сертификационного центра академии. В настоящее время Владимир Мстиславович Сусанов проректор ГЛАУ по ОиОЛР.

Ткаченко Виктор Павлович. Родился 5 апреля 1952 года в



селе Высокие Байраки Кировоградского района. С 1959 года учился в местной средней школе, а с 1965 года продолжил учёбу в Кировоградской средней школе №3. После окончания учёбы с 1969 года работал заправщиком самолётов на складе ГСМ КШВЛП и одновременно был курсантом-пилотом Кировоградского АСК. По окончании программы первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18у с отличием в 1971 году был направлен в

Волчанское авиационное училище лётчиков ДОСААФ. После окончания училища с февраля 1975 года работал в Симферопольском АСК, вначале в должности лётчика-инструктора, командира звена самолётов Як-18у и исполняющего обязанности начальника лётной части. Одновременно был главным тренером крымской команды и её капитаном по самолётному спорту. За два года команда переместилась с 9-го на 4-е место. В 1976 году на чемпионате Украины по самолётному спорту Виктор Павлович выполнил нормативы мастера спорта и стал чемпионом. Первым в Украине он освоил пилотажный самолёт Як-50. В мае 1977 года получил предложение на работу в должности пилота-инструктора самолёта Як-18Т в Актюбинское высшее лётное училище ГА. В конце марта 1978 года стал командиром звена АВЛУ ГА на этих самолётах. После организации Кировоградского ВЛУ ГА потребовались опытные

лётные кадры для полётов на самолётах Як-18Т в 1-м ЛО. Виктор Павлович оформил перевод и с 16 апреля 1979 года приступил к организации полётов в качестве командира звена 1-го ЛО КВЛУ. Через четыре месяца он был заместителем командира АЭ, а с 25 января 1980 года - командиром АЭ. В 1981 году Виктор Павлович был переучен на самолёт Ан-24, введён в строй в качестве командира корабля-инструктора и 3 июля прибыл в этой должности в авиационную эскадрилью 3-го ЛО, командиром



которой был автор этой книги. Уже в июле 1983 года он стал заместителем командира АЭ. В октябре 1984 года протоколом ВКК ему был присвоен 1-й класс пилота ГА. В феврале 1985 года он успешно окончил факультет заочного обучения Академии ГА, получив квалификацию инженера-пилота. В августе 1988 года был утверждён в должности заместителя командира 3 ЛО по лётной подготовке. С марта 1990 года, когда лётная служба КВЛУ перешла на безэскадрильную

систему, из трёх лётных отрядов был создан один, освободив, таким образом, командно-лётный состав авиационных отрядов и эскадрилий от занимаемых должностей. Решением трудового коллектива Виктор Павлович был назначен командиром сборного авиационного отряда, а с 27 января 1992 года его должность имела название «командир АО - заместитель начальника производственного комплекса по лётной подготовке». После развала СССР в КВЛУ ГА остались курсанты-пилоты со всех республик бывшего СССР. Для завершения лётного обучения с ними была создана совместная с Россией авиакомпания «Командор-Авиа», в которой Виктор Павлович Ткаченко был назначен директором. После двух неприятностей на Камчатке эта авиакомпания прекратила своё существование. Виктор Павлович был приглашён в Международную акционерную авиационную компанию «УРГА» на должность шеф-пилота. Неоднократно летал в «горячие точки» по контрактам ООН на самолётах Ан-24

и Ан-26 в странах Европы, Азии, Африки и Латинской Америки. Далее работал в главной инспекции Департамента гражданской авиации в должности ведущего регионального пилота-инспектора, шеф-пилотом одной из зарубежных авиакомпаний. Его общий налёт составляет около 14000 часов. В настоящее время Виктор Павлович Ткаченко работает в Государственной лётной академии Украины на должности главного менеджера по качеству.

Фёдоров Алексей Геннадьевич. Родился 21 октября 1953 года.



После окончания средней школы поступил в Бугурусланское лётное училище Гражданской авиации. Учился с полной отдачей, поэтому по окончании курса в 1973 году и получения свидетельства пилота гражданской авиации он был оставлен в училище на должности пилота-инструктора. Когда в Кировограде было создано Высшее лётное училище ГА и потребовались опытные кадры для первоначального лётного обучения будущих инженеров-пилотов на самолётах Як-18Т, Алексей Геннадьевич приглашён был в числе первых. Он прибыл на работу в КВЛУ ГА 24 мая 1979 года и сразу включился в перегонку самолётов Як-18Т в училище. За короткий отрезок времени было перегнано 112 самолётов, а первый из них пилотировал экипаж Фёдорова Алексея Геннадьевича. С 1 января 1980 года он был назначен на должность командира АЭ самолётов Як-18Т. В 1981 году количество эскадрилий выросло с трёх до пяти. На лётное обучение кроме курсантов-пилотов первого набора, в первого авиационного отряда вышли и курсанты-пилоты второго набора. Лётный отряд переходил для постоянного базирования на аэродром Малая Виска. Энергичный, молниеносно развязывающий клубок проблем, командир эскадрильи Фёдоров 17 марта 1981 года выдвинут на должность зам командира ЛО. Он прекрасно делал свою работу и в 1987 году стал командиром 1-го ЛО. Пришло время, когда самолёт Як-18Т должен был уступить место более современному типу самолёта. Он полностью переключился на переподготовку лётного состава на новый многодвигательный турбовинтовой самолёт Л-410УВП.

Одновременно выполнялась задача передачи самолётов Як-18Т в Федерацию любителей авиации СССР (42 самолёта) и в Болгарию в обмен на компьютеры (10 самолётов). Перегонкой самолётов в Болгарию в 1988 году занимался экипаж Алексея Геннадьевича Фёдорова. Этот год стал годом перехода лётной службы КВЛУ на безэскадрильную систему. Из трёх отрядов был создан один, в котором первоначальное обучение вошло в качестве одного из составляющих, а командир стал заместителем командира объединившегося отряда по своему направлению. В 1990 году он снова выполнял полёты в Болгарию, но на самолётах Л-410УВП, обеспечивая бартерную доставку в училище компьютеров. В 1997 году на освоенных им самолётах Ан-24, Ан-26 он в составе экипажа выполнял полёты в Турцию, Сирию и Болгарию. С 1998 года, когда ГЛАУ возвратилась к эскадрильной системе, он снова стал командиром АО и выполнял полёты в Африке. В последнее время Алексей Геннадьевич Фёдоров был начальником отдела СЦ ГЛАУ. Скоропостижно умер в 2007 году и был похоронен на Новолелековском кладбище города Кировограда.

Шахотько Александр Кимович. *“А что, разве мы в школе сочинений не писали?”*. Его автобиография без корректирования:

Родился 5 августа 1957 года в деревне Рябиновка Пуховичского района Минской области. Белорус. В 1964 году поступил в первый класс начальной школы в деревне Смоленка того же района. Так как родители работали строителями, то пришлось несколько раз менять место жительства и соответственно школу. В формировании моего характера и становления в жизни большую роль сыграли мои дедушка с бабушкой, Яков Михайлович и Наталья Степановна. Большое спасибо учительнице Елене Ивановне



Суходольской, по советам которой приобщился к книгам о романтике путешествий. До 10 класса был уверен в том, что свяжу свою судьбу с морем, и готовился стать капитаном дальнего плавания. Увлекался точными науками, участвовал в олимпиадах по физике и математике. Однако жизнь сложилась иначе. Как я позже узнал, над нашей деревней пролегает участок воздушной трассы Осиповичи - Минск. Постоянно в течении дня и ночи над головой пролетали самолёты Ли-2, Ил-14, Ан-24. Жители деревни не обращали на них внимания. В 10-м классе, когда перед каждым школьником встаёт вопрос об окончательном выборе профессии, мне случайно на глаза в газете "Советская Белоруссия", попалось объявление о том, что Белорусское управление гражданской авиации проводит набор абитуриентов на авиационные специальности. Вот тут и сработала внутри меня какая-то особая связь между ежедневно видимыми в небе самолётами и открывающейся передо мной возможностью. Минск, где располагалась приёмная комиссия, был рядом. Решение было принято один раз и навсегда. Первая попытка поступления оказалась неудачной из-за воспаления миндалин. Отказался от предложения учиться в Московском ВТУ имени Баумана и политехническом институте в Минске. Поступил временно работать на Минский литейно-механический завод. На следующий год поступил. Лучшие курсантские годы (1975-1977) прошли в Бугурусланском лётном училище. Учебная парта и трудяга Ан-2. Великолепная школа, лучшие традиции, коллектив преподавателей и лётно-инструкторского состава под руководством начальника училища Рузова Василия Яковлевича. За два года лётной практики в базовом лагере Малое Куроедово под Бугурусланом в 4-м авиационном отряде (командир Андреев Василий Васильевич), в авиационной эскадрилье (командир Дерюгин Е.В., заместитель командира Саффиулин М.А., командир звена Прохоров Н., пилот-инструктор Пчела В.) получил очень много. Был оставлен после окончания училища на должности пилота-инструктора самолёта Ан-2 в том же авиационном отряде. В 1979 году в Бугуруслан приехал 1-й зам начальника КВЛУ ГА Викторенко Виктор Макарович и пригласил молодой лётный состав к себе для полётов с курсантами на самолёте Як-18Т. Подготовку для полётов на этом самолёте прошли в Бугуруслане. 24 мая 1979

года самолёт Як-40, проверяющим на котором был автор этой книги, доставил на кировоградскую землю группу молодых пилотов-инструкторов: Горбань Виктор Николаевич, Фёдоров Алексей Геннадьевич, Шахотько Александр Кимович, Васильев Александр Николаевич, Аушев Юрий Анатольевич, Заря Анатолий Степанович. Поселились в 10-м общежитии и сразу же включились в работу по созданию лётного отряда, куда пришли специалисты из Сасовского лётного училища, Кировоградского ОАО, из ЛШУ. В 1980 году 1-й АО на самолётах Як-18Т, полученных в Смоленске, начал свою учебно-лётную работу на аэродроме Малая Виска под командованием Авдеева Леонида Давыдовича. Лично я был назначен на должность командира звена в авиационной эскадрилье Алексея Геннадьевича Фёдорова. Через год был переведен в лётно-методический отдел на должность пилота-инструктора под руководство начальника ЛМО Щёголева Валентина Егоровича. Выполнял полёты на самолёте Як-18Т, в основном методические, и на самолёте Ан-2 на выброску парашютистов. Каждый курсант-пилот обязан был выполнить по два прыжка с парашютом. После переучивания на самолёты Ан-24 и Ан-26 с 1984 года был переведен во 2-й лётный отряд на должность КВС - инструктора. Дальше работал заместителем командира АЭ и пилотом-наставником. Многие фамилии курсантов - выпускников уже не припомнить, но приятно, что они тебя помнят и через десятки лет благодарят за то, что в своё время вселил уверенность в их способностях и не позволил сделать неверный шаг в жизни. В связи с развалом Советского Союза и резким сокращением объёма лётной работы в Государственной лётной академии Украины в ноябре 1997 года оформил пенсию, работал в коммерческих структурах. Осенью 1999 года возобновил свою лётную деятельность, получил допуск к международным полётам и с января 2000 года стал выполнять полёты в МААК "УРГА" в должностях командира ВС Ан-24, Ан-26, пилота-инструктора и шеф-пилота авиакомпаний. В основном это работа в миротворческих миссиях ООН в Демократической республике Конго, Руанде, Уганде, Кении, Бурунди, Центрально-африканской республике, Замбии, Судане, Эфиопии, Эритрее, Западной Сахаре, Мавритании, Алжире, Марокко. Собственно, это список стран, где работают миротворцы под голубым флагом со всех стран мира. Для

обеспечения жизнедеятельности в этих странах работает авиация, в том числе и наши Ан-24, Ан-26, Ми-8. В основном это единственный способ перемещения в условиях тех стран. Много людей, событий. Это тема для отдельных воспоминаний. Приходится сожалеть, что на разломе, связанном с развалом Советского Союза, тысячи пилотов и авиационных специалистов оказались не нужны на Родине. Волей судьбы им пришлось спасать от голода людей в Африке и Азии, перевооружать чужие армии, выступать миротворцами в чужих конфликтах, иногда всё это ценой собственной жизни. Если когда-нибудь кто-либо спросит - не сожалею ли я о выбранном пути, отвечу: нет. Спасибо, что есть небо и в нём авиация и люди особой выпечки - авиаторы.

Шевелев Владимир Леонидович. Родился 26 марта 1951 года.



Выпускник Кировоградского АСК 1969 года на самолётах Як18У и Як-18А, откуда был направлен для профессиональной подготовки в Кременчугское лётное училище ГА. После окончания училища с 31 июля 1972 года работал в Кировоградском ОАО на должности второго пилота самолёта Ан-2. Набирался опыта на авиационных работах в Кировоградской области, Узбекистане, Болгарии и других точках необъятных степных просторов евроазиатской

территории. 16 апреля 1975 года выполнил свои первые полёты на самолёте Ан-2 в качестве командира экипажа. Имея налёт 5 000 часов и второй класс пилота, был 12 октября 1979 года приглашён на работу в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации в качестве пилота-инструктора самолёта Як-18Т. Освоил это воздушное судно, участвовал в перегонках его в Кировоград. К началу лётной работы с курсантами-пилотами, 3 марта 1980 года, был назначен командиром авиационного звена самолётов Як-18Т 1-го лётного отряда. В 1981 году произошло изменение структуры 1-го ЛО. На первоначальную лётную подготовку выходили курсанты-пилоты первого и второго наборов, и количество эскадрилий из трёх выросло до пяти. 4 февраля 1981

года Владимир Леонидович был назначен командиром АЭ. Вот как Владимир Леонидович характеризовался в аттестации того времени: *“В работе инициативен, организационные вопросы решает быстро. С подчинёнными вежлив, постоянно проявляет о них заботу и предъявляет к ним высокую требовательность. Сильно развиты чувство ответственности и высокая работоспособность”*. 16 сентября 1985 года ему был присвоен 1-й класс пилота ГА. В 1988 году он переучился на самолёт Л-410 и продолжал заниматься первоначальной лётной подготовкой будущих инженеров-пилотов на многодвигательном турбовинтовом самолёте в качестве пилота-наставника, так как к тому времени лётная служба перешла на безэскадрильную систему лётного обучения. Он один из тех, кто первыми освоил и начал внедрять в лётное обучения сверхлёгкие летательные аппараты Х-32, ТЛ-232 “Кондор” и НАРП-1. Без отрыва от производства он закончил факультет заочного обучения ГЛАУ и получил квалификацию инженера-пилота. Его серьёзным увлечением в жизни был авиамодельный спорт, в котором он добился звания мастера спорта. В 2002 году Указом Президента Украины ему было присвоено почётное звание “Заслуженный работник транспорта Украины”. В данное время Владимир Леонидович Шевелёв работает в АО ГЛАУ на должности руководителя полётов. Его общий налёт составляет 12000 часов.

Бакай Александр Иванович. Родился 20 января 1957 года в



станции Приазовской Приморско-Ахтарского района Краснодарского края в рабочей семье. После окончания в 1974 году десятого класса СШ №6 в родной станице стал курсантом шестой авиационной эскадрильи Волчанского авиационного училища лётчиков ДОСААФ. Лётную программу проходил на самолёте Як-18А. Под руководством лётчика-инструктора Анатолия Коновалова налетал на нём 170 часов 14 минут и в 1977 году был выпущен из

училища с присвоением квалификации “лётчика-инструктора на поршневых самолётах”. Направление получил во Фрунзенский аэроклуб в Киргизии. За период работы в аэроклубе лётчик-

инструктор Александр Бакай подготовил шестнадцать спортсменов-лётчиков, дополнительно освоил самолёты Як-50 и Як-18ПМ, в 1977 году стал членом сборной команды Киргизии, в которой принимал участие во всесоюзных соревнованиях по самолётному спорту, и в 1979 году выполнил норматив мастера спорта СССР. Особо надо подчеркнуть, что в аэроклубовский период своей жизни Александр Иванович преподавал спортсменам аэродинамику полёта самолётов. Отработав в аэроклубе положенные по закону три года, с налётом 490 часов 53 минуты, написал заявление начальнику Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации о приёме его на работу в качестве пилота-инструктора самолёта Як-18Т. В приложенной к заявлению характеристике дословно было записано: *“Обладает хорошими организаторскими способностями. Любое порученное ему дело выполняет с желанием, добросовестно. Был душой коллектива”*. 17 ноября 1980 года он был зачислен в состав 1-го омоложенного лётного отряда Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Он освоил самолёт Як-18Т, получил 2-й класс пилота и с налётом 2010 часов с 25 августа 1988 года был направлен в Академию гражданской авиации для очного обучения на командном факультете. По окончании обучения 1 февраля 1992 года инженер-пилот Александр Иванович Бакай возвратился в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на свою должность пилота-инструктора. Он приступил к освоению самолётов Ан-2, Л-410, Ан-24 и Ан-26. Получил допуск выполнению международных полётов и в июне 1993 года был переведен на должность командира воздушного судна-инструктора. С 14 июня 1995 года летал в Международной акционерной авиационной кампании “УРГА”. 5 мая 2003 года после ухода с лётной работы с общим налётом 8300 часов перешёл на преподавательскую деятельность, и стал старшим преподавателем кафедры аэродинамики и динамики полёта Государственной лётной академии Украины. С 10 мая 2006 года и по настоящее время Александр Иванович Бакай работает в должности директора Кировоградского лётного училища, являющегося структурным подразделением Государственной лётной академии Украины.



Батюк Сергей Иванович. Родился в городе Харькове в 1956 году. После окончания Харьковской средней школы в сентябре 1972 года он стал курсантом Волчанского авиационного училища лётчиков ДОСААФ СССР. Там он ощутил незабываемые минуты радости, когда впервые поднялся в воздух с инструктором на самолёте Як-18А и увидел землю с высоты птичьего полёта. Тогда он чётко определил, что отныне его место здесь, в небе, за штурвалом самолёта. По окончании училища молодой выпускник с дипломом в кармане и с квалификацией “лётчик-инструктор на поршневых самолётах” прибыл в Калининский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ. За ним закрепили группу спортсменов, и он приступил к учебным полётам с ними. Со временем его назначили на должность старшего штурмана Калининского АСК. В 1980 году в Кировограде начался набор инструкторов в Высшее лётное училище гражданской авиации для первоначальной лётной подготовки курсантов на самолётах Як-18Т. Сергей Иванович Батюк перевёлся в Кировоградский АСК для изучения обстановки и принятия решения. В 1980 году он был зачислен в 1-й лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища ГА на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т. Одновременно он учился заочно в Академии ГА. В феврале 1985 года после успешной защиты дипломного проекта он получил квалификацию инженера-пилота. В 1989 году переучился на ВС Л-410УВП и продолжал учить летать курсантов. Протоколом высшей квалификационной комиссии МГА в 1991 году ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. Он изучил английский язык и получил допуск к выполнению полётов на международных воздушных линиях. На ВС Як-18Т, Як-52, Ан-2, Л-410УВП, Ан-24 и Ан-26 он налетал 6200 часов. Погиб 17 марта 2002 года в авиакатастрофе самолёта Л-410УВП при выполнении полётов в Джибути.

Коваленко Пётр Петрович. Родился 15 января 1955 года в селе Диброва Синельниковского района Днепропетровской

области в семье колхозников. С 1962 по 1970 год учился в Марьяновской восьмилетней школе. После окончания школы поступил в Днепропетровский ордена Красного Знамени индустриальный техникум. Как в школе, так и в техникуме учился очень хорошо. В техникуме был избран старостой группы и окончил его в 1974 году с красным дипломом и с рекомендацией о дальнейшем обучении в Высшем военном авиационном училище лётчиков. Однако, по совету старших товарищей подал документы на поступление в Волчанское училище лётчиков-инструкторов ДОСААФ СССР.



Успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен курсантом на первый курс. При лётном обучении выяснилось, что не так просто для человека, который ходит по земле выполнять высший пилотаж в воздухе. Учился летать на славноизвестных самолётах Як-18А и Як-18ПМ. После окончания училища в 1977 году был направлен в Могилёвский АСК (Белоруссия) на должность лётчика-инструктора самолёта Як-12М. В 1980 году подал

заявление в Кировоградское ВЛУ ГА на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т. После переучивания и получения свидетельства пилота гражданской авиации был зачислен в состав 3-й авиационной эскадрильи (командир Виктор Павлович Ткаченко) 1-го лётного отряда (командир Леонид Давыдович Авдеев). В этой эскадрилье прошёл путь до заместителя командира АЭ. В 1981 году поступил на факультет заочного обучения Академии ГА, которую успешно окончил в 1987 году, получив диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота. С 1987 года был переведен на должность КВС-инструктора самолётов Ан-24, Ан-26. В 1988 году протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА СССР ему был присвоен первый класс пилота ГА. В 1994 году прошёл стажировку и получил допуск к выполнению международных полётов в качестве пилота-инструктора. В 1995 году был

переведен на должность командира АЭ авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. Однако с 2003 года в академии не осталось готовых к полётам самолётов Ан-24, Ан-26 и пришлось поступить на работу в международную акционерную авиационную компанию “УРГА” на должность КВС - инструктора ВС Ан-24, Ан-26, где он и трудится в настоящее время. Его общий налёт на воздушных судах составляет более 10000 часов.

Козловский Валерий Викторович. Родился 2 сентября 1953



года в городе Верхняя Пышма Свердловской области. С 1960 по 1968 год учился в Киевской средней школе №14. После окончания 8-го класса переехал к матери в город Жмеринка Винницкой области. В 1969 году поступил в Жмеринское ГПТУ № 1 и в вечернюю школу № 8. Окончив училище, работал слесарем вагонного депо станции Жмеринка. Одновременно летал в аэроклубе на планерах Бланник А-15 и прыгал с парашютом. В ноябре 1971 года был призван в армию и в ноябре 1973 года

демобилизвался. Он вернулся в Жмеринку на свою прежнюю работу и продолжил учиться в 11 классе. С июля 1974 года стал курсантом Волчанского авиационного училища лётчиков ДОСААФ. В училище на самолётах Як-18а налетал 173 часа 29 минут. Выпущен Валерий Викторович в 1977 году с квалификацией лётчика-инструктора на поршневых самолётах. Продолжил свою лётную деятельность в Бакинском аэроклубе ДОСААФ в должности лётчика-инструктора-парашютиста. Освоил самолёты Як-12м и Ан-2. На его счету был 321 прыжок с парашютом. Надо заметить, что кроме десантных парашютов он освоил новые на то время парашюты УТ-15, Лесник-2 и По-9. В первый отряд КВЛУ ГА Валерий Викторович прибыл на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т в октябре 1980 года. В 1981 году поступил на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации. Успешно завершил обучение в 1987 году и получил квалификацию инженера-пилота. В КВЛУ ГА в 1985 году он был назначен командиром звена самолётов Як-18Т и в 1987 году переучен на самолёты Ан-24 и Ан-26.

дальше была должность КВС. С 1 апреля 2002 года КВС - инструктор, а с 30 апреля этого же года - командир авиационной эскадрильи ВС 3-го класса в авиационном отряде Государственной лётной академии Украины. В настоящее время Козловский Валерий Викторович заведует методическим отделом Сертификационного центра нашей академии.

Ларионов Валентин Петрович. Родился 14 апреля 1960 года в городе Сороки Молдавской ССР в семье служащего. Когда Валентину исполнилось пять лет, родители вместе с ним переехали на постоянное место жительства в Украину (село Писаревка Ямпольского района Винницкой области). В 1977 году после окончания Писаревской средней школы он поступил учиться на пилота гражданской авиации в Бугурусланское лётное училище. Там он познал радость от первого самостоятельного полёта на самолёте Як-18Т и первые азы



взаимодействия в экипаже, когда проходил программу лётной подготовки на самолёте Ан-2. Училище он закончил с блестящим результатом и в числе лучших выпускников был не просто оставлен на ответственной инструкторской работе, но и направлен на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации. После допуска к полётам в качестве пилота-инструктора он получил лётную группу и приступил к обучению уже своих курсантов первого набора КВЛУ управлять самолётами Як-18Т на аэродромах Кировоград, Малая Виска, Хмелевое и Ротмистровка. Не теряя времени даром, параллельно с лётной работой, он в 1981 году поступил на факультет заочного обучения Академии гражданской авиации по специальности “Эксплуатация воздушного транспорта”. Несмотря на постоянную занятость на работе и дома, он учёбе уделял много времени и отдавал много сил. В феврале 1987 года после успешной защиты дипломного проекта ему был вручен диплом о высшем образовании и присвоена квалификация инженера-пилота. В 1989 году его налёт

на самолётах Як-18Т составлял более 2000 часов. Именно в этом году было принято решение о выполнении программы первоначальной лётной подготовки на многодвигательном, многоцелевом, турбовинтовом самолёте чехословацкого производства Л-410УВП с курсантами-пилотами КВЛУ. Валентин Петрович был в числе первых переучен на новую технику. Когда его налёт на этом самолёте составил 900 часов, он был переучен на самолёты Ан-24 и Ан-26 и продолжал выполнять программу лётной подготовки с курсантами в качестве командира воздушного судна-инструктора КВЛУ (с 1993 года Государственной лётной академии Украины). За это время он налетал на самолётах Ан-24 и Ан-26 более 6000 часов. Когда в ГЛАУ не стало парка самолётов Ан-24 и Ан-26 в 2001 году, он перешёл работать в этой же должности в Международную акционерную авиационную компанию “УРГА”, в которой с 2003 года занимает должность пилота-инспектора инспекции по безопасности полётов авиакомпании. В настоящее время его общий налёт на самолётах составляет 11000 часов и почти весь он выполнен в качестве командира (лично подготовил 207 пилотов!).

Молочко Александр Андреевич. Родился 8 апреля 1956 года в селе Ольшана Городищенского района Черкасской области. После окончания Шевченковской средней школы в 1971 году поступил в Кременчугское лётное училище гражданской авиации. Программу лётной подготовки в училище проходил на самолёте Ан-2. После училища с дипломом и свидетельством пилота гражданской авиации в 1973 году начал свою производственную лётную деятельность в должности второго пилота самолёта Ан-2 в Черкасском ОАО. Со временем он стал командиром самолёта и в начале 1980 года был переведен в первый лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т. После переучивания, ввода в строй и допуска к инструкторской работе он приступил к выполнению вывозной программы с курсантами-пилотами



первого набора КВЛУ ГА. Также как и его товарищи, он учился на факультете заочного обучения Академии ГА. После успешной защиты дипломной работы ему был выдан диплом о высшем образовании с квалификацией инженер-пилот. В 1989 году он был переучен и допущен к полётам в качестве пилота-инструктора самолёта Л-410УВП. В марте 1990 года протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему было присвоено звание пилот 1-го класса гражданской авиации. Приказом МГА № 289/л от 1 августа 1990 года он был награждён знаком “Отличник аэрофлота”. В начале 90-х годов освоил самолёты Ан-24 и Ан-26 и был переведен на должность командира ВС-инструктора. К ноябрю 1993 года в Государственной лётной академии Украины был решён вопрос о реформировании одного авиационного отряда академии на два (1-й для первоначальной подготовки и 2-й для подготовки курсантов на выпускном типе ВС). Командиром первого ЛО было решено назначить Александра Андреевича Молочко, а начальником штаба 1-го ЛО автора этой книги. Таким образом, он освоил пять типов ВС, получил допуск к международным полётам и в период военных событий в Югославии был командирован туда, поэтому официально является участником боевых действий. В 1996 году был освобождён от должности командира ЛО, так как командованием было принято решение послать его для полётов за рубеж. В его послужном списке 20 стран Азии, Африки и Европы. За период работы он налетал на самолётах 11000 часов. Сейчас – пенсионер.

Проскура Михаил Иванович. Родился в семье



железнодорожника 18 ноября 1957 года в селе Вильховатка Кишеньковского района Полтавской области. После окончания Лекаревской средней школы Александрийского района Кировоградской области в 1975 году поступил в Кременчугское лётное училище гражданской авиации. В училище выполнил программу лётной подготовки на самолёте Ан-2. Получив диплом с отличием, он был направлен в Черновицкий ОАО на должность 2-го пилота. В 1980 году был принят на работу в 1-й ЛО

Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т. После допуска к инструкторской работе приступил к полётам с курсантами. В 1982 году поступил на командный факультет Академии ГА. В академии переучился на самолёты Ан-24 и Ан-26 и летал в Кемеровском и Чимкентском объединённых авиаотрядах. Академию окончил в 1986 году с квалификацией инженера-пилота. Вернувшись в КВЛУ ГА, продолжил свою лётную работу в третьем ЛО в должности 2-го пилота самолёта Ан-24УШ. Он внёс весомый вклад в дело подготовки штурманов и пилотов-штурманов для гражданской авиации. Во время командировок летал в Минском и Воронежском объединённых авиаотрядах, в Воронежском авиационном производственном объединении МАП, в конструкторском бюро Химавтоматики МОП. Выполнял полёты с целью обслуживания первого вылета самолёта Ил-96-300 и осуществлений программы полёта космического корабля многоразового использования «Буран». В 1991 году был допущен к работе в качестве командира ВС-инструктора Ан-24 и Ан-26 с курсантами-пилотами КВЛУ ГА. В 1994 году был переведен на работу в МААК «УРГА» в качестве КВС-инструктора, получил допуск к полётам на МВЛ. Работал в миротворческих миссиях ООН в Демократической республике Конго, Западной Сахаре, Грузии, Марокко. В настоящее время работает в должности старшего пилота-инструктора МААК «УРГА». Его общий налёт на самолётах составляет 13000 часов.

Суворов Владимир Петрович. Родился 16 мая 1951 года в



посёлке Быков Долинского района Сахалинской области. В 1957 году вместе с родителями переехал в город Дзержинск Донецкой области и в следующем году переступил порог первого класса местной средней школы № 11. После её успешного окончания в 1968 году поступил в Славянское авиационно-техническое училище гражданской авиации, которое окончил с отличием. С 1970 года он приступил к работе авиатехником в авиационно-

технической базе Кировоградской ШВЛП. Его определили на

участок обслуживания самолётов Як-40. Удивительное совпадение, именно в это же время автор этой книги приступил к выполнению полётов на самолёте Як-40 в качестве командира корабля-инструктора и практически ежедневно встречался с молодым, очень небезразличным к работе экипажа авиатехником, в глазах которого явно просматривалась зависть и большая, казалось бы, несбыточная мечта. Оказывается, что если очень захотеть, то мечта сбывается. Дальнейшая биография Владимира Петровича похожа на сказку. Без отрыва от производства он осенью 1971 года поступил на отделение пилотов Кировоградского авиационно-спортивного клуба. До конца 1973 года на самолёте Ан-2 налетал 96 часов. Самым счастливым днём в его жизни был тот день, когда его лётчик-инструктор Алексей Иванович Новиков пригласил на самолёт проверяющего, командира звена Анатолия Александровича Гордowego. Командир звена выполнил с ним два полёта по кругу и разрешил лететь самостоятельно. После отлично выполненных самостоятельных полётов ему руку пожал очень уважаемый им начальник АСК Адольф Васильевич Павленко. В 1974 году он поступил на спецнабор Кременчугского лётного училища, и через девять месяцев ему было вручено свидетельство пилота гражданской авиации. С апреля 1975 года он был зачислен на должность 2-го пилота самолёта Ан-2 Кировоградского ОАО. В апреле 1979 года был допущен к работе в качестве командира самолёта. А в это время во вновь открывшемся Кировоградском высшем лётном училище ГА происходило формирование лётным составом нового омоложенного первого лётного отряда для первоначальной подготовки курсантов на самолёте Як-18Т. У молодых пилотов-инструкторов были заманчивые перспективы вскоре стать командирами ВС Ан-24 и Ан-26. С 1980 года Владимир Петрович стал пилотом-инструктором самолёта Як-18Т 1-го ЛО. В 1981 году он успешно окончил факультет заочного обучения Кировоградского института сельхозмашиностроения и ему был выдан диплом о высшем образовании. Но целеустремлённый молодой специалист на этом решил не останавливаться, и сразу же продолжил заочное обучение в Академии гражданской авиации, которое успешно завершил в 1985 году, получив квалификацию инженера-пилота. В этом же 1985 году он переучился на самолёты Ан-24 и Ан-26. Отлетав

нужные для ввода в строй часы в кресле 2-го пилота, он с января 1985 года был допущен к полётам в качестве КВС - инструктора в авиационной эскадрилье Виталия Ивановича Сайкина во 2-м ЛО КВЛУ ГА. Надо заметить, что ещё летая на самолёте Як-18Т, он продвигался по служебной лестнице (командир звена, исполняющий обязанности командира авиационной эскадрильи). По производственной необходимости он в дальнейшем переучился на ВС Л-410УВП и Ан-32. По собственной инициативе стал изучать английский язык (в школе изучал немецкий), знание которого помогло получить допуск к выполнению полётов на международных воздушных линиях. В ноябре 1989 года он выполнил в качестве командира свой первый самостоятельный международный полёт по перегонке ВС Ан-26 из Москвы через Европу до Архипелага островов Зелёного Мыса. Позже в 1993-1994 гг. выполнял полёты в Республике Гвинея (Конакри), в 1995-1996 гг. в Анголе и Ираке. Общий налёт более 11000 часов. С 2000 года Владимир Петрович на пенсии.

Польгуй Геннадий Иосифович. Родился 27 июня 1954 года в



деревне Соболяны Гродненского района Гродненской области. С детского возраста Геннадий помогал родителям выполнять любую непредвиденную, но, очень нужную в хозяйстве работу. В семь лет он пошёл учиться в первый класс местной школы, а после её окончания с 1 сентября 1971 года вступил в трудовую жизнь. Он был принят по комсомольской путёвке учеником фрезеровщика на механический участок Гродненского завода торгового машиностроения и в мае 1972 года стал фрезеровщиком второго разряда. Не исключено, что Геннадий со своими потенциальными возможностями вполне мог достичь многого, например, стать министром торгового машиностроения. Помешало ему знакомство с авиацией. Именно в Гродно он буквально заболел мечтой о высоком небе и с сентября 1972 года стал курсантом Волчанского авиационного училища лётчиков. Там он ощутил незабываемые минуты радости, когда впервые поднялся в воздух с инструктором на самолёте Як-18А и увидел землю с высоты птичьего полёта. Тогда он чётко определил, что отныне его место

здесь, в небе, за штурвалом самолёта. По окончании училища молодой выпускник с квалификацией лётчика-инструктора на поршневых самолётах прибыл в Калининский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ. За ним закрепили группу спортсменов-пилотов и он приступил к полётам с ними. Со временем его включили в сборную команду по самолётному спорту Центральной зоны России. На самолёте Як-50, выполняя комплекс фигур высшего пилотажа, он защищал её честь на всевозможных соревнованиях и стал бронзовым призёром. Эту бронзовую медаль он хранит как самую ценную реликвию своей авиационной молодости. 3 марта 1981 года он был переведен в 1-й лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища ГА на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т. В 1981 году одним из первых в училище приступил к обучению курсантов-пилотов из Кубы, а в 1983 – из Монголии. К этому моменту он был уже слушателем 3-го курса факультета заочного обучения Московского института инженеров гражданской авиации, обучение в котором по специальности эксплуатация летательных аппаратов и двигателей успешно завершил в 1984 году с присвоением квалификации инженера-механика. На этом он не



остановился и продолжил заочное обучение в Академии гражданской авиации по специальности “Эксплуатация воздушного транспорта”. По завершению учёбы в 1989 году ему была присвоена квалификация инженера-пилота. А тем временем он обучал премудростям лётного дела будущих инженеров-пилотов. В январе 1983 года его перевели на должность заместителя командира АЭ 1-го ЛО, а с мая 1988 - и.о. командира АЭ. Он один из тех командиров, кто первым осваивал самолёт Л-410УВП, предназначенный для первоначального обучения курсантов КВЛУ. В марте 1989 года произошли значительные изменения в штатном расписании лётной службы училища. Должности командиров звеньев, авиационных

эскадрилий и их замов были упразднены. Побыв некоторое время рядовым пилотом-инструктором, он с 1 ноября этого же года был переведен в лётно-методический отдел на такую же должность, но с правом дачи лётных тренировок, провозок по трассам и проверок техники пилотирования рядовым пилотам-инструкторам. В 1990 году он был переучен на самолёт Ан-24, выполнил обязательный налёт в качестве второго пилота и был допущен к полётам на нём в качестве КВС - инструктора. В 1991 году протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. Автор этой книги имел честь принимать по заданию ВКК у Геннадия Иосифовича экзамен по технике пилотирования на ВС Ан-24 и выставил ему вполне заслуженную отличную оценку. В 1994 году он был допущен к выполнению международных полётов в МААК «УРГА». С 2000 по 2006 год работал в качестве КВС Ан-24, Ан-26 в одной из частных авиакомпаний Объединённых Арабских Эмиратов. В самых сложных ситуациях командир ВС Польгуй Геннадий Иосифович выходил победителем, гордо неся по всему миру в своём лице напоминание о лучших лётчиках на земном шаре - лётчиках Кировоградского высшего лётного учебного заведения. Ему приходилось летать в Африке, на Среднем Востоке и даже на островах Австралии и Океании во владениях Папуа и Новая Гвинея.



Ивашенко Сергей Николаевич. Родился в посёлке Урало-Кавказ Краснодарского района Ворошиловградской области 7 ноября 1956 года в семье бригадира горнорабочих очистного забоя Заслуженного шахтёра Украины, Героя социалистического труда. В 1974 году окончил местную среднюю школу №11 и поступил на Ворошиловградский тепловозостроительный завод учеником токаря. Одновременно проходил теоретическую подготовку для полётов в качестве курсанта-пилота на самолёте Л-29 в Ворошиловградском учебном авиационном центре ДОСААФ.

После её окончания в апреле 1975 года был призван на воинскую службу курсантом ВУАЦ. Первоначальную лётную подготовку проходил в лётной группе мастера самолётного спорта, старшего лейтенанта Александра Семёновича Медведева. Продолжил лётное обучение в Вяземском УАЦ на самолётах УТИ-МиГ-15 и боевом МиГ-17 в лётной группе опытного лётчика Сергея Владимировича Бондаренко. В ноябре 1976 года Сергею Николаевичу Иващенко было присвоено звание младший лейтенант с увольнением в запас. Дальнейшую свою жизнь он решил связать с гражданской авиацией. Из нескольких вариантов получения свидетельства пилота ГА он выбрал один - поступление в Актюбинское высшее лётное училище ГА, в котором освоил самолёты Як-18Т и Як-40. К концу обучения в 1982 году будущий инженер-пилот Сергей Иващенко был распределён в Луганский ОАО на должность 2-го пилота самолёта Ан-24. Незадолго до выпуска в училище приехали представители Кировоградского ВЛУ ГА с предложением работать у них вначале в качестве пилота-инструктора самолёта Як-18Т с переходом в дальнейшем на тяжёлую технику (Ан-24, Ан-26, Ан-32) в качестве командира ВС-инструктора. Их предложения были убедительными и перспективными. На десять предложенных мест было подано двадцать рапортов. Так Сергей Николаевич оказался в Кировограде. С 1 декабря 1982 года группа выпускников АВЛУ ГА, среди которых кроме Иващенко были Николай Журавлёв, Анатолий Игнатов, Евгений Костеев, Анатолий Полонский, была приказом зачислена на должности пилотов-инструкторов и направлена в Академию ГА (Ленинград) для прохождения инструкторских курсов. После их окончания и ввода в строй была интенсивная лётная работа в 1-м ЛО (Малая Виска) по первоначальному лётному обучению курсантов-пилотов КВЛУ на самолётах Як-18Т от третьего до седьмого набора. В феврале 1987 года опытный пилот-инструктор Иващенко Сергей Николаевич в числе нескольких инженеров и техников во главе с командиром АО Владимиром Мстиславовичем Сусановым был командирован в республику Куба с целью подготовки переданных им самолётов Як-18Т, их облёта и тренировки на них кубинских пилотов. В декабре 1987 года в связи с переводом первоначального лётного обучения в училище на самолёт чехословацкого производства Л-410УВП, он вместе с лётным

составом 1-го АО был направлен в Сасовское лётное училище ГА на переучивание. После стажировки в Ростовском ОАО и ввода в строй продолжал на нём инструкторскую работу. В декабре 1991 года приступил к переучиванию и вводу в строй в качестве КВС-инструктора Ан-24 и Ан-26. В 1995 году был назначен заместителем командира АЭ этих самолётов (командир АЭ Булава Владимир Павлович). С января по март 1996 года под руководством КВС-инструктора Диковицкого Николая Григорьевича проходил ввод в строй на международных, воздушных линиях. В этом же году, а затем и в 1997 был в командировке в Судане в должности транспортного пилота самолётов Ан-24 и Ан-26. В 1998 году назначен на должность заместителя командира АО ГЛАУ (командир АО Ковш В.О.). В октябре 1998 года переучился на самолёт Ан-32 и с начала 1999 года летал в республике Ангола (Ан-26 и Ан-32). С 2000 года был назначен на должность командира АО ГЛАУ, при этом периодически выезжал в Анголу для переучивания ангольских пилотов на самолёт Ан-32. В эти годы постоянным начальником штаба АО, который вёл все дела и держал в своих руках всю нить управления авиационным отрядом, был автор этой книги. В 2005 году Сергей Николаевич переучился на самолёт Ан-30 и занимался переучиванием на него лётного состава авиакомпании «Южные авиалинии». В настоящее время Иващенко - пенсионер.

Игнатов Анатолий Дмитриевич. Родился 28 февраля 1956



года в городе Ясиноватая Донецкой области. Учился в средней школе №6 города Авдеевка. Оба эти города находятся практически на границе гражданского аэродрома Донецк.

Впечатлительный Анатолий с раннего детства мечтал о полётах. Однако его путь в авиацию по целому ряду причин был тернист и долог. После окончания школы в 1973 году по материальным причинам он был вынужден работать на Авдеевском коксохимическом заводе в

должности электрослесаря вспомогательных производств, а в

1974 году был призван в ряды Военно-морского флота для прохождения срочной службы. После демобилизации в 1977 году вернулся в родной завод на должность электромонтёра по ремонту электрооборудования и сделал попытку поступить в Актюбинское высшее лётное училище гражданской авиации. Попытка оказалась удачной, и он стал курсантом-пилотом. Его заветная мечта стать пилотом начала осуществляться. На всю свою жизнь остались в памяти яркие воспоминания первого самостоятельного полёта на самолёте Як-18Т, когда в кабину на кресло пилота-инструктора сел его товарищ по учёбе и самолёт впервые оказался в полной его власти. С огромным восторгом он выполнял полёты на выпускном типе воздушного судна - прекрасном пассажирском реактивном самолёте Як-40. Автор был в числе членов Государственной экзаменационной комиссии по приёму государственных экзаменов по технике пилотирования у курсантов АВЛУ и хорошо помнит эти полёты на грунтовом аэродроме. После окончания в 1982 году училища и присвоения квалификации инженер-пилот он получил распределение на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т в 1-й лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Отряд базировался на аэродроме Малая Виска, а полёты выполняли ещё и на аэродромах Хмелевое и Ротмистровка. В 1989 году он вместе со всем личным составом освоил новый турбовинтовой пассажирский самолёт Л-410УВП, на котором лётный отряд приступил к первоначальной подготовке курсантов-пилотов. После образования Государственной лётной академии Украины Анатолий Дмитриевич был повышен в должности и стал командиром звена самолётов 4-го класса. В 1995 году он освоил самолёт Ан-24, а вскоре и Ан-26 и выполнял на них полёты в качестве командира воздушного судна-инструктора. Наступали тяжёлые годы в жизни академии. Пришлось осваивать самолёты с меньшим расходом горюче-смазочных материалов. Анатолий Дмитриевич летал на самолётах Як-52, Ан-2 и ГЛ-232. В апреле 2001 года он был назначен на должность заместителя командира АЭ в авиационном отряде ГЛАУ. В 2003 году он уволился с лётной работы, в связи с выходом на пенсию по выслуге лет. Его общий налёт на самолётах составляет 4013 часов 25 минут.

Костеев Евгений Геннадиевич. Родился 9 декабря 1956 года в



Казани в семье рабочего. После переезда в Казахстан 1 сентября 1964 года пошёл в первый класс школы № 327 города Актюбинска. Окончил в Актюбинске среднюю школу № 33 в 1974 году и был принят на завод Актюбхимпласт для работы фрезеровщиком. В 1975 году был призван в армию, два года добросовестно отслужил и в 1977 году был демобилизован. После демобилизации поступил на подготовительные курсы при

Актюбинском Высшем лётном училище гражданской авиации, после их окончания успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен курсантом факультета лётной эксплуатации АВЛУ ГА. Лётное обучение проходил на самолётах Як-18Т и Як-40. После окончания Высшего лётного училища в 1982 году был распределён в 1-й лётный отряд Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т. В 1988 году для обеспечения своей семьи квартирой поступил на 11 месяцев в МЖК (молодёжно-жилищный кооператив). Обеспечив себя и свою семью квартирой, вернулся на лётную работу в 1-й лётный отряд. Переучился на самолёт Л-410УВП и продолжил инструкторскую работу по первоначальной лётной подготовке на нём курсантов - будущих инженеров-пилотов. В 1991 году освоил самолёты Ан-24 и Ан-26, а в 1998 году - Ан-32. В процессе работы в Кировоградском ВЛУ ГА его всегда отличала большая активность. Его избирали председателем профсоюзного комитета авиационного отряда, председателем молодёжного жилищного кооператива КВЛУ ГА, председателем совета трудового коллектива авиационного отряда. За время лётной работы прошёл путь от пилота-инструктора до заместителя командира авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. В 1994 году ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. Его общий налёт на самолётах составляет около 8000 часов. В настоящее время живёт в Киеве.

Байздер Павел Игнатьевич. Родился 2 марта 1954 года в



городе Кировограде. Учился в Кировоградской средней школе №7. В возрасте 16 лет увлёкся парашютным спортом. С 9 класса аэроклуб стал его вторым домом. На следующий год он выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18А и после окончания 10 класса школы в 1971 году поступил в Волчанское авиационное училище лётчиков ДОСААФ. В училище поощрялось участие в парашютном спорте. В 1974 году он получил распределение в парашютное звено

Кировоградского авиационно-спортивного клуба на должность лётчика-инструктора-парашютиста. Теперь его работа

заключалась в подготовке различного рода парашютистов (для ВДВ, перворазников, спортсменов и сборной команды города Кировограда), а также в выполнении полётов на самолёте Ан-2 с целью выброски парашютистов. Кроме всего этого, он жил под девизом “Ни дня без прыжка с парашютом”. В 1974 году на его счету кроме полутысячечасового налёта на самолёте Ан-2, было 600 прыжков с парашютом и спортивное звание “кандидат в мастера спорта”. В жизни лётчика всегда наступает момент, когда он прощается с приоритетами юности и созревает в понимании того, что есть “большая авиация” и что его место именно там. В 1977 году он перевёлся на Дальний Восток в Николаевск-на-Амуре для полётов командиром на освоенном им самолёте Ан-2,



стал там пилотом-инструктором лётного отряда и в числе первых освоил самолёт Л-410УВП. В Кировоградское Высшее лётное училище гражданской авиации он вернулся уже зрелым пилотом, имевшим богатую практику полётов в условиях Дальнего Востока и Крайнего Севера. В КВЛУ в

то время пошёл второй год эксплуатации самолёта Л-410УВП и его опыт был очень даже кстати. Со временем (1997 год) он был переведен в Отдел сертификации и лицензирования на должность старшего пилота-инструктора. Освоил самолёты Ан-24 и Ан-26, работал командиром авиационной эскадрильи в Государственной лётной академии Украины. Его общий налёт составляет около 10000 часов. Без отрыва от производства он окончил Академию гражданской авиации и получил звание пилота 1-го класса.

Сорокин Анатолий Михайлович. Родился 7 августа 1961



года в городе Усьолье-Сибирское Иркутской области. После окончания в 1978 году местной средней школы №6 поступил в Бугурусланское лётное училище. В 1981 году был распределён на должность второго пилота самолёта Ан-2 в Бодайбинский ОАО Восточно-Сибирского управления ГА. В 1985 году был допущен к полётам в качестве командира этого самолёта. Полёты проходили в районе Станового Нагорья

по обслуживанию геологов и транспортировке золота, драгоценных и полудрагоценных камней. В том числе летали и на Патомское нагорье с протекающей по нему рекой Чарой, в долине которой добывали удивительной красоты камень - чароит. В 1990 году он перевёлся в Кировоградское высшее лётное училище ГА на должность пилота-инструктора самолётов Л-410УВП и Ан-2. Со временем он переучился на самолёты Ан-24 и Ан-26, в 1997 году окончил заочно факультет лётной эксплуатации и получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженер-пилот. В декабре 2000 года по сложившейся в ГЛАУ обстановке (уменьшение объёма работ, сокращение штатов) вынужден был уйти на пенсию. Уехал в Новосибирск, устроился на лётную работу в Сибирском экспримклубе в должности начальника лётного комплекса и продолжал летать на самолёте Л-410УВП. В январе 2005 года вернулся в Государственную лётную академию Украины на должность командира АЭ. Его общий налёт на всех типах ВС составляет 7600 часов. В настоящее время Анатолий Михайлович работает в должности заместителя командира авиационного отряда ГЛАУ по лётной подготовке.

Глава 34. Выпускники Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации



Анохин Георгий Георгиевич. Родился в семье пилота 8 июня 1958 года. Рождение Георгия произошло в селе Протопоповка Александрийского района Кировоградской области во время отпуска родителей. Впервые Георгий поднялся в воздух в возрасте, когда ему ещё не исполнилось и двух лет. В апреле 1960 года отец осваивал новый для себя самолёт Як-12. На аэродроме Балашовка он выполнял тренировочные полёты, а пассажирами у него были малыш сын на руках у родного дяди. Учился Георгий с 1965 года вначале в семилетней школе № 18, а окончил в 1975 году среднюю школу №14. В этом же 1975 году поступил в Кировоградский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ на отделение пилотов. АСК был практически тем же аэроклубом, в котором его отец осваивал азы авиации на отделении мотористов, учился летать на самолёте По-2, и который стал стартовой площадкой для поступления его (отца) в лётное училище. В Кировоградском АСК курсантов учили летать на самолёте Як-12. Он стал знакомым для молодого Георгия, так как первый в жизни полёт в качестве малолетнего пассажира и первый самостоятельный полёт в качестве курсанта-пилота он выполнил именно на нём. После успешного завершения учёбы в АСК в 1976 году он был направлен для продолжения лётного обучения в Запорожский учебный авиационный центр ДОСААФ, в котором освоил самолёт Л-29. В 1977 году Георгий Анохин был переведен в Калужский УАЦ, в котором завершил лётную подготовку на самолётах МиГ-15 и МиГ-17. В 1978 году военный лётчик, младший лейтенант запаса Анохин Георгий Георгиевич стал курсантом факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Он уверенно двигался по жизненной тропе своего отца, который Иванович, на это время уже был командиром корабля - инструктором самолётов

Ан-24 и Ан-26 в лётном отряде КВЛУ ГА. Не зависимо от того, что у Анохина младшего уже был достаточный первоначальный налёт на самолётах, он с большим интересом осваивал самолёты Як-18Т, Ан-24 и Ан-26, эксплуатировавшиеся при обучении курсантов в училище. Полёты выполнялись на аэродромах: Малая Виска, Хмелевое, Ротмистровка, Счастливая, Канатово, Кривой Рог, Черкассы и на многих аэродромах Советского Союза. В 1982 году он получил диплом с квалификацией инженера-пилота, свидетельство пилота гражданской авиации и направление в Гомельский объединённый авиаотряд Белорусского управления гражданской авиации на должность второго пилота ВС Ан-24 и Ан-26. После выполнения необходимого налёта был допущен к полётам в качестве командира ВС, затем освоил полёты на воздушных судах Ту-154, Ил-76 и Б-737. В настоящее время Георгий Георгиевич Анохин - заместитель генерального директора Гомельского авиапредприятия по лётной работе. За его плечами более 11 000 часов налёта. Надо заметить, что у его отца, за 38 лет лётной работы, налёт составил более 20000 часов.

Довбыш Владимир Александрович. Я, Довбыш Владимир



Александрович родился в городе Кировограде 4 декабря 1961 года. Отец после окончания ХАИ работал в ШВЛП инженером по СД и с раннего детства брал меня с собой на работу в ангар на аэродроме, показывал самолёты и много рассказывал об авиации. Жили мы в авиагородке, так что я засыпал и просыпался под гул турбин взлетающих самолётов, а строевые песни курсантов были привычными колыбельными песнями для маленького мальчика Володи Довбыша. С самого раннего детства жил в окружении авиаторов,

слушал авиационные истории и рассказы. Все детские игры, так или иначе, были связаны с авиацией, и потому после окончания школы в 1978 году не было ни каких сомнений в выборе профессии - только в авиацию и только на самолёт. Многие мальчишки мечтают о небе, ну а мне, выросшему почти на аэродроме, вроде бы и сам Бог велел. Оставалось только выбрать, куда

поступать, а тут на базе ШВЛП было создано Высшее лётное училище гражданской авиации. Тщательно готовился к поступлению, переживал, успешно сдал вступительные экзамены и на 4 года и 2 месяца надел погоны курсанта, одного из престижнейших ВУЗов страны. Радости не было предела. Мы много строили, помогали соседним колхозам убирать урожай, обустроивали на аэродроме Малая Виска летний городок, стояли в нарядах, занимались художественной самодеятельностью и при этом неплохо учились. Порой было трудно, казалось не выдержу, но всякий раз преодолевая трудности, чувствовал, как приближается заветная черта, как крепнут крылья. Ребята в первом наборе были со всех концов необъятной страны, большинство из них были незаурядными личностями. Их наши преподаватели до сих пор помнят и ставят в пример молодым курсантам лётной академии. Благодаря общению с ними узнавал о жизни в разных уголках страны, об истории, обычаях и культуре. Было очень интересно общаться с молодыми азартными, преисполненными романтикой неба новыми товарищами-друзьями из разных республик Советского Союза. И, наконец, свершилось. В 1982 году состоялся первый выпуск почти двухсот инженеров-пилотов. Прошумел выпускной бал, и разъехались по всей стране, увозя с собой процентов на семьдесят прекрасных кировоградских девушек, ставших жёнами. И я исключения из их числа не составил. Мне было предложено остаться пилотом-инструктором в КВЛУ ГА на самолёте первоначального обучения Як-18Т. Так, минуя стадию второго пилота, сразу стал учить курсантов, многие из которых никогда не летали в самолёте даже в качестве пассажира, лётному делу. Не скрою, что по началу было трудно морально и физически. Но, как говорили бывалые инструкторы: «курсанты кого хочешь, летать научат». Я подходил к своей работе очень ответственно, быстро освоился в новой роли и вскоре стал передовиком производства. Мой портрет украшал доску почёта, меня посылали на слёты передовиков и т.д. Вскоре был назначен командиром звена, заместителем командира АЭ и командиром АЭ. Летал на Як-18Т, Л-410 УВП и УВПЭ, Ан-2, Ан-24 и Ан-26 и всегда с благодарностью вспоминал своего первого инструктора на самолёте Як-18Т Владимира Васильевича Репяшника и первого инструктора на самолёте Ан-24 Александра Васильевич Яцука, с

которыми и сейчас поддерживаю дружеские отношения. Как-то быстро пролетели годы и вот уже в списках лётной группы появились многие известные авиационной общественности фамилии, такие как Рубец, Курлин и многие другие. Для меня это было молчаливым признанием лётного авторитета, зрелости и профессионализма. С декабря 1982 года по апрель 2001 года работал в Высшем лётном училище и в академии на разных должностях, от пилота-инструктора до исполняющего обязанности проректора по лётной работе. Много труда вложил в создание Сертификационного отдела академии. Но кабинетная работа всегда быстро мне надоедала. Душе хотелось полёта, и я летал, и летаю по сей день, так как не могу без этого жить, как бы высокопарно это не звучало. Только тот, кто знает смысл этой фразы, кто жадным взглядом провожает все пролетающие над головой самолёты, тот меня поймёт. В начале 90-х годов перестройка резко изменила жизнь страны. Открылись новые перспективы для авиации, и стали возможны полёты на международных, воздушных линиях (МВЛ). Сама жизнь заставляла учить английский язык и международные правила полётов. Я пошёл на курсы английского языка и по их окончании в числе лучших слушателей был направлен на курсы усовершенствования при факультете иностранных языков Киевского университета имени Тараса Григорьевича Шевченко. Курс усовершенствования окончил с отличием. В 1992 году на Международном конкурсе по знанию английского языка работников гражданской авиации в Москве я занял первое место и был премирован поездкой в США на 6-месячную стажировку. К сожалению, из-за политических похолоданий с Россией стажировка не состоялась, но труд не пропал даром, и знания языка пригодились для работы на МВЛ. Первая загранкомандировка была в Эстонию. Передо мной стояла задача переучить в Таллинне эстонских пилотов на самолёт Л-410 УВПЭ. Именно оттуда мне впервые пришлось выполнять полёты в Швецию. Я, видимо, один из немногих пилотов который полетел за границу без допуска к полётам на МВЛ с обучаемыми на борту. Но то было такое время. Самостоятельно я выполнил необходимое количество пересечений границы между государствами и затем узаконил допуск к выполнению таких полётов. Тогда же я освоил спутниковую систему навигации GPS.

Позже я подготовил персонал авиакомпании “УРГА” для полётов на МВЛ. Затем был контракт в Южную Америку с болгарскими лётчиками. Нужно заметить, что где бы мне ни приходилось работать, всегда в составе экипажа были обучаемые. Кроме того, полёты выполнялись без штурмана, и приходилось всё делать самому. Хочу заметить, что ещё на заре своей лётной карьеры я прошёл соответствующую подготовку, сдал государственные экзамены и получил свидетельство штурмана гражданской авиации. В конце 90-х годов освоил самолёт французского производства ТБ-20 “Соката”. Участвовал в перегонке самолётов Л-410 в Ирландию. За годы своей инструкторской работы подготовил большое количество пилотов как отечественных, так и иностранных, побывал в сотнях городов СССР и ни разу не пожалел о том, что стал пилотом. Эта уникальная профессия даёт возможность рассмотреть земной шар со всеми его чудесами. Омываемая водами Атлантики, с мягким климатом, исключительно чистая экологически, страна Уругвай находится в Южной Америке. Население живёт спокойной размеренной жизнью, дышит эвкалиптовым воздухом и потребляет большое количество мяса, так как на одного уругвайца приходится четырнадцать голов крупного рогатого скота, не считая овец, свиней и домашней птицы. В выходные дни ловят рыбу в реках и заливе, ездят на лошадах и велосипедах, плавают на виндсёрфах, гоняют на спорт карах. Как и все латиноамериканцы, уругвайцы футбольные фанаты. В том 1996 году в Уругвае проходил розыгрыш кубка Америки по футболу, и хозяева стали чемпионами. Этот фурор запомню навсегда. Жизнь и работа в стране на неделю была парализована, так как день и ночь все отмечали победу. По улицам, непрерывно гудя сигналами, ездили машины с уругвайскими флагами, люди несколько суток кричали, свистели и дудели в горны. Затем была работа в Европе на DHL с базировкой в Будапеште. Полёты выполнялись на Софию, Варну, Бургас по доставке срочной почты. Много повидать красивых мест и европейских городов. После этого контракта, как бы для контраста, была многолетняя работа в Африке. Пришлось побывать во многих странах чёрного континента. Ницета, войны, малярия, тропические грозы, посадки в джунглях на просеки - вот далеко не полный перечень

всех прелестей лётной работы там. Но мы работали, справлялись со всеми задачами, хотя многие наши ребята поплатились там своими жизнями. Много разбитой авиационной техники лежит на африканской земле. Работа в Африке требует высочайшей профподготовки, крепких нервов, слётанного экипажа и, конечно же, исправной матчасти. Кстати наша авиационная техника демонстрировала чудеса надёжности и выносливости в условиях тропиков, за что честь и хвала нашим авиационным конструкторам. После Африки был период отдыха, занялись развитием собственного бизнеса, построили кафе “Два капитана” и автомойку. Дело пошло. Но бизнес бизнесом, а небо манит. Просто нестерпимо захотелось летать, и я без колебаний дал согласие на очередной контракт в Ирак. С 2005 по 2007 год включительно работал там, на ВС Ан-26-100. Мы в наших самолётах успешно справлялись с 55-градусной жарой в условиях пустыни. Пришлось в Ираке доказать, что наши лётчики и наша техника не хуже американских.

Загребя Михаил Васильевич. Родился 20 октября 1957 года в



городе Николаеве. Роддом располагался практически в самом центре, на перекрёстке проспекта Ленина и улицы Декабристов, прямо напротив кинотеатра “Пионер”. В школьные годы увлекался лёгкой атлетикой, но учился хорошо. Чтобы испытать свои силы, знания и способности, сразу же после окончания Николаевской средней школы № 33 в 1975 году поступил в Ейское высшее военное авиационное училище лётчиков. В июне 1976 года

он впервые поднял в небо самолёт Л-29. Однако карьера военного лётчика у него не удалась из-за временного ухудшения состояния здоровья. С сентября 1977 года он устроился слесарем механосборочных работ, а вечером учился в Николаевском кораблестроительном институте. Когда его здоровье вошло в норму, в сентябре 1979 года он поступил в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на факультет лётной эксплуатации. В училище зачли его учёбу в высших учебных заведениях и в октябре этого же года перевели на

второй курс. Так же как и его сокурсники, он осваивал самолёты первоначального обучения Як-18Т на аэродроме Малая Виска, выпускные самолёты Ан-24 и Ан-26 на аэродромах обширного Советского Союза. В 1982 году Михаил Загребя получил диплом с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Его распределили на работу в должности пилота-инструктора 1-го лётного отряда КВЛУ ГА, чтобы обучать курсантов пилотированию самолёта Як-18Т. Со временем он освоил самолёт Л-410УВП и продолжал обучать на нём курсантов. Одновременно он выполнял полёты и на самолётах Ан-24 и Ан-26 в качестве второго пилота при обучении штурманов на ВС Ан-24УШ и на ВС Ан-26 при выполнении коммерческих рейсов. Когда в 1995 года началось массовое сокращение работников Государственной лётной академии Украины, уволился по собственному желанию. В настоящее время Михаил Васильевич Загребя - пенсионер.

Насыпайко Юрий Витальевич. Родился 11 октября 1960



года в городе Кировограде в семье гражданского лётчика. После окончания десятого класса средней школы №34 поступил на первый набор факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Программу первоначальной лётной подготовки проходил на самолёте Як-18Т на аэродромах Кировоград и Малая Виска. Выпускными самолётами у него были Ан-24 и Ан-26. 1 ноября 1982 года он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженер-пилот, свидетельство пилота

гражданской авиации 3-го класса и направление на должность второго пилота самолётов Ан-24 и Ан-26 в Магаданское управление ГА. В 1985 году был переучен на самолёт Ту-154 и продолжал летать на нём в Магадане в той же должности. В 1998 году после шестнадцати лет полётов в сложных северных условиях он был приглашён в международный аэропорт Шереметьево, в котором летает сейчас в должности командира ВС Ту-154А по внутренним и международным трассам.

Стрелец Игорь Владимирович. Родился 2 ноября 1956 года в



городе Ужгороде. Учился в Волжской средней школе Волгоградской области. После окончания 11 класса в 1975 году поступил в Качинское высшее военное авиационное училище лётчиков. В училище летал на самолётах Л-29

и МиГ-21. В ноябре 1979 года после окончания третьего курса военного училища перевёлся на второй курс факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. 19 мая 1980 года он первым в истории КВЛУ вылетел самостоятельно на самолёте Як-18Т.



Первым в КВЛУ ГА 19 мая 1980 года вылетел самостоятельно курсант Стрелец Игорь Владимирович (на фото слева) из лётной группы Александра Николаевича Васильева (на фото справа).

Его пилотом-инструктором был Александр Николаевич Васильев, родившийся на два года позже, 1 июня 1958 года, но успевший в 1977 году окончить Бугурусланское лётное училище гражданской авиации, ставший в 1979 году пилотом-инструктором в первом лётном отряде КВЛУ ГА. Его блестящая работа с курсантами была замечена командованием. В 1981 году - командир звена, в 1983 - заместитель командира АЭ, в 1984 - переучен на ВС Ан-24 и продолжал свою карьеру в должности командира ВС-инструктора. С 1983 года Васильев поступил учиться заочно в Академию ГА. На выпускных типах воздушных судов Ан-24 и Ан-26 курсант Стрелец Игорь Владимирович учился летать в экипаже командира ВС-инструктора Анатолия Николаевича Литвина. Игорь Владимирович окончил в 1982 году училище, получил диплом с отличием, с квалификацией инженера-пилота 3-го класса и был направлен в город Волгоград на должность второго пилота самолёта Ту-134 (с переучиванием в Ульяновске). Через двадцать лет после выпуска Игорь Владимирович - председатель совета директоров АК "Волга - Авиаэкспресс", кандидат технических наук. Кандидатскую диссертацию на тему «Лётная эксплуатация воздушных судов» защитил в 1998 году после окончания заочной аспирантуры. Учился вначале в КИИГА, а заканчивал и защищался в МГТУГА. Ранее занимал должности - командир ВС, командир АЭ, командир ЛО, заместитель генерального директора, генеральный директор. Летал на воздушных судах Ан-24, Ан-26, Ту-134, Як-42. Налёт 7800 часов. Через двадцать пять лет - Одесса, авиакомпания "Южные Авиалинии", исполнительный директор. Последний раз



он был в родном училище, которое в настоящее время называется Государственной лётной академией Украины, в конце октября 2007 года на встрече выпускников 1982 года.

Третьяков Евгений Анатольевич. Родился в рабочей семье 2 июня 1958 года в городе Себежа у Беломорско-Балтийского канала республики сплошных озёр Карелии. После переезда семьи в Минскую область Белоруссии поступил в Солигорскую среднюю

школу № 4. В школьном возрасте мечтал попасть в авиацию. В 1975 году успешно окончил 10-й класс и по совету старших товарищей поступил на диспетчерское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища. К учёбе в училище Евгений относился с особым вниманием, можно даже сказать - с любовью. Так как будущие диспетчеры после выпуска получали военно-учётную специальность “штурман самолёта”, то для них была предусмотрена лётная подготовка на самолёте Ан-24УШ. В самолёте к нему и пришла мысль, что если и летать, то только в роли командира воздушного судна. В феврале 1978 года вышел приказ Министра ГА о создании Кировоградского высшего лётного училища. Появилась потенциальная возможность осуществить свою мечту. Закончил он ЛШУ с отличием и поехал до конца лета работать диспетчером в Калининградский ОАО Белорусского УГА. А с 1 сентября 1978 года он стал курсантом факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Имея широкий кругозор, он прекрасно учился. Первый самостоятельный полёт на самолёте Як-18Т на всю жизнь оставил в его памяти свой яркий след. В 1982 году состоялся выпуск пилотов КВЛУ. Перед выпуском Евгений Анатольевич Третьяков обратился к автору, тогда командиру АЭ выпускных самолётов Ан-24 и Ан-26, за советом. Ему, как отличнику, предлагали остаться в училище пилотом-инструктором на самолёте Як-18Т. Тогда автор ему подсказал, что минуть длительную процедуру полётов в качестве второго пилота самолёта Ан-24, которая в зависимости от непредвиденных обстоятельств может растянуться на долгие годы можно, если согласиться на это предложение и стать командиром, хоть и маленького самолёта, но сразу и навсегда. С дипломом о высшем образовании и с квалификацией “инженер-пилот” Евгений Третьяков стал пилотом-инструктором самолёта Як-18Т первого лётного отряда КВЛУ, базировавшегося на аэродроме Малая Виска. В 1989 году он был одним из первых переучен на самолёт Л-410УВП, а вскоре перешёл на должность командира ВС - инструктора Ан-24, Ан-26. В апреле 1995 года он стал заместителем командира, а затем и командиром авиационной эскадрильи авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. Наступили годы, когда по экономическим соображениям обучение курсантов на тяжёлой технике стало

практически невозможным. Выпускным самолётом в академии стал Л-410УВП. Однако появилось много авиационных компаний продолжавших эксплуатировать воздушные суда Ан-24 и Ан-26 за пределами Украины в странах Европы, Азии, Африки и Латинской Америки. Для работы требовались опытные авиационные кадры. Тогда пилот 1-го класса Евгений Анатольевич Третьяков был допущен к международным полётам в качестве командира ВС - инструктора и до настоящего времени



летает в этих авиакомпаниях. Его общий налёт составляет более 11000 часов.

Слева Третьяков Е.А.,
справа Аушев Юрий
Анатольевич.

Адаменко Юрий Викторович. Родился в городе Кировограде



в 1962 году в семье работника АРЗ. В 1969 году пошёл в первый класс Кировоградской восьмилетней школы №25. В основном в этой школе учились дети и внуки авиаторов многих поколений, так как школа располагалась на территории авиагородка. С 9-го класса Юра Адаменко продолжал обучение в Кировоградской средней школе № 34 практически в полном составе своего класса. Безусловно, что ребята, выросшие рядом с аэродромом, мечтали стать лётчиками, такими же, как их родители и знакомые. К тому же с 1978 года на базе ШВЛП в полную силу заработало Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации, и все те, кто на предварительной

медицинской комиссии были признаны годными к лётной работе, подавали свои документы на поступление в приёмную комиссию училища. После успешного окончания 10-го класса он также подал документы, сдал вступительные экзамены, прошёл по конкурсу и в августе 1979 года приказом начальника училища был зачислен курсантом на факультет лётной эксплуатации. Первоначальную лётную подготовку будущие пилоты выполняли на самолётах Як-18Т на аэродромах Малая Виска, Хмелевое и Ротмистровка. Выпускными у них были Ан-24 и Ан-26. В ноябре 1983 года Юрию Викторовичу был вручен диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Он согласился работать в родном училище пилотом-инструктором на самолёте Як-18Т. В 1989 году он освоил самолёт Л-410УВП, а со временем был переведен на должность командира воздушного судна-инструктора, а затем пилота-наставника самолётов Ан-24 и Ан-26. В 1993 году ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации.

В 1994 году было создано совместное предприятие (Украина-Россия) “Авиа-ППМ-Сервис”, чтобы совмещать выполнение коммерческих рейсов с обучением курсантов. 20 апреля 1994 года между ним и Государственной лётной академией Украины был заключен договор об аренде воздушных судов с лётно-техническим персоналом в количестве 8 самолётов. Для реализации договора и получения права полётов совместное предприятие “Авиа-ППМ-Сервис” создало юридическое лицо - авиакомпанию “Командор-Авиа”, которая была сертифицирована Департаментом воздушного транспорта Украины. Для обучения курсантов - граждан России совместное предприятие “Авиа-ППМ-Сервис” заключило контракт с государственным авиапредприятием РФ “Авиалинии центральных районов” о совместной эксплуатации воздушных судов и использовании лётно-технического персонала. При прохождении сертификации в составе российской авиакомпании эти самолёты были исключены из Госреестра Украины и включены в Госреестр гражданских воздушных судов России.

Вышеприведенные сведения дают возможность читателю понять, почему самолёт Ан-26 RA №26084 16 марта 1995 года выполнял заказной рейс по маршруту Петропавловск-Камчатский – Оссора. Проверяющим в экипаже этого самолёта был пилот-наставник Адаменко Юрий Викторович. В состав экипажа входили: командир воздушного судна - инструктор Бабенко Виктор Иванович, курсант-пилот Козулин Роман Евгеньевич, штурман-инструктор Дзюба Игорь Анатольевич, бортмеханик-инструктор Сандырев Александр Геннадиевич, бортоператор Щенявский Юрий Григорьевич. Кроме того, в самолёте на законном основании находились бортмеханик Паламар Александр Иванович, два сопровождающих и один пассажир. Погода по маршруту определялась влиянием зоны холодного фронта,

ориентированного вдоль восточного побережья Камчатки. Фактическая погода Оссоры вначале не позволяла принять решение на вылет, поэтому экипаж находился в штурманской комнате. После получения информации об улучшении погоды экипаж прошёл штурманский контроль, метеоконсультацию и принял решение на вылет по фактической погоде Оссоры, расписался в журнале принятия решения и получил диспетчерское разрешение. В 02.12 был произведен взлёт с аэродрома Елизово. В 3.43 экипаж доложил о входе в зону аэродрома Оссора и дал расчётное время прибытия в 4.05. Диспетчер дал следующие условия посадки: давление 762 мм рт.ст., ветер 260 град. - 2 м/сек, видимость более 10 км, сплошные перистые, высокослоистые, температура -6°С, посадочный - 16°, коэффициент сцепления - 0,4. В 3.49 экипаж доложил о выходе в точку начала снижения и получил разрешение диспетчера для снижения на привод до эшелона перехода 2100 м. В 3.55 экипаж дал диспетчеру информацию о пролёте привода на эшелоне 2100 м. Диспетчер разрешил дальнейшее снижение по схеме до высоты 400 м по давлению аэродрома. Фактически самолёт находился на удалении 58 км от аэродрома, а информация о пролёте привода была явно преждевременной. Экипаж, по-видимому надеясь на отличные визуальные метеоусловия, продолжал снижение к четвёртому развороту в горной местности при отсутствии непрерывного радиолокационного контроля с прямой, что не было предусмотрено инструкцией по производству полётов для данного аэродрома. В 4.00 экипаж доложил о занятии высоты 400 м и получил разрешение диспетчера о снижении к 3-му развороту до высоты 300 м. В 4.02 диспетчер, не найдя воздушное судно визуально, обратил внимание на экран диспетчерского радиолокатора, который был включен для проверочных работ, и обнаружил самолёт на удалении 18 км и азимуте 170°. Экипаж подтвердил это место, фактически находясь за пределами схемы захода, и продолжил полёт на высоте 300 м по визуальным ориентирам в район препятствий с максимальной высотой 382 м. На участке холм Приметный - гора Сосун экипаж попал в снежный заряд с видимостью, исключаяющей визуальный полёт. После выпуска шасси и закрылков в условиях ограниченной видимости, когда снежный покров склонов горного массива слился со снежным покровом прилегающей к нему земной

поверхности, вдруг, сработала сигнализация “Опасное сближение с землёй”.



Режим работы двигателей был увеличен с 52 до 64 град по УПРТ, резко был взят штурвал на себя, и через 1 секунду произошло столкновение со склоном сопки на высоте примерно 250 м с работающими двигателями. Самолёт фактически разрушился сразу после первого удара. Шесть членов экипажа и один пассажир погибли. Проверяющий Адаменко и два пассажира при прибытии вертолёта поиска были живы. В больнице Юрий Владимирович Адаменко и один пассажир скончались. Похоронен он вместе

с членами экипажа на Новолелековском кладбище Кировограда.

Бортмеханик **Сандырев Александр Геннадьевич** родился в семье военнослужащего 16 октября 1948 года в Белорусском городе Могилёве. Позже отец по службе был переведен в Кировоград, поэтому Александр поступил учиться и успешно окончил Кировоградскую среднюю школу. В 1966 году с аттестатом зрелости в кармане он устроился на работу в инженерную авиационную службу Кировоградской школы высшей лётной подготовки гражданской авиации на должность авиамоториста, а в следующем 1967 году поступил в Славянское авиационно-техническое училище гражданской авиации. После окончания училища в 1969 году возвратился в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки, но уже в качестве авиационного техника по техническому обслуживанию самолётов. Вскоре был удовлетворён его рапорт о переучивании на бортового механика воздушного судна. По окончании переучивания 14 февраля 1975 года ему было вручено свидетельство бортового механика гражданской авиации с правом выполнения полётов на воздушном судне Як-40 в качестве инструктора. В первый год своей лётной работы он налетал 622 часа 42 минуты, из которых 246 часов 52 минуты ночью. 30 июня 1978 года ему был присвоен

второй класс бортмеханика, 17 февраля 1984 года - первый класс. В ноябре 1981 года после переучивания он был допущен к полётам в качестве бортмеханика-инструктора на воздушном судне Ан-24, в марте 1984 года на воздушном судне Ан-26. Долгие годы на воздушных судах Як-40, Ан-24 и Ан-26 Александр Иванович летал в авиационной эскадрилье, руководимой автором. Он решил не останавливаться на достигнутом и в июле 1990 года после переучивания на Киевском механическом заводе АНТК Антонов освоил воздушное судно Ан-32, а в июне 1991 года воздушное судно Ан-74. Разрешение на выполнение полётов на двух последних типах было выдано ему Заслуженным лётчиком-испытателем АНТК Антонов Героем Советского Союза Юрием Владимировичем Курлиным. Он же выполнил с ним программу подготовки экипажей к полётам на международных, воздушных линиях. В 1994 году работал по линии Организации Объединённых Наций в Луанде (Ангола). Его общий налёт на самолётах составил 10099 часов. Погиб в авиационной катастрофе самолёта Ан-26 16 марта 1995 года в районе аэродрома Оссора на Камчатке.

Духоборов Владимир Викторович. Родился 31 июля 1961 года



в городе Кировограде. В 1977 году окончил среднюю школу № 34. В Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации он поступил в 1979 году. Первоначальную лётную подготовку проходил на самолёте Як-18Т у пилота-инструктора Валерия Петренко на аэродроме Малая Виска. На выпускных самолётах Ан-24 и Ан-26 обучение проходил в лётной группе командира воздушного судна-инструктора Вакуленко Николая Ивановича. После окончания КВЛУ ГА в 1983 году был распределён в Якутский

объединённый авиационный отряд на должность второго пилота самолёта Ан-24. Через несколько лет полётов в условиях Крайнего Севера он был введен командиром воздушного судна Ан-24. В 1990 году он вернулся в родной Кировоград и устроился в 1-м лётном отряде Высшего лётного училища гражданской

авиации на должность пилота-инструктора самолёта Л-410УВП. В 1991 году был переведен на должность командира воздушного судна-инструктора Ан-24 и Ан-26. В 1993 году ему был присвоен 1-й класс пилота. Его общий налёт составляет 11000 часов. В настоящее время Владимир Викторович находится на пенсии.

Степанов Леонид Николаевич. Родился 30 апреля 1961 года в пгт Новгородка Кировоградской области. В 1971 году вместе с родителями переехал в город Долинская, где в 1978 году окончил среднюю школу № 1. В этом же году поступал в КВЛУ ГА, но не прошёл по конкурсу. Решил заняться серьёзной подготовкой к поступлению на будущий год. Устроился работать лаборантом в Кировоградском лётно-штурманском училище, посещал подготовительные курсы, на которых систематизировал



полученные в средней школе знания. В 1979 году после успешных вступительных экзаменов был зачислен курсантом факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища ГА по специализации инженер-пилот. Первоначальную лётную подготовку проходил на самолёте Як-18Т у пилота-инструктора Козловского Валерия Викторовича на аэродроме Малая Виска. На выпускных самолётах Ан-24 и Ан-26 обучение проходил в лётной группе Котельникова Валерия Николаевича. После окончания КВЛУ ГА в 1983 году был оставлен в училище на должности пилота-инструктора самолёта Як-18Т. В 1989 году, когда его налёт на этом типе ВС достиг 1500 часов, училище полностью перешло на первоначальную подготовку курсантов-пилотов на самолёте с двумя газотурбинными двигателями Л-410УВП. Леонид Николаевич освоил новый для себя тип ВС Л-410УВП и по 1995 год включительно на нём налетал с курсантами 3200 часов. В 1993 году ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. В 1995 году он был переведен на должность командира воздушного судна Ан-24 и Ан-26. В 2003 году он был приглашён в авиакомпанию “Национальные авиалинии Украины” на должность вице-президента по организации лётной работы. Работая в авиакомпании, он освоил

ещё один тип воздушного судна - Ан-30. В 2005 году он был избран президентом авиакомпании НАУ. За время лётной работы его налёт составил 9800 часов. В настоящее время Леонид Николаевич находится на пенсии.



Болотнов Валерий Эдуардович. Родился 16 мая 1963 года в городе Кировограде в семье пилота гражданской авиации. Всё его детство проходило в городах связанных с работой отца. Раннее детство до пятилетнего возраста в городе Ташкенте, где летал отец, а затем в городе Ленинграде в котором отец учился на командном факультете Высшего авиационного училища, ставшего в 1971 году Академией гражданской авиации. В 1970 году Валерий пошёл в 1-й класс Ленинградской средней школы №354. В 1972 году после окончания отцом академии и переезда в город Кировоград Валерий продолжил учёбу с третьего класса в Кировоградской средней школе №34. После окончания в 1980 году 10 класса он успешно сдал вступительные экзамены и был зачислен курсантом на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Программу первоначальной лётной подготовки проходил на самолёте Як-18Т на аэродромах Кировоград и Малая Виска. Выпускными самолётами у него были Ан-24 и Ан-26. В ноябре 1983 года он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота, свидетельство пилота гражданской авиации и направление в Кишинёвский объединённый авиационный отряд Молдавского управления гражданской авиации на должность второго пилота самолётов Ан-24 и Ан-26. После выполнения нужного налёта в 1991 году он был допущен к полётам в качестве командира ВС Ан-24. Однако в это время произошёл развал Советского Союза, Украина и Молдова стали независимыми государствами. В Молдове шрифт с кириллицы перевели на латынь, начал развиваться конфликт с Приднестровьем, дошедшим до вооружённых столкновений. Валерий был вынужден покинуть Кишинёв. В этом же году он был принят на работу в качестве 2-го пилота самолёта Як-40

Кировоградского ОАО и в 1992 году стал командиром ВС. В этот сложный период в жизни Кировоградского ОАО, когда стал уменьшаться пассажиропоток, но получил дополнительный толчок грузопоток, Валерий Эдуардович был в 1993 году допущен к производственным полётам в качестве командира ВС Ан-26. Однако продолжалось стремительное уменьшение объёмов работ и напрямую связанного с этим массового увольнения лётного состава. В 1994 году он был принят на должность командира ВС Ан-24 в Международную акционерную авиационную компанию “УРГА”, родившуюся 15 июня 1993 года и набиравшую стремительные обороты. С 1998 года он продолжал летать в должности командира ВС Ан-24 в совместном Молдово-Российском предприятии транспортно-коммерческой авиакомпании VALAN SRL. В 2000 году был принят на контрактной основе на работу в должности пилота-инструктора в авиационный отряд Государственной лётной академии Украины. В настоящее время Валерий Эдуардович Болотнов работает командиром воздушного судна Ан-26 в Киеве.

Киркин Александр Борисович. Родился 24 июня 1960 года в



городе Кировограде. В 1967 году поступил в 1-й класс 13 средней школы. С раннего детства он гордился своим отцом, который был командиром парашютного звена Кировоградского областного аэроклуба ДОСААФ. Отец его часто возил на аэродром Фёдоровка, где летали самолёты и прыгали парашютисты. В старших классах школы, когда решался вопрос выбора профессии, у него был единственный ответ - стать лётчиком. В 1977 году он

поступил на штурманское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. Обучение проходил на самолёте Ан-24УШ. По окончании училища весной 1980 года получил диплом с квалификацией “штурман”, свидетельство штурмана гражданской авиации и направление в 87 лётный отряд Харьковского ОАО на должность штурмана Ан-24. Диплом с отличием давал право выбора при распределении, и он

выбрал Харьков. Летать в составе экипажа по трассам из Харькова на самолёте Ан-24 наполненном пассажирами было интересно и здорово, но не совсем удовлетворяло мечтательного штурмана. На его глазах в экипаже командир корабля был, как говорят “царь и Бог”. Весь экипаж в полёте работал на командира, и Александр решил стать им. В сентябре 1980 года он снова сел за учебники, но уже на факультете лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища ГА. Способному курсанту, имеющему базовую штурманскую подготовку, учёба давалась нельзя сказать, чтобы легко, но без видимых затруднений. Первоначальную программу лётной подготовки он прошёл на самолёте Як-18Т в составе 1-го лётного отряда, базировавшегося на аэродроме Малая Виска. Выпускными самолётами у него были Ан-24 и Ан-26. В 1984 году он вернулся в свой родной 87-й лётный отряд Харьковского ОАО с дипломом о высшем образовании, с квалификацией инженера-пилота и со вторым свидетельством пилота гражданской авиации. Теперь он был в должности 2-го пилота самолётов Ан-24 и Ан-26. Но жизненная ситуация сложилась так, что в 1986 году он стал пилотом-инструктором самолёта Як-18Т в 1-м ЛЮ КВЛУ ГА. В 1989 году он освоил самолёт Л-410 УВП, который заменил самолёт ЯК-18Т для первоначального лётного обучения. В то время Кировоградское ВЛУ вышло на самую передовую позицию в мире по первоначальному обучению пилотов сразу на турбовинтовом, многодвигательном и всепогодном пассажирском самолёте. Для сравнения - передовая авиационная школа в штате Флорида (США) первоначальную лётную подготовку пилотов проводила на небольшом самолёте “Цесна” с расходом бензина примерно 30 литров на час полёта. Со временем он пересел на ВС Ан-24 и Ан-26 и прошёл путь по служебной лестнице от КВС - инструктора до главного пилота-инспектора Сертификационного центра Государственной лётной академии Украины. В 1995 году ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации. Он допущен к полётам на международных, воздушных линиях в качестве КВС - инструктора. Его общий налёт составляет 10 000 часов. Он имеет и второе высшее образование - заочно окончил факультет “экономика” по специальности “финансы” Государственного технического университета. В настоящее время Александр Борисович летает на международных линиях.

Коростелёв Дмитрий Александрович. Родился в 1963 году в



городе Рига. В 1980 году поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Программу первоначальной лётной подготовки проходил на ВС Як-18Т в летних лагерях на аэродроме Малая Виска. Выпускными для него были самолёты Ан-24 и Ан-26. После окончания в 1984 году училища с отличием был оставлен в нём для работы в должности пилота-инструктора самолёта Як-18Т. В 1989 году весь лётный состав первого лётного отряда первоначальной лётной подготовки

КВЛУ был переучен на самолёт Л-410УВП. Из приказа №421 от 15.05.90 г. “О завершении расследования инцидента с ВС Л-410” 3 апреля 1990 года на аэродроме Хмелевое при выполнении учебного полёта КВС - инструктор Д.А. Коростелёв прекратил взлёт по причине помпажа правого двигателя с мгновенным ростом температуры газов до 800 градусов по Цельсию. В возникшей обстановке инструктор действовал грамотно и своевременно предотвратил развитие аварийной ситуации. За правильные и высокопрофессиональные действия комиссия по расследованию инцидента объявила Дмитрию Александровичу благодарность, а командование наградило его ценным подарком.

Пустомитенко Геннадий Анатольевич. Родился он 14 июля



1963 года в городе Кривой Рог Днепропетровской области в рабочей семье. Учился в Криворожской средней школе № 95. после окончания школы в 1980 году поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. На выпускном типе ВС (Ан-24, Ан-26) его инструктором был Геннадий Петрович Почечуев. В 1984 году с дипломом о высшем образовании и

свидетельством пилота он был направлен в Омский объединённый авиаотряд на должность второго пилота самолёта Ан-24. 12 марта 1990 года был допущен к полётам на нём в качестве командира. С 12 ноября 1990 года он был переведён в Кировоградское ВЛУ на должность командира ВС - инструктора Ан-24 с условием дальнейшей его работы в качестве пилота-инструктора на самолёте Л-410УВП. 9 апреля 1991 года он получил допуск к инструкторской работе на этом типе ВС. В декабре 1994 года его перевели на должность командира ВС - инструктора Ан-24 и Ан-26 в авиационном отряде Государственной лётной академии Украины. Этот период был характерен для академии сокращением объёма работ, поэтому с 7 августа 2002 года Геннадий Анатольевич написал рапорт об увольнении по собственному желанию и перешёл работать в этой же должности в Международную акционерную авиационную кампанию «УРГА». В ней он выполнял полёты по миссии ООН в Конго, Эритрее и Западной Сахаре. 14 мая 2007 года уволен в связи с выходом на пенсию. Скоропостижно умер 1 ноября 2007 года на 45-м году жизни. Похоронен на Новолелековском кладбище города Кировограда.

Трошин Сергей Михайлович.



Родился 15 мая 1963 года в городе Киеве. В 1980 году после окончания средней школы поступил в КВЛУГА. Лётное обучение проходил в первом лётном отряде (Малая Виска) на самолётах Як-18Т и во втором лётном отряде на самолётах Ан-24 и Ан-26. В ноябре 1984 года он получил диплом с квалификацией инженер-пилот и свидетельство пилота ГА. Его распределили на должность второго пилота самолётов Ан-24, Ан-26 в 192-й лётный отряд Мирнинского объединённого авиаотряда в Якутии. В

июле 1986 года он вернулся в Киев и был принят в лётно-транспортное звено АНТК имени О.К. Антонова в этой же должности, а в 1989 году он был допущен к полётам на ВС Ан-24 и Ан-26 в качестве командира воздушного судна. С ноября 1992 по ноябрь 1993 года учился в Школе лётчиков-испытателей.

После окончания ШЛИ, его первой испытательной работой была сертификация самолёта-пожарника Ан-32П. С июля по октябрь 1994 года - опытная эксплуатация самолёта Ан-32П по тушению пожаров в горной местности Португалии. Далее он проводил заводские и сертификационные испытания самолётов Ан-38 и Ан-140. Принимал участие в климатических испытаниях самолёта Ан-140 в Архангельске и Батагае на севере Якутии, на авиационных выставках и салонах Парижа, Сингапура, Джухая (Китай). Выполнял демонстрационные полёты в Индии, Иране. Первый вылет нового регионального пассажирского самолёта Ан-148-100 № 01-01 в составе командира экипажа лётчика-испытателя Галуненко Евгения Александровича, второго пилота лётчика-испытателя Трошина Сергея Михайловича и ведущего инженера-испытателя Макияна Александра Сергеевича с аэродрома Святошин (Киев) в зону испытательных полётов и с посадкой на аэродроме Гостомель был выполнен днём 17 декабря 2004 года. Рождение самолёта Ан-148 явилось следствием совершенствования конструкторской мысли, подкреплённой успехами АНТК на мировом авиационном рынке. Обширный регион эксплуатации самолётов “Ан” позволил собрать и усовершенствовать лучшие идеи компоновки самолёта, кабины экипажа и пассажирского салона. Используя опыт лётного состава, удалось реализовать решение сложнейших задач навигации, связи и управления воздушным движением в соответствии с перспективным развитием требований ИКАО. На самолёте Ан-148 № 01-02 он выполнял заводские государственные испытания уже в качестве командира экипажа. Всего он освоил и проводил испытания: Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-12, Ан-72, Ан-72П, Ан-74, Ан-32, Ан-32П, Ан-38, Ан-140, Ан-22, Ан-124-100, Ан-74ТК-300, Ан-148. Его общий налёт более 9500 часов, из них испытательный 1800 часов.



В кабине самолёта Ан-148.
Справа лётчик-испытатель
Сергей Михайлович Трошин

Чинченко Валерий Павлович. Родился 24 января 1960 года в



городе Кировограде. После успешного окончания Кировоградской средней школы №14 в 1977 году поступил на диспетчерское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища ГА. В 1979 году, получив диплом об окончании училища и свидетельство диспетчера УВД, был направлен на работу в Симферопольское авиапредприятие. А в 1980 году он стал курсантом-пилотом факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации.

Программу первоначальной лётной подготовки проходил на самолёте Як-18Т на аэродромах Кировоград и Малая Виска. Выпускными самолётами у него были Ан-24 и Ан-26. В ноябре 1983 года он получил диплом с квалификацией инженера-пилота, свидетельство пилота гражданской авиации и направление в Новокузнецкий ОАО Западно-Сибирского управления ГА на должность второго пилота самолётов Ан-24 и Ан-26. В апреле 1987 года он вернулся в родной Кировоград и был принят на работу в 1-й лётный отряд на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т. В 1989 году он был переучен на самолёт Л-410 УВП. С 27 января 2005 года Валерий Павлович заместитель командира авиационной эскадрильи, с июля 2007 года командир АЭ. Его общий налёт на самолётах Як-18Т, Ан-2, Л-410УВП, Ан-24 и Ан-26 составляет 5300 часов. Первый класс пилота гражданской авиации ему был присвоен 9 сентября 2005 года.



Воробьёв Вадим Анатольевич. Родился в 1963 году. После успешного окончания средней школы в 1980 году поступил в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на первый набор курсантов для обучения инженеров-штурманов. Лётную подготовку выполнил на самолёте Ан-24УШ в составе

инструкторского экипажа 3-го лётного отряда. В 1984 году ему был выдан диплом с квалификацией инженер-штурман и свидетельство штурмана гражданской авиации. По распределению он поехал в Астраханский объединённый авиационный отряд на должность штурмана самолёта Ан-24. Освоил самолёты Ан-24, Ан-26, Ту-134, Як-42 и вертолёт Ми-8. Протоколом Высшей квалификационной комиссии МГА ему был присвоен первый класс штурмана гражданской авиации. Наш выпускник за время своей работы обеспечил повышение профессионализма экипажей за счёт освоения современных методов подготовки к полётам на базе вычислительной техники и технологии полётов с использованием спутниковых навигационных систем. Он стал старшим штурманом лётного комплекса авиакомпании «Астраханские авиалинии». Под его руководством штурманская служба освоила международные трассы. Он первым проложил маршруты более чем в 15 иностранных государств. В 1996 году в составе первого экипажа открывал воздушное сообщение с иранскими аэропортами Решт и Сари, куда полёты экипажами не выполнялись более 40 лет.

Цивак Сергей Николаевич. Родился 20 июля 1964 года в городе Киеве. После окончания средней школы в 1981 году поступил в Кировоградское ВЛУ ГА. Лётную подготовку проходил на самолётах Як-18Т в Малой Виске и на самолётах Ан-24, Ан-26. В ноябре 1985 года, получив диплом с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота ГА 4-го класса, был распределён в 86 ЛО Киевского ОАО (Жуляны) на должность второго пилота этих самолётов. В 1987 году, налетав необходимое количество часов, он был допущен к полётам на АН-24 в качестве командира ВС. В 1989 году перевёлся на АНТК имени О.К. Антонова в транспортную АЭ и летал в ней командиром на самолётах Ан-24 и Ан-26. В 1992 году его направили в Школу лётчиков-испытателей (город Жуковский). В ней он, выполнив программу лётной подготовки на самолётах Ан-12, Ил-76, Ту-134



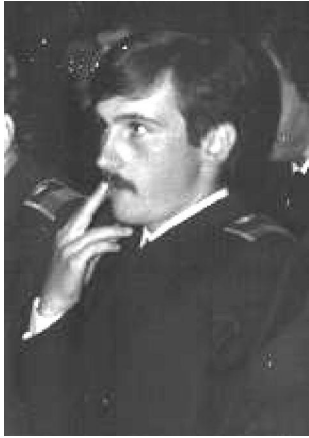
и МиГ-25 с отличием, в 1993 году был выпущен со свидетельством лётчика-испытателя. В 1994 году проводил сертификационные испытания самолёта Ан-32П. За 3 месяца он в качестве командира самолёта-пожарника выполнил 263 полёта по тушению лесных пожаров в горной местности Португалии. В 1995 году он в качестве ведущего лётчика проводил испытания опытного самолёта Ан-38-100 в условиях низких температур и обледенения, больших углов атаки и взлётно-посадочных характеристик. В 1996-2000 участвовал в испытаниях опытного Ан-140 по программам: лётно-технические характеристики, взлётно-посадочные характеристики, большие углы атаки, устойчивость и управляемость, в условиях естественного обледенения. 24 февраля 1998 года на аэродроме “Омск-Северный” (Россия) поднимал первый серийный Ан-3Т.

Высокопроизводительный сельскохозяйственный самолёт Ан-3 создан на базе Ан-2. От него в сельскохозяйственном варианте он отличается лёгким и более мощным турбовинтовым двигателем, новым навесным сельхозоборудованием, увеличенным баком для химикатов, переоборудованной на одного пилота кабиной экипажа с системой кондиционирования воздуха и отдельной входной дверью. В средствах массовой информации промелькнуло, что у нас в Украине его будет выпускать Винницкий авиаремонтный завод, а пока его серийно выпускает Омское производственное объединение “Полёт”. Сергей Николаевич на нём выполнил программу заводских испытаний: лётно-технические характеристики, взлётно-посадочные характеристики, посадки с выключенным двигателем. С 2003 года проводил испытания на Ан-32П, Ан-12, Ан-38-100, Ан-140, Ан-3Т, Ан-124-100 по доработкам систем и оборудования. С 2003



года лётчик-испытатель 1 класса, пилот ГА 1 класса, пилот-инструктор. Общий налёт на конец 2004 года составил более 10000 часов, из них испытательный налёт - 705 часов.

Баракаев Игорь Викторович. Родился в городе Кировограде



10 февраля 1964 года в семье бортрадиста из второго лётного отряда Кировоградской школы высшей лётной подготовки гражданской авиации. В 1971 году начал учиться в восьмилетней школе №25, а с 9 класса был переведен в среднюю школу №34. После её успешного окончания в 1981 году сдал конкурсные вступительные экзамены и был зачислен курсантом факультета воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Программу лётной подготовки

проходил в учебных экипажах третьего лётного отряда на самолётах-лабораториях Ан-24УШ и Ан-26УШ. В 1985 году получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана, свидетельство штурмана 3-го класса и был распределён в Мирнинский объединённый авиационный отряд Якутского управления гражданской авиации на должность штурмана вертолёта Ми-8. Через 5 лет был переучен на самый



большой вертолёт в мире - Ми-26Т и выполнял на нём полёты в качестве штурмана экипажа. С июля по ноябрь 1993 года выполнял полёты в Камбодже по миссии Организации Объединённых Наций. После ухода на пенсию по выслуге лет



вернулся в родной Кировоград и занялся частным предпринимательством.



Встреча выпускников ФВН КВЛУ 1985 года в 2005 году

Василькив Ярослав Иванович. Родился 15 октября 1963 года



в селе Подлесье Ивано-Франковского района. После окончания местной восьмилетней школы в 1979 году продолжил обучение в средней школе соседнего села Загвиздя. После её успешного окончания в 1981 году сдал конкурсные вступительные экзамены и был зачислен курсантом факультета воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Программу лётной подготовки проходил в учебных экипажах третьего лётного отряда

на самолётах Ан-24УШ и Ан-26УШ. В училище серьёзно занялся лёгкой атлетикой - бегом на средние дистанции. По этой причине перед сдачей государственных экзаменов брал академический отпуск и был выпущен из училища только в 1986 году. Наконец он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана, свидетельство штурмана третьего класса и был распределён в объединённый авиационный отряд города Ивано-Франковска на должность штурмана авиационной эскадрильи самолётов 4-го класса. Со временем он стал штурманом лётного отряда. Летал на самолётах Ан-2, Л-410, Ан-24, Ан-26, на вертолётах Ми-2 и Ми-8. Также он обладает профессией штурмана-лидеровщика. С 1999 года на пенсии участвовал в создании трёх авиационных компаний: "САТ" на самолётах Ан-2, "Сириус" на самолётах ЯК-40, Фалкон-20 (Франция, VIP, на 9 мест). В 2005 году проходила сертификацию авиационная компания "Вега" на самолётах Як-40, Ембраер-120 (Бразилия). В настоящее время Василькив Ярослав Иванович работает в должности заместителя директора авиационной компании.

Дубринный Владимир Николаевич. Родился 17 февраля 1964 года в селе Тарасо-Григорьевка Апостоловского района Днепропетровской области. После окончания Жовтневой средней школы в 1980 году сделал первую попытку



поступить в Кировоградское высшее авиационное училище ГА, но не прошёл по конкурсу. Курсантом факультета воздушной навигации он стал в 1981 году. Программу лётной подготовки проходил в экипажах самолётов Ан-24УШ и Ан-26УШ третьего лётного отряда. В 1985 году получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана, свидетельство штурмана 3-го класса и был распределён во второй Одесский ОАО на должность штурмана АЭ самолётов Ан-2 и вертолётов Ми-2. В 1986 году стал старшим штурманом ОАО. После объединения в Одессе двух отрядов освоил самолёт Ту-154 и летал на нём в качестве штурмана экипажа. Имел допуск к полётам на международных воздушных линиях и к инструкторской работе. В 2002 году, когда эксплуатация самолётов Ту-154 в Одессе окончилась, был вынужден уйти на пенсию по выслуге лет. Устроился на работу диспетчером-контролёром в аэропорту Одесса. В 2003 году вернулся на лётную работу в авиакомпанию «Южные авиалинии», эксплуатирующую самолёты Ту-134 в должности старшего штурмана.

Живаев Андрей Юрьевич. Родился 7 февраля 1964 года в



городе Потсдам (ГДР) в семье военнослужащего. В 1981 году окончил Белоцерковскую среднюю школу №8, сдал конкурсные экзамены и был зачислен курсантом факультета воздушной навигации КВЛУ ГА. Программу лётной подготовки проходил в экипажах самолётов Ан-24УШ и Ан-26УШ третьего лётного отряда. В 1985 году получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженер-штурман, свидетельство штурмана

третьего класса и был распределён в объединённый авиационный отряд Уральского управления гражданской авиации (город Магнитогорск). Летал на воздушных судах Ан-24 и Ан-26 и до 1990 года его общий налёт составил 2500 часов. С мая 1990 года по переводу летал в Бориспольском объединённом авиационном отряде на самолётах Ту-134, Ил-62 в должности штурмана воздушного судна с инструкторским допуском. В 2000 году по сокращению штатов был уволен на

пенсию по выслуге лет из государственной авиакомпании “Авиалинии Украины” с общим налётом 6500 часов. В настоящее время Живаев Андрей Юрьевич находится на должности ведущего инженера отдела предполётного информационного обслуживания САИ Государственного предприятия ОВД “Укрэзрорух” аэропорта Борисполь.

Иликбаев Владимир Изibaевич. Родился 14 января 1959 года в селе Акжар Тельманского района Карагандинской области в семье геолога. Отец по национальности мариец. После окончания в 1976 году Карагандинской средней школы № 74 работал токарем на заводе, горнорабочим и проходчиком в шахте. Отслужил срочную службу в авиационном центре ДОСААФ и в 1981 году поступил на факультет воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища ГА. Программу лётной подготовки проходил в экипажах самолётов Ан-24УШ и Ан-26УШ третьего лётного отряда. В 1985 году получил диплом о высшем образовании с



квалификацией инженер-штурман, свидетельство штурмана 3-го класса и оставлен в училище для работы в должности штурмана-инструктора. В 2000 году он успешно завершил свою инструкторскую работу и вышел на пенсию по выслуге

лет.

Попов Владимир Эдуардович. Родился 25 сентября 1964 года в городе Харькове. В 1981 году окончил Почетилловскую среднюю школу №1, сдал вступительные экзамены и был зачислен курсантом факультета воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища ГА. Программу лётной подготовки проходил



в экипажах самолётов Ан-24 и Ан-26УШ третьего лётного отряда. В 1985 году получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженер-штурман, свидетельство штурмана 3-го класса и был распределён в 87-й лётный отряд УГА для полётов в качестве штурмана самолёта Ан-24. В 1988 году был принят на Харьковский авиационный завод министерства авиационной промышленности в должности штурмана самолётов Ан-24, Ан-26, Ан-32. После развала СССР, с 1992 года Владислав Эдуардович перешёл на должность старшего штурмана лётного отряда авиакомпании «СПАЭРО». В 1995 году авиакомпания была закрыта следствием СБУ по нелегальной продаже самолётов. С 1995 года штурман-инструктор ВС Ан-24, Ан-26, Ан-74 Харьковского ГАПП. С 1998 года старший штурман лётно-испытательного комплекса этого же предприятия. С 2004 года по настоящее время заместитель начальника лётно-испытательного комплекса по штурманской службе. Общий налёт на начало сентября 2005 года составил 9700 часов. Летал везде кроме Японии, Новой Зеландии и Антарктиды.

Лушakov Евгений Константинович. Родился 3 июня 1965



года. В 1982 году окончил физико-математическую школу и поступил в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на факультет лётной эксплуатации. Первоначальную лётную подготовку на самолёте Як-18Т проходил на аэродроме Малая Виска в составе 1-го лётного отряда. Выпускными у него были самолёты Ан-24 и Ан-26 в составе 3-го лётного отряда Высшего лётного училища. В начале ноября 1986 года он получил диплом о высшем образовании

с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Его распределили для работы в Киевский объединённый авиационный отряд. Во второй авиационной эскадрильи 86-го лётного отряда он приступил к выполнению обязанностей второго пилота самолёта Ан-24. Полёты выполнялись в соответствии с расписанием движения воздушных судов из аэропорта Жуляны. Выполнив программу ввода в строй,

он был допущен к полётам в качестве командира воздушного судна. 30 мая 1989 года его перевели на работу в лётно-испытательную и доводочную базу АНТК имени О.К. Антонова. Там он освоил полёты на самолётах Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ан-72, Ан-72П, Ан-74. 16 сентября 1991 года на самолёте Ан-74 № 74002 выполнялся коммерческий рейс по маршруту Петропавловск-Камчатский - Ленск - Омск - Анапа. В 1 час 20 минут местного времени был произведен взлёт на аэродроме Ленск. На 81-й секунде полёта, достигнув скорости 360 км/час, самолёт оказался непосредственно вблизи сопки. На заключительной стадии полёт выполнялся вдоль склона в направлении её вершины, причём градиент набора высоты был значительно меньше изменения (уменьшения) геометрической высоты полёта. При дальнейшем движении самолёта вверх вдоль склона происходили многократные столкновения конструкции самолёта с деревьями, сопровождающиеся его разрушением. Экипаж погиб. Похоронен на Берковецком кладбище города Киева. Его общий налёт на самолётах составил 2242 часа.

Марков Владимир Валерьевич. Родился 30 апреля 1965 года



на Дальнем Востоке в городе Хабаровске, в семье авиационного штурмана. В марте 1966 года отец перевёлся на работу в Кировоградскую ШВЛП. Так годовалый Владимир оказался в Кировограде - родине отца и матери. В 1972 году Владимир пошёл в 1-й класс Ленинградской средней школы № 234, потому что отец поступил на командный факультет Академии ГА и на время своей учёбы переехал с семьёй в этот прекрасный город на Неве, который коренные его жители в те времена упорно называли Санкт-Петербургом. Через

четыре года учёбы в академии отец с семьёй возвратился в Кировоград, и Владимир стал учеником уже Кировоградской

средней школы № 34. Всё его детство проходило в окружении людей авиации, начиная с родного дедушки, который во время Великой Отечественной войны (1941-1943 гг.) был авиационным техником самолёта ТБ-3 и одним из первых работников послевоенного (1949 г.) Кировоградского аэроклуба. Он сделал свой главный в жизни выбор и после успешного окончания учёбы в школе поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Это был 1982 год - год первого выпуска инженеров-



пилотов, которые на первом звонке вручили им эстафету - символический ключ от знаний. С большим волнением он вспоминает незабываемые минуты первого в своей жизни самостоятельного полёта на Як-18Т в небе аэродрома Малая Виска. Выпускными у него были тяжёлые на те времена самолёты (Ан-24 и Ан-26), на которых самостоятельно вылетал уже в составе экипажа (2П-курсант, штурман и бортмеханик). Эти первые самостоятельные полёты стали его главным психологическим фактором - "я могу". В 1986 году он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Распределили его в 106 лётный отряд Латвийского управления гражданской авиации (Рига) на должность второго пилота самолётов Ан-24 и Ан-26. В 1990 году он был допущен к полётам на самолёте Ан-26 в качестве командира ВС. Затем переучился на ВС-74 и в 2000 году стал летать на нём в качестве командира. В настоящее время Владимир Валерьевич Марков командир аэробуса А-320.

Ивашин Павел Владимирович. Родился 13 декабря 1964 года



в городе Кировограде. С 1972 года учился в Кировоградской средней школе № 13. После успешного окончания 10 класса школы в 1982 году поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Учился в 126 учебной группе 12 роты, командиром которой был Антон Игнатьевич Старанкович. Первоначальную лётную подготовку выполнил на самолёте Як-18Т. Его первым пилотом-инструктором был Владимир Московец. Выпускными типами воздушных судов были самолёты Ан-24 и Ан-26. В конце

октября 1986 года в торжественной обстановке ему был вручен диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации 4 класса. Молодой выпускник был распределён для работы вторым пилотом самолёта Ан-24 во второй Тюменский объединённый авиационный отряд (аэропорт Рошино) Восточно-Сибирского управления гражданской авиации. До 1990 года летал на самолётах Ан-24 и Ан-26. Затем перевёлся в авиационный отряд Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Летал на самолётах Ан-24, Ан-26, пилотом-инструктором на Як-18Т и немного на Ан-2 до 2004 года. В те времена в Государственной лётной академии Украины (с 1993 года) объёмы работ на самолётах Ан-24 и Ан-26 постепенно снижались до полного прекращения эксплуатации этих самолётов. С 2000 года Павел Владимирович был допущен к выполнению международных полётов и летал в странах Африки по частным контрактам на самолёте Ан-24, Ан-26, Л-410УВПЭ, Ил-18. В настоящее время Павел Владимирович Ивашин летает в авиакомпании «Международные авиалинии Украины» на воздушных судах Б-737 в качестве второго пилота. Его общий налёт на самолётах составляет более 9500 часов.

Паровин Геннадий Андреевич. Родился в семье



преподавателя физкультуры и учительницы 9 февраля 1966 года. Его маму звали Ангелина. Она была в 1951 году пионервожатой в Шамовском пионерском лагере, в котором автор, тогда ещё ученик 7-го класса, проводил своё пионерское лето. Позже с 1953 по 1956 год автор был вначале спортсменом-парашютистом, а затем курсантом-пилотом Кировоградского аэроклуба ДОСААФ, а отец Геннадия, Андрей

Паровин, работал там авиационным техником по обслуживанию самолётов По-2 и одновременно учился заочно. Когда автор в 1964 году после окончания Кировоградского военного авиационного училища лётчиков, увольнения в запас и трёх лет работы в аэроклубе наконец-то стал пилотом-инструктором КШВЛП, Андрей Паровин работал там преподавателем физкультуры. Получилось так, что Геннадия ещё и на свете не было, а у автора уже сложились очень тёплые взаимоотношения с его родителями. С 1972 года Геннадий учился в Кировоградской средней школе №11. В 1982 году поступил на факультет лётной эксплуатации КВЛУ ГА. Учился в 127 учебной группе 12 роты. Первоначальную лётную подготовку выполнил на Як-18Т. Выпускными типами у него были Ан-24 и Ан-26. В конце октября 1986 года в торжественной обстановке ему был вручен диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Он был распределён 2-м пилотом самолёта Ан-24 во 2-й Тюменский ОАО (аэропорт Роцино). До 1991 года летал на самолётах Ан-24 и Ан-26. Затем перевёлся в авиационный отряд КВЛУ ГА. Летал на самолётах Ан-24, Ан-26. Когда в ГЛАУ началось сокращение лётного состава, он в 1994 году перевёлся в Московскую авиакомпанию «Аэрофлот» на должность второго пилота самолёта Ил-76. С 2002 года летал вторым пилотом на самолёте Ту-154. В 2004 году был списан с лётной работы по состоянию здоровья. В настоящее время Геннадий Андреевич Паровин работает в ОАО Аэрофлот в должности диспетчера по обеспечению полётов.

Ткачук Виктор Владимирович. Родился 3 апреля 1965 года в городе Лохвица Полтавской области. После окончания Лохвицкой средней школы в 1982 году поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации и был зачислен в 12 роту, командиром которой был Антон Игнатьевич Старанкович. Первоначальную лётную подготовку выполнял на самолёте Як-18Т в летних лагерях аэродрома Малая Виска, а его пилотом-инструктором был Анатолий Петрович



Полонский. Выпускными самолётами для него были воздушные суда Ан-24 и Ан-26. В ноябре 1986 года в торжественной обстановке Виктор Ткачук получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота, свидетельство пилота гражданской авиации и направление в Якутский объединённый авиационный отряд на должность второго пилота воздушных судов Ан-24 и Ан-26. В 1990 году в Ульяновском центре совместного обучения авиационных специалистов Стран экономической взаимопомощи он был переучен на воздушные суда Ту-154 модификаций “Б” и “М”. В том же 1990 году прошёл подготовку в Академии гражданской авиации к международным полётам. В это время произошёл развал Советского Союза. Украина и Российская Федерация стали независимыми государствами. Осенью 1991 года он был принят на работу в Бориспольский объединённый авиационный отряд на должность второго пилота самолёта Ту-154. В 1993 году был допущен к выполнению международных полётов, а в 1998 году стал командиром воздушного лайнера Ту-154. В 2002 году Виктор Владимирович Ткачук был принят в правительственную авиакомпанию “Украина” и направлен во Францию, где в городе Тулуза прошёл переподготовку на самолёты-аэробусы А-319, А-320 и А-321. В 2005 году был принят на работу в авиакомпанию “Международные авиалинии Украины”. В авиакомпании он был переучен на воздушное судно “Боинг-737”, на котором и летает в настоящее время.

Топчий Леонид Александрович. Родился 5 ноября 1959 года в



городе Краснограде Харьковской области. После окончания средней школы в 1978 году был призван в ряды Военно-Морского Флота СССР. Службу проходил на кораблях, приписанных к Военно-морской базе Кронштадт в качестве гидроакустика. Корабли, на которых он служил, заходили в иностранные морские порты таких государств как Польша, Финляндия, Греция, Алжир, Куба и Мексика. Старшина второй статьи

Топчий был награждён нагрудным знаком “За дальний поход”. После демобилизации в 1981 году поступил учиться в Харьковский авиационный институт. В 1982 году он перевёлся на факультет воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации, чтобы стать штурманом воздушного корабля. Обучение проходил в экипажах третьего лётного отряда на самолётах-лабораториях Ан-24 и Ан-26УШ. В 1986 году после успешной сдачи государственных экзаменов он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана, свидетельство штурмана гражданской авиации и был оставлен в должности штурмана-инструктора самолётов Ан-24 и Ан-26 в родном Кировоградском ВЛУ ГА. По 1995 год он обучал премудростям воздушной навигации в полётах курсантов-пилотов, штурманов и диспетчеров, слушателей пилотов и штурманов для авиационных компаний СССР и многих стран далёкого зарубежья. Летал в экипажах командиров воздушных судов-инструкторов Баркагана Валерия Семёновича и Федоришина Василия Иосифовича. Когда в Государственной лётной академии Украины выпускным стал самолёт Л-410 УВП, он был переведен в Международную акционерную авиакомпанию “УРГА”. Получил допуск к выполнению международных полётов и выполнял их с миссией ООН в странах Азии, Африки и Европы (Ангола, Афганистан, Ирак, Югославия). С 1999 года по настоящее время летает в молдавской авиакомпании “VALAN” штурманом на ВС Ан-24, Ан-26 и Ан-32. Участник боевых действий. Его общий налёт на самолётах составляет 11000 часов.

Шевчук Сергей Владимирович. Родился 15 апреля 1966 года



в городе Кировограде в семье авиатора. С 1973 года учился в неполной средней школе № 25, а с 9 класса был переведен в среднюю школу № 34. После окончания школы в 1983 году поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18Т на аэродроме Малая Виска проходил в

лётной группе пилота-инструктора Харченко Сергея Петровича. Выпускными для него были самолёты Ан-24 и Ан-26. Он хорошо помнит своего командира воздушного судна - инструктора Михаила Фёдоровича Мажаева, который тщательно и кропотливо учил его тонкостям эксплуатации этих самолётов в самых различных ситуациях. По завершению обучения в 1987 году он с дипломом о высшем образовании, с квалификацией инженера-пилота и свидетельством пилота гражданской авиации был направлен на должность второго пилота самолёта Ан-24 во Львовский объединённый авиационный отряд. В 1991 году был переучен на самолёт Як-42 в Ульяновском центре подготовки



лётного состава стран СЭВ. В 1992 году его допустили к полётам в качестве КВС Ан-24. В 1994 году Сергей Владимирович был переучен на воздушное судно Ил-76, на котором в настоящее время выполняет полёты.

Щёголев Андрей Валентинович. Родился в семье пилота



28 мая 1966 года в городе Томске. С 1970 по 1975 год, когда его отец учился на командном факультете Академии гражданской авиации, он жил в городе Ленинграде и учился в ленинградской школе. После окончания академии семья переехала в город Кировоград. С 3-го класса Андрей учился в неполной средней школе № 25. В 1983 году окончил Кировоградскую среднюю школу № 34 и поступил на факультет

лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Первоначальную лётную подготовку проходил на самолёте Як-18Т в лётной группе пилота-инструктора Ларионова Валентина Петровича. Полёты на выпускных самолётах Ан-24 и Ан-26 выполнял в экипаже КВС - инструктора Бабича Виктора Михайловича. После успешного окончания КВЛУ получил диплом с квалификацией инженера-пилота, свидетельство пилота гражданской авиации и с курсантским налётом около 200 часов был распределён в Колымо-Индигирский объединённый авиационный отряд Якутского управления гражданской авиации. Выполнял полёты в качестве второго пилота на самолётах Ан-24 и Ан-26. Основным заказчиком этих полётов был Научно-исследовательский институт Арктики и Антарктики. Экипажи обслуживали полярные станции на острове Жохова. Завозили топливо для обеспечения работы малой авиации на остров Фадеевский, острова архипелага Де Лонга и выполняли ледовую разведку. Обеспечивали бесперебойную работу Северно-морского пути и полярных станций Северный Полюс. 23 сентября 1990 года после окончания программы ввода в строй он выполнил свой первый самостоятельный полёт в качестве командира воздушного судна по маршруту Черский - Чокурдах - Батагай - Якутск и обратно с посадками на всех этих аэродромах. В 1991 году был переучен при Киевском механическом заводе имени Антонова на самолёт Ан-74. На нём налетал около 700 часов. После распада СССР финансирование полярных исследований постоянно сокращалось вплоть до полного их прекращения. Это отрицательно сказалось

на положении дел в авиации Заполярья, и в 1999 году он вынужден был уволиться. Приехал с женой Инной и двумя детьми, десятилетним Егором и трёхлетней Аней, к родителям в Кировоград. В 2002 году был принят в авиационный отряд Государственной лётной академии Украины на должность КВС - инструктора Ан-24 и Ан-26. Общий налёт составляет около 6000 часов, из них в качестве командира 3800 часов. В настоящее время Андрей Валентинович Щёголев передаёт свой опыт полярного пилота в должности инструктора тренажёрного центра Государственной лётной академии Украины. Он рассказывал автору о том, что в Черском ещё, будучи вторым пилотом самолёта Ан-26, набирался опыта полярной работы у известного полярного лётчика Маркитана Владимира Леонидовича (см. «В небе Кировоградщины» часть 2, стр. 204).

Проскура Сергей Алексеевич (на фото в центре).



Родился 5 сентября 1966 года в городе Балаково Саратовской области. Учился в Балаковской средней школе. В 1983 году поступил на факультет воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Программу

лётной подготовки проходил под руководством штурмана-инструктора Донченко Валерия на самолётах Ан-24 и Ан-26 УШ. После выпуска получил диплом с квалификацией инженер-штурман, свидетельство штурмана гражданской авиации и направление в Казанский ОАО Приволжского УГА на должность штурмана ВС Ан-24, 26. Однако в 1987 году он был переведен в Таганрог (лётная служба КБ Бериева) на должность штурмана-испытателя. Затем окончил в Жуковском школу лётчиков-испытателей и в настоящее время успешно летает в этой почётной должности. Его налёт составляет более 10000 часов. Он неоднократно участвовал в составе экипажа самолёта-амфибии Бе-200 в различных авиашоу (Геленжик, Бангалор в Индии), в тушении пожаров (Иркутская область, на Чукотке и Сахалине, в Португалии и Греции).

Куташенко Андрей Михайлович. Родился 22 марта 1967 года



в городе Горький. Его мама из этого города, и когда пришло время рожать, она поехала к своим родителям. После благополучных родов вернулась в Кировоград. Его отец, Куташенко Михаил Михайлович летал бортрадистом в Кировоградской ШВЛП, а последнее время работал начальником ЖЭК авиагородка. Учился Андрей в Кировоградской средней школе №25. Вся его дошкольная и школьная жизнь проходила в авиационном окружении.

В небе с утра до поздней ночи летали самолёты, в школе за партами сидели дети лётчиков, а в авиагородке основной одеждой был тёмно-синий костюм с золотыми погонами. Здоровье позволило, и после успешного окончания 10-го класса он в 1984 году поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Летали



вначале на аэродроме Малая Виска на самолётах Як-18Т, а жили в благоустроенных летних лагерях на окраине аэродрома. Выпускными самолётами были Ан-24 и Ан-26. В 1988 году он получил диплом с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации 4-го класса. О своих учителях-наставниках тёплым словом вспоминает Степана Степановича Лымича. Распределили его для работы в должности второго пилота самолётов Ан-24 и Ан-26 Белорусского управления гражданской авиации (Минск-1). Со временем он получил допуск к международным полётам и с 1998 года выполняет полёты по контрактам с частными авиакомпаниями Белоруссии, Молдавии и России (Краснодар). Полёты выполняет на трёх континентах – Европа, Азия и Африка. В настоящее время живёт в Минске.

Михальченко Сергей Юрьевич. Родился 29 января 1963 года.



В 1983 году окончил Выборгское авиационно-техническое училище ГА. Достоверно известно, что после успешной сдачи вступительных конкурсных экзаменов он был 30 августа 1985 года зачислен курсантом факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации (приказ начальника КВЛУ №240/л). В том году на факультет лётной эксплуатации было зачислено 114 человек. Шли годы общетеоретической подготовки. Отсевались неуспевающие, а курсант

Михальченко спокойно учился в 151 учебной группе (15 рота) и всегда был в числе трёх десятков лидеров. Летом 1987 года в летних лагерях аэродрома Малая Виска он в составе 1-го лётного отряда приступил к освоению программы первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18Т и вылетел самостоятельно. На следующее лето он продолжил выполнение полётов на этих же самолётах и аэродроме до полного завершения программы. А учебно-лётный отдел уже готовил курсантов к полётам на выпускных воздушных судах, которыми были Ан-24 и Ан-26. Теоретическая подготовка сопровождалась тренажёрной.

Комплексные тренажёры самолётов Ан-24 и Ан-26 позволяли имитировать полёт с полным взаимодействием как в экипаже, так и со службами управления воздушным движением. Курсанты осваивали сразу два типа ВС. Программа была построена так, что для части курсантов основным типом являлся самолёт Ан-24. После полного выполнения программы на нём их переводили на сокращённую 20-часовую программу, но уже на самолёте другого



типа - Ан-26. Другая часть курсантов имела в качестве основного типа самолёт Ан-26, а вторым типом был - Ан-24. 1 ноября 1989 года состоялся торжественный выпуск. Автор, анализируя результаты всех выпусков, пришёл к выводу, что это был самый сильный выпуск инженеров-пилотов ФЛЭ из всех предыдущих. Выпущено было 105 человек, из которых 31 с отличием. Для сомневающихся приведу цифры: 1982 год - 185(37); 1983 - 196(42); 1984 - 193(39); 1985 - 195(30); 1986 - 165(34); 1987 - 90(22) и 1998 - 102(24), считайте. На первом месте стоят курсанты-выпускники 1989 года, из которых 29,5 % получили дипломы с отличием. Среди них был и Сергей Юрьевич Михальченко. Теперь уже инженер-пилот, Михальченко был распределён в Ленинградский объединённый авиаотряд на должность второго пилота самолёта Ан-24. За время своей лётной работы он освоил самолёты Ан-24, Ан-26, Ан-12 и Ту-154. С 2003 года работал на различных руководящих должностях в

гражданской авиации. Возглавлял Петербургскую компанию “Руссэйр”, дилера иностранных производителей вертолётов, специализирующегося также на организации вертолётных перевозок. В феврале 2005 года он был назначен генеральным директором Государственной транспортной компании “Россия” (до 1993 года ОАО № 235). Сейчас это крупнейшая государственная авиакомпания России и ведущий авиационный перевозчик в Северо-Западном регионе РФ. Её базовыми аэропортами являются Пулково (Санкт-Петербург) и Внуково (Москва). Воздушный флот авиакомпании состоит из 22 ВС Ту-154М, трёх Ту-214, пяти Б-737-500, двух А-319-114, трёх ВС Ил-96-300, четырёх Ил-86, двух Ил-62М, девяти Ту-134, четырёх Як-40, а также вертолётов Ми-8 и ЕС-145. В 2006 году Сергей Юрьевич Михальченко окончил Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации по специальности “менеджер организации”. На сегодняшний день он действующий пилот - командир воздушного судна Ту-154.

Руденко Константин Владимирович. Родился 14 сентября



1968 года в городе Кировограде в семье пилота гражданской авиации, который работал в Якутске. Вполне естественно, что мама, окрепнув после родов, поехала с крошечным сыном к мужу. В 1970 году, когда Константину исполнилось два года, его семья переехала в город Кировоград. В 1974 году отец поступил на командный

факультет Академии ГА, и семья переехала в город Ленинград. В этом красавце-городе на берегу Невы в 1975 году Константин пошёл в 1 класс ленинградской школы. В 1978 году отец окончил учёбу в академии, и семья вернулась в Кировоград. С 4-го класса Константин учился в средней школе № 25. После окончания учёбы в школе вопрос о выборе профессии для него был ясен - стать пилотом. Предварительно пройденная медицинская комиссия показала, что он здоров и вполне пригоден к работе пилотом воздушного судна. Наконец, 1 сентября 1985 года он стал курсантом 8-го набора факультета лётной эксплуатации КВЛУ.

Учёба в училища шла успешно. На аэродроме Малая Виска на самолёте Як-18Т он выполнил программу первоначальной лётной подготовки, в полной мере ощутив сладкий вкус самостоятельных полётов, в которых нет инструктора на борту, и сердце разрывается от счастья. Выпускными в училище были ВС Ан-24 и Ан-26. Получив диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации, он был направлен в Новосибирский ОАО, чтобы начать свою трудовую лётную жизнь в качестве второго пилота воздушных судов Ан-24 и Ан-26, затем стать командиром ВС и двигаться вперёд на самолёты 2-го и 1-го класса. Однако после развала СССР в 1991 году вернулся на Украину и был принят в родное КВЛУ ГА на должность пилота-инструктора самолёта Л-410УВП. Не видя прогресса в своём продвижении, он согласился на командировку по оказанию авиатранспортной поддержки миссии Организации Объединённых Наций в Сомали. Получив достаточный опыт международных полётов и допуск к работе в качестве командира самолётов Ан-24 и Ан-26, он в 1995 году принял участие в конкурсе Московской международной авиакомпании “Трансаэро”, успешно выдержал все условия конкурса и получил предложение дирекции авиакомпании на работу в качестве пилота воздушного судна Б-737. Подготовку к полётам на данном типе ВС он прошёл в США и приступил к работе на нём в качестве пилота. В 1997 году он вновь был направлен в США для подготовки к полётам на воздушных судах фирмы Боинг новейших модификаций: Б-737-700 и Б-737-800. После успешного их освоения был допущен к полётам на них в качестве командира воздушного судна в авиакомпании “Трансаэро”. Однажды, при выполнении посадки на аэродроме Новосибирск на его самолёте произошёл пожар правого двигателя. За чёткие и правильные действия экипажа в аварийной ситуации, приведшие к сохранению жизни пассажиров и самолёта генеральный директор авиакомпании “Трансаэро” вручил командиру воздушного судна Б-737 Руденко Константину Владимировичу именные наручные часы. В 1999 году Константин Владимирович переехал на постоянное место жительства в Австралию и стал её гражданином. В настоящее время работает по контракту в одной из ведущих авиакомпаний Японии “Миядзаки”. Дирекция авиакомпании довольна работой

выпускника КВЛУ ГА, о чём свидетельствует предложение заключить очередной контракт с ходатайством о предоставлении вида на жительство с последующим переходом в гражданство. Он же мечтает вернуться на родину в Украину, и дай Бог, чтобы эта его мечта сбылась.

Савицкий Виталий Александрович. Родился 21 октября 1968 года в городе Здолбунов Ровенской области. О его рождении можно смело сказать - это было под Ровно. Как и положено, в семилетнем возрасте он пошёл в первый класс Здолбуновской средней школы № 3. Даже школьникам было известно, что сам Министр гражданской авиации СССР Борис Павлович Бугаев начинал свою лётную карьеру пилота в Ровенском авиапредприятии. Виталик Савицкий, может быть, и не мечтал стать министром, а вот пилотом хотел быть на все сто процентов. Поэтому после получения аттестата зрелости он подал



документы в приёмную комиссию КВЛУ ГА. 1-го сентября 1985 года он, весь сияющий от счастья, в новейшей курсантской форме слушал со своими товарищами, курсантами факультета лётной эксплуатации, выступавшего перед ними начальника КВЛУ Никулина Николая Филипповича. Программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-18Т он выполнял на самолёте Як-18Т на аэродроме Малая Виска. Но если быть предельно точным, то иногда они летали на аэродромах Хмелевое и Ротмистровка, но их база находилась в Малой Виске. Выпускными самолётами у него были Ан-24 и Ан-26, базировавшиеся на центральном аэродроме Кировоград. В 1989 году он успешно завершил своё лётное образование. Ему на руки был выдан диплом с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Свою трудовую деятельность он начал в должности второго пилота самолёта Ан-24 Новокузнецкого ОАО. Дальнейшие политические события - развал Советского Союза и приобретение Украиной независимости заставили Виталия подумать о своём гражданстве,

и он принял решение стать гражданином независимой Украины. С этой целью в 1992 году Виталий Александрович перевёлся в этой же должности, но на ВС Ан-24 и Ан-26 в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации. В 1994 году завершил программу ввода в строй и 20 октября был допущен к полётам в качестве командира воздушного судна-инструктора во втором лётном отряде Государственной лётной академии Украины. В самом начале 2001 года он получил допуск к выполнению международных полётов. С этого момента и по настоящее время он, чтобы не нарушать действующее законодательство, ежегодно пол-года, оформив увольнение из академии, работает в частных авиационных компаниях Азии и Африки в качестве командира ВС - инструктора а, возвратившись из полугодовой командировки и хорошенько отдохнув, выполняет такую необходимую инструкторскую работу с курсантами академии. С 3 июля 2007 года его назначили на должность заместителя командира авиационной эскадрильи ВС 3-го класса. 23 мая 2006 года ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. С 21 ноября 2006 года по 7 февраля 2007 года он работал в сертификационной службе академии на должности пилота-инструктора. Его общий налёт составляет более 7000 часов.

Галинский Александр Иванович. Родился в семье служащих 28 ноября 1968 года в городе Кировограде. После окончания в 1985 году Кировоградской средней школы № 25 поступил на факультет воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Практическую штурманскую подготовку проходил в экипажах третьего лётного отряда на самолётах Ан-24 и Ан-26 УШ. На них в период учёбы облетал почти всю европейскую и часть азиатской территорий Советского Союза. Получив диплом с квалификацией инженера-штурмана и свидетельство штурмана гражданской авиации третьего класса, он был направлен для работы в Сеймчанский объединённый авиационный отряд штурманом воздушного судна Ан-26. Там он расширил географию своих полётов. Летал по Магаданской области, Дальнему Востоку и



Чукотке. В 1991 году перевёлся в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на должность штурмана-инструктора. Во 2 ЛО занимался обучением курсантов-пилотов и переучиванием слушателей. После резкого уменьшения объёмов работ в Государственной лётной академии Украины (с 1993 года) и значительного сокращения лётного состава, Александр Иванович был переведен в МААК “УРГА”, получил допуск к выполнению международных полётов. Теперь он работал по линии ООН в таких странах как Кувейт, Турция, Хорватия, Эритрея, Демократическая республика Конго, Западная Сахара. В 1997 году был штурманом в составе экипажа, перегонявшего воздушное судно из Перу в Украину. В 1989 году летал в авиакомпании “Трансавиа” в Экваториальной Гвинее. Затем снова вернулся в МААК “УРГА” и последовательно работал на должностях штурмана-инструктора, старшего штурмана, заместителя начальника инспекции по БП. В настоящее время Александр Иванович Галинский работает в должности директора учебно-лётного центра и продолжает обучать молодых пилотов и штурманов. Его налёт составляет 8500 часов. Его старший сын учится в Государственной лётной академии Украины на факультете лётной эксплуатации, а дочь ученица Кировоградской школы-гимназии №5 имени Т.Г. Шевченко.

Гасленко Виктор Анатольевич.



интеллигенции (отец - инженер, мать – медицинский работник) в селе Виноградовка Компанеевского района Кировоградской области 7 января 1968 года. Учился в Виноградовской средней школе, в которой окончил только четыре класса на украинском языке. В 1979 году в связи с изменением места работы отец перевёз семью на новое постоянное место жительства в город Кировоград. Виктор Гасленко, начиная с пятого класса, был определён на учёбу в Кировоградскую среднюю

школу № 5. Природные способности и гены предков помогли Виктору быстро освоиться в новом русскоязычном окружении. В 1985 году ему был выдан аттестат зрелости с высоким средним

баллом. Нужно отметить, что в авиационном городе Кировограде у многих выпускников школ возникала мысль, а не стать ли и ему авиатором. К огромному сожалению, подавляющее большинство их не могло преодолеть медицинский барьер. Виктор же оказался вполне здоровым и пригодным к лётной работе без ограничений. Он успешно сдал конкурсные вступительные экзамены и с 1 сентября 1985 года стал курсантом факультета воздушной навигации одного из престижнейших вузов страны - Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Теоретическая учёба шла у него прекрасно. К тому же ему здорово повезло и с лётной подготовкой. Читатель помнит, что в 1986 году Кировоградское лётно-штурманское училище прекратило своё существование, подготовив для гражданской авиации СССР и многих зарубежных авиакомпаний более 4 тысяч штурманов и более 5 тысяч диспетчеров на самолётах Ан-24УШ. Этот опытнейший лётно-инструкторский состав был вместе с самолётами переведен в 3-й лётный отряд КВЛУ и приступил к подготовке будущих инженеров-штурманов. Таким образом, он проходил лётное обучение у самого опытного лётно-инструкторского состава. В 1989 году Виктору Анатольевичу был выдан диплом с присвоенной квалификацией инженер-штурман. Он был распределён для работы и жизни в город европейского образца Таллинн, в аэропорту которого эксплуатировались воздушные суда Ту-134. Переучивание на воздушные суда 1 и 2 класса проводилось в Центре совместного обучения лётного, технического и диспетчерского персонала стран - членов СЭВ в городе Ульяновске. После переучивания Виктор Анатольевич был допущен к полётам штурманом воздушного судна Ту-134 Таллиннского авиапредприятия единой тогда в Советском Союзе авиакомпании "Аэрофлот". После развала Советского Союза с 1992 года самолёты Ту-134 вместе с экипажами были переданы эстонской национальной авиакомпании "Estonian Air". Он получил допуск к выполнению международных полётов. В составе экипажа выполнял рейсы в Финляндию, Норвегию, Данию, Германию, Францию, Польшу и в другие страны Европы в соответствии с расписанием движения воздушных судов из аэропорта Таллинн. Авиакомпания "Estonian Air" искала пути удешевления авиатранспортных расходов. Кроме того, политики Эстонии выискивали все возможности, чтобы не

быть экономически зависимым от Российской Федерации. Расчёты национальных экономистов показали, что для комплексного выполнения этой задачи необходимо продать самолёты Ту-134 и на эти деньги закупить американские - "Боинг-737". В 1995 году авиакомпания осуществила свой замысел, и штурманы самолётов Ту-134 остались без лётной работы. Им предложили наземные должности дежурного штурмана, инженера АНОП, программиста и т.п. Один из самолётов Ту-134 закупила в Словакии лётная компания "Air Transport", у которой не было подготовленного для полётов на этом воздушном судне экипажа. Виктор Анатольевич Гасленко заключил с этой авиакомпанией контракт, переехал в словацкий город Попрад и продолжил полёты на самолёте Ту-134. С 1999 года в этой же словацкой компании он взял на себя ещё и дополнительную нагрузку работать в качестве менеджера по планированию и обеспечению полётов. С 2004 года Виктор Анатольевич работает в Государственной компании "Украинская



авиатранспортная компания Министерства Обороны (УАТК МО)" в отделе международных представительств. Эта компания выполняет полёты по программам ООН в Конго, Судане и Уганде. На данный момент он прошёл теоретическую подготовку по программе штурмана самолёта Ил-76. Его общий налёт на воздушных судах составляет 5026 часов.

В 2007 году курсантом факультета обеспечения воздушного движения Государственной лётной академии Украины стал сын Виктора Анатольевича и младший внук автора, окончивший с золотой медалью Кировоградский колледж и имеющий международный сертификат по знанию английского языка
Алексей Викторович Гасленко

Юньков Алексей Вячеславович. Родился в авиационной



семье 21 мая 1968 года в городе Кировограде. Его дедушка по отцовской линии ещё до войны был штурманом-инструктором в Батайской школе пилотов, а отец прошёл славный путь от пилота-инструктора до командира лётного отряда Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Учился он с 1975 по 1985 год в Кировоградской средней школе № 25. Все его детские и школьные годы прошли в тесном

авиационном окружении. Основным хобби в юном возрасте у него были книги с романтикой дальних путешествий, поэтому немудрено, что к окончанию школы он выбрал для себя профессию авиационного штурмана. В конце августа 1965 года приказом начальника КВЛУ ГА он был зачислен курсантом на факультет воздушной навигации. Он с благодарностью вспоминает своего штурмана-инструктора Александра Ивановича Маяцкого, который практически осуществил претворение его детской мечты о дальних путешествиях в жизнь. После окончания учёбы в 1989 году Алексею был вручен диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана и свидетельство штурмана гражданской авиации. Увлечённый мечтой о дальних неведомых краях, он начал свой трудовой путь с Крайнего Севера и три года пролетал штурманом на воздушных судах Ан-24 и Ан-26 в Салехарде. Привычным стало ежедневно видеть на экране бортового локатора полуостров Ямал, Новую Землю, Кольский полуостров, Обскую губу и другие географические объекты по ту сторону полярного круга, а в хорошую ясную погоду они были видны с окна его штурманской кабины и невооружённым глазом. Прошло три года. В 1992 году он вернулся в свой родной Кировоград, чему способствовала изменившаяся политическая обстановка. Украина стала независимым государством, и необходимо было толково и грамотно решить вопрос с гражданством. Он был зачислен на должность штурмана-инструктора самолётов Ан-24 и Ан-26 авиационного отряда КВЛУ ГА. Пока ещё в училище работы хватало, так как по межгосударственному соглашению курсанты

Российской Федерации должны были окончить полный курс обучения. Однако после 1994 года объёмы работ начали интенсивно снижаться. В 1997 году в Государственной лётной академии Украины было сокращено только штурманов 20 человек. В это время набирала силу Международная акционерная авиакомпания “УРГА”, выполнявшая полёты с миротворческой миссией по линии ООН в основном в странах африканского континента. Он был приглашён для работы штурманов в МААК “УРГА”, получил допуск к международным полётам и продолжил осуществлять свою детскую мечту по покорению новых стран и континентов (Азия, Африка, Европа). В настоящее время Алексей Вячеславович Юньков летает штурманом самолётов Ан-24 и Ан-26 в Киевской авиакомпании “АРЗ-410”, и его общий налёт составляет около 6000 часов.

Багаев Евгений Николаевич. Родился в семье авиационного штурмана 27 июля 1969 года в городе Хабаровске. В 1970 году его родители переехали на постоянное место жительства в город Кировоград. С семилетнего возраста Евгений учился в Кировоградской средней школе № 25, расположенной на территории авиагородка. Все его школьные годы прошли в авиационном окружении. С раннего детства он мечтал стать пилотом. После окончания школы в 1986 году Евгений Багаев поступил в КВЛУ ГА на факультет лётной эксплуатации. Первоначальную лётную подготовку в училище выполнил на самолёте Як-18Т на аэродроме Малая Виска. С 24 июня 1988 года по 11 сентября 1989 года по призыву служил в армии. Восстановлен в училище был на третий курс. Выпускными самолётами у него были Ан-24 и Ан-26. Он хорошо помнит своего командира воздушного судна-инструктора Третьякова Евгения Анатольевича. 25 октября 1991 года ему был вручен диплом с отличием с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. По желанию его направили в город Хабаровск на должность второго пилота самолётов Ан-24 и Ан-26. В течение 10 лет он



выполнял полёты в соответствии с расписанием движения ВС из Хабаровского аэропорта. Затем были полёты в частных авиакомпаниях Анголы, Пакистана и Судана. В настоящее время Евгений Николаевич Багаев летает в Хабаровске и готовится к переучиванию на самолёт нового поколения Су-суперджет-100. Его налёт составляет около 7000 часов.

Ермоленко Александр Александрович. Родился в семье



авиационного инженера 28 июля 1970 года в городе Кировограде. Он из родословной тех именитых дворян, которые стояли у истоков славного города Елисаветграда, тех - кто приложил в своё время максимум усилий на то, чтобы превратить этот город в “Маленький Париж”. В школьные годы гены его предков вырывались из его души наружу, чтобы радовать школьников-друзей и родственников-знакомых. Он прекрасно пел, играл на гитаре. Посещал драматический кружок и был участником художественной

самодеятельности. Для скрытой в его душе энергии этого было мало, и он с радостью ощущал в себе огромный избыток сил, чтобы заниматься ещё и в спортивных секциях. В 1987 году выпускник Кировоградской средней школы №34 кандидат в мастера спорта по дзюдо и самбо Александр Ермоленко подал документы в приёмную комиссию Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Он интуитивно понимал, что это престижное учебное заведение является прямым продолжателем мировой славы города Елисаветграда, но в новом звучании - Кировограда, и гордость за родной город переполняла его сердце. Здоровый дух оказался в здоровом теле. Медицинская комиссия определила, что он пригоден к лётной работе без ограничений. Остались позади конкурсные вступительные экзамены, и в конце августа приказом начальника КВЛУ Александр Ермоленко был зачислен курсантом факультета лётной эксплуатации, деканом которого был Станислав Фёдорович Колесниченко. Его определили в 176 учебную группу 17 роты

командиром в которой был майор Чуприн Борис Иванович. Наступили дни учёбы в светлых аудиториях. Лекции, лабораторные работы, зачёты и сессии. Только в 1989 году курсанты приступили к изучению конкретного самолёта. Этим самолётом для первоначальной лётной подготовки оказался многодвигательный и многоцелевой турбовинтовой Л-410 УВП, пришедший на замену небольшого учебного самолёта Як-18Т. Пилотом-инструктором на нём был Евгений Геннадьевич Костеев. Выпускными остались самолёты Ан-24 и Ан-26. В конце октября 1991 года состоялся торжественный выпуск инженеров-пилотов. Выпускникам были вручены дипломы о высшем образовании и свидетельства пилотов гражданской авиации. Александр Александрович Ермоленко был распределён для работы вторым пилотом в Симферопольскую авиакомпанию «Крымавиа». Со временем он стал командиром ВС, получил допуск к международным полётам, международное европейское свидетельство пилота гражданской авиации. В настоящее время пилот 1-го класса Александр Александрович Ермоленко выполняет полёты в качестве КВС в Международной акционерной авиационной компании «УРГА» по странам Европы. Его общий налёт составляет около 8000 часов.

Поляков Сергей Владимирович. Родился в семье авиационного штурмана 9 октября 1970 года в городе Ленинграде, в котором с 1970 по 1974 год его отец учился в Академии ГА. В 1977 году Сергей пошёл в первый класс Кировоградской средней школы № 25. Он рос добрым, весёлым и общительным мальчиком. Увлекался нетрадиционными видами спорта (1-й юношеский разряд по дзюдо). Любил путешествовать с отцом на автомобиле, жить в палатках и питаться пищей, приготовленной в походных условиях на костре. К концу учёбы в школе он окончил водительские курсы и получил удостоверение водителя автомобиля. Вся его жизнь прошла в авиационном окружении, и он страстно мечтал стать пилотом гражданской авиации. В 1987 году после успешного окончания средней школы он поступил на факультет лётной



эксплуатации КВЛУ ГА. Самолётом для первоначальной лётной подготовки оказался многодвигательный и многоцелевой турбовинтовой самолёт Л-410 УВП, пришедший на замену небольшого учебного самолёта Як-18Т. Пилотом-инструктором на нём был Пётр Петрович Коваленко. Выпускными остались самолёты Ан-24 и Ан-26. В конце октября 1991 года состоялся выпуск инженеров-пилотов. Выпускникам были вручены дипломы о высшем образовании и свидетельства пилотов гражданской авиации. Сергей Владимирович Поляков был распределён для работы вторым пилотом ВС Ан-24 в Днепропетровский ОАО. Через три месяца он перевёлся в Сыктывкарский ОАО, где летал его брат, и начал активно летать вторым пилотом на самолётах Ан-24 и Ан-26. Однако политическая обстановка заставила его серьёзно поразмыслить о гражданстве. Хотя он волею случая и родился в Ленинграде, но истинной Родиной его предков была Украина. Он возвратился на Родину и до 1998 года летал в АНТК «Антонов» вторым пилотом на ВС Ан-32, изучил английский язык и получил допуск к международным полётам. С 1998 по 2004 год он летал в Африке (Экваториальная Гвинея) и там был допущен к полётам в качестве командира ВС Ан-24 и Ан-26. В настоящее время Сергей Владимирович Поляков выполняет полёты в Киевской авиакомпании «Аэросвит» в качестве пилота на воздушных судах Боинг -737 различных модификаций (200, 300, 400).

Дрыга Василий Викторович. Родился 29 августа 1965 года в



семье авиационного техника в городе Кировограде. С 1972 по 1982 год учился в Кировоградской средней школе №25, по окончании которой поступил в Криворожское авиационное техническое училище ГА на отделение аэронавигационного и радиоэлектронного оборудования. В 1985 году был распределён в АТБ Кировоградского высшего лётного училища ГА. После двух лет работы в должности авиатехника АиРЭО сдал вступительные экзамены, прошёл по конкурсу и стал курсантом факультета воздушной навигации

КВЛУ ГА. Программу лётной подготовки проходил в экипажах самолёта Ан-24УШ и Ан-26УШ третьего лётного отряда. Обучали его искусству самолётовождения КВС - инструкторы Ващук Леонид Алексеевич, Ермаков Юрий Никитович и Перьков Станислав Андреевич, штурман-инструктор Подколзин Александр Васильевич. Вместе с лётной практикой в Архангельске его курсантский налёт составил 320 часов. В 1991 году он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана, свидетельство штурмана 3-го класса и распределился на работу в Симферопольский объединённый авиаотряд на должность штурмана самолёта Ан-24. Отработав в Симферополе три года, он в 1994 году перевёлся в авиационный отряд Государственной лётной академии Украины на должность штурмана-инструктора самолётов Ан-24 и Ан-26. Это был не очень благоприятный период в жизни лётной академии. Начался период значительного уменьшения налёта и сокращения лётного состава. В 1997 году он был вынужден оформить лётную пенсию и перейти на предложенную ему должность оператора диспетчерского тренажёрного центра в институте аэронавигации ГЛАУ. В 2002 году он был переведен в авиационный отряд на должность штурмана-инструктора, но фактически выполнял обязанности помощника начальника штаба, которым в то время был автор этой книги. С 1 марта 2004 года Василий Викторович Дрыга начальник штаба авиационного отряда Государственной лётной академии Украины.

Мохно Александр Иванович. Родился 7 октября 1965 года в



городе Кировограде в семье служащего. После окончания восьмого класса средней школы №27 поступил на учёбу в Кировоградский машиностроительный техникум. С июля 1984 года с дипломом техника-технолога проходил срочную воинскую службу старшим механиком воинской части 01132 в городе Североморске. В январе 1987 года стал студентом Уфимского авиационного института, а с конца августа этого же года - курсантом штурманом факультета

воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Лётную подготовку проходил в экипажах самолётов Ан-24УШ и Ан-26УШ третьего лётного отряда. Обучали его искусству самолётовождения командир воздушного судна - инструктор Игнатьев Владимир Николаевич и штурманы-инструкторы Статовский Александр Александрович и Близнюк Вячеслав Вячеславович. В 1991 году он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-штурмана, свидетельство штурмана третьего класса и был направлен на работу в авиакомпанию "БАЛ", город Уфа. В авиакомпании летал на самолётах Ан-24, Ту-134 и Ту-154. К 1999 году его общий налёт в качестве штурмана на этих самолётах



составил 4600 часов. Надо было определяться с гражданством. Он принял решение возвращаться в родную Украину. Однако в Государственной лётной академии Украины ему лётной работы не досталось. Предложена была должность стрелка службы авиационной безопасности и пост рядом с кабинетом начальника отдела кадров. С апреля 2001 года он возвратился на лётную работу в качестве штурмана-инструктора авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. С апреля 2004 года по настоящее время Александр Иванович Мохно старший штурман АО Государственной лётной академии Украины.

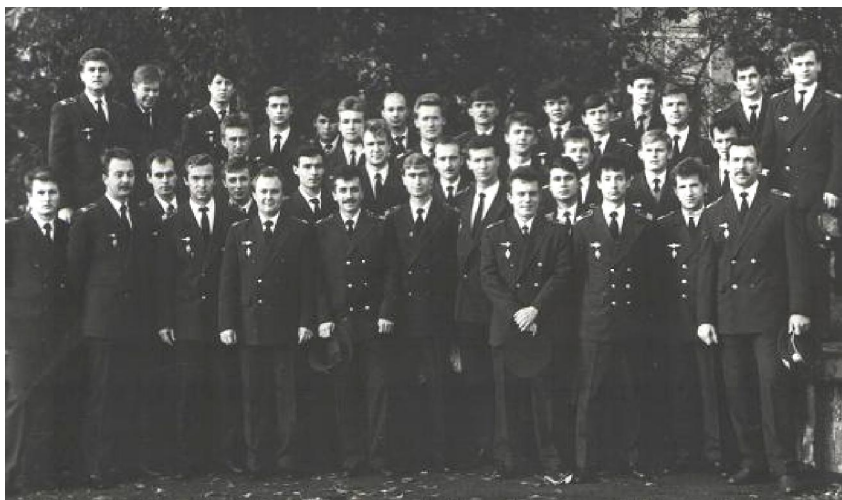


Шавалда Игорь Викторович.

Родился 25 февраля 1965 года в городе Херсоне в семье штурмана АЭ Шавалды Виктора Павловича (см. часть вторая, стр. 160) и инженера-экономиста Шавалды Ларисы Александровны. Выпускник херсонского детского садика Игорь Шавалда в 1972 году стал учеником первого класса херсонской средней школы. В школе, как и многие его сверстники, он испытывал свои силы по многим направлениям: кружок авиамоделизма, музыкальная студия по классу баян и спорт. Играл в футбол, ручной мяч, занимался вольной борьбой и боксом. Больше всего его привлекала

гребля на байдарках и каноэ. Именно в этом виде спорта к 10-му классу он вышел в кадидаты в мастера спорта СССР. После окончания средней школы в 1982 году подал документы в Балашовское высшее военное авиационное училище лётчиков, сдал вступительные экзамены и не прошёл по конкурсу. Вернулся в Херсон и поступил на работу в АТБ Херсонского ОАО на должность слесаря. В мае 1983 года был призван в ряды ВМС СССР. Окончил Николаевскую школу связистов ВМФ и Севастопольскую школу водолазов. За время службы участвовал в боевых учениях на Средиземном и Красном морях. После демобилизации в 1986 году поступил на факультет лётной эксплуатации КВЛУ ГА. Программу первоначальной лётной подготовки курсант Шавалда выполнил на самолёте Л-410УВП, который пришёл на замену самолётов Як-18Т. Он был в числе первых курсантов, которые начинали своё лётное обучение на такой прекрасной авиационной технике. Выпускными у него были самолёты Ан-24 и Ан-26. В последних числах октября 1990 года ему в торжественной обстановке был вручен диплом с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Его распределили в Симферополь на должность 2-го пилота ВС Ан-24. В период экономических трудностей начала 90-х годов осваивал полёты на международных воздушных линиях. Но политическая обстановка на Крымском полуострове не дала возможности для

развития авиакомпании “Крым”. В 2000 году Игорь Викторович Шавалда перевёлся в Киевскую авиакомпанию “АРЗ-410”. Командиром ВС Ан-24 и Ан-26 ему довелось работать в Пакистане, Афганистане, в республике Конго и многих других странах. Ему был присвоен 1-й класс пилота ГА. Его общий налёт на самолётах составляет более 7000 часов. У него трое детей. Дочь Александра - курсант АНОП факультета обслуживания воздушного движения Государственной лётной академии Украины. Двое сыновей ещё маленькие, но уже примеряют на себе дедушкину и папину фуражки и мечтают о полётах.



Выпуск ФЛЭ в 1990 году. Во втором ряду слева Игорь Викторович Шавалда

На левом кресле в 2008 году КВС Шавалда Игорь Викторович



Белогузов Станислав Валерьевич.



Родился в семье авиационного инженера 11 декабря 1968 года в городе Актюбинске. В первый класс школы Станислав пошёл в 1976 году в городе Киеве, так как его отец учился в очной аспирантуре Киевского института инженеров гражданской авиации. В 1978 года по окончании отцом учёбы в аспирантуре Станислав продолжил обучение в актюбинской средней школе. В те годы Актюбинск по праву мог называться городом авиационным. Именно там ещё в 1974 году было открыто первое в Советском Союзе

Высшее авиационное училище лётчиков гражданской авиации. В Кировограде такое училище появилось только через четыре года. На общем авиационном подъёме в Актюбинске начала активно действовать Школа юных лётчиков. Её с большим удовольствием посещали старшеклассники. В школе ребята носили форменную одежду. В ней работала парашютная секция, и желающие могли выполнить свои первые в жизни прыжки с парашютом из самолёта Ан-2. Станислав был одним из тех, кто принимал в ней самое активное участие. Сразу же после получения аттестата зрелости в 1986 году Станислав Белогузов стал курсантом факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Почему Кировоградского? Опять таки отца пригласили на работу в Кировоградское ВЛУ ГА, и семья переехала в город Кировоград. В 1987 году часть курсантского состава училища внезапно была призвана на срочную службу в армию. Валерий Белогузов был направлен в Печорский учебный центр спецназа ГРУ, после чего служил в посёлке Марьяна Горка Белорусского военного округа. До конца службы на его счету было уже 13 прыжков с парашютом. После окончания срока службы в 1989 году он продолжил так неожиданно прерванную учёбу на своём факультете. За это время в высшем лётном училище произошли большие изменения. Самолётом для первоначального лётного обучения впервые в мировой практике стал многодвигательный

турбовинтовой пассажирский самолёт Л-410УВП, заменивший учебный самолёт Як-18Т. Его первыми пилотами-инструкторами на нём были Сергей Владимирович Макаров и Геннадий Валентинович Богатюк. Выпускными оставались Ан-24 и Ан-26, на которых командиром воздушного судна - инструктором был Владимир Николаевич Соболев. В 1992 году Станиславу Валерьевичу Белогузову был торжественно вручен диплом с отличием с присвоенной квалификацией инженера-пилота. Ему выдали как отличнику свидетельство пилота 3 класса с предоставлением права переучивания на воздушные суда 1 и 2 класса. Свою лётную трудовую деятельность он начал в должности 2-го пилота воздушного судна Ту-134 в Киевском государственном авиапредприятии «Авиалинии Украины» на аэродроме Борисполь. Со временем он был допущен к полётам в качестве командира экипажа этого прекрасного пассажирского авиалайнера. В 2002 году он был переведен в Киевскую авиакомпанию «Аэросвит» на должность второго пилота ВС Боинг-737. Затем он освоил самолёт Боинг-767 и в настоящее время выполняет на нём полёты в Нью-Йорк, Торонто, Пекин, Шанхай, Дели, Бангкок и во многие аэропорты стран СНГ. Его общий налёт составляет около 7000 часов.

Задков Валерий Валентинович. Родился в городе Бугуруслане Оренбургской области 10 сентября 1970 года в семье пилота-инструктора. Когда Валерию исполнилось три года, отца перевели в Кировоград. В 1977 году он поступил в первый класс Кировоградской средней школы №6, в которой учился до 1984 года, а затем был переведен в среднюю школу №25. В 1987 году после её окончания учился в автошколе ДОСААФ на водителя-механика компрессорных установок. С 29 марта по 30 августа 1988 года работал в ремонтно-строительном управлении производственного объединения «Красная Звезда» в должности слесаря по ремонту автомашин. С 1 сентября этого же года



исполнилась его заветная мечта, он стал курсантом-пилотом факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Первоначальную лётную подготовку в 1991 году проходил у пилота-инструктора Евгения Анатольевича Третьякова на турбовинтовом многодвигательном самолёте Л-410УВП, налетав на нём 80 часов 13 минут. Выпускными самолётами у него были Ан-26 с налётом 31 час 13 минут и Ан-24 с налётом 8 часов 00 минут, а командиром воздушного судна - инструктором Александр Васильевич Панов. Тогда к этому налёту добавлялся ещё налёт за штурмана и налёт за бортмеханика без использования авиационного топлива и ресурса авиационной техники, и этот дополнительный налёт в сумме составил 26 часов 50 минут. Это был 1992 год. Тогда было разрешено выполнять коммерческие рейсы и были введены должности вторых пилотов. Валерий Валентинович Задков, получив диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации, был оставлен в авиационном отряде КВЛУ на должности второго пилота. Это был период коренных реконструкций. 10 июля 1993 года постановлением Кабинета министров Украины было создана Государственная лётная академия Украины. В октябре этого же года из одного авиационного отряда было создано 2 лётных отряда (первый на самолётах первоначального обучения и второй на выпускных типах ВС). Начался период массового сокращения лётного состава. Перспективным молодым пилотам, в том числе и Валерию Валентиновичу, было предложено переучиться на бортмеханика самолёта Ан-24 и Ан-26. Деваться было некуда, и он согласился. В 1995 году новая реконструкция - из двух лётных был создан один авиационный отряд, в котором Валерий Валентинович летал на самолётах Ан-24 и Ан-26 в качестве бортмеханика-инструктора. Острая нехватка средств на приобретение ГСМ, запасных частей и комплектующих деталей требовала от академии поиска экономичного и современного самолёта для первоначального обучения. Выпускным самолётом в академии стал Л-410 УВП. Когда потребность в бортмеханиках-инструкторах отпала, Валерий Валентинович был переведен на должность пилота-инструктора. Сверхлёгкие летательные аппараты предлагали Таганрог (Р-40), Харьков (Х-32 "Пегас"). Совершенно неожиданно Валерию Валентиновичу в 1996 году

предложили освоить сверхлёгкий летательный аппарат Х-32. С этого времени он стал ведущим пилотом Государственной лётной академии Украины по освоению и опытной эксплуатации сверхлёгких летательных аппаратов. В июле 2000 года на опытную эксплуатацию в качестве учебного самолёта академией был взят ТЛ-232 “Кондор”, на котором Валерий Валентинович летал на площадке Широкое Запорожской области два года. В соглашении на проведение опытной эксплуатации был пункт, в котором курсанту-пилоту на период таких полётов было разрешено засчитывать налёт на нём в качестве первоначального налёта. Вскоре он стал заместителем командира авиационной эскадрильи и с 16 по 21 октября 2002 года первым из пилотов Украины освоил новый отечественный самолёт для первоначальной подготовки курсантов - НАРП-1. Его инструктором был лётчик-испытатель АНТК “Антонов” Ванеев Алексей Сергеевич. Он записью в лётной книжке разрешил ему выполнять полёты на этом самолёте в качестве пилота-инструктора. 14 февраля 2003 года Валерий Валентинович стал заместителем командира авиационного отряда, а с 1 апреля 2004 года - командиром авиационного отряда. 11 декабря 2006 года ему был присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. На день написания этих строк его общий налёт на самолётах Ан-24, Ан-26, Як-18Т, ТЛ-232, НАРП-1, Як-52, Л-410УВП составил 4500 часов.

Рябинин Евгений Вячеславович. Родился в городе Челябинске 26 сентября 1970 года. В 1987 году поступил в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на факультете лётной эксплуатации по специализации инженер-пилот-штурман. Это был экспериментальный набор, в который попали только курсанты-отличники. Этим курсантам предстояло вместо четырёх лет и двух месяцев учиться целых пять лет. Но за этот период они проходили полную программу подготовки инженера-пилота и полную программу подготовки инженера-штурмана. Именно с этим набором курсантов Кировоградское высшее лётное училище



гражданской авиации впервые в мире начало первоначальное лётное обучение курсантов как пилотов выполнять сразу на турбовинтовых многодвигательных пассажирских самолётах Л-410УВП. Выпускными самолётами у них оставались Ан-24 и Ан-26. Программу подготовки штурмана они проходили на самолётах Ан-24УШ и Ан-26УШ.

По окончании курса обучения он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-пилота-штурмана и два свидетельства 3-го класса, отдельно пилота и отдельно штурмана гражданской авиации. В зависимости от необходимости он имел право летать как в кресле пилота, так и в кресле штурмана. Как отличник он выбрал для своей работы город Киев и начал летать вторым пилотом самолёта Ан-24 в авиакомпании “Авиалинии Украины” на аэродроме Жуляны. В 1995 году ему был присвоен второй класс пилота гражданской авиации, и он перевёлся в Борисполь, чтобы освоить и летать в качестве пилота-штурмана на американском самолёте Falcon-20. Он ещё два года летал в Пулково на более совершенном самолёте Falcon-200. В АНТК имени О.К.Антонова Евгений Рябинин был принят 2 января 2003 года на должность второго пилота самолёта Ан-124-100. 17 марта 2005 года он окончил Киевский центр подготовки лётного состава и получил свидетельство лётчика-испытателя третьего класса. По данным на 2005 год он освоил самолёты Л-410, Л-39, Ан-24, Ан-26, Ан-12, Ан-22, Ан-72, Ан-74, Ан-124-100, Ан-148. Командиром летает на ВС Ан-26 и Ан-74. Его налёт составляет 4800 часов, из них испытательский 77 часов.

Чумаков Валерий Сергеевич. Родился в семье авиационного



диспетчера 5 сентября 1971 года на Дальнем Востоке в городе Благовещенск. Учился там же в средней школе. После переезда семьи в 1985 году в город Кировоград продолжил обучение в Кировоградской средней школе № 25. Идя по стопам своего отца, решил стать диспетчером службы воздушного движения, для чего в 1988 году поступил на факультет управления воздушным движением Кировоградского высшего

лётного училища гражданской авиации. В те времена выпускникам этого факультета присваивалась военно-учётная специальность штурман самолёта. С этой целью курсанты выполняли налёт на воздушном судне Ан-24УШ. По окончании обучения в 1992 году ему был выдан диплом с квалификацией инженера управления воздушным движением и свидетельство авиационного диспетчера. Прибыв по направлению в аэропорт Сургут Ханты-Мансийского автономного округа, он постепенно освоил и был допущен к работе на всех пунктах УВД. В 1994 году он возвратился в Кировоград. Был зачислен в Государственную лётную академию Украины на должность диспетчера службы движения. В 1998 году эта служба была сокращена. Чумаков Валерий Сергеевич был переведен в Укрэзрорух, в котором и работает по настоящее время на должности авиационного диспетчера Киевского аэропорта Жуляны.



Аэродром Малая Виска.

Пилот-инструктор Алексей Иванович Валуйский поздравляет своих курсантов с успешно выполненными самостоятельными полётами на самолёте Л-410УВП

Глава 35. 44 гвардейский Черкасский ордена Богдана Хмельницкого бомбардировочный авиационный полк

10 июля 1987 года на аэродром Канатово, с которого на войну в Афганистан отбыли две авиационные эскадрильи МиГ-23 190 истребительного авиационного полка, прибыл из Венгрии (Южная группа войск) 727 гвардейский Черкасский ордена Богдана Хмельницкого бомбардировочный авиационный полк на сверхзвуковых самолётах-бомбардировщиках Су-24М. Командир авиационного полка полковник Корчагин Геннадий Михайлович.



727 гв. БАП имел славную героическую историю. Он был сформирован 25 августа 1941 года в Липецком авиационном учебном центре, взяв своё начало от 52 скоростного бомбардировочного авиационного полка, базировавшегося на





Майор Гаврилов В.Я.

аэродроме Овруч и принимавшем участие в боевых действиях с первого дня Великой Отечественной войны. В первые дни войны 52 СБАП понёс большие потери, и часть лётного и инженерно-технического состава была направлена в Липецк для переформирования и переучивания на самолёт Пе-2. Свои первые боевые вылеты в составе 14 экипажей пикирующих бомбардировщиков Пе-2 под командованием командира полка майора Гаврилова Владимира Яковлевича полк выполнил 23 ноября 1943 года на Калининском фронте с полевого аэродрома Будово. В первый же день боевой работы был уничтожен немецкий штаб Великолуцкой

группировки, склады горюче-смазочных материалов армейского значения и тяжёлая артиллерия врага в городе Великие Луки. Полк принимал участие в прорыве блокады Ленинграда, разгроме врага под Великими Луками, на Демянском плацдарме, под городом Старая Русса, в Курской битве, освобождении Украины, Польши, Чехословакии, в операциях по разгрому немецко-фашистской армии на территории Германии, и в логове фашизма - Берлине. Полк входил в состав гвардейского корпуса, которым командовал прославленный лётчик, дважды Герой Советского Союза, Иван Семёнович Полбин, чьё имя навечно было записано в списки первой авиационной эскадрильи полка.

В первый период Великой Отечественной войны, в 1942 году по ленд-лизу из США начали поступать в ВВС двухмоторные бомбардировщики Дуглас А-20 "Бостон" и Норт-Америкэн В-25 "Митчелл". Некоторые известные лётчики, как дважды Герой Советского Союза Василий Сергеевич Ефремов и Герой Советского Союза Леонид Васильевич Жолудев хорошо отзывались о них. Но когда командир полка Иван Семёнович Полбин опробовал Дуглас А-20 "Бостон" на пикировании, то едва сел с повреждённым хвостовым оперением. Запас прочности у бомбардировщика оказался таким же, как у транспортного

самолёта. На совещании полк почти единогласно отказался от него в пользу самолёта Пе-2 и Иван Семёнович Полбин добился, чтобы в его полк “чужеземцев” не поставляли.

Полбин Иван Семёнович. Родился в 1905 году в Симбирской тюрьме, куда его мать, Ксению Алексеевну, заключили только за то, что она в кругу односельчан жаловалась на плохую жизнь. С детства Иван батрачил, подростком поступил работать на железную дорогу. Жажда знаний, желание летать в 1929 году привели его из кавалерии в Вольскую объединённую школу лётчиков и авиатехников. В конце тридцатых годов Полбин командовал эскадрилей бомбардировщиков, а за подвиги на



Халхин-Голе был награждён орденом Ленина. В Московской битве Иван Семёнович Полбин в звании майор командовал полком. Слава о нём как о лётчике-новаторе уже прокатилась по фронту. В ноябре 1942 года Полбин был назначен командиром авиационной дивизии на Сталинградском фронте. Его девизом были слова: “Ведущим пойду я!” Кто из лётчиков-фронтовиков не слышал о знаменитой полбинской “вертушке”. Прийдя на объект, бомбардировщики образовывали замкнутый круг и затем поочередно, сохраняя дистанцию пятьсот-шестьсот метров, один за другим пикировали на цель под углом до семидесяти градусов. Во время Берлинской операции корпус генерала Полбина базировался недалеко от Бреслау. Он лично повёл девятку “пешек” на бомбардировку этой осаждённой крепости. - Бомбы сброшены! - доложил штурман. Самолёт плавно выходил из пикирования. Земля медленно уплывала вниз. Вдруг в кабине разорвался зенитный снаряд. Это было 11 февраля 1945 года. Он погиб, выполняя 157-й боевой вылет. За героический подвиг 6 апреля 1945 года Иван Семёнович Полбин был награждён второй медалью “Золотая Звезда”.

Полк дорого заплатил за победу. Шесть раз он пополнялся лётным составом. В целом за годы войны полк потерял около 90 лётчиков, штурманов и стрелков-радиостов. С начального состава лётных экипажей в живых осталось всего 13 человек. За время

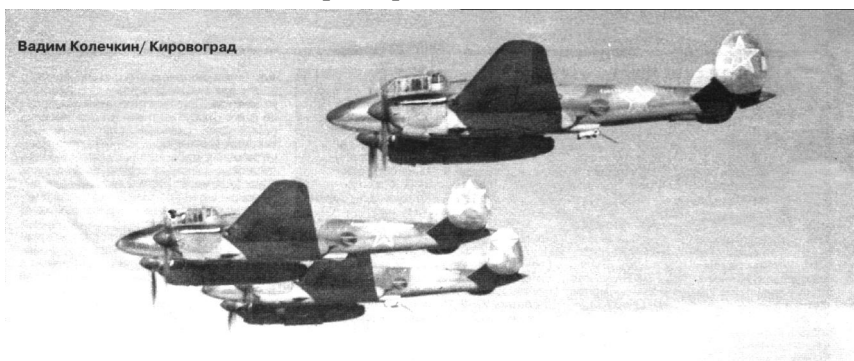
Великой Отечественной войны техническим составом было подготовлено, а лётчиками выполнено более 6800 боевых вылетов, сбросив на головы врага 6000 тонн бомб. Полком было уничтожено и выведено со строя более 30 тысяч человек живой силы противника. Кроме того, уничтожено более 350 единиц танков и другой бронетехники, до 1000 единиц автомашин и другой автотехники. Уничтожено также 12 паровозов, более 800 железнодорожных вагонов, один бронепоезд, 12 складов, 10 железнодорожных и автомобильных мостов. Уничтожено на аэродромах и сбито в воздушных боях более 100 самолётов противника. За время Великой Отечественной войны высокими государственными наградами награждено 389 человек из лётного и технического состава. Командиру полка майору Гаврилову Владимиру Яковлевичу и командирам звеньев, старшим лейтенантам Данилову Алексею Васильевичу и Тагильцеву Владимиру Михайловичу присвоены звания Героев Советского Союза. Приказами Верховного Главнокомандующего личному составу полка оглашено 30 благодарностей. Особым событием для воинов полка был день, когда в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 декабря 1942 года полку было вручено Боевое Красное знамя.



Торжественный момент вручения полку Боевого Красного знамени

В торжественной обстановке 22 июня 1943 года Боевое Красное знамя полку, выстроившемуся у своих самолётов Пе-2, вручал командир 1-го бомбардировочного авиационного корпуса Герой Советского Союза Иван Семёнович Полбин. 14 декабря 1943 года за блестящие боевые действия в операции по разгрому врага и при освобождении города Черкассы приказом Главного командующего 804 бомбардировочному авиационному полку 293 БАД 1-го БАК, базировавшемуся в то время на аэродроме Миргород, было присвоено почётное личное наименование “Черкасский”.

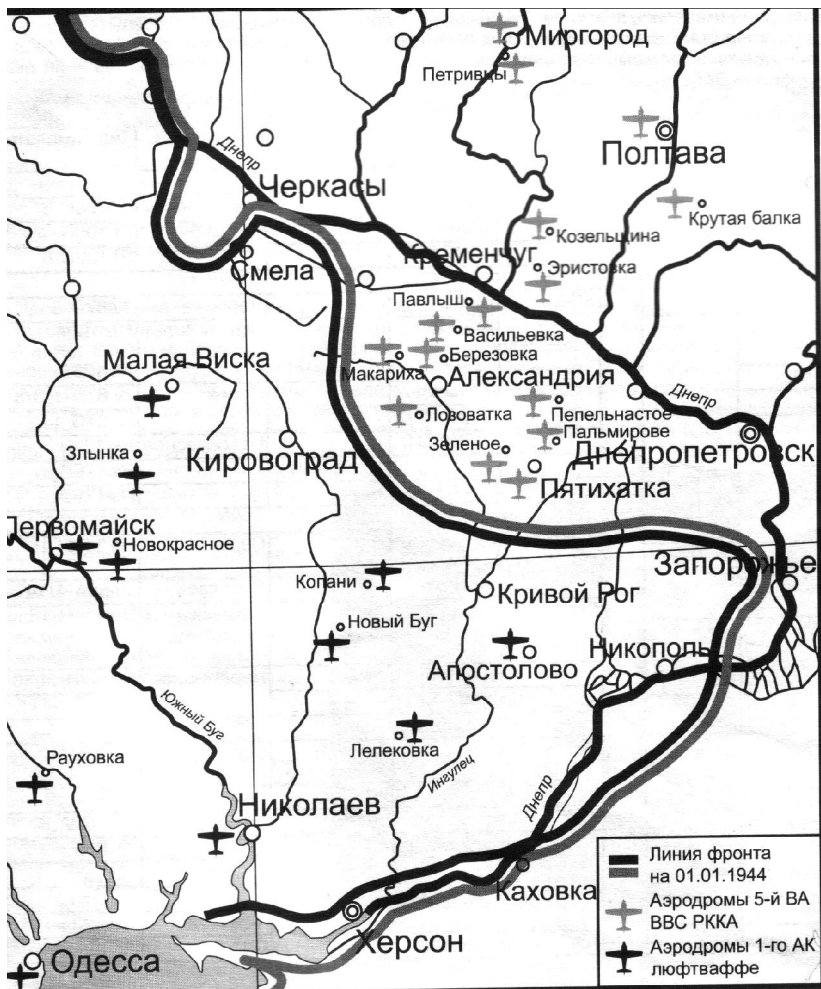
Вот как описывает в книге «Внизу передний край» лёгкий истребитель Евгений Мариинский совместную боевую работу полбинцев в небе над Кировоградщиной:



Авиация в боях под Кировоградом в январе 1944 г.

«20 октября 1943 года восемнадцать пикирующих бомбардировщиков Пе-2 во главе с гвардии полковником Иваном Семёновичем Полбиным в сопровождении истребителей Р-39 “Аэрокобра” 304 ИАД выполняла задание по бомбардировке железнодорожной станции Александрия. Бомбили с высоты 600 метров, так как выше была сплошная облачность. После отхода от цели первая девятка Пе-2 встретила над немецким аэродромом на пересекающихся курсах двадцать Ju-87D. Сопровождающая “пешек” пара истребителей атаковала “юнкерсов” и сбила двух из них. Вслед за истребителями и Полбин повёл в атаку свои “пешки”. Они сбили ещё одного “юнкерса”, а остальные фашистские самолёты рассыпались во все стороны и стали отходить в облака и в глубь своей территории, сбрасывая бомбы. В это время подошла ещё группа из восемнадцати “юнкерсов” под прикрытием шести истребителей Мессершmitt Vf-109G. “Пешки”

сразу атаковали бомбардировщиков, а ударная группа наших истребителей связала боем “мессеров”. Пе-2 вели бой на виражах и вскоре разогнали и эту группу “юнкерсов”. Скоро в воздухе почти не осталось фашистов, но экипажи “пешек” настолько увлеклись боем, что стали штурмовать стоянки самолётов на аэродроме и взлетающих истребителей противника. Двенадцать самолётов сбили наши лётчики в этом воздушном бою, и пять из них сбили экипажи полбинских “пешек”».



Полк базировался на аэродроме Миргород

За проявленное мужество, героизм, стойкость и дисциплинированность при проведении операции по расширению плацдарма на реке Днепр и уничтожению танковых группировок и железнодорожных эшелонов в районе города Кировограда приказом Народного Комиссара Обороны СССР №017 от 5 февраля 1944 года полку было вручено Гвардейское Красное Знамя. Полк был переименован в 161 гвардейский БАП.



Город Кировоград 8 мая 1988 года. Встреча ветеранов 161 гвардейского БАП. Ветеранов прославленного полка всегда любили и ценили молодые офицеры. Накануне 43-й годовщины Дня Победы, 8 мая 1988 года, весь личный состав собрался у Дома офицеров, чтобы поздравить их, вручить подарки и сувениры, сфотографироваться на память и поднять за их здоровье бокал искрящегося вина

26 апреля 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад личного состава в разгром немецко-фашистских захватчиков на Украине полк был награждён орденом Богдана Хмельницкого II степени.



Фронтовой бомбардировщик Су-24М

С 1953 года лётный и инженерно-технический состав овладел тремя поколениями реактивных самолётов: Ил-28, Як-28, Су-24, Су-24м. С 1960 года

часть находилась в составе Военно-воздушных сил Южной группы войск. После перебазирования на аэродром Канатово полк принимал участие в 1996 году на показательных лётно-тактических учениях на авиационном полигоне под Николаевом Киевско-Александровский, где под руководством Президента Украины - Верховного Главнокомандующего Вооружённых сил Украины и Министра обороны Украины были продемонстрированы боевые возможности авиации. Основной

ударной силой были самолёты полка Су-24м.



Су-24МР –
фронтальной разведчик.
На правом кресле
штурман Чёрный Р.А.
Уменьшать скорость
на пробеге помогают
тормозные парашюты



1998 год. Слева майор Донцов Александр Васильевич, капитан Бовсуновский Сергей Николаевич, капитан Набокин Александр Николаевич, майор Казаков Сергей Николаевич, капитан Каракулин Сергей Владимирович, майор Кулаков Сергей Николаевич, подполковник Ветров Александр Фёдорович, майор Рожнов Александр Викторович, лейтенант Комаров Андрей Юрьевич, лейтенант ..., майор Тимко Дмитрий Николаевич, майор Коротков Андрей Александрович, майор Буйлаков Андрей Иванович, капитан Касьянов Сергей Михайлович, майор Теренник Евгений Альбертович



2001 год. Государственная лётная академия Украины отмечает 50-летие.
Над головами многочисленных гостей с невероятным грохотом пронесится Су-24М,
пилотируемый командиром полка Алексеем Борисовичем Сытником

За ходом учений следили руководители государства, главы областных и районных государственных администраций Украины, международные наблюдатели. В 1997-1998 годах полк принимал участие в командно-штабных учениях под руководством Министра обороны Украины “Чумацкий путь”, “Чистое небо”, “Казацкая степь”, в первом воздушном параде над

аэродромом “Чайка” под Киевом, в командно-штабных учениях “Осень-98” и в международных военных учениях “Си-Бриз-98”. Несмотря на значительное обновление, лётный состав продемонстрировал на них высокий уровень профессионального мастерства при выполнении сложных заданий боевой подготовки, достигнутый им под руководством плеяды командиров полка поочередно сменявших друг друга. Так через год после прибытия на аэродром Канатово с 1988 года Геннадия Михайловича Корчагина сменил Николай Андреевич Нидзий. С 1994 по 1995 год полком командовали Владимир Васильевич Весёлый, с 1995 по 2001 год Алексей Борисович Сытник и с 2001 года Александр Владимирович Жибров, на долю которого выпала печальная участь стать участником ликвидации боевого и прославленного полка в 2004 году. 16 апреля 2004 года последний самолёт Су-24 покинул аэродром Канатово. На этом, полк в силу сложившейся политической ситуации в нашей стране, прекратил своё существование.



2001 год. Полк отмечает 60 лет со дня образования.
На аэродроме гости, а в самолётах всё как обычно

Ветров Александр Фёдорович. Родился 7 февраля 1965 года в городе Новомиргороде Кировоградской области. После окончания Новомиргородской средней школы № 2 с 1 сентября 1982 года был принят на должность старшего пионервожатого родной школы. В июле 1983 года Александр подал документы, прошёл медицинскую комиссию, признан врачебной лётно-экспертной комиссией вполне пригодным к лётной работе, успешно выдержал конкурсные вступительные экзамены и был зачислен курсантом Барнаульского высшего военного авиационного училища лётчиков. Программу первоначальной лётной подготовки выполнял на самолёте Л-29. Интересно, что на Л-29 летали и курсанты первого выпуска. Если проследить историю училища, то первый выпуск после Л-29 летал на самолёте Ил-28, а выпускным был фронтовой реактивный бомбардировщик Як-28. Курсанту Ветрову довелось же летать на выпускном истребителе-бомбардировщике МиГ-21. Его общий налёт в училище составил 214 часов. По окончании обучения 17 октября 1987 года лётчик-инженер лейтенант Ветров Александр Фёдорович был распределён в 727 гвардейский бомбардировочный авиационный полк, дислоцированный на аэродроме Канатово (Кировоград). На вооружении полка находились сверхзвуковые реактивные бомбардировщики Су-24м. После переучивания он получил допуск к полётам на этой новейшей авиационной технике, и началась его многолетняя кропотливая боевая подготовка. Шли годы, росли должности и звания: старший лётчик, старший методист-организатор социально-психологической службы авиационной эскадрильи, командир авиационного звена, заместитель командира авиационной эскадрильи. Ему была присвоена классификация военного лётчика первого класса. В 1994 году Александр Фёдорович Ветров стал слушателем командно-штабного факультета Харьковского института лётчиков ВВС Украины. В 1996 году он окончил двухгодичные курсы по специальности «Боевое обеспечение подразделений, частей и соединений



авиации” и получил квалификацию “Офицер военного управления оперативно-тактического уровня”. В гарнизон Канатово он вернулся совершенно в новом качестве. Он сразу же стал командиром авиационной эскадрильи и продолжил прерванную учёбой боевую подготовку. В это время в ВВС Украины происходили большие изменения, связанные с



ориентацией на будущее вступление Украины в члены НАТО. Те, кто внимательно следят за историей развития военной авиации, помнят, что в конце 1938 года взамен бригадной была введена полковая система. Теперь же всё происходило в точности до наоборот - взамен полковой вводилась бригадная система. Не будем вникать в тонкости, но гарнизон Канатово включающий в себя 44БАП, батальон аэродромного обеспечения и целый ряд обеспечивающих полёты служб превратился в Авиационную бригаду Украины №22. Ветров А.Ф. стал начальником военно-огневой и тактической подготовки, а впоследствии заместителем командира 22аб, а также исполняющим обязанности командира 22аб. В июле 2004 года в связи с расформированием 22аб полковника Ветрова Александра Фёдоровича назначили на должность заместителя командира 7аб, базирующейся на

аэродроме города Староконстантинов Хмельницкой области. В этом же году он был назначен на должность старшего инспектора-лётчика командования Военно-Воздушных сил Вооружённых сил Украины. 27 декабря 2006 года в связи с сокращением он был уволен в запас. За время службы он летал на самолётах Л-29, Л-39, МиГ-21, Су-24, Су-24м и был допущен к полётам на самолёте Су-24м в полном объёме КБП (курса боевой подготовки). Его общий налёт составил 1180 часов. В его лётной характеристике приведены две цифры, наглядно показывающие, как в настоящее время летают военные лётчики. В 2005 году он налетал 10 часов, в 2006 - 12 часов. В настоящее время Александр Фёдорович Ветров работает в должности руководителя поддержки выполнения полётов лётной службой Международной акционерной авиационной компании “УРГА”



Дудников Виктор Николаевич. Родился 25 августа 1952 года в городе Челябинске. 1-го сентября 1959 года, когда Виктору исполнилось семь лет и семь дней, он впервые переступил порог первого класса Челябинской средней школы № 17 и в 1969 году успешно завершил в ней школьное образование. После школы он поступил на работу слесарем-ремонтником Челябинского часового завода. Осенний призыв на срочную службу в армию коснулся и молодого рабочего. В военкомате ему было предложено учиться на военного лётчика в Челябинском учебном авиационном центре ДОСААФ. Начиная с конца 1969 года, в УАЦ он выполнил 56-часовую программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Л-29, проявив при этом замечательные лётные способности. По завершению программы его направили в Кинель-Черкасский Куйбышевской области УАЦ для освоения боевого реактивного самолёта-истребителя МиГ-17. По завершению программы ему было присвоено офицерское звание младший лейтенант и предложено остаться на службе в ВС СССР. Дав согласие, он приступил к следующему этапу подготовки боевого лётчика в качестве слушателя Кировобадского учебно-

тренировочного авиационного полка на самолётах МиГ-17. Именно здесь создавались все условия для завершения лётного обучения методом сдачи государственных экзаменов экстерном за полный курс военного авиационного училища при Ейском высшем военном авиационном училище лётчиков. В 1972 году Виктор Дудников получил диплом военного лётчика с отличием и направление на службу в Дальневосточный военный округ. В бомбардировочном авиационном полку, базировавшемся в городе Хабаровске, молодому офицеру довелось летать более десяти лет. Здесь он освоил самолёты Су-7, Су-17, Су-17М и Су-24 в должностях лётчик, старший лётчик и командир звена. В



1983 году по замене старший лейтенант Дудников был направлен в 727 гвардейский бомбардировочный авиационный полк, дислоцированный на территории Венгерской Народной Республики в городе Дебрецен. Этот полк выполнял боевую подготовку на самолётах Су-24м.

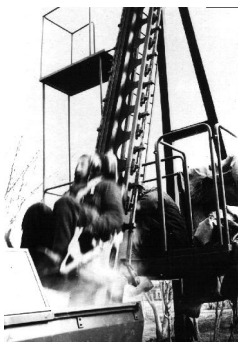
10 июля 1987 года полк в полном составе перелетел на последнее место своего базирования - аэродром Канатово (город Кировоград). Капитану Дудникову была присвоена классификация военного лётчика 1-го класса. Вскоре после развала Советского Союза и приобретения Украиной независимости в декабре 1992 года он подал рапорт об увольнении по сокращению штатов. 5 января 1993 года командир звена майор Дудников Виктор Николаевич был исключён из списков части и уволен в запас, отслужив верой и правдой 36 календарных лет. Свой богатый лётный опыт и знания Виктор Николаевич принёс в Кировоградский авиационно-спортивный клуб. В АСК он освоил самолёт Як-52 и до 1996 года летал на нём в качестве лётчика-инструктора. В 1996 году он возглавил парашютное звено Кировоградского АСК, освоил самолёт Ан-2 и 10 лет работал в нём во славу парашютного спорта Украины. Его налёт на самолётах составляет 3000 часов. В настоящее время он имеет все допуски к полётам как на самолёте Як-52, так и на самолёте Ан-2. Для подготовки курсантов Государственной лётной академии Украины Департаментом авиационной

администрации Украины ему выдано свидетельство пилота гражданской авиации.

Киреев Леонид Иванович. Родился в обычной рабочей семье 6 февраля 1948 года в городе Омске. После окончания 8-го класса в 1963 году поступил в Омский авиационный техникум на отделение радиоприборостроение. Именно в то время прикоснулся к небу - выполнил свой первый прыжок с парашютом. Техникум окончил с отличием. Преподаватели пророчили успешное поступление в институт и карьеру инженера-электронщика. Однако мечта о полётах взяла верх, и Леонид Киреев в 1967 году стал курсантом Барнаульского высшего военного



авиационного училища лётчиков. Это был первый набор. Жить приходилось в спартанских условиях, так как пришлось кроме учёбы принимать самое прямое участие в стройках, ремонтах и т.д. и т.п. Это дало свои плюсы, научило преодолевать трудности. За время обучения освоил самолёты Л-29, Ил-28 и Як-28. На каждом из них налёт составлял 60-65 часов. Училище в 1971 году окончил с отличием, поэтому сам выбрал место службы - ВВС Прикарпатского военного округа. 230 бомбардировочный авиационный полк базировался на аэродроме Черляны в тридцати километрах западнее Львова и эксплуатировал самолёты Як-28. В полку выпускники были встречены хорошо и в начале 1972 года приступили к полётам в соответствии с КБП (Курс боевой подготовки). Летали много и плодотворно. В 1975 году Леонид Иванович был подготовлен в качестве инструктора к полётам днём и ночью в простых и сложных



метеоусловиях, стал военным лётчиком первого класса и командиром звена. В декабре 1975 года полк получил новую боевую технику - сверхзвуковые самолёты Су-24. После переучивания Леонида Ивановича назначили начальником воздушно-огневой и тактической подготовки полка, и он приступил к руководству полётами на огневых и тактических полигонах. В 1982 году он был переведен на должность командира первой авиационной эскадрильи - эскадрильи мастеров боевого применения. Нужно заметить, что на подведении итогов боевой подготовки все эти годы его экипаж был в числе лучших. В 1983 году по замене был направлен в Венгерскую Народную Республику в полк, базировавшийся на аэродроме Дебрецен. Ему доверили командовать молодёжной третьей АЭ. Через полгода она стала лучшей в полку. В этой должности он прослужил недолго и был переведен на должность заместителя командира полка по лётной подготовке. 727 гвардейский бомбардировочный авиационный полк, имевший хорошие боевые традиции, принимал участие во многих мероприятиях, проводимых командованием ВА, ВВС и МО СССР. В этом полку он освоил самолёт Су-24М, который имел большие возможности для боевого применения: он снаряжался управляемым оружием, мог дозаправляться в воздухе и имел ряд других преимуществ. В 1987 году полк был выведен из ВНР и перебазирован на аэродром Канатово в десяти километрах севернее города Кировограда. В это время в авиационных полках начали формироваться Центры руководства полётами. Как ни жаль было уходить с лётной работы, но он был вынужден подчиниться приказу, и дал согласие на должность начальника ЦРП. В его подчинении находились члены группы руководства полётами: руководители полётов ближней зоны, зоны посадки и диспетчеры. Непосредственно сам он руководил полётами при полном составе полка, т.е. когда на связи с ним одновременно находилось 30 самолётов. В 1989 году совершенно неожиданно подполковник Киреев был переведен в этой должности на аэродром Степь Забайкальского ВО, где базировался истребительный авиационный полк самолётов МиГ-27. Это был совершенно не его профиль, и он принял решение распрощаться с воинской службой. При очередном медицинском переосвидетельствовании он предъявил жалобы на ухудшение своего здоровья и по

заклучению медкомиссии был уволен из ВС СССР. В августе 1990 года был принят на должность ассистента кафедры лётной эксплуатации, аэродинамики и динамики полёта Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Вначале на этой должности, а затем на должности старшего преподавателя этой же кафедры, но уже Государственной лётной академии Украины он работал до 2001 года. В настоящее время Леонид Иванович Киреев занимает должность заместителя директора музейного комплекса.



Мимоход Владимир Павлович (на фото в центре). Родился 30 декабря 1949 года в городе Реутово Московской области. Учился в Запорожской средней школе № 58. После окончания школы в 1967 году поступил в Запорожский учебный авиационный центр ДОСААФ, в котором выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Л-29. Продолжал лётное обучение в Кинель-Черкасском авиационном центре на реактивном истребителе МиГ-17, а заканчивал лётную подготовку на этом же самолёте в Кировобадском учебно-тренировочном авиационном полку. В 1971 году экстерном сдал экзамены за полный курс военного авиационного училища при Ейском высшем военном авиационном училище лётчиков и продолжил службу в частях Военно-Воздушных Сил СССР. Начинал службу в должности старшего лётчика в истребительном авиационном полку Дальневосточного военного округа на самолёте МиГ-17, который

дислоцировался на станции Возжаевка Амурской области. Затем в 1976 году освоил сверхзвуковой реактивный истребитель МиГ-21 и до 1980 года летал на различных модификациях этого самолёта. Занимал должности начальник штаба АЭ, командир звена, заместителя командира АЭ - штурмана и командира АЭ. Ему был присвоен 1-й класс военного лётчика и квалификация лётчик-снайпер. В 1980 году Владимир Павлович освоил сверхзвуковой реактивный бомбардировщик Су-24. В его послужном списке есть период, когда он обучал в Ираке пилотов Саддама Хуссейна летать на Су-24. В 1983 году по замене был направлен в Венгерскую Народную Республику в полк, базировавшийся на аэродроме Дебрецен. В 1987 году 727 гвардейский бомбардировочный авиационный полк был выведен из Венгрии и перебазирован на аэродром Канатово (Кировоград). Прослужив в полку девять лет майор Мимоход Владимир Павлович был уволен по возрасту в 1992 году. Его общий налёт на самолётах составляет 3000 часов. Он награждён орденом «За службу Родине» III степени.



Романович Николай Иванович. Родился 17 декабря 1965 года в деревне Букча Лельчицкого района Гомельской области. В 1978 году вместе с родителями переехал в совхоз Москворецкий Тимирязевского района Северо-Казахстанской области. Там же в 1983 году окончил среднюю школу и поехал поступать в Барнаульское высшее военное авиационное училище лётчиков. Благополучно прошёл медицинскую комиссию, успешно выдержал вступительные конкурсные экзамены и в конце августа был зачислен курсантом этого престижного военного лётного учебного заведения. Программу первоначальной лётной подготовки выполнял на самолёте Л-29. Интересно, что на Л-29 летали и курсанты первого выпуска. Если проследить историю училища, то первый выпуск после Л-29 летал на переходном самолёте Ил-28, а выпускным был фронтальной реактивный бомбардировщик Як-28. Курсанту Романовичу довелось же летать на выпускном истребителе МиГ-21. Его

общий налёт в училище составил 214 часов. По окончании обучения 17 октября 1987 года лётчик-инженер лейтенант Романович Николай Иванович был распределён в 727 гвардейский бомбардировочный авиационный полк, дислоцированный на аэродроме Канатово (Кировоград). На вооружении полка находились сверхзвуковые реактивные бомбардировщики Су-24м. После переучивания он получил допуск к полётам на этой новейшей авиационной технике, и началась его многолетняя кропотливая боевая подготовка. Шли годы, росли должности и звания: старший лётчик, командир авиационного звена, заместитель командира авиационной эскадрильи, командир авиационной эскадрильи. Он был подготовлен к боевым действиям на самолёте Су-24м днём и ночью во всех метеоусловиях. 25 декабря 1992 года ему была присвоена лётная классификация “Военный лётчик 1-го класса”. 8 октября 2001 года он был назначен заместителем командира 44



бомбардировочного авиационного полка Украинской армии. (Изменение номера полка произошло в 1997 году). 15 октября 2003 года для дальнейшего прохождения воинской службы был направлен в 7-ю бомбардировочно-разведывательную авиационную бригаду, с дислокацией в городе Староконстантинов Хмельницкой области на должность начальника службы

безопасности полётов, в которой продолжал боевую подготовку на самолётах Су-24м и Су-24мр. В связи с расформированием Вооружённых Сил Украины 31 декабря 2006 года подполковник Романович Николай Иванович был исключён из списков части и уволен в запас. Его общий налёт на самолётах Л-29, Л-39, МиГ-21, Су-24м и Су-24мр 1811 полётов, 1122 часа (только на Су-24м и Су-24мр - 830 часов).

Юдченко Николай Павлович. Родился 24 сентября 1950 года в городе Пятихатки Днепропетровской области. Там же в 1970 году окончил десять классов средней школы №4 и поступил в Ворошиловградское высшее военное авиационное училище штурманов имени Пролетариата Донбасса. В училище 190-часовую программу лётной подготовки проходил на самолётах Ту-124, Ту-134 и Ан-12. После окончания училища службу проходил в частях и гарнизонах Белорусского военного округа. Вначале в городе Щучин Гродненской области,



где базировался 10 отдельный разведывательный авиационный полк самолётов Як-28, затем в 24 воздушной армии ВГК, базировавшейся в городе Бобровици со штабом в Виннице. Летал на самолётах Ан-14, Як-28Р, Як-28У, Су-24, Су-24М и Ан-26. Общий налёт 2120 часов. Подготовлен к боевому применению днём и ночью с простых и сложных видов маневра обычных боеприпасов и высокоточного оружия. В 1977 году стал военным штурманом первого класса. Инструктор парашютно-десантной

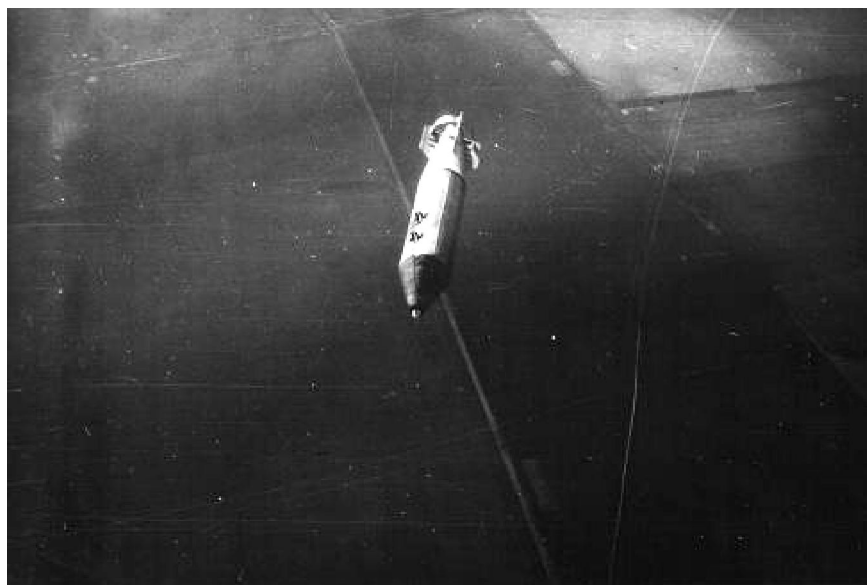


подготовки. На его счету 640 прыжков с парашютом. В Канатовском БАП с 1987 года в должности штурмана звена. Уволен из ВС Украины в связи с выходом на пенсию в 1994 году.

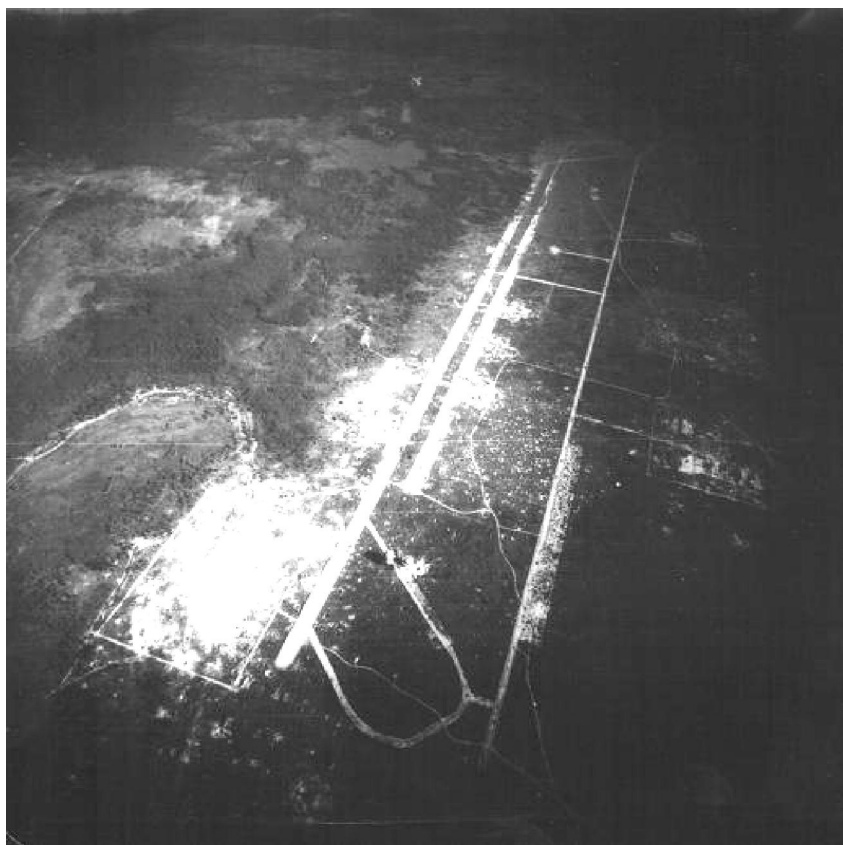
Подвеска ФАБ-250



Полёт на полигон с дозаправкой в воздухе



Сброс. Сложная траектория полёта ФАБ-250



Полигон Повурск. Точное попадание в цель



Жибров Александр Владимирович. Родился 11 августа 1956 года в туркменском городе Мары. После окончания в 1973 году в городе Фрунзе (Бишкек) средней школы он поступил в Барнаульское высшее военное авиационное училище лётчиков. В училище программу первоначальной лётной подготовки проходил на учебно-тренировочном реактивном самолёте Л-29, затем летал на

переходном реактивном бомбардировщике Ил-28. Выпускным самолётом у него был сверхзвуковой реактивный фронтальной бомбардировщик Як-28. С училища он был выпущен с общим налётом 200 часов (по типам соответственно 70, 70 и 60 часов) и был направлен для дальнейшего прохождения воинской службы в строевую часть на должность старшего лётчика 39 отдельного разведывательного авиационного полка, дислоцированного в казахском городе Балхаш. В составе полка он выполнил в период с 1979 по 1980 год 28 боевых вылетов в Афганистан. В 1981 году Александр Владимирович был в этой же должности переведен в венгерский город Кунмадараш в дислоцированный там 328 отдельный разведывательный авиационный полк. Все эти годы после выпуска он летал на самолёте Як-28р. В 1982 году стал военным лётчиком первого класса. Затем освоил фронтальной бомбардировщик Су-24. Это была одна из самых массовых, боевых машин, которые предназначались для поражения различных, в том числе и малоразмерных наземных радиоконтрастных целей противника (боевая техника, средства ПВО, мосты, стоянки самолётов и т.п.), действуя на малых высотах в дневное и ночное время суток независимо от метеорологических условий полёта. Самолёт был оснащён мощным прицельным комплексом “Пума”, включавшим радиолокационную станцию, телевизионную и инфракрасную аппаратуру. На Су-24 использовано крыло изменяемой стреловидности и применена силовая установка из двух двигателей АЛ-21Ф-3Ф с тягой по 11050 кгс каждый. Он был оборудован системой автоматического следования рельефу местности и автоматизированным комплексом индивидуальной защиты, обеспечивающим информирование экипажа об облучении самолёта РЛС противника, пуске по нему ракет, постановку активных и пассивных помех и одновременное выполнение маневра по уклонению от управляемых ракет. На этом самолёте можно было устанавливать подвесной агрегат УПА3-А, позволяющий использовать бомбардировщик в качестве заправщика (до 9000 кг топлива). Самолёт способен был брать на борт до 38 бомб калибром от 100 до 1500 кг, контейнеры малогабаритных грузов, разовые бомбовые кассеты, УР “Воздух-Поверхность” с лазерной и телевизионной системой наведения, противокорабельные и противолокационные УР, ракеты класса

“Воздух-Воздух” калибра от 57 до 300 мм, до трёх контейнеров с подвижными пушечными установками. Максимальная масса боевой нагрузки, расположенной на восьми узлах внешней подвески, достигала 8000 кг. Кроме того, на самолёте была установлена шестиствольная 23 мм пушка, из стволов которой вылетало 500 снарядов скорострельностью до 10000 выстрелов в минуту. В 1986 году Александра Владимировича перевели в белорусский город Бобровичи на должность командира звена этой, как Вы видите, очень грозной боевой техники. На аэродром Канатово (Кировоград) Александр Владимирович Жибров прибыл в 1990 году на должность заместителя командира авиационной эскадрильи 44 гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Он последовательно прошёл все ступеньки (командир авиационной эскадрильи, заместитель командира полка) и в 2001 году был назначен командиром 44 гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Именно на его плечи легла тяжкая ноша расформирования полка в 2004 году. Александр Владимирович Жибров был демобилизован в воинском звании полковник. Его общий налёт на сверхзвуковых самолётах составляет 1800 часов, из которых 1240 на самолёте Су-24м. Он награждён медалями СССР, Демократической Республики Афганистан и Украины (10 медалей). В настоящее время Александр Владимирович Жибров находится в самой гуще авиационной жизни. Он старший преподаватель кафедры авиационной безопасности Государственной лётной академии Украины и пользуется у курсантов большой любовью и уважением. Для потомков он оставил документальный фильм, в

котором от своего имени ведёт рассказ об истории своего легендарного полка.

Шалагин Павел Иванович. Родился 26 июля 1955 года в городе Анжеро-Судженске Кемеровской области. Его раннее детство и школьные годы совпали с бурным развитием отечественной реактивной авиации и первыми космическими полётами, широко освещавшимися на экранах телевизоров, на страницах газет и журналов. Впечатлительный юноша, как



и многие его сверстники, мечтал о высоком небе и больших скоростях. Родители подсказывали, что если хочешь быть лётчиком или космонавтом, то надо беречь и крепить своё здоровье и хорошо учиться. Эти советы нашли благодатную почву. Любимым занятиями юноши стали лыжи и коньки на здоровом сибирском воздухе, и увлечённая работа с книгой. Учёба шла успешно, а врачи констатировали наличие крепкого здоровья. После окончания своей родной 22-й средней школы он в 1973 году поступил в Челябинское высшее военное авиационное училище штурманов имени 50-летия ВЛКСМ. Выпускным самолётом в училище был первенец реактивной фронтовой бомбардировочной авиации с более чем 20-летней биографией, самолёт Ил-28. На нём отрабатывалась программа штурманской подготовки. В программу входили не только самолётовождение, но и практическое бомбометание и фоторазведка. Самым приятным был момент, когда лётчик на боевом курсе над полигоном отдавал курсанту-штурману управление, и начиналось колдовство над оптическим прицелом (ОПБ-49) до нажатия на электросбрасывателе (ЭСБР-5) кнопки «сброс» (одиночно или серией). Результаты учебного бомбометания, зафиксированные бортовым фотоконтролем, всегда были успешными, поэтому не удивительно, что в 1977 году выпускника-штурмана лейтенанта Шалагина направили для прохождения воинской службы в Барнаульское высшее авиационное училище лётчиков ВВС на должность штурмана-инструктора самолёта Ил-28. Учебный авиационный полк этих самолётов дислоцировался на самой западной окраине Алтайского края в городе Славгороде. Командованию понравился смыслённый штурман, и его в 1978 году перевели поближе к Барнаулу (город Камень-на-Оби) в учебный авиационный полк самолётов Як-28 на должность старшего штурмана-инструктора. В этом городе он нашёл себе подругу жизни, и в конце августа они сыграли скромную свадьбу. Действительно, у офицера вся жизнь “на колёсах”. В 1979 году он распрощался с Барнаульским высшим авиационным училищем лётчиков и Восточно-Сибирским военным округом и был переведен в Дальне-Восточный военный округ. На аэродроме города Хабаровска он освоил новый сверхзвуковой фронтовой бомбардировщик Су-24, на котором ему посчастливилось летать целых двадцать календарных лет! 30 апреля 1980 года жена

подарила ему дочь - маленькую Екатерину Павловну. За три года службы в Хабаровском гвардейском бомбардировочном авиационном полку он последовательно прошёл ступеньки служебной лестницы: штурман самолёта, штурман авиационного звена самолётов Су-24 и штурман-программист самолёта Су-24. Но, что за служба без переездов? В 1982 году он, уже с женой и дочерью снова в дороге. На этот раз их путь был направлен в Северную группу войск (Польша). Полк, в котором ему отныне предстояло нести службу, располагался в польском городе Шпротау. Там его ждал родной самолёт Су-24 и служба в должности штурмана-программиста этого самолёта. 27 февраля 1984 года в созвездии рыб, но на польской территории, у него родилась вторая дочь - Дарья Павловна. После занятия им должности штурмана авиационной эскадрильи ему открывалась прямая дорога в академию. Он воспользовался этой возможностью и с 1 сентября 1986 года стал слушателем командного факультета Военно-воздушной академии имени Юрия Алексеевича Гагарина. Теперь его семья жила в подмосковном городе Монино. В 1989 году после успешного окончания академии он с семьёй снова на колёсах. Теперь их путь лежал в город Старокопани Хмельницкой области. Там располагался бомбардировочный авиационный полк оперативного направления 1-й Воздушной армии, в который выпускник



академии майор Шалагин направлялся на должность штурмана бомбардировочного авиационного полка. Это был период горбачёвской перестройки, период политического брожения и начала развала Советского Союза. Одним словом, с 1991 года в независимой Украине подполковник Шалагин Павел Иванович оказался на должности штурмана, а затем старшего штурмана 267 гвардейского бомбардировочного авиационного полка, дислоцированного на аэродроме Канатово (Кировоград). Здесь он прослужил рекордное в своей жизни количество лет. В 1999 году он был уволен в запас, не дослужив до последнего дня существования полка (4 апреля 2004 года) пять лет. Он не стал с семьёй возвращаться в свой Анжеро-Судженск, где его уже никто не ждал, где остались могилы его предков, тех, которые, может быть, в какие-то исторические времена, были высланы в Сибирь с этой, ставшей ему через поколения снова родной, Украины. В настоящее время Павел Иванович Шалагин снова в строю. Он - помощник ректора Государственной лётной академии Украины по воспитательной работе. Двери в его кабинет не закрываются. Курсанты его любят и уважают за то душевное тепло, которое он дарит им. На его груди гордо сияет знак “Военный штурман 1-го класса”, академический знак Военно-воздушной академии и колодки медалей “За безупречную службу в ВС СССР” 1-й, 2-й и 3-й степени, медалей “60 и 70 лет ВС СССР”.

Жалинский Александр Иванович. Родился 19 августа 1960 года в городе Новоград-Волинский Житомирской области. После успешного окончания учёбы в средней школе он в 1978 году был призван на срочную службу в армию. В 1979 году поступил в Ворошиловградское высшее военное авиационное училище штурманов. Окончил училище в 1983 году по специальности штурман-инженер. Проходил службу в авиационных частях Группы советских войск в Германии и в Туркестанском военном округе (Ханабад). С октября 1988 по февраль 1989 года принимал участие в оказании интернациональной помощи республике



Афганистан. Как участник боевых действий Александр Иванович был награждён орденом Красной Звезды. Последним местом службы с 1991 года был 727 (44) гвардейский бомбардировочный авиационный полк, дислоцированный на аэродроме Канатово (Кировоград). Александру Ивановичу присвоена квалификация военного штурмана первого класса. За время службы он освоил летательные аппараты Ан-26, Ил-76, Ми-2, Ми-8, Ил-28, Су-24 и Су-24М. Закончил лётную работу в должности старшего штурмана полка в звании майор. Подготовлен к боевым действиям на самолёте Су-24М днём и ночью в простых и сложных метеоусловиях. В настоящее время Александр Иванович Жалинский работает на кафедре воздушной навигации Государственной лётной академии Украины в должности старшего преподавателя.

Лисевич Сергей Анатольевич. Родился 10 июня 1971 года в городе Кривой Рог Днепропетровской области. Учился в криворожской средней школе № 44. После успешного окончания десятого класса в 1988 году поступил в Челябинское высшее военное авиационное училище штурманов имени 50-летия ВЛКСМ. В 1991 году произошёл развал Советского Союза, и по его желанию в марте 1992 года он был переведен в Луганское высшее военное авиационное училище штурманов. Его налет на воздушных судах Ту-134убл и Ту-134ш в училище составил более 300 часов. В 1992 году ему был выдан диплом с квалификацией военного штурмана-инженера и направление для дальнейшего прохождения службы в город Кировоград, авиационный гарнизон Канатово, на должность старшего штурмана самолёта Су-24М. В 1995 году Сергей Анатольевич был повышен в должности и до 1999 года выполнял полёты в качестве штурмана звена. С 1999 по 2001 год был помощником штурмана авиационной эскадрильи, а с 2001 по 2004 год - штурманом авиационной эскадрильи. Летал на воздушных судах Ту-134убл,



Ту-134ш, Ан-26, Су-24М. В октябре 2004 года, в связи с расформированием воинской части, уволен с воинской службы в запас в звании капитан. В марте 2006 года Лисевич Сергей Анатольевич принят на работу в Государственную лётную академию Украины на должность преподавателя кафедры воздушной навигации.

Танащук Виталий Фёдорович. Родился в семье сельских интеллигентов 28 марта 1971 года в селе Комарово Хотинского района Черновицкой области. В 1974 году родители вместе с трёхлетним Виталием переехали в город Кировоград. Учиться он пошёл в Кировоградскую среднюю школу №3. После её успешного окончания в 1988 году поступил в Челябинское высшее военное авиационное училище штурманов имени 50-летия ВЛКСМ. Его налет на самолётах Ту-134убл и Ту-134ш в училище составил 315 часов. В 1992 году ему был выдан



диплом с квалификацией военного штурмана-инженера. В 1991 году произошёл развал Советского Союза, но по межгосударственному соглашению студентам и курсантам высших учебных заведений была дана возможность учиться до полного завершения образования. С 1992 года началась его служба в бомбардировочном авиационном полку Украинской армии, дислоцированном на аэродроме Канатово (Кировоград). Бывший в советские времена 727 гвардейский БАП Советской армии изменился на 44 БАП Украинской армии. Его послужной список выглядит так: 1992 год - штурман самолёта, 1996 год - штурман авиационного звена, 1998 год - штурман авиационной эскадрильи, 2001 год - штурман-программист бомбардировочного авиационного полка. В 2003 году майор Танащук Виталий Фёдорович был уволен в запас в связи с расформированием полка. В полку он освоил и выполнял полёты на самолётах Ан-26ш и Су-24м. Его общий налёт составляет 530 часов. В настоящее время Виталий Фёдорович Танащук работает в Государственной лётной академии Украины на должности начальника курса.



Касьянов Сергей Михайлович. Родился 20 декабря 1970 года в деревне Семёновка Медведовского района Марийской АССР. Учился Сергей в средней школе № 21 города Йошкар-Ола. В выпускных классах школы поступил на отделение пилотов Марийского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ. За два сезона на самолёте Як-52 налетал 56 часов 33 минуты, полностью выполнив необходимую программу первоначальной лётной подготовки. После получения аттестата зрелости в июле 1988 года поступил в Харьковское высшее военное авиационное училище лётчиков. Биография Сергея Касьянова даёт возможность любознательному читателю узнать о том, как проходила лётная подготовка будущих военных лётчиков-инженеров. Его курсантский налёт на самолёте Л-39 составил 108 часов, а выпускным был сверхзвуковой МиГ-21, на котором его курсантский налёт составил 65 часов 37 минут. Выйдя из стен училища в конце июля 1992 года, военный лётчик-инженер лейтенант Касьянов имел за плечами солидный во все времена налёт - 230 часов. Его служба в Вооружённых Силах Украины началась в воинской части, дислоцированной в селе Весёлая Круча Пирятинского района Полтавской области, в должности лётчика-инструктора самолёта Л-39. В октябре 1993 года старший лейтенант Касьянов был переведен для прохождения службы в 727 гвардейский бомбардировочный авиационный полк, базировавшийся в гарнизоне Канатово (Кировоград) на должность старшего лётчика. Прославленный полк выполнял боевую подготовку на самых современных сверхзвуковых бомбардировщиках Су-24м. В 1997 году Сергею Михайловичу было присвоено воинское звание капитан, и он стал командиром авиационного звена в 44 бомбардировочном авиационном полку, бывший ранее 727-м. В мае 2001 года ему было присвоено очередное воинское звание майор, и он занял следующую ступеньку служебной лестницы - должность заместителя командира авиационной эскадрильи. В ноябре 2001 года он стал командиром авиационной эскадрильи.

Его служба в гарнизоне Канатово закончилась в сентябре 2004 года, когда подполковник Касьянов Сергей Михайлович был переведен в воинскую часть гарнизона Бельбек (Севастополь) на должность заместителя начальника группы управления полётами - руководителя полётов. С января 2005 года он перешёл в лётно-методический отдел управления опытом боевой подготовки воинской части, дислоцированной в городе Николаеве, на должность старшего инструктора-лётчика. 20 октября 2005 года был уволен в запас по причине сокращения ВСУ. Если проанализировать его воинскую службу, то становится очевидным, что летали военные лётчики наших Украинских военно-воздушных сил очень и даже очень мало. В лётной книжке подполковника Касьянова за годы службы после окончания училища (1992-2005) налёт составил всего 214 часов 31 минуту, из которых 108 часов на самолёте Л-39 и всего лишь 16 часов 31 минуту на самолёте Су-24. В настоящее время Сергей Михайлович работает в должности пилота-инструктора авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. За это короткое время он успел получить свидетельство пилота гражданской авиации, освоить самолёты Ан-2 и НАРП-1, а сейчас готовится к серьёзной работе по обучению курсантов-пилотов академии на новейших самолётах XXI столетия.



Весёлый Владимир Васильевич. Родился в семье рабочего 1 апреля 1952 года в городе Запорожье. После окончания Запорожской средней школы в 1969 году работал на Запорожском опытном заводе слесарем. В 1970 году был призван в ряды Вооружённых Сил СССР и направлен на обучение в Запорожский учебный авиационный центр (УАЦ) ДОСААФ. В учебном центре выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Л-29.

Полковник Весёлый В.В. с курсантами
Государственной лётной академии Украины

Продолжил службу в Вяземском учебном авиационном центре на самолётах-истребителях МиГ-15 и МиГ-17. После присвоения воинского звания младший лейтенант с 1972 года был направлен слушателем в Вяземский учебно-тренировочный авиационный полк (УТАП). В 1973 году экстерном сдал экзамены за полный курс Черниговского военного авиационного училища лётчиков и получил диплом с квалификацией военного лётчика. Службу начал в Забайкальском военном округе в авиационной части, базировавшейся в городе Борзя Читинской области на аэродроме, окружённом сплошными сопками, на самолётах Су-7. Автору в 1991 году приходилось выполнять грузовой рейс на воздушном судне Ан-26 на соседний с Борзей аэродром у города Забайкальск, и весь этот ландшафт он видел своими глазами. Как бы там ни было, но служба есть служба, и Владимиру пришлось летать в тех далеко не уютных краях до 1976 года в должности лётчика, старшего лётчика и командира звена. Именно там он освоил истребители-бомбардировщики Су-17, Су-17мг и Су-17мз. В 1976 году старший лейтенант Весёлый продолжил службу в Северной группе войск, дислоцированной на территории Польской Народной Республики. Его новая воинская часть дислоцировалась у польского города Шпротава. Выучка и природная смекалка подняли его ещё на одну ступеньку по служебной лестнице. Он стал заместителем командира авиационной эскадрильи и освоил новый сверхзвуковой реактивный бомбардировщик Су-24м. В 1983 году военного лётчика первого класса капитана Весёлого направили в подмосковный город Монино учиться на командном факультете Военно-воздушной академии имени Юрия Алексеевича Гагарина. По окончании учёбы в 1987 году военного уже лётчика-инженера майора Весёлого Владимира Васильевича направили на должность заместителя командира по лётной подготовке бомбардировочного авиационного полка, базировавшегося в городе Овруч на севере Житомирской области. Вскоре он стал командиром Овручского бомбардировочного авиационного полка и командовал им до 1992 года. В дальнейшем проходил службу в должности старшего инспектора-лётчика отдела боевой подготовки воздушной армии (ОБПВА) в городах Львов и Одесса. В 1994 году полковник Весёлый Владимир Васильевич

был переведен на должность командира авиационной базы гарнизона Канатово (Кировоград). В конце 1995 года с налётом на боевой технике 2000 часов он был переведен на преподавательскую должность кафедры военной подготовки Государственной лётной академии Украины. Лётчик-инженер полковник Весёлый Владимир Васильевич имеет семь правительственных наград. В их числе орден Красной Звезды и медаль “За боевые заслуги”.

Литвин Андрей Леонидович. Родился 27 июля 1972 года в



посёлке городского типа Голованевск Кировоградской области. Со временем семья переехала в город Кировоград, и он оканчивал Кировоградскую среднюю школу № 24. В старших классах школы с 1987 по 1989 год был курсантом-лётчиком Кировоградского авиационно-спортивного клуба Общества содействия обороне Украины. Выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-52 в количестве 50 часов. Летал на аэродроме Фёдоровка. В

1989 году поступил учиться в Черниговское высшее военное авиационное училище лётчиков. Его учёба в училище совпала с развалом Советского Союза и приобретением Украиной независимости. Исчезли щедрые денежные поступления на лётное обучение из Министерства обороны СССР, а Министерство обороны Украины оказалось с явно недостаточным бюджетным финансированием. Еще, как бы по инерции, продолжали курсанты летать, но только на маленьких учебных самолётах Л-39 с одним двухконтурным турбореактивным двигателем АИ-25, который в среднем расходовал примерно 400 кг авиационного топлива на 1 час полёта. На сверхзвуковых реактивных истребителях МиГ-21, с расходом топлива в три раза большем, чем на Л-39, курсантам летать так и не пришлось. Так и летали они до выпуска на Л-39 на аэродромах Певцы (Чернигов) и Конотоп. Надо отдать должное, программа лётной подготовки (200 часов) была построена так, что львиная доля курсантского налёта была выполнена самостоятельно. После окончания училища в 1994

году инженер-лётчик лейтенант Литвин Андрей Леонидович был направлен для дальнейшего продолжения воинской службы на авиабазу Канатово (Кировоград). Служба проходила в прославленном 727 гвардейском бомбардировочном авиационном полку, на вооружении которого находились самые современные сверхзвуковые самолёты-бомбардировщики Су-24м. На этих самолётах - пожирателях огромного количества авиационного топлива (только один взлёт на форсаже требовал одной тонны!) лётный состав летал очень мало, а поддерживал свою лётную дееспособность опять-таки на самолётах Л-39. В 1997 году Андрею Леонидовичу было присвоено воинское звание старший лейтенант. Он стал старшим лётчиком 44 бомбардировочного авиационного полка (727 гвардейский бомбардировочный авиационный полк изменил своё наименование на 44 бап). В 2000 году Андрей Леонидович был переведен на должность командира звена, и ему было присвоено воинское звание капитан. В 2002 году в связи с сокращением Вооружённых Сил Украины с общим налётом 550 часов он был вынужден уйти на пенсию. В 2005 году был принят на должность пилота-инструктора в авиационный отряд Государственной лётной академии Украины, в котором освоил самолёты НАПП-1 и Ан-2. Ему было выдано свидетельство пилота гражданской авиации. В настоящее время готовится к серьёзной работе по обучению курсантов-пилотов академии на новейших самолётах XXI столетия.



1997 год. Курсанты-пилоты Государственной лётной академии Украины прибыли на воинские сборы в 44 бап, дислоцированный в гарнизоне Канатово

Глава 36. Государственная лётная академия Украины и её выпускники



На презентации, состоявшейся в зале Кировоградской областной филармонии, заместитель министра образования Украины Гондюл В.П. 15 октября 1993 года вручил начальнику академии Михаилу Ивановичу Рубцу Знамя Государственной лётной академии Украины

Постановлением Кабинета Министров Украины от 10 июля 1993 года №528 на базе Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации была создана Государственная лётная академия Украины с финансированием в пределах средств, предусмотренных на подготовку кадров Министерством образования Украины. Прекратилось финансирование по всем направлениям деятельности лётного учебного заведения кроме заработной платы постоянному составу, питания и стипендии курсантов.

При отсутствии бюджетного финансирования содержание парка воздушных судов Ан-24, Ан-26 и Л-410 стало для Государственной лётной академии Украины непосильной ношей



Содержание парка воздушных судов, аэродромов и служб их обеспечения при отсутствии финансирования со стороны государства стало непосильной ношей для академии. Вхождение Украины в мировое сообщество требовало выполнения международных норм и стандартов. В области подготовки лётных специалистов необходимо было выполнить требования ИКАО о выдаче свидетельств авиационному персоналу. В соответствии с ними минимальный налёт для пилота-профессионала должен был быть 140 - 180 часов. В Украине пошли по пути сокращения его до 130 часов. На таких дорогостоящих ВС, как Л-410 и Ан-24 стоимость

подготовки одного инженера-пилота составляла 78000 долларов США. Выход из этого положения нашли в том, что для будущих пилотов Украины налёт сократили до 90 часов



Будущих пилотов для Украины начали готовить с налётом 90 часов на самолётах Як-18Т и Ан-2



с использованием самолётов Як-18Т и Ан-2. Это позволило сократить стоимость

подготовки такого пилота с получением базового высшего образования - бакалавра в 4-5 раз. Предусматривалось, что переподготовка этого пилота на многодвигательные ВС будет осуществляться при получении полного высшего образования (квалификация инженера-пилота) за счёт финансирования со стороны заказчика - авиакомпании, в которой будет работать выпускник. Предстояло собственными силами академии создать «экономические» механизмы для финансового обеспечения её деятельности. И первые шаги в этом направлении были сделаны.

Приказом по академии от 23 июля 1993 года №1 был создан Институт аэронавигации, как структурное подразделение академии, включившего в свой состав факультет ОВД, тренажёрный центр ОВД и центр повышения квалификации специалистов ОВД. Был открыт специализированный центр для подготовки пилотов, авиационных диспетчеров и технического персонала в соответствии со стандартными программами ИКАО (без академического образования), в основном ориентированный

на зарубежного потребителя (шаг навстречу потенциальному клиенту и его потребностям в условиях рынка). Были открыты заочный факультет, аспирантура, система довузовской подготовки, (“нулевой” курс), в том числе и для иностранных граждан. Кафедра иностранных языков была преобразована в центр интенсивного изучения иностранных языков. Была организована переподготовка руководящего, преподавательского и инструкторского персонала академии в ведущих европейских авиационных учебных центрах в рамках программы технической помощи ТАСИК и помощи, оказываемой государственными предприятиями по ОВД Украины “Украэрорух”. Для пилотов был осуществлён поэтапный переход на международные стандарты ICAO и Евросоюза. При финансовой поддержке предприятия “Украэрорух” была проведена модернизация тренажёрного центра ОВД. Академией внедрены компьютерные технологии обучения.



Под крылом самолёта Ан-2 поля Кировоградщины

Уже в 1997 году, в бюджетном финансировании отсутствовали почти все статьи бюджетной сметы, кроме заработной платы, стипендии, питания курсантов, оплаты за коммунальные услуги и капитальный ремонт. Все остальные статьи расходов академии

оплачивались за счёт средств хозяйственной деятельности. Так, в течение 1997 года по ХД было заработано 2 500 000 гривен. В зависимости от стоимости использованных в хозяйственной деятельности материальных ресурсов каждое из подразделений получало определённый процент дохода от заработанных ими денег, это составило около одного миллиона гривен. Остальные, чуть более полутора миллионов гривен из этих средств были израсходованы на:

- страховку и сертификацию экипажей авиационного отряда - 122 000 гривен,
- коммунальные платежи - 49 999 гривен,
- телефон, телеграф и другие услуги связи - 66000 гривен,
- хозяйственные расходы (стройматериалы, топливо, запчасти, оргтехника, канцтовары, медикаменты, подписка, проверка метеооборудования, услуги маркетинга, вывоз мусора, услуги банка, моющие средства, спортивный инвентарь и многое другое) - 33500 гривен,
- таможенные платежи - 28000 гривен,
- налоги - 417000 гривен,
- Заработная плата работников ХД - 536000 гривен.



В Государственную лётную академию Украины на опытную эксплуатацию в 2000 году поступил очень экономичный сверхлёгкий летательный аппарат TL-232 CONDOR

10 января 1999 года вступили в действие новые “Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации Украины”, которые привели в соответствие нормы Украины к требованиям ИКАО (Международной организации гражданской авиации) и JAA (Объединённой Авиационной Администрации 23-х европейских государств). Введены две

категории пилотов (коммерческий и транспортный пилот). В соответствии с требованиями ИКАО подготовка пилота состоит из 13 этапов. После выполнения первых пяти этапов с налётом не менее 40 часов вручается свидетельство пилота-любителя (PPL - Private Pilot Licence). После выполнения девяти этапов с общим налётом не менее 150 часов при наличии диплома об авиационном образовании (младшего специалиста или бакалавра) специалист получает свидетельство коммерческого пилота 3-го класса (CPL - Commercial Pilot Licence). После выполнения тринадцати этапов с общим налётом на многодвигательном ВС по правилам полётов по приборам (ППП) не менее 1500 часов выдаётся свидетельство транспортного пилота (ATPL - Airline Transport Pilot Licence). Правила предусматривали замену специальности бортмеханик на - бортинженер. Правила предусматривали выдачу нового свидетельства, состоящего из основной пластиковой карточки и дополнительной, куда вносились изменяемые со временем сведения.

К 2001 году численный состав лётного отряда значительно сократился



Необходимо было значительно удешевить лётную подготовку. В 2000 году в академию на опытную эксплуатацию поступил сверхлёгкий самолёт ТЛ-232 “Кондор”. Курсантам-пилотам на период опытной его эксплуатации налёт зачитывался как первоначальный.

С 25 сентября по 25 октября 2000 года в соответствии с договором между Государственной лётной академией Украины и авиационной компанией Concord XXI Ink. (Канада) в

Кировоградском лётном училище ГЛАУ прошли обучение на ВС Ан-26 и Ан-32 девять авиационных специалистов из штата Флорида (США).

4 июля 2002 года на аэродроме Государственной лётной академии Украины под звуки оркестра, с хлебом-солью, цветами и аплодисментами коллектив академии встречал самолёт, созданный Николаевским авиаремонтным предприятием и приобретённый вузом. Это был двухместный самолёт класса моторных очень лёгких летательных аппаратов НАРП-1.



Торжественная встреча двухместного очень лёгкого летательного аппарата НАРП-1

Основной целью его создания было выполнение небольших по объёму авиационных работ в фермерских хозяйствах. Как варианты, предусматривались: первоначальное обучение пилотов, тренировочные и прогулочные полёты, патрулирование, мониторинг, аэровизуальное наблюдение и фото-видеосъёмка. Предусматривалось выполнение на нём полётов днём в простых метеоусловиях по правилам визуальных полётов с взлётом и посадкой, как на искусственных, так и на грунтовых полосах. Он представлял собой классический подкосный высокоплан с тянущей силовой установкой, трёхпорным шасси с носовым

колесом. На нём был установлен один 4-цилиндровый двигатель ROTAX-9128 мощностью 100 л.с. Его ресурс позволял выполнить 10000 посадок и налетать 4000 часов за 15 календарных лет. Самолёт был сертифицирован Департаментом воздушного транспорта Украины. Также Департаментом воздушного транспорта Украины был выполнен аудит на получение сертификата производства этого самолёта.



Освободившиеся экипажи Государственной лётной академии Украины были широко востребованы различными авиакомпаниями. Ранней весной 2006 года на аэродроме под Кабулом в Афганистане после посадки самолёта Ан-26 к экипажу подошёл молодой мужчина и спросил «Вы кировоградцы, а Чижова Бориса Игнатьевича знаете? Я - его сын» (Справа: инженер по Аи РЭО вертолётов из Нижневартовска Чижов Павел Борисович, командир экипажа ВС Ан-26 Горбань Виктор Николаевич, 2-й пилот Негода Сергей Григорьевич, штурман Ткаченко Валерий Григорьевич, авиатехник Панченко Юрий Владимирович и бортиженер Гладун Юрий Иванович)

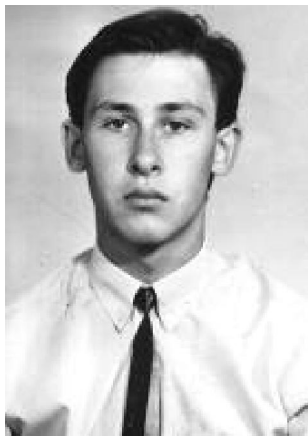
Государственная лётная академия Украины - это мощный учебно-научно-производственный комплекс, включающий в себя: институт аэронавигации, Кировоградское лётное училище, факультет лётной эксплуатации, факультет менеджмента, факультет последипломного образования, факультет заочного обучения, подготовительное отделение, магистратуру,

аспирантуру, научно-исследовательский сектор, учебный центр поиска и спасания, тренажёрные центры, аэродромы и службы их обеспечения, авиационно-техническую базу, авиационный отряд, научно-техническую библиотеку, издательство, общежития, столовые, спортивный комплекс, дом культуры и др. За период своей деятельности нашим учебным заведением подготовлено более 110 тысяч авиационных специалистов, в том числе авиационное образование получили свыше четырёх тысяч граждан из 66 стран мира. Высокое качество образования базируется в нашем вузе на богатом опыте, укреплённом многолетними традициями. Сейчас академия готовит специалистов по десяти специальностям и специализациям. На факультетах ГЛАУ обучаются представители более тридцати зарубежных государств. Наши выпускники востребованы на рынке труда и продолжают приумножать славу своей “alma mater” беззаветным трудом во имя неба и авиации. Можно с уверенностью сказать, что Государственная лётная академия Украины сегодня является гордостью Кировоградщины, уникальной составляющей национального образования Украины и важным компонентом международного образовательного пространства.



На площадке Широков в Запорожской области проходили учебные полёты

Жук Юрий Владимирович. Родился в городе Кировограде в



семье штурмана-инструктора 27 июня 1973 года. Учиться он пошёл в среднюю школу № 25 в 1980 году. Надо заметить, что его школа находилась на территории авиагородка, в ней учились в основном дети авиаторов, и она была полностью пропитана авиационным духом. Поэтому вполне естественно, что по окончании обучения в школе в 1990 году Юра Жук поступил в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на факультет лётной эксплуатации. Программу первоначальной лётной

подготовки он выполнял на воздушном судне Л-410УВП, а выпускными воздушными судами были у него Ан-24 и Ан-26.



Ему в 1994 году было выдано свидетельство пилота гражданской авиации и диплом с квалификацией инженера-пилота. Однако устроиться на лётную работу в то время было весьма проблематично. Он некоторое время работал в тренажёрном центре УВД Государственной лётной академии Украины на должности оператора, а затем был принят на работу в авиакомпанию “Командор-

Авиа” на должность второго пилота ВС Ан-24 и Ан-26. В 1997 году поступил на работу в Международную акционерную авиакомпанию “УРГА”. Получил допуск к выполнению международных полётов. Летал с миссией ООН по перевозке грузов и пассажиров в странах Африки (Конго, Западная Сахара). После выполнения программы ввода в строй он в 2002 году был допущен к полётам в качестве командира ВС Ан-24, Ан-26. Он

очень серьёзно относился к своей профессиональной подготовке. Отличное знание английского языка и руководящих документов позволили ему принять участие и выиграть конкурс на работу вторым пилотом в Киевской авиакомпании “Аэросвит”, эксплуатировавшей воздушные суда Боинг-737. В международных полётах на Турцию, Израиль, Грецию, Польшу, Болгарию, по странам СНГ и в Украине накапливался нужный будущему командиру опыт. В 2007 году он был допущен к полётам на воздушном судне Боинг-737 в качестве командира. Его налёт составляет 6200 часов.



Лещенко Павел Григорьевич. Родился 28 апреля 1974 года в городе Кировограде. В 1981 году пошёл учиться в 1-й класс Кировоградской средней школы № 25. Именно в это время в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации, рядом с которым размещалась его школа, был организован факультет воздушной навигации, первым деканом которого был назначен его родной отец кандидат географических наук Лещенко Григорий Павлович. Таким образом, уже с первого класса школы на его плечи лёг тяжёлый груз ответственности. Павел понял главное - своим поведением и отношением к учёбе он не должен наложить хоть маленькое пятнышко на светлое имя своего отца. И надо отдать ему должное, он вырос трудолюбивым, ответственным и влюблённым в авиацию юношей. В 9-м классе поступил на отделение пилотов Кировоградского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ. До окончания средней школы он налетал на самолёте Як-52 138 полётов, 23 часа 09 минут и выполнил три прыжка с парашютом на аэродроме Фёдоровка. В августе 1990 года после успешных вступительных экзаменов приказом начальника Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации он был зачислен курсантом факультета лётной эксплуатации. В училище Павел выполнил программу лётной подготовки первоначально на самолётах Л-410УВП с базировкой на аэродроме Малая Виска. Выпускными самолётами у него были Ан-24 и Ан-26. Он попал в такой набор, который

налётом на самолётах был обеспечен, благодаря многочисленным коммерческим полётам. А с распределением на работу были большие проблемы. Украина стала независимым государством с широко развитой сетью шоссейных и железных дорог. Авиаперевозки были резко сокращены, что привело в свою очередь к масштабному сокращению лётного состава. Ещё только начинали создаваться отдельные авиакомпании, которые начинали свою деятельность в самых труднодоступных местах, таких как Камчатка. В одной из таких авиакомпаний, созданной в концерне “ПММ -транс-сервис” под названием “Командор -Авиа” нашёл в 1994 году себе работу в качестве второго пилота Ан-24 и Ан-26 выпускник Государственной лётной академии Украины инженер-пилот Лещенко Павел Григорьевич. Он упорно работал над самоусовершенствованием, изучал английский язык и по конкурсу в 1996 году был зачислен в этой же должности в Международную акционерную авиакомпанию “УРГА”. Здесь он получил допуск к полётам на международных, воздушных линиях. В 2001 году был допущен к полётам на ВС Ан-24 и Ан-26 в качестве командира ВС. До 2004 года он побывал в длительных командировках в таких странах как Югославия, Западная Сахара, Конго, Руанда и других, выполняя перевозки по линии ООН. В настоящее время пилот 1-го класса Павел Григорьевич Лещенко в качестве командира воздушного судна Боинг-737 различных модификаций выполняет полёты в соответствии с расписанием движения воздушных судов столичной авиакомпании “Международные авиалинии Украины”. Его общий налёт составляет около 8000 часов.



Марков Александр Валериевич. Родился 31 августа 1967

года в городе Кировограде в авиационной семье. Его дед Пётр Фёдорович в период Великой Отечественной войны (1941-1943 гг.) в качестве авиационного техника готовил к боевым вылетам тяжёлые бомбардировщики ТБ-3, а после войны был одним из тех, кто возрождал Кировоградский аэроклуб (см. часть 2, стр. 35). Его отец, Валерий Иванович - штурман самолёта (см. часть 2, стр. 314).

В 1972 году вся семья переехала на период учёбы отца на командном факультете Академии ГА в город Ленинград. Там он пошёл учиться в 1-й класс Ленинградской средней школы № 234. По окончании академии вернулись в родной город Кировоград и он продолжил учёбу в Кировоградской средней школе № 25. Сомнений в выборе профессии не возникало. Он твёрдо решил стать пилотом гражданской авиации. К моменту окончания средней школы его старший брат заканчивал 3-й курс факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. У Александра возник план, как стать пилотом гражданской авиации одновременно с братом. Для этого нужно было всего лишь поступить в Кременчугское лётное училище гражданской авиации, где обучение продолжалось два года. По его расчёту в 1986 году они с братом получили бы почти одновременно на руки свидетельства пилота гражданской авиации, а высшее образование было решено добывать заочно. Он приступил к реализации этого плана и поступил в Кременчугское лётное училище, где осваивался один только самолёт Ан-2. Однако жизнь внесла коррективы. В 1986



году на срочную службу в армию были призваны студенты и курсанты средних и высших учебных заведений. Службу он проходил в Северной группе советских войск на территории Польской Народной Республики. После демобилизации он окончил училище и получил свидетельство пилота гражданской

авиации. Его направили в Керчь. Он летал в качестве второго пилота на самолётах Л-410, выполнявших рыбразведку, на самолётах Ан-24 и Ан-26 по облёту систем захода на посадку на аэродромах Украины и стран СНГ. Получил допуск к выполнению международных полётов. В 1994 году Александр Валерьевич окончил факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины и получил квалификацию инженера-пилота. В настоящее время он выполняет полёты с миссией ООН в странах Африки в качестве второго пилота ВС Ан-24 и Ан-26 в Международной акционерной авиакомпании “УРГА”.

Сайкин Геннадий Витальевич. Родился в семье пилота-инструктора 16 августа 1972 года в городе Красный Кут Саратовской области. В 1974 году по причине перевода отца в КШВЛП родители с двухлетним Геннадием переехали в город Кировоград. Учился он в Кировоградской средней школе с математическим уклоном № 28. После её успешного окончания в 1989 году, поддавшись общему настроению своих товарищей - соучеников, поступил в Кировоградский институт сельхозмашиностроения. Только через год учёбы в институте он осознал свою ошибку и понял, что его будущее место работы находится не на земле, а в небе. В 1990 году Геннадий вновь поступал, но уже на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. После приобретения Украиной независимости в училище, в соответствии с межгосударственным соглашением, оставались доучиваться курсанты Российской Федерации. С этой целью на территории России воздушные суда училища до 1994 года включительно обеспечивались бесплатным обслуживанием, стоянкой, заправкой и проживанием экипажа с



российскими курсантами в гостинице. Отечественным же курсантам всё тяжелее становилось выполнять программу. Поэтому в отличие от своих предшественников Геннадий Сайкин за личные деньги отлетал программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-52 в Кировоградском авиационно-спортивном клубе ОСОУ на аэродроме Фёдоровка. Затем по крохам собирал налёт при выполнении коммерческих рейсов на самолётах Л-410УВП, Ан-24 и Ан-26 с командирами воздушных судов - инструкторами Юрием Викторовичем Адаменко, Евгением Анатольевичем Третьяковым и Валентином Петровичем Ларионовым. Как бы тяжело ни было, но к завершению срока обучения он выполнил необходимый для получения свидетельства пилота гражданской авиации минимальный налёт 90 часов. Ему в 1994 году было выдано свидетельство и диплом с квалификацией инженера-пилота. Однако устроиться на лётную работу в то время было весьма проблематично. С 1994 по 1996 год он работал в тренажёрном центре УВД Государственной лётной академии Украины на должности оператора. В 1996 году его приняли в Международную акционерную авиационную компанию “УРГА” на должность второго пилота самолётов Ан-24 и Ан-26.



Он был допущен к полётам на международных воздушных линиях. Его совершенствованием и вводом в строй занимались

опытные командиры воздушных судов - инструкторы Лымич Степан Степанович и Пецентий Виталий Васильевич. В 2002 году он был допущен к полётам в качестве командира воздушного судна. С января 2005 года Геннадий Витальевич Сайкин переучился на ВС Боинг-737 и в настоящее время выполняет на нём полёты в качестве командира ВС в Киевской авиакомпании “Аэросвит”. Его налёт составляет более 7000 часов.

Шевчук Владимир Владимирович. Родился в авиационной семье 18 июня 1973 года в городе Кировограде. В 1980 году поступил в Кировоградскую среднюю школу № 25. Учился прекрасно и окончил школу с серебряной медалью. Живя в авиационной среде авиагородка, он мечтал стать пилотом и в сентябре 1990 года стал курсантом факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Первоначальную лётную подготовку на Л-410УВП выполнял в лётной группе



пилота-инструктора Босого Валерия Анатольевича на аэродроме Малая Виска. На Ан-24 и Ан-26 его командиром - инструктором был Владимир Павлович Булава. В 1994 году Владимир окончил Государственную лётную академию Украины, получил диплом с отличием и квалификацию инженера-пилота. Ему торжественно было вручено свидетельство пилота гражданской авиации 3-го класса с правом переучивания на воздушные суда 2-го класса. Он воспользовался этим правом, переучился в Ульяновском Центре СЭВ на Ту-154 и с марта 1995 года летал на нём в Екатеринбургской авиационной компании “Уральские авиалинии”. В 2002 году Владимир Владимирович был допущен к полётам в качестве командира воздушного судна Ту-154. В 2005 году после взлёта на его самолёте произошло разрушение диска турбины авиационного двигателя с повреждением фюзеляжа и агрегатов гидросистемы. Он принял решение произвести посадку на своём аэродроме с обратным курсом при значительном превышении рекомендуемой посадочной массы самолёта. Посадка была выполнена с минимальной перегрузкой ($g=1.09$) и полёт окончился благополучно. Приказом министра транспорта

РФ командиру воздушного судна Шевчуку Владимиру Владимировичу был досрочно присвоен 1-й класс пилота гражданской авиации. В 2006 году он был повышен в должности и назначен пилотом-инструктором ВС Ту-154. В этом же году авиакомпания приобрела аэробус А-320, и Владимир Владимирович был направлен для переучивания на аэробус в первой группе. После ввода в строй он был допущен на нём к полётам в качестве командира ВС, затем - инструкторские сборы и сейчас выполняет международные полёты в качестве командира ВС - инструктора аэробусов А-319, А-320 и А-321.

Суворов Алексей Владимирович. Родился в семье лётчика 8



марта 1974 года в городе Кировограде. Учился в Кировоградской средней школе № 18, а с 9 класса в Кировоградском кибернетическом колледже. Одновременно в старших классах школы он поступил на отделение пилотов Кировоградского авиационного спортивного клуба. Его лётчиком-инструктором на самолёте Як-52 был Гончаров. В 1991 году он окончил учёбу в школе и поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного



училища ГА. Годы его учёбы в училище и академии совпали с огромными сложностями выполнения программы лётной подготовки. Для него эта проблема наполовину была решена, а на выпускном типе ВС Ан-24 и Ан-26 мало-помалу и этот налёт был выполнен. В итоге к 1995 году у него была выполнена полная лётная программа в 90 часов, позволяющая получить свидетельство пилота гражданской авиации. Ему было выдано свидетельство и диплом с квалификацией инженера-пилота. После выпуска он приступил к полётам в частных авиакомпаниях, где получил допуск к выполнению международных полётов в качестве второго пилота самолётов Ан-24 и Ан-26. В настоящее время Алексей Владимирович Суворов освоил воздушное судно Ан-32 и летает на территории Анголы, Конго (Браззавиль), Объединённых Арабских Эмиратов, Индонезии, Ирака. Его общий налёт составляет более 3000 часов.

Калинин Андрей Викторович. Родился в городе Кировограде



13 сентября 1974 года в семье авиационного штурмана. С 1981 года учился в Кировоградской средней школе № 25. После успешного окончания школы в 1991 году поступил на факультет воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Программу лётной подготовки выполнял в основном на самолётах Ан-24 и Ан-26 при выполнении коммерческих полётов.



Преодолев огромные трудности для выполнения нужного учебного налёта, он в 1995 году окончил Государственную лётную академию Украины, получил диплом с квалификацией инженера-штурмана и свидетельство штурмана гражданской

авиации. Был направлен на работу в качестве штурмана ВС Ан-24, Ан-26 в Хмельницкое государственное авиапредприятие “Универсал-Авиа”. Он допущен к полётам на международных воздушных линиях. Ему присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. Его общий налёт составляет 7000 часов. В настоящее время Андрей Викторович Калинин - старший штурман Хмельницкой авиакомпании “ВАТ Поділля”



Ковш Константин Владимирович. Родился в семье пилота-инструктора Омского лётно-технического училища гражданской авиации 18 декабря 1973 года. В 1975 году в связи с переводом отца на новое место работы семья переехала жить в город Кировоград. В 1981 году Константин пошёл учиться в 1-й класс Кировоградской средней школы № 25. В школьные годы он находился в полном авиационном окружении. Его дедушка, отец и брат не просто работали в авиации, а летали. Он бредил авиацией и мечтал пойти по их стопам. Чуть подвело зрение. Поэтому, после успешного окончания школы в 1991 году он поступил на факультет управления воздушным движением Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. В 1995 году Константин Ковш успешно окончил Государственную лётную академию Украины, получил диплом с квалификацией инженера по обслуживанию воздушного движения, свидетельство авиационного диспетчера гражданской авиации и направление на работу в Киевский столичный аэропорт Борисполь. Там он получил все необходимые допуски к работе в нижней воздушной зоне. Со временем ему был присвоен первый класс диспетчера обслуживания воздушного движения. Константин Владимирович Ковш получил также допуск к инструкторской работе, владеет английским языком в соответствии с 7-м уровнем ИКАО. Для повышения уровня профессиональной подготовки его неоднократно направляли в заграничные командировки. За время своей работы в Киевском аэропорту Борисполь Константин Владимирович Ковш ввёл в строй несколько диспетчеров обслуживания воздушного движения.



Клещин Станислав Анатольевич. Родился в семье авиатора и учительницы 17 марта 1970 года в городе Соль-Илецк Оренбургской области. В 1977 году начал учиться в Кировоградской средней школе № 25. Учился он хорошо и по окончании школы получил аттестат зрелости со средним баллом 4,7. В выпускных классах школы он с 1985 по 1987 год летал курсантом в Кировоградском АСК на самолёте Як-52. В 1987 году поступил в Запорожский учебный авиационный центр ДОСААФ, в котором выполнил программу лётной подготовки на самолёте Л-29. В 1988 году он продолжил лётное обучение в Челябинском учебном авиационном центре ДОСААФ и в 1988-1989 гг. завершил полный курс подготовки военного лётчика в Кинель-Черкасском учебном авиационном центре Куйбышевской области. Его общий налёт на самолёте Л-29 составил 137 часов 34 минуты. В 1989 году он получил офицерское звание младший лейтенант запаса, диплом с отличием и присвоенной квалификацией лётчика-истребителя реактивной авиации. Он вернулся в Кировоград и начал размышлять о своём месте в жизни. Он стал лётчиком, но реализовать свою квалификацию не мог. Его отец, летавший в то время в качестве бортмеханика на ВС Ан-24 и Ан-26, настоятельно не советовал ему связывать свою жизнь с авиацией ДОСААФ. “Нужно поступать в Высшее лётное училище гражданской авиации и летать в Аэрофлоте” - убеждал его отец. В 1990 году он поступил на подготовительное отделение Актюбинского высшего лётного училища гражданской авиации, а через год, в 1991 году, стал полноценным курсантом факультета лётной эксплуатации этого училища. Дальнейшие политические события - развал Советского Союза и приобретение Украиной независимости заставили Станислава подумать о своём гражданстве и он принял решение стать гражданином свободной и независимой Украины. С этой целью в 1992 году он перевёлся на такой же факультет Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Несмотря на наличие

достаточного налёта, он выполнял полёты на аэродроме Малая Виска на самолёте Ан-2 (пилот-инструктор Дубровский Евгений Аркадьевич Выпускным было ВС Ан-24 (КВС инструкторы Бойченко Александр Дмитриевич, Шахотько Александр Кимович и Корсак-Залесский Владимир Борисович. К концу обучения он имел почти двойную обязательную норму налёта - 177 часов 32 минуты (норма не менее 90 часов). В 1996 году Станислав Клещин получил диплом об окончании Государственной лётной академии Украины с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Это был год массовых сокращений лётного состава, как в академии, так и во многих авиационных предприятиях Украины, и устроиться на лётную работу молодому пилоту практически было невозможно. С 1996 года он работал оператором тренажёрного центра УВД академии. В 1998 году в УГСЦ в городе Киеве переучился на ВС Ан-28 и был принят на работу в Киевскую авиакомпанию "АТІ". В качестве 2-го пилота выполнял полёты по перегонке этих самолётов с России (Екатеринбурга) в Украину (Чернигов). 12 декабря 2001 года был принят на должность пилота-инструктора авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. Он освоил самолёты НАРП-1, Як-18Т и продлил допуск к полётам на ВС Ан-24 и Ан-26. С 7 марта 2007 года и по настоящее время Станислав Анатольевич Клещин заместитель командира авиационной эскадрильи самолётов 4 класса. Его общий налёт 1200 часов.

Войтович Андрей Иванович. Родился 12 июня 1973 года в



городе Кировограде. С 1980 по 1990 год учился в Кировоградской средней школе № 34. После получения аттестата зрелости о среднем образовании работал клейщиком резиновых изделий Кировоградской швейной фабрики "Зорянка". В 1991 году поступил на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Его лётная подготовка совпала с самым сложным периодом в жизни лётного учебного заведения. После провозглашения Украиной независимости КВЛУ было передано в

Министерство образования Украины, из которого поступали средства только лишь на заработную плату работникам, курсантские стипендию и питание. Несмотря на все сложности, Андрей Войтович к 1997 году всё-таки набрал нужный налёт на самолётах Л-410УВП (32.09), Ан-2 (4.35), Ан-24 (59.32) и Ан-26 (5.00). Ему был выдан диплом с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. На предложение командования авиационного отряда остаться работать в авиационном отряде Государственной лётной академии Украины он дал согласие. До 2004 года он работал в должности пилота-инструктора на самолёте ТЛ-232 “Кондор”. В 2004 году освоил самолёты НАРП-1, Як-18Т и был переведен на должность заместителя командира авиационной эскадрильи ВС 4 класса.

Крат Владимир Анатольевич. Родился в семье



военнослужащего 19 ноября 1974 года в городе Полтаве. Учился в Полтавской средней школе № 9. Полтавщина по праву гордится своей авиацией. Именно здесь была гавань огромных стратегических бомбардировщиков Ту-22. На Полтавщине находилось Кременчугское лётное училище гражданской авиации, и в школьных коридорах разговор о самолётах и полётах на них зажигал молодые сердца. После окончания школы в 1992 году Владимир окончательно принял решение учиться на пилота. Он выбрал верхнюю

планку и подал документы в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации. Медицина к состоянию его здоровья претензий не предъявила, он успешно выдержал конкурсные вступительные экзамены и в конце августа был зачислен на первый курс факультета лётной эксплуатации. Программу первоначальной лётной подготовки Владимир Крат проходил в экипаже пилота-инструктора Чинченко Валерия Павловича на ВС Л-410УВП. На выпускном самолёте Ан-24 его инструктором был Сизов. После окончания академии в 1997 году ему был выдан диплом с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. 13 июля 1998 года

он был зачислен на должность второго пилота ВС Ан-2 Полтавского государственного авиационного предприятия “Универсал-Авиа”. 27 ноября 2001 года он стал пилотом-инструктором авиационного отряда Государственной лётной академии Украины. Он освоил самолёт НАРП-1 и учил летать на нём курсантов академии. Кроме того, Владимир Анатольевич получил допуск к выполнению полётов в качестве пилота-инструктора на самолёте Ан-2. 1 апреля 2004 года Владимир Анатольевич Крат был повышен в должности и стал заместителем командира авиационной эскадрильи самолётов 4-го класса. Его общий налёт составляет 2500 часов.

Старцев Олег Владимирович. Родился 6 мая 1974 года в



городе Кировограде. С пятилетнего возраста занимался в секции гимнастики Кировоградской ДЮСШ. Кроме физического совершенствования, у Олега развивалось чувство ответственности, росло стремление не подвести своего тренера на соревнованиях. Его переполняла радость за занятое призовое место. В Кировоградскую среднюю школу № 25 он пошёл в 1981 году. Одновременно родители отдали его в Кировоградскую музыкальную школу

№2. Он увлёкся музыкой и прекрасно окончил класс фортепиано. Однако жизнь в авиагородке в окружении самолётов и пилотов, и в то время, когда его дедушка и бабушка работали в Высшем лётном училище ГА, наложила свой отпечаток. Однажды дедушка, который работал в АТБ авиационным техником, взял его с собой на аэродром и посадил в кабину настоящего самолёта. Тогда, по всей видимости, и возникло у него окончательное и бесповоротное желание стать пилотом. Он увлекался авиамодельным спортом и занимал призовые места. Увлекался дзюдо и стал чемпионом Украины в своей возрастной категории. В 1991 году, когда учился в 10 классе, поступил в Кировоградский авиационно-спортивный клуб на отделение пилотов. Учился летать в лётной группе лётчика-инструктора С.В. Нечуева. После окончания школы с полным первоначальным налётом на самолёте Як-52 он поехал поступать в Черниговское

высшее военное авиационное училище лётчиков. Его ждала первая серьёзная неудача. Он не прошёл медицинскую комиссию из-за маленького роста. С тех пор авиаспортклуб стал его вторым домом. В 1992 году он был принят на факультет лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища ГА. В период первого семестра он продолжал ездить на аэродром Фёдоровка до самого закрытия сезона. Это увлечение вышло ему боком. На первой зимней сессии он получил две двойки по физике и математике и был отчислен за академическую неуспеваемость. В 1993 году он три месяца позанимался с частными преподавателями, вновь сдал вступительные экзамены и был допущен к учёбе. С его аэроклубовским налётом на самолётах, не было никаких препятствий для получения свидетельства пилота гражданской авиации. В 1997 году он стал абсолютным чемпионом Украины по высшему пилотажу. После окончания академии получил диплом с квалификацией инженера-пилота. В то время устроиться на лётную работу в авиапредприятиях и авиакомпаниях Украины было практически невозможно, и он стал работать в родном Кировоградском авиаспортклубе в должности лётчика-инструктора. В 1999 году его пригласили работать в этой же должности в Центральный аэроклуб Украины, Киевский аэродром “Чайка”. В 2002 году он был переведен в Международную акционерную авиакомпанию “УРГА”. В настоящее время Олег Владимирович Старцев допущен к международным полётам в качестве командира ВС Ан-24 и Ан-26 и выполняет полёты с миссией ООН в странах Африки.

Чумаков Денис Сергеевич. Родился 10 марта 1977 года на Дальнем Востоке в городе Благовещенск. Вскоре после переезда семьи в город Кировоград в 1987 году поступил учиться в Кировоградскую среднюю авиационную школу-лицей №25. В выборе своей профессии у Дениса сомнений не было. Он вырос в настоящей авиационной семье. Ещё его дедушка Чумаков Пётр Васильевич был авиационным техником и принимал участие в Финских событиях, в Великой Отечественной войне, а заканчивал



службу в 25 военно-транспортном авиационном полку, базировавшемся с 1947 по 1959 год на аэродроме Кировоград (см. часть 1-я, стр. 209). Его отец Сергей Петрович, выпускник отделения диспетчеров КШВЛП, прошёл славный путь от рядового авиационного диспетчера до начальника службы воздушного движения аэропорта Благовещенск (см. часть 2-я, стр. 349). Его старший брат Валерий также был выпускником КВЛУ и работал авиационным диспетчером. Поэтому, когда Денис в 1997 году оканчивал школу-лицей, у него не оставалось никаких сомнений о выборе профессии. Практически он был запрограммирован в авиационную династию Чумаковых. Он поступил в 1997 году на факультет обслуживания воздушного движения Государственной лётной академии Украины. Он активно занимался спортом, выступал за сборную команду академии по футболу. После окончания академии в 2001 году получил диплом с квалификацией инженера воздушного движения. В настоящее время Денис Сергеевич Чумаков работает в должности авиационного диспетчера в аэропорту Жуляны.

Шевелев Андрей Владимирович. Родился в семье пилота



гражданской авиации 12 октября 1974 года в городе Кировограде. В 1980 году начал учиться в Кировоградской средней школе № 29. Уже в младших классах школы понимал, что является потомком авиаторов. Его дедушка Шевелёв Леонид Андреевич ещё во время войны в качестве авиационного техника готовил к боевым вылетам самолёты И-15, И-153, ЛаГГ-3, затем летал в качестве борттехника и бортмеханика на самолётах Ли-2, С-47, Ил-12 и Ил-14 (см. часть 2, стр. 294).

Его отец Шевелев Владимир Леонидович был командиром самолёта Ан-2 и летал в Кировоградском ОАО (см. часть 2, стр. 23). Он гордился ими и искал возможности для своего самовыражения. Поэтому буквально со второго класса записался в авиамодельный кружок Кировоградской областной станции юных техников и добился замечательных успехов, став кандидатом в мастера спорта. В старших классах школы он

поступил на отделение пилотов Кировоградского АСК ОСОУ. Его лётчиком-инструктором на самолёте Як-52 был С.В. Нечуев. В 1991 году он окончил учёбу в школе и завершил глубокой осенью лётную подготовку в АСК. Это обстоятельство не дало ему возможности принять участие в конкурсных вступительных экзаменах в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации, куда он планировал поступать. В 1992 году, некоторое время поработав слесарем-сборщиком радиоэлектронной аппаратуры и приборов в воинской части 35401, он стал курсантом факультета лётной эксплуатации теперь уже родного Высшего лётного училища. В это тяжёлое для выполнения лётной программы время он пришёл в училище с полностью выполненным первоначальным налётом на самолёте Як-52. Совмещённый налёт на выпускном типе ВС Л-410 набрать было значительно легче, так как выполнялись коммерческие полёты, в которых оплату за аэродромные услуги, техническое обслуживание и заправку производил заказчик, и разрешалось на выполняемый коммерческий рейс подсаживать курсанта-пилота. В итоге к 1997 году у него была выполнена полная лётная программа в 90 часов, позволяющая получить свидетельство пилота гражданской авиации. Ему было выдано свидетельство и диплом с квалификацией инженера-пилота. Его оставили в Государственной лётной академии Украины в должности второго пилота по хозяйственной деятельности, а это означало, что заработную плату он получал только за конкретно выполненные рейсы. В 1999 году в академию для опытной эксплуатации поступил сверхлёгкий самолёт ТЛ-232 Кондор. Для полётов с курсантами на этом ВС требовались пилоты-инструкторы. Эта должность была предложена и Андрею Владимировичу. Переучивание, ввод в строй, и 28 августа 2000 года он приступил к полётам на этом ВС с курсантами на аэродроме Широкое Запорожской области. Когда в академию поступили сверхлёгкие летательные аппараты Николаевского авиаремонтного предприятия НАРП-1, Андрей Владимирович Шевелёв был одним из первых кандидатов на его освоение. С 16 июня 2003 года он приступил к выполнению на нём учебных полётов с курсантами. 1 апреля 2004 года он стал командиром авиационной эскадрильи воздушных судов 4-го класса. В связи с тем, что на эксплуатацию в его АЭ поступил самолёт Як-18Т, он был

допущен к полётам на нём 1 марта 2007 года. Последняя лётная сертификационная проверка была выполнена командиром авиационного отряда академии 5 июля 2007 года на самолёте НАРП-1. Общий вывод проверяющего: “Удовлетворяет установленным требованиям. Может продолжать полёты в качестве пилота-инструктора (FI) на ВС НАРП-1.

Гаврилов Александр Николаевич. Родился в семье авиационного диспетчера 22 мая 1976 года в городе Кировограде. С 1983 по 1993 учился в Кировоградской авиационной школе-лицее № 25. После окончания школы поступил на факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Годы его учёбы в академии совпали с огромными сложностями выполнения программы лётной подготовки. В эти годы большая часть курсантов ФЛЭ выпускалась без налёта и соответственно без свидетельства



пилота гражданской авиации. Приказом министра образования Украины им было обещано в будущем, при поступлении бюджетных средств дать возможность выполнить лётную подготовку. С тех пор прошло уже 9 лет, а воз и ныне там. Бюджетных средств на лётную подготовку так и не поступило. В это тяжёлое время курсант Гаврилов находил любую возможность, чтобы выполнить нужный налёт. Он был курсантом, постоянно готовым подсесть на любой коммерческий рейс, выполняемый академией на ВС Л-410, он соглашался лететь в самолёте Ан-2 в любое хозяйство на авиационных работах, хотя ему, как курсанту засчитывался только налёт туда и обратно. Когда его товарищи-курсанты отлёживались на пляже, он, как говорится, “пахал”. Его желание и стремление хорошо знали пилоты-инструкторы Богданов Александр Владимирович (Ан-2) и Якимук Николай Иванович (Л-410УВП). Результат не замедлил сказаться. Не через четыре года и два месяца, а через пять лет, в 1998 году, он получил к диплому с квалификацией инженера-пилота ещё и свидетельство пилота гражданской авиации. Пережив тяжёлые годы обучения в академии, он вступил в жизнь без малейшей

надежды устроиться на лётную работу. Только в 2001 году его приняли на должность второго пилота самолёта Ан-2 в государственную авиакомпанию “Кировоградские авиалинии”, которая в соответствии с приказом Фонда государственного имущества Украины от 27 августа 2002 года была преобразована в открытое акционерное общество “Авиакомпания “Кировоградские авиалинии”. Затем он был переучен на ВС Як-40, выполнявший редкие заказные рейсы. В 2004 году он был приглашён в Мариупольскую авиакомпанию “Ильич-Авиа” для выполнения полётов на ВС Як-40. Авиакомпания приобрела самолёты Ан-140, на которых и сейчас летает Александр Николаевич Гаврилов в качестве второго пилота. С такой настойчивостью его ждёт прекрасное будущее.

Малярец Александр Витальевич. Родился 30 августа 1976 года в городе Миргороде Полтавской области. После окончания средней школы в 1993 году поступил на факультет воздушной навигации Государственной лётной академии Украины. Это были самые сложные годы в жизни академии. Выполнять программу лётной подготовки приходилось в различных авиакомпаниях по индивидуальной договоренности. Вместо четырёх лет учёба растянулась на целых пять.



Многие курсанты, так и не набрав нужного налёта, выпускались с дипломом, но без свидетельства штурмана. Александр, проявив в этой ситуации достаточную расторопность и сообразительность, получил в 1998 году диплом с отличием, с квалификацией инженера-штурмана и свидетельство штурмана гражданской авиации 3-го класса. Однако устроиться по специальности в то время было весьма проблематично. И опять Александра выручила сообразительность. Он 10 ноября 1999 года поступил на работу в АНТК имени О.К. Антонова в отдел лётных испытаний на должность инженера. В качестве инженера-экспериментатора участвовал в полётах по испытаниям пилотажно-навигационного комплекса самолётов Ан-72, Ан-74, Ан-140, системы предупреждения приближения земли. Весной 2001 года окончил

курсы в Школе лётчиков-испытателей (город Жуковский) и стал ведущим инженером 2 класса по экспериментальным работам и лётным испытаниям пилотажно-навигационного оборудования. В 2001 году был переведен в лётную службу на должность штурмана самолёта. Принимал участие в испытаниях систем раннего предупреждения приближения земли MARK-8 и радиолокатора RDR-2000 на самолёте Ан-12. 17 марта 2005 года окончил полный курс обучения в Центре подготовки лётного состава Украины и получил свидетельство штурмана-испытателя 3-го класса. На 2005 год он освоил самолёты Ан-24, Ан-26, Ан-74, Ан-12, Ан-22, Ту-154Б, Ан-124-100 и его налёт составлял 1977 часов, из них около 45 часов испытательного.



Молочко Александр Александрович. Родился в семье пилота гражданской авиации 22 февраля 1977 года в городе Черкассы. В 1980 году по причине перевода отца на работу в Кировоградское высшее лётное училище семья вместе с трёхлетним Александром переехала в город Кировоград. В 1984 году он пошёл в первый класс. Начинал учиться в Кировоградской средней школе № 9, с пятого класса из-за перемены места жительства ходил в среднюю школу № 31, а заканчивал с медалью среднюю школу № 25. Сразу же после окончания школы в 1994 году он поступил на факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Он отлично учился, увлекался спортом, входил в состав сборной команды академии по волейболу. В 1999 году ему в торжественной обстановке был

вручен диплом с отличием с присвоением квалификации инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации 3-го класса. В выпускной аттестации он был рекомендован для переучивания на ВС 1-го и 2-го класса. Кроме того, ему был открыт прямой путь в аспирантуру академии. Так как в то время устроиться на лётную работу было очень сложно, то он воспользовался последней возможностью и был зачислен аспирантом очного обучения академии. Но когда в 2001 году появилась возможность перейти на лётную работу, Александр не задумываясь перешёл на заочную форму обучения в аспирантуре и стал пилотом-инструктором самолёта НАПП-1, а позже и самолётов Як-18Т и Ан-2. В настоящее время Александр Александрович Молочко освоил ВС Як-40 и выполняет на нём полёты в Одесской авиакомпании «Южные авиалинии».

Шевченко Дмитрий Григорьевич. Родился в семье



военнослужащего 12 февраля 1977 года в городе Уссурийске Приморского края. После окончания в 1995 году Кировоградской авиационной школы-лицея № 25 поступил на факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Годы его учёбы в академии совпали с огромными сложностями выполнения программы лётной подготовки. В эти годы большая часть курсантов ФЛЭ

выпускалась без налёта и соответственно без свидетельства пилота гражданской авиации. Приказом министра образования Украины им было обещано в будущем, при поступлении бюджетных средств дать возможность выполнить лётную подготовку. С тех пор прошло уже 9 лет, а воз и ныне там. Бюджетных средств на лётную подготовку так и не поступило. В это тяжёлое время курсант Шевченко находил любую возможность, чтобы выполнить нужный налёт. Он был курсантом, постоянно готовым подсесть на любой коммерческий рейс, выполняемый академией на ВС Л-410, он соглашался лететь в самолёте Ан-2 в любое хозяйство на авиационные работы, хотя ему, как курсанту, зачислялся налёт только туда и обратно. Когда его товарищи-курсанты отлёживались на пляже он как

говорится “пахал”. Его желание и стремление хорошо знали командиры и пилоты-инструкторы Фёдоров Алексей Геннадиевич, Горбань Виктор Николаевич, Аушев Юрий Анатольевич, Сорокин Анатолий Михайлович. В 1999 году Дмитрий Шевченко получил диплом с отличием и квалификацией инженера-пилота, свидетельство пилота гражданской авиации 3-го класса. Как отличника его оставили в академии на должности пилота-инструктора по хозяйственной деятельности, а это означало, что заработная плата ему не полагалась. Он летал в должности 2-го пилота на самолётах Ан-24 и Ан-26 при выполнении коммерческих рейсов. В 2004 году был допущен к полётам в качестве командира ВС Ан-24. В настоящее время Дмитрий Григорьевич Шевченко летает вторым пилотом на ВС Боинг-727 в Киевской авиакомпании “Аэросвит”.

Юдченко Павел Николаевич. Родился в семье



военнослужащего 7 мая 1977 года в городе Щучин Гродненской области. В 1984 году поступил в местную среднюю школу, а закончил Кировоградский кибернетический колледж. В школьные годы Павел мечтал стать пилотом. Его отец летал военным штурманом на самых современных воздушных судах, включая и сверхзвуковой

бомбардировщик Су-24, и вся жизнь его прошла в авиационном окружении. Поэтому, после окончания колледжа в 1994 году Павел поступил на факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Это был сложный период выживания лётной академии в новых экономических



условиях молодой независимой Украины. Несмотря на все трудности, он выполнил необходимый налёт на самолётах Як-18Т и Л-410 УВП. Его пилотом-инструктором на самолёте Як-18Т был Ивашин Павел Владимирович. В 1999

году ему был вручен диплом с квалификацией инженера-пилота и

свидетельство пилота гражданской авиации. В 2001 году в Гродно образовалось авиационное предприятие, эксплуатирующее самолёт Ан-2. Павел Юдченко был принят на должность второго пилота. В 2007 году был допущен к полётам в качестве командира самолёта. В настоящее время Павел Николаевич Юдченко работает в Гродненском авиационном предприятии на должности командира самолёта Ан-2. Его налёт составляет около 1500 часов.

Жук Андрей Владимирович. Родился в семье авиационного штурмана 28 мая 1977 года в городе Кировограде. Учился в той же школе, что и его старший брат, но она к этому времени носила уже наименование авиационной школы-лицея № 25. Андрей решил идти по стопам своего отца и стать авиационным штурманом, поэтому в 1995 году он поступил на факультет воздушной навигации Государственной лётной академии Украины. В эти годы выполнение учебного налёта было сильно



затруднено, и он сумел выполнить его только к лету 1999 года. Он

получил диплом с квалификацией инженера-штурмана и свидетельство штурмана гражданской авиации. После окончания академии он не мог найти лётную работу и был вынужден устроиться в тренажёрный центр УВД оператором. Только в 2001 году его приняли на должность штурмана воздушных судов Ан-24 и Ан-26 в Международную авиакомпанию “УРГА”. Он получил допуск к выполнению международных полётов. Полёты выполняет с миссией ООН по странам Африки: Конго, Марокко, Западная Сахара и Канарские острова. Его налёт составляет 3200 часов.

Баранов Сергей Сергеевич. Родился в семье военнослужащего



7 августа 1978 года в городе Кировограде. После окончания в 1996 году Кировоградского лицея № 25 поступил на факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Годы его учёбы в академии совпали с огромными сложностями выполнения программы лётной подготовки. В эти годы большая часть курсантов ФЛЭ выпускалась без налёта и соответственно без свидетельства пилота гражданской

авиации. Приказом министра образования Украины им было обещано в будущем, при поступлении бюджетных средств дать возможность выполнить лётную подготовку. С тех пор прошло уже много лет, а воз и ныне там. Бюджетных средств на лётную подготовку так и не поступило. В это тяжёлое время выполнить учебный налёт можно было только одним способом - уплатить в кассу академии стоимость бензина и масла на выполнение программы первоначальной лётной подготовки. Полёты на выпускном типе ВС разрешалось выполнять в любой авиакомпании Украины методом совмещённого налёта. В 2000 году он получил диплом с отличием и квалификацией инженера-пилота, свидетельство пилота гражданской авиации. После выпуска работал вторым пилотом ВС Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32 в авиакомпаниях Молдавии и Украины на международных рейсах и около трёх лет в республике Ангола. С 2004 года является аспирантом Киевского института автоматики. Работает над

диссертацией на тему: “Синтез регуляторов систем автоматического управления двухконтурного газотурбинного двигателя с приводным топливным насосом”. В свои молодые годы увлекался авиамodelьным спортом. Является мастером спорта по авиамodelизму. Чемпион Украины по авиамodelьному спорту класса F-1D 2005 года. В настоящее время Сергей Сергеевич Баранов является ещё и студентом 6 курса Межрегиональной академии управления персоналом по специальности “управление бизнесом”.

Степанов Дмитрий Валерьевич. Родился в семье штурмана



гражданской авиации 14 декабря 1978 года в городе Кировограде. В то время его отец, Валерий Сергеевич, работал вместе с автором в одной авиационной эскадрилье. Учился Дмитрий в Кировоградской общеобразовательной средней школе № 25. Вся его жизнь до самого окончания школы в 1995 году, прошла в авиационном окружении. Поэтому, вполне понятно, что, получив аттестат зрелости, Дмитрий подал документы для поступления в Государственную лётную академию

Украины на факультет лётной эксплуатации. Его здоровье оказалось в полном порядке. Он успешно сдал вступительные экзамены и прошёл по конкурсу. Незаметно пролетели сложные во всех отношениях для будущих инженеров-пилотов гражданской авиации годы учёбы и в 2000 году ему были выданы диплом о высшем образовании и свидетельство пилота гражданской авиации. Его лётная трудовая жизнь началась в авиационном отряде Государственной лётной академии Украины на должности второго пилота самолётов Ан-24, Ан-26 и Л-410УВП. Работа на этой должности заключалась в выполнении заказных коммерческих рейсов по хозяйственной деятельности академии. Иными словами, из бюджетных средств он не получал ни копейки. Положительным было лишь то, что он постоянно имел на руках действующее пилотское свидетельство и получил допуск к выполнению международных полётов. В 2002 году ему удалось заключить контракт с частной авиакомпанией,

выполнявшей полёты на воздушных судах Ан-24 и Ан-26 в Индонезии. В 2003 году, также в одной из частных авиакомпаний, он выполнял такие же полёты по территории Конго из аэропорта Киншаса. В 2004-2005 годах Дмитрий Валерьевич выполнял полёты уже в качестве командира воздушного судна по территории Мавритании. В 2007 году он переучился в Амстердаме на аэробус А-320. В настоящее время Дмитрий Валерьевич Степанов работает в городе Риге (Латвия) и летает по странам Европы и Азии на воздушном судне А-320 в качестве второго пилота.

Коваленко Сергей Викторович. Родился в семье



военнослужащего 22 апреля 1979 года в городе Харькове. Учился с 1986 года в Кировоградской средней школе №25. После окончания 10 класса в 1996 году поступил на факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Это были самые сложные годы для курсантов-пилотов академии, так как бюджетные средства на лётное обучение уже не поступали, а хозяйственная деятельность находилась ещё в зачаточном состоянии. Основная

масса курсантов-пилотов так и не увидела себя в самолёте и была выпущена с дипломами о высшем образовании, но без свидетельств пилотов гражданской авиации. Немногочисленная, но активная часть курсантов при помощи спонсорства своих родителей всё же сумела выполнить необходимый налёт. Курсант Коваленко программу первоначальной лётной подготовки выполнил в Кировоградском авиационном спортивном клубе ТСОУ на самолёте Як-52. Родителям пришлось оплатить рыночную стоимость авиационного бензина и масла, необходимых для выполнения 40-часовой лётной программы да ещё к этой сумме приплюсовать амортизационные расходы за выработанный ресурс самолёта и двигателя. Полёты производились на аэродроме Фёдоровка с лётно-инструкторским составом авиаспортивного клуба. Кроме того, для получения свидетельства пилота гражданской авиации Украины нужно было ещё выполнить не менее 50 часов налёта на выпускном типе

воздушного судна. Для выполнения этой задачи требовалось найти авиакомпанию, которая смогла бы дать на своих самолётах этот налёт, разумеется, совмещённый с коммерческими воздушными перевозками. Учебно-лётный отдел академии в соответствии с выбранными курсантами типами воздушных судов (Ан-24, Ан-26, Як-40, Л-410, Ан-2) давала и соответствующую теоретическую подготовку. Сергею Коваленко удалось договориться с руководством авиакомпании Таврия-МАК о полётах у них на ВС Ан-24 и Ан-26. Наконец, в 2001 году ему был вручен диплом с квалификацией инженера-пилота и свидетельство пилота гражданской авиации. Однако устроиться на лётную работу в то время было весьма проблематично. Только в 2002 году он был принят на должность пилота-инструктора самолёта НАРП-1 в авиационный отряд Государственной лётной академии Украины. Со временем он работал и на самолётах Як-18Т, Л-410 УВП и выполнял отдельные полёты на самолётах Ан-24 и Ан-26 в качестве второго пилота. Его общий налёт в настоящее время составляет около 1000 часов. Сейчас он в числе кандидатов для инструкторской работы на самолётах австрийской фирмы Даймонд ДА-40, ДА-42 - самолётах третьего тысячелетия.

Углев Игорь Евгеньевич. Родился в потомственной авиационной семье 21 сентября 1977 года в городе Ленинграде, когда его отец учился в Академии гражданской авиации. Дед Игоря по отцовской линии, подполковник Углев Степан Николаевич, был заместителем командира 744 уап, а дед по материнской линии майор Карташёв Василий Михайлович был командиром авиационной эскадрильи 757 уап 60 ВАУЛ. Оба деда учили курсантов летать на фронтовых реактивных бомбардировщиках Ил-28. Отец Игоря окончил штурманское отделение Кировоградской ШВЛП и летал штурманом на самолётах подразделений Аэрофлота. После окончания отцом академии его семья переехала в литовский город Клайпеда. Игорь прекрасно учился в школе. Каждое лето он приезжал в Кировоград к своему деду Василию Михайловичу.



Они вместе ходили на аэродром к самолётам, в музей авиации и на тренажёры, где в то время тот работал инструктором. Эти прогулки и разговоры о самолётах, пилотах и полётах оставили неизгладимый след в психике школьника. В 1993 году по студенческому международному обмену Игорь уезжает в Соединённые Штаты Америки и учится там по 1995 год. По возвращению он поступает в Киевский международный христианский университет. Оканчивает его в 2000 году и получает диплом бакалавра (бизнес, администрация) по специальности менеджмент. Диплом международный, а всё обучение на английском языке. Перед ним открываются прекрасные перспективы покорителя делового мира. Но всё это было не то, о чём мечталось с детства. В 2000 году Игорь поступает на факультет лётной эксплуатации Государственной лётной академии Украины. Это были тяжёлые годы в жизни академии. Родителям приходилось платить за стоимость ГСМ для того, чтобы их дети выполнили программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Як-52. Приходилось искать авиакомпанию, в которой будущий инженер-пилот смог бы выполнить программу лётной подготовки на выпускном типе воздушного судна Ан-24. Обучение затянулось до 2006 года. Наконец, на его руках диплом специалиста лётной эксплуатации с отличием и диплом магистра лётной эксплуатации с отличием. После окончания академии работал в авиакомпании “Донбасс-Аэро” в должности 2-го пилота самолёта Ан-24. Имеет допуск к полётам в системе B-RNAV с использованием спутниковых навигационных систем. Выполнил два этапа подготовки экипажей



ВС для выполнения полётов на международных воздушных линиях. В настоящее время Игорь Евгеньевич Углев переучивается в Стамбуле на аэробус А-320.

Баранов Ярослав Сергеевич.

Родился в семье военнослужащего 28 февраля 1985 года в городе Кировограде. С 1991 по 2002 год учился в Кировоградской авиационной школе-лицее № 25. После окончания поступил на факультет лётной эксплуатации

Государственной лётной академии Украины. Самолётом первоначального обучения был Як-52 на аэродроме Фёдоровка, а выпускным - Л-410УВП. В 2006 году он получил диплом с квалификацией инженера-пилота, свидетельство пилота гражданской авиации. После выпуска работал в авиакомпании “Южные авиалинии” вторым пилотом воздушных судов Л-410УВПЭ и Ан-24. В настоящее время Ярослав Сергеевич работает в частной авиакомпании Республики Ангола.

Извалов Алексей Владимирович.



Родился в авиационной семье 6 декабря 1984 года. Алексей - внук Сербина Алексея Артёмовича, первого заведующего кафедрой воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Учился с 1991 года в Кировоградской школе-лицее № 25. В школьные годы проявил себя интеллектуалом широкого профиля. Физика, химия, английский язык, информатика, экономика, математика на школьных олимпиадах нашли своего

победителя в лице Алексея. В старших классах он принимал активное участие в работе Малой академии наук в секциях “Математика” и “Авиация и космонавтика”. Он был признан лучшим в Украине с работами: “Системы жизнеобеспечения пилотируемых станций” и “Исследовательская станция на Марсе”. Одновременно он окончил заочную аэрокосмическую школу “Всесвіт”. Второе место во Всеукраинской олимпиаде по математике дало ему право без экзаменов в 2001 году поступить на факультет организации воздушного движения Государственной лётной академии Украины. Как курсант академии в августе-сентябре 2001 года он участвовал в телевизионном интеллект-шоу “LG-Эврика”. Выиграл игру недели и месяца, в результате академия стала обладателем телевизора Flatron с абсолютно плоским экраном. Призёр и победитель студенческих олимпиад по физике, английскому языку, информатике и теоретической механике Алексей Извалов в марте 2002 года стал победителем Всеукраинской студенческой олимпиады по высшей математике. В апреле 2002 года он участвовал в работе международной

конференции по проблемам развития авиации и космонавтики, проводимой на государственном уровне в городе Днепропетровске, и стал победителем всеукраинского конкурса “Интеллектуал XXI века”. Получается интересная статистика. Участие в 1-м этапе Всеукраинской студенческой олимпиады принесло ему 5 первых мест по высшей математике, 4 - по физике, одно первое место и 4 вторых по английскому языку, 5 первых мест по информатике, 5 - по программированию и 2 - по теоретической механике. Во втором этапе Всеукраинской студенческой олимпиады он завоевал 6 дипломов 1-й степени, 4 диплома 2-й степени, 4 диплома 3-й степени и 2 грамоты. В июне 2006 года Алексею Извайлову был вручен диплом об окончании ГЛАУ с квалификацией инженера по компьютерным системам и информационному обеспечению полётов, а в декабре этого же года в торжественной обстановке он получил своё аспирантское свидетельство. В аспирантуре он работает над научным исследованием в области разработки интеллектуальных диспетчерских тренажёров под руководством к.т.н., профессора Неделько Сергея Николаевича и преподаёт курсантам.



Курсантов-пилотов набора 2007 года, вполне возможно, что вначале будут обучать на самолётах ДА-40, а выпускать на ДА-42



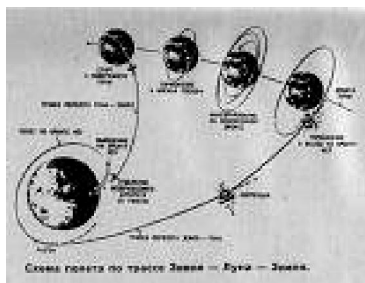
Внизу самолёт ДА-40



Вверху самолёт ДА-42

Глава 37. Кировоградщина, космос и Лётно-исследовательский институт имени М.М. Громова

Вначале мной (автором) было задумано написать главу «Кировоградщина и космос». Совершенно неожиданно в руки попала книга Васина В.П. и Симонова А.А. «Испытатели ЛИИ» изданная Жуковским издательством «Авиационный печатный двор» в 2001 году. Вы догадываетесь, что я, сразу же начал искать в книге лётчиков и штурманов-испытателей, жизненный путь которых был связан с Кировоградщиной. Так все они и оказались в этой главе рядом с космонавтами.



Кондратюк Юрий Васильевич. Его именем назван кратер на обратной стороне Луны. Его идеи и разработки реализованы американцами во время высадки человека на её поверхность с космического корабля «Аполлон-2» в 1969 году. Трасса Кондратюка представляет собой схему: «полёт на орбиту Луны - старт на Луну с орбиты - возвращение на орбиту и стыковка с основным кораблём - полёт к земле». В галерее Калужского музея истории космонавтики под портретом Кондратюка помещена его книга «Завоевание межпланетных просторов». Долгие годы его имя было в тени. Родился он в 1900 году в городе Луцке Волынской губернии и был от рождения Александром Шаргеем. Во время Гражданской войны Александр был демобилизован в Белую армию. После её окончания в голодном 1921 году прибыл из Полтавы к своему родственнику, заведующему национализированными мельницами в посёлке городского типа Малой Виске Кировоградской области. Там по настоянию родственников он с 15 августа стал Юрием Васильевичем Кондратюком. В Малой Виске, работая возле мельницы на сахарном заводе машинистом и технологом, «студент из Киева», как его между собой величали селяне,

завершил своё творение о межпланетных сообщениях, которое обессмертило его имя. Осенью 1925 года он оставил наш степной край. В московской “Главнауке” его работа получила хвалебную рецензию от Владимира Петровича Ветчинкина с таким резюме: “Предложенная книга будет служить настольным справочником для всех, кто занимается вопросами ракетного дела”. Олесь Гончар назвал его “гением в обмотках”. Погиб Юрий Васильевич в боях с немецко-фашистскими захватчиками на территории Калужской области. На Маловишковском сахзаводе в его честь установлена мемориальная доска, а в местном краеведческом музее оформлен уголок Юрия Васильевича Кондратюка.

Попов Леонид Иванович. Советский лётчик-космонавт, дважды



Герой Советского Союза (11.10.1980, 22.05.1981), генерал-майор авиации. Родился 31 августа 1945 года в городе Александрия Кировоградской области в семье хлебороба. Учился в Александрийской восьмилетней школе № 17 и Александрийской средней школе № 6. После окончания учёбы в школе работал в аппаратном цеху Александрийского электромеханического завода электромонтажником. В 1964 году

поступил в Черниговское высшее военное авиационное училище лётчиков. Учился летать на реактивных самолётах-истребителях.

После выпуска с 1968 года проходил службу в истребительном



авиационном полку в должности лётчика-истребителя. Там он подал рапорт на перевод в отряд космонавтов. Медицина в его здоровье не обнаружила никаких изъянов, в 1970 году он был зачислен и сразу же приступил готовиться к полётам по программе пилотируемого корабля “Союз” и орбитальной станции “Салют”. Не теряя времени даром, он в 1971 году поступил на факультет заочного

обучения Военно-воздушной академии. Первый полёт в космос он совершил с 9 апреля по 11 октября 1980 года совместно с Валерием Викторовичем Рюминым в качестве командира пилотируемого орбитального комплекса “Союз-35” - “Салют-6”.



28 июля 1981 года лётчики-космонавты СССР Леонид Иванович Попов и Валерий Викторович Рюмин были гостями КВЛУГА

За время 185-суточного полёта на борту станции побывали четыре экспедиции посещения. Второй космический полёт он совершил с 14 по 22 мая

1981 года в качестве командира международного экипажа совместно с космонавтом-исследователем гражданином Румынии

Думитру Прунариу на корабле “Союз-40” и орбитальной станции “Салют-6”.



Третий космический полёт

Третий космический полёт он выполнил с 19 по 27 августа 1982 года в качестве командира экипажа совместно с

бортинженером Александром Александровичем Серебровым и космонавтом-исследователем Светланой Евгеньевной Савицкой на космическом корабле “Союз Т-7” и орбитальной станции “Салют-7”. Экипаж из этого полёта вернулся на землю на корабле “Союз Т-5”. До 1987 года он работал в центре подготовки космонавтов, в 1989 году окончил академию и продолжал работать в аппарате ВВС, а затем в МЧС России, где создавал образцовое авиапредприятие. Леонид Иванович Попов избирался депутатом Верховного Совета СССР. Награждён Леонид Иванович тремя орденами Ленина, медалями. Имеет также звание Героя Республики Куба, Героя Венгерской Народной Республики,

Героя труда Социалистической Республики Вьетнам, Героя Социалистической Республики Румыния, награждён орденами “Плайя-Хирон” и Хо Ши Мина I степени, другими иностранными орденами. Сейчас он на пенсии, живёт в Москве. От его московского подъезда до небольшого отцовского домика в Александрии 1117 километров 700 метров. На родине лётчика-космонавта, в городе Александрия установлен бюст и его именем названа площадь. В Кировограде одна из улиц названа именем Попова, а в общеобразовательной средней школе № 31 имеется комната-музей авиации и космонавтики имени Леонида Ивановича Попова. 23 февраля 2008 года в Москве Президент России вручил Леониду Ивановичу Попову престижный орден «Во славу Отечества».

Маленченко Юрий Иванович. Лётчик-космонавт, Герой



России, Народный Герой Казахстана, полковник военно-космических сил России. Родился 22 декабря 1961 года в городе Светловодске Кировоградской области. В 1978 году окончил Павловскую среднюю школу с золотой медалью и поступил в Харьковский институт радиоэлектроники. В 1979 году по переводу был зачислен в Харьковское высшее военное авиационное училище лётчиков. Его курсантский налёт на самолёте Л-39 составил более 100 часов, а выпускным

был сверхзвуковой реактивный самолёт-истребитель МиГ-21, на котором он налетал более 65 часов. В конце июля 1982 года, военный лётчик-инженер лейтенант Маленченко был направлен служить в истребительный авиационный полк Одесского военного округа командиром звена самолётов МиГ-29. В 1985 году был отобран для учёбы в Центре подготовки космонавтов. Окончил Космическую академию по специальности космонавт-испытатель и Военно-воздушную инженерную академию имени Жуковского. 4 июня 1994 года вывел на орбиту вокруг Земли космический корабль “Союз ТМ-19”. В качестве командира корабля впервые в истории освоения космоса состыковал ручным управлением грузовой корабль с главным модулем станции “Мир”

и работал на ней до 4 ноября 1994 года. Три раза выходил в открытый космос (общее время 6 часов 14 минут). С 8 до 20 сентября 2000 года совершил второй космический полёт в составе российско-американского экипажа на корабле «Шатл-2» и работал на международной орбитальной станции «Альфа». 26 апреля 2003 года вывел на орбиту космический корабль «Союз», успешно состыковал его с орбитальной станцией «Альфа» для выполнения на ней длительной программы. Маленченко Юрий Иванович почётный гражданин города Светловодска. Он и сейчас (апрель 2008) в полёте на американском космическом корабле «Шатл».

Осипчук Борис Петрович. Лётчик-испытатель, подполковник.



Родился 16 апреля 1908 года в городе Елисаветграде (Кировоград). С 1920 года воспитывался в детдоме. В 1926 году окончил рабфак, в 1931 - Московский авиационный институт. Работал в НИИ ГВФ инженером-конструктором, начальником бригады по испытаниям, начальником отдела. Одновременно с работой в 1933 году окончил Батайскую лётную школу ГВФ. С февраля 1937 года - инженер-лётчик НИИ ГВФ. В сентябре 1937 года был репрессирован и до мая 1939 года находился в заключении. После освобождения работал пилотом Таджикского управления ГВФ, до 1941

года - пилотом-инструктором Московского и Новосибирского лётных центров ГВФ. В армии с 1941 года. Участник Великой Отечественной войны. С октября 1941 года Борис Петрович был командиром корабля 433 ап АДД. Затем до мая 1945 года - командир 102 (32 гвардейского) ап АДД. После увольнения в запас с июля 1946 года на лётно-испытательной работе в ЛИИ. Провёл ряд испытаний по тематике института на самолётах Ли-2 и Ту-2. Погиб 17 мая 1947 года при выполнении испытательного полёта на самолёте В-25. Награждён орденами Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны I степени, Красной Звезды и медалями. Биография Бориса Петрович очень взволновала автора. Всё дело в том, что именно с 1920 года его мама, в девичестве Кожуховская Зинаида Евдокимовна, после

окончания Бобринецкой гимназии и курсов при Елисаветградском реальном училище работала воспитательницей в детских домах Елисаветградского уезда и города Елисаветграда. Очень даже может быть, что Борис Петрович Осипчук был её воспитанником.

Волк Игорь Петрович. Во второй части книги на странице



171 автор привёл очень краткое сообщение о нём, как о выпускнике 60 ВАУЛ, ставшего заслуженным лётчиком-испытателем СССР, лётчиком-космонавтом СССР и посетившим свою “Alma mater” в октябре 1990 года (на

фото вверху). Сейчас появилась возможность познакомиться с ним более детально. Пользуясь моментом, автор, как директор музея, благодарит Игоря Петровича за его благородную мысль передать на хранение в наш музей свою рабочую книжку курсанта с записями командира АЭ майора Иванченко Степана Алексеевича и других лётных командиров Маловисковского учебного авиационного полка 60 Военного авиационного училища лётчиков ВВС СССР.



Игорь Петрович Волк - Герой Советского Союза (29.07.1984), заслуженный лётчик-испытатель СССР (18.08.1983), лётчик-космонавт СССР (1984), полковник. Родился 12 апреля 1937 года в городе Змиев Харьковской области. Юность провёл в городах Ворошилове (ныне Уссурийск) Приморского края и Курске. В 1954 году окончил Курский аэроклуб и поступил в 60 военное авиационное училище лётчиков (город Кировоград). В училище летал на самолётах Як-18у на аэродромах Ротмистровка, Екатериновка и Хмелевое. Выпускным у него был реактивный бомбардировщик Ил-28. После выпуска из училища в 1956 году служил в строевых частях ВВС. С 1963

года был уволен в запас. В 1965 году окончил Школу лётчиков-испытателей, а в 1969 году - Московский авиационный институт. С мая 1965 года - на лётно-испытательной работе в ЛИИ. В 1995-1998 - начальник лётно-испытательного центра ЛИИ, заместитель начальника ЛИИ по лётным испытаниям. Поднял в небо и провёл испытания второго экземпляра МиГ-21И (1968), БТС-002 (10.11.1985). 10 декабря 1986 года выполнил первую автоматическую посадку на БТС-002, 23 декабря этого же года - первый полностью автоматический полёт БТС-002. Провёл большое количество сложных испытательных работ на самолётах-истребителях по исследованию аэродинамического характера на критических режимах самолётов МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, Су-7. Испытания опытных двигателей самолётов МиГ-21, МиГ-23, Су-9, Су-11, Су-15. Испытания Су-27, Су-27Б на штопор и критические углы атаки. В 1980-1995 - начальник отраслевого комплекса подготовки космонавтов-испытателей. В 1980 окончил Центр подготовки космонавтов. По программе подготовки к космическому полёту на МТКК “Буран” проводил отработку системы ручного управления и системы автоматической посадки на Ту-154ЛЛ, оснащённом системой управления “Бурана”, а также на Су-7ЛЛ и МиГ-25ЛЛ, аэродинамические качества которых были приближены к “Бурану”.



Заслуженный художник РФ Марк Гинсбург.
«Портрет лётчика-космонавта Игоря Волка».
Картина выставлена в зале авиации
Московского политехнического музея

Полёт в космос совершил с 17 по 29 июля 1984 года в качестве космонавта-исследователя на космическом корабле “Союз Т-12” и орбитальной станции “Салют-7” совместно с командиром экипажа Владимиром Александровичем Джанибековым и бортинженером Светланой Евгеньевной Савицкой продолжительностью 11 суток 19 часов 14 минут. В ходе орбитального полёта объединённый экипаж космического комплекса “Салют-7” - “Союз Т-11” (Кизим Л.Д., Соловьёв В.А. и Атьков О.Ю.) - “Союз Т-12” провёл ряд важных экспериментов и исследований, в том числе в открытом космосе.

Сразу после возвращения из космического полёта на Землю провёл эксперимент по управлению Ту-154ЛЛ и МиГ-25ЛЛ, приближённых по аэродинамическим качествам к “Бурану”, совершив полёты в Жуковский и обратно на Байконур с целью оценки реакции пилота при пилотировании “Бурана” после воздействия факторов космического полёта. Живёт в Москве. Президент Российского национального аэроклуба. Награждён орденами Ленина, “За заслуги перед Отечеством” 4-й степени, Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, медалями.

Венедиктов Евгений Николаевич. На страницах 174 и 175



года жил в Москве.

2-й части книги написана его короткая и яркая биография. Надо сказать, что совершенно неожиданно для автора материал и фотографии в музей авиации тогда представила литературный редактор Кировоградского еженедельника “Ведомости плюс” Людмила Ивановна Френчко. Материалы она брала у жены Евгения Николаевича, которая является её родственницей и проживающей в Москве. Автору остаётся только добавить, что Евгений Николаевич родился 11 августа 1937 года в городе Симферополе. С 1939

В 1954 году окончил 2-й Московский городской аэроклуб. После окончания ВАУЛ в 1957 году и службы в строевых частях ВВС с 1965 года был уволен в запас. В 1967 году окончил Школу лётчиков-испытателей и с ноября 1967 года на лётно-испытательной работе в ЛИИ.

1 февраля 1971 года при испытании мощного авиадвигателя на Ту-16ЛЛ Евгений Николаевич погиб в составе всего экипажа Амет-Хан Султана



Провёл испытания ряда авиационных двигателей на Ту-16ЛЛ и истребителях. Участвовал в испытательных полётах на Ан-12, Ил-18, МиГ-21, МиГ-23, Су-7, Су-9, Ту-104 и Ту-124 по тематике института. Похоронен Евгений Николаевич в городе Жуковском на Быковском кладбище.

Жильцов Виталий Анатольевич. Буквально рядом с музеем находится тренажёр самолёта Л-410УВП. Инструктором на тренажёре работает выпускник Кировоградского ВАУЛ 1957 года Анатолий Николаевич Литвин (см. часть 2, стр. 181-183). Он друг автора, в основном по рыбалке. Зашёл он несколько дней назад в музей и спрашивает - “Новости есть?” Я ему говорю - “Есть. Ты помнишь Виталия Анатольевича Жильцова и Владимира Григорьевича Кошевого?” “Как же, помню.



Мы с ними из одного выпуска. Передавай им от меня привет”.

Виталий Анатольевич - Заслуженный лётчик-испытатель СССР (13.12. 1989), старший лейтенант. Родился 16 мая 1938 года в городе Курске. В 1955 году окончил Курский аэроклуб и поступил в Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. Выполнил программу лётной подготовки на самолёте Як-18Т, а выпущен был из училища на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28. После выпуска в 1957 году был переучен в Минске на самолёт Ил-14 и работал пилотом в гражданской авиации. С 1968 года - пилот транспортного отряда ЛИИ. В 1971 году окончил курсы лётчиков-испытателей при ШЛИ. По май 1993 года на лётно-испытательной работе в ЛИИ. Провёл ряд испытательных работ на пассажирских и транспортных самолётах, а также на бомбардировщиках по тематике института. С 1993 года Виталий Анатольевич лётчик-испытатель ЭМЗ имени В.М. Мясищева. Участвовал в испытаниях М-101. Живёт в Москве. Работает ведущим инженером в НИИ авиационного оборудования.



Кошевой Владимир Григорьевич. Заслуженный пилот СССР (14.08.1987), лётчик-испытатель 2-го класса (1980), капитан. Родился 3 октября 1933 года в городе Алзамай Нижнеудинского района Иркутской области. С 1944 года жил в Полтавской области и в Киеве. После окончания в 1955 году средней школы и Киевского аэроклуба поступил в Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. Выполнил программу лётной

подготовки на самолёте Як-18Т, а был выпущен из училища на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28. После окончания училища в 1957 году переучился в Минске на самолёт Ил-14 и работал пилотом в гражданской авиации. С 1971 года пилот транспортного отряда ЛИИ. В 1972 году окончил курсы лётчиков-испытателей при ШЛИ, а в 1980 - экстерном Школу лётчиков-испытателей. С мая 1973 по июнь 1998 года на лётно-испытательной работе в ЛИИ. Участвовал в проведении ряда испытательных работ на пассажирских и транспортных самолётах по тематике института. Живёт в Москве.

Стадник Георгий Викторович. Заслуженный пилот РФ (31.08.1998), лётчик-испытатель 3-го класса, старший лейтенант. В музее Государственной лётной академии Украины хранится юбилейный альбом выпускников Кировоградского ВАУЛ 1959 года. В этом альбоме более 10 фотографий с присутствием Георгия Викторовича. Родился 11 декабря 1937 года в Москве. После окончания 10-го класса поступил в Кременчугскую военную авиационную школу первоначального



1 ряд: Л. Киселев, В. Сулей, И. Киселев	3 ряд: А. Засурин, И. Задина, А. Званков
2 ряд: И. Проскура, И. Лавина, Г. Сидякин,	4 ряд: В. Завьял, А. Зюганово.
В. Заремский, Г. Петрушин, В. Зыбин.	5 ряд: В. Заремский, И. Игустов, Г. Сид
Г. Трофимов, В. Кушанов, М. Горюнов.	6 ряд: В. Засурин, И. Задина, И. Званков
В. Сидякин, А. Андреевич, А. Радиков.	7 ряд: И. Званков, И. Зюганов, А. Сидякин.
8 ряд: И. Петровский, А. Радиковский, В. Сидякин	

обучения лётчиков (10 ВАШПОЛ). Выполнив программу лётной подготовки на самолёте Як-18, он был в 1956 году переведен в Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. В училище вначале летал на самолёте Як-18у, а выпускался на Ил-28. Благодаря одной из фотографий в альбоме автору известна лётная группа лётчика-инструктора лейтенанта Зайцева Б.А. Это курсанты Анатолий Андреевко, Валерий Зайцев, Николай Павлов, Юрий Топорков и Георгий Стадник. Автор хорошо помнит Георгия Викторовича, так как шёл по его стопам и в Кременчуге и в Кировограде, но на год позже. По собственному желанию Георгий Викторович был направлен в школу переучивания ГВФ (первая учебная АЭ ГВФ в Минске). После освоения самолёта Ил-14 с 1 января 1960 года приступил к полётам на нём. В 1965 году в Кировоградской ШВЛП прошёл переучивание на самолёт Ан-24. Летал в гражданской авиации и одновременно учился в Московском институте радиотехники, электронники и автоматики. В 1972 году получил диплом о высшем образовании, а с 1974 года стал лётчиком транспортного отряда ЛИИ. В 1977 году окончил курсы лётчиков-испытателей при Школе лётчиков-испытателей и приступил к лётно-испытательной работе. Участвовал в проведении ряда испытательных работ на пассажирских и транспортных самолётах по тематике института. Живёт в Москве.

Потапов Леонид Михайлович. Штурман-испытатель 2-го



класса (1982), лейтенант запаса. Родился 17 ноября 1948 года в Москве. В 1964-1967 годах работал токарем на заводе, старшим электромехаником связи в воинской части. В 1968 году поступил на штурманское отделение Кировоградской ШВЛП. Лётно-штурманскую подготовку проходил в специально оборудованных салонах самолётов Ан-2 и Ил-14. Был выпущен в ноябре 1970 года. Вначале работал штурманом в гражданской авиации, а с 1973 года в транспортном отряде ЛИИ. С августа 1975 года по май 1983 года - на лётно-

испытательной работе в ЛИИ. Участвовал в испытательных полётах на Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ил-18, Ту-104, Ту-124, Ту-134,

Ту-154 и Як-40 по тематике института. До 1984 года работал в ЛИИ дежурным штурманом. Жил в Москве. Умер 6 сентября 2000 года. Похоронен на Востряковском кладбище.

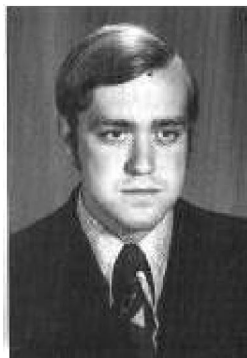
Галушко Валентин Васильевич. Заслуженный штурман-испытатель РФ (20.10.1999), старший лейтенант запаса. Родился 14 октября 1948 года в городе Кировограде. В 1974 году окончил диспетчерское отделение Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. После окончания училища по 1978 год работал в ЛИИ руководителем полётов. В 1979 году окончил штурманское отделение КЛШУ и летал штурманом в транспортном отряде ЛИИ. С 1982 года - на лётно-испытательной работе в ЛИИ. В 1986 году окончил Московский авиационный институт. Провёл ряд испытаний прицелов для современных истребителей на Ан-26К, навигационного комплекса на Ка-27РБТ. Участвовал в испытательных полётах на Ил-18, Ил-62, Ту-16, Ка-25, Ка-27, Ми-6, Ми-8, Ми-24, Ми-26 по тематике института. Живёт в городе Жуковский Московской области.



Шпак Владимир Константинович. Заслуженный штурман-испытатель РФ (20.10.1999), старший лейтенант. О нём читайте во 2-й части на страницах 354-355. Именно он принёс автору книгу “Испытатели ЛИИ” с просьбой обратить внимание на тех его сослуживцев, которые летали в небе Кировоградщины.



Плаксин Владимир Васильевич. Лётчик-испытатель 4-го класса (1980), младший лейтенант запаса. Родился 30 июня 1954 года в городе Жуковский Московской области. В 1973 году окончил Сасовское лётное училище, а в 1976 - Кировоградскую ШВЛП. Работал пилотом



гражданской авиации. В 1988 году был зачислен на должность лётчика транспортного отряда ЛИИ. В 1978 году окончил Школу лётчиков-испытателей и с декабря этого же года на лётно-испытательной работе. Принимал участие в проведении испытательных работ на Ту-124, Ту-134 по тематике института. Погиб 17 июня 1982 года при перелёте самолёта Ту-134 в Североморск. Жил в городе Жуковский Московской области. Похоронен на Быковском кладбище.

Зубарев Александр Николаевич. Лётчик-испытатель 1-го класса (1989), майор. Родился 23 мая 1949 года в селе Кобыльск Кичменгско-Городецкого района Вологодской области. В 1966-1967 годах учился в Кировоградской ШВЛП. В 1967 году поступил в Черниговское ВВАУЛ. После его успешного окончания в 1971 году был оставлен в училище на должности лётчика-инструктора. С 1972 года служил в строевых частях ВВС. С 1979 года в запасе. В 1980 году окончил Школу лётчиков-испытателей и до 1989 года испытывал серийные МиГ-25, МиГ-29, МиГ-31 и их модификации на Горьковском авиазаводе. С марта 1989 года на лётно-испытательной работе в ЛИИ. Провёл ряд испытательных работ на Ил-76 и других самолётах по тематике института. Погиб 5 июля 1993 года при выполнении испытательного полёта на Ил-114. Жил в городе Жуковский Московской области. Похоронен на Быковском кладбище.



Поляков Юрий Павлович. Заслуженный пилот СССР (4.02.1983), лётчик-испытатель 1-го класса (1980), капитан. Родился 6 июня 1937 года в Москве. В 1956 году окончил 2-й Московский городской аэроклуб. В 1956 году вместе с автором поступил в Кременчугскую военную авиационную школу первоначального обучения лётчиков (10 ВАШПОЛ). В 1957 году школу переименовали в училище, поэтому мы с Юрием Павловичем окончили 10 ВАУПОЛ и с налётом на самолётах Як-18 110 часов



разъехались. Юрий Петрович в Чугуевское истребительное училище, а автор - в Кировоградское бомбардировочное. В 1960 году лейтенанта Полякова оставили в Харьковском ВАУЛ на должности лётчика-инструктора, а в 1961 года уволили в запас. В 1961 году он окончил шестимесячный спецнабор при Бугурусланском лётном училище ГВФ, получил свидетельство пилота ГВФ и летал в Аэрофлоте. В 1967 году переучился в Ульяновской ШВЛП на самолёт 2-го класса. В 1972 году перешёл на работу лётчиком в транспортный отряд ЛИИ. С мая 1973 по апрель 1988 года - на лётно-испытательной работе в ЛИИ. Участвовал в проведении ряда испытательных работ на транспортных и пассажирских самолётах по тематике института. С 1988 года работал начальником авиаспортклуба ЛИИ. Жил в городе Солнцево, а в последние годы жизни - в городе Жуковский Московской области. Умер 8 августа 1991 года и был похоронен в поселке Островцы Раменского района Московской области.

Их именами названы улицы в городе Кировограде (Гагарина, Комарова, Беляева, Добровольского, Волкова, Пацаева, Терешковой, Попова).



12 апреля 1961 года началась космическая эра. Первый в мире космонавт Юрий Алексеевич **Гагарин** на корабле-спутнике “Восток” облетел земной шар за 1 час 48 минут. 27 марта 1968 года погиб при выполнении тренировочного полёта на самолёте.

Комаров Владимир Михайлович 24 апреля 1967 года погиб при возвращении на Землю из второго полёта на космическом корабле “Союз-1” по причине нерасчётной работы парашютной системы. Первый полёт выполнил 12 - 13 октября 1964 года совместно с Константином Петровичем Феоктистовым и Борисом Борисовичем Егоровым в качестве командира многоместного космического корабля “Восход”.



Беляев Павел Иванович 18 - 19 марта 1965 года летал над планетой Земля в качестве командира космического корабля “Восход-2” совместно с Алексеем Архиповичем Леоновым, выполнившим первый в истории космонавтики выход в открытый космос. Тогда впервые был осуществлён спуск космического корабля с орбиты с использованием ручной системы управления. Беляев Павел Иванович умер 10. 01. 1970 года.



Командир космического корабля “Союз-11” **Добровольский**



Георгий Тимофеевич совместно с инженерами-исследователями Владиславом Николаевичем **Волковым** (в центре) и Виктором Ивановичем **Пацаевым** (справа) с 6 по 30 июня 1971 года состыковались с орбитальной станцией “Салют”, через систему внутреннего перехода перешли в первую в мире орбитальную станцию, проверили работоспособность её систем и произвели испытания всего оборудования. При спуске с орбиты вследствие разгерметизации спускаемого аппарата экипаж погиб.

Первая в мире женщина-космонавт **Терешкова** Валентина Владимировна совершила полёт 16-19 июня 1963 года на корабле “Восток-6”. Тогда на орбите находился космическом корабль “Восток-5”, пилотируемый Валерием Фёдоровичем Быковским. В ходе полёта был проведен большой объём медико-биологических исследований и дальнейшая отработка и совершенствование систем пилотируемых космических кораблей в условиях совместного полёта.



Глава 38. Авиакомпания Кировоградщины Международная акционерная авиационная компания (МАОК) «УРГА»



Встреча с ветеранами

Авиакомпания МАОК «УРГА» является предприятием с иноземными инвестициями. Она была основана 15 июля 1993 года в соответствии с действующим законодательством Украины, согласно решению Учредителей. Основателями предприятия являлись:

- Фонд государственного имущества Украины в лице председателя фонда Прядко В.В., действующего в интересах Государственной лётной академии Украины.
- Либерийская компания “Luctos Group of Companies Inc.” в лице президента Панайотиса Милтиадиса Апостолоу.



- Российское акционерное товарищество - производственно-коммерческая фирма “Альтернативное сотрудничество и торговля” (Москва) в лице президента фирмы Костива Я.А. Генеральным директором МАОК “УРГА” был назначен Леонид Израилович Шмаевич. Компания была создана с целью удовлетворения потребностей в её услугах и реализации на основе полученной прибыли интересов её

основателей. Компания была основана в соответствии с Законом Украины “О хозяйственных товариществах” и представляла собой акционерное товарищество закрытого типа. Контроль финансово-хозяйственной деятельности Компании выполнялся Государственной налоговой инспекцией, Ревизионной комиссией, самими участниками или уполномоченными на это аудиторскими службами. Фонд государственного имущества Украины осуществил взнос в статусный фонд Компании имуществом Государственной лётной академии Украины: самолётами Ан-24 - 6 штук и Ан-26 - семь штук без права отчуждения; одноэтажным зданием, построенным в 1937 году без права отчуждения; незавершённым строительством двух доков-ангаров; автомобилями “Москвич-2141” и “РАФ”; мебелью и хозяйственным инвентарём.



Фото самолёта МААК «УРГА»
в Западной Сахаре из книги
«О.К. Антонов –
многогранность таланта»
К. 2006

Сама идея создания
МААК “УРГА”
возникла после
безуспешных попыток
командования

Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации (с 10 июля 1993 года Государственная лётная академия Украины) получить разрешение на выполнение международных рейсов самостоятельно, а не в составе объединения “Авиакомпания Украины”. Объединение требовало в уплату за использование их коммерческих прав 25% от стоимости рейса. При таком раскладе каждый рейс оказался бы для академии убыточным. Второй причиной появления авиакомпании была попытка Департамента воздушного транспорта Украины и объединения “Авиакомпания Украины” запретить лётному учебному заведению выполнять коммерческие и совмещённые с учебным налётом рейсы, что в условиях отсутствия госбюджетного финансирования привело бы к прекращению всяких полётов вообще. Кроме того, всерьёз рассматривался вопрос о передаче части учебных самолётов

производственным подразделениям гражданской авиации Украины, так как учебный налёт резко сократился, и количество самолётов превышало потребности лётного учебного заведения.

Кадры в авиакомпанию первоначально подбирались руководством ГЛАУ по деловым качествам.



Экипаж Виталия Ивановича Сайкина

На первых порах для выполнения полётов привлекались экипажи академии, заключавшие с авиакомпанией контракт на выполнение конкретной работы. Позже был объявлен конкурс среди лётного состава для отбора нужных экипажей. Таким образом, создание авиакомпании позволило обеспечить работой массово сокращаемых в академии авиационных специалистов (в первую очередь лётный и инженерно-технический состав).



Самолёт
МАОК
«УРГА»
в Конго. На
переднем
плане штурман
экипажа
Андрей
Владимирович
Жук

В 1994 году авиакомпания в Международной организации гражданской авиации (ИКАО) получила сертификат на выполнение международных перевозок. Было положено начало сотрудничества с ООН по воздушным перевозкам в миротворческих миссиях в Сомали, Кувейте, Западной Сахаре, Хорватии, Центральной Африканской Республике, Демократической Республике Конго, Боснии, Эфиопии, Эритрее, Грузии и других странах мира.

В 1996 году авиакомпания стала обладательницей сертификата на выполнение международных перевозок в Международной ассоциации воздушных перевозок (ИАТА).

В 2000 году ею были получены знак Доверия и почётное звание “Дисциплинированный плательщик налогов Кировоградщины”; диплом и награда “Лидер Кировоградщины - 2000”; высшая награда Международного открытого рейтинга популярности и качества товаров и услуг “Золотая фортуна” - Хрустальный Рог



Достатка в номинации “Работа компании как показатель стабильности рынка”.

Африканцы и пилот МААК «УРГА»
Алексей Владимирович Суворов

В 2001 году авиакомпания стала членом Ассоциации региональных авиакомпаний Европы (ЕРА); обладательницей диплома номинанта издания “Золотая книга деловой элиты Украины”; памятной медали “За заслуги в строительстве экономики Украины”; почётной грамоты Украинской ассоциации качества; дипломом и медалью лауреата 6-го Украинского национального конкурса качества.

В 2002 году количество наград было максимальным. Ей были вручены:

- почётный диплом президиума Торгово-промышленной палаты Украины “За значительный вклад в расширение внешнеэкономических связей”;
- почётный знак “Лучший работодатель года”, диплом и кубок победителя “За наивысшее качество” 7-го Украинского национального конкурса качества в номинации “Средние предприятия”;
- сертификат ООН “За наивысшее качество”;
- золотая награда лауреата 16-го Нью-Йоркского саммита качества “За совершенство”.

В 2003 году - памятные почтовые марки ООН от Генерального секретаря ООН Кофи Аннана; диплом и награда лауреата международного конкурса “Золотые торговые марки-2003”.

В красочном рекламном альбоме “Кращі підприємства України 2002”, выпущенном рекламным агентством “Гопак” в 2003 году, на страницах 42-45 помещена статья “Міжнародна акціонерна авіаційна компанія “УРГА”, а в еженедельнике “Украина-Центр” от 19 декабря 2003 года - статья Оксаны Гуцалюк “Десятое небо “УРГИ”. Тогда авиакомпания отмечала своё десятилетие.

Так как наша книга имеет исторический уклон, то сведения 2003 года будут весьма любопытны. Итак, на декабрь 2003 года МААК “УРГА” имела лицензию на выполнение грузовых перевозок в 136 стран мира, пассажирских и чартерных - на 58 международных авиалиниях, а также к полётам на самолётах бизнес-класса - в 62 страны мира. Парк самолётов на то время насчитывал 17 воздушных судов (10 - Ан-26Б, 5 - Ан-24РВ и 2 - Ан-24Б). Компанией были модернизированы салоны 5 самолётов Ан-24 современными шумопоглощающими материалами, а 4 самолёта оборудованы дополнительными топливными баками. Для повышения безопасности полётов, начиная с 2001 года, авиакомпания претворяла в жизнь программу по установке на своих самолётах современной системы предупреждения столкновения самолётов в воздухе (TCAS). К тому времени было модернизировано 11 самолётов. Численность персонала авиакомпании составляла 212 человек, из которых 206 имели высшее образование. Средний возраст работников - 34 года. Количество лётных экипажей - 21. За тот период деятельности авиакомпании около 400 членов экипажей получили навыки работы на международных воздушных линиях.

А вот некоторые подробности из статьи Оксаны Гуцалюк.



В 2001 году два самолёта “УРГА”, находясь в Конго, едва не оказались погребёнными под раскалённой лавой вулкана. Потoki кипящей магмы температурой в 3 тысячи градусов поначалу ринулись на лежавший в долине город, а затем, внезапно изменив направление, почти достигли взлётной полосы. Когда до самолётов оставалось не более 300 метров, командирам воздушных судов Валерию Калинин и Владимиру Лобойченко удалось поднять их в небо...

В феврале 2003 года генеральный секретарь Организации Объединённых Наций Кофи Аннан, осуществляя подписание мирных договоров между шестью странами, образовавшимися на территории бывшей Югославии, летал между шестью новыми столицами на самолёте МААК “УРГА”.

В 2004 году общий налёт на самолётах МААК “УРГА” за год достиг 14 600 часов.

В 2005 году в МААК “УРГА” работало 360 человек, средний возраст работников был 32 года.



За достигнутые высокие показатели авиакомпании генеральный директор Леонид Израилович Шмаевич был награждён:

- орденом “За трудовые достижения” 3-й степени (2000);

- почётным знаком Торгово-промышленной палаты Украины “Золотой Меркурий” (2002);

- почётным знаком Украинской ассоциации качества “За наивысшую совершенство” (2003);

- нагрудным знаком “За заслуги” Государственного комитета Украины по вопросам технического регулирования и потребительской политики (2003).

В августе 2008 года МААК “УРГА” готовится к встрече пятнадцатилетнего юбилея. Мы с Вами, дорогой читатель, ещё увидим в печати результаты её работы.



Международная авиационная компания (МАК) “Чайка”

Первый собственный вертолёт
МАК «Чайка» на аэродроме
Кировоград

Общество с ограниченной ответственностью “Международная авиационная компания Чайка” (МАК “Чайка”) внесена в Единый государственный реестр Украины под кодом 23692822. Расположена она в городе Кировограде по улице Набережной в доме № 13.



МАК “Чайка” зарегистрирована решением Кировоградской районной государственной администрации 22 июля 1997 года. В 2003 году она прошла перерегистрацию в исполнительном комитете

Кировоградского городского совета. Относится к коллективной собственности. Собственниками являются два физических лица, владеющих по 50 процентов уставного капитала: Дядичкин Владимир Васильевич и Мындра Евгений Борисович.

Мындра Евгений Борисович.



Родился в семье учителей 13 мая 1961 года в посёлке Любашевка Одесской области. В 1968 году пошёл в Любашевскую среднюю школу № 2. Со временем семья переехала в Одессу, и Евгения определили в Коминтерновскую среднюю школу. После успешного окончания 10-го класса он решил стать пилотом и поступил в Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации на факультет лётной эксплуатации. Это был первый набор, только

открывшегося на базе Кировоградской ШВЛП Высшего лётного училища. Всего было набрано 224 курсанта, из которых окончили полный курс обучения только 185 человек. Первоначальную лётную подготовку проходили на самолёте Як-18Т, специально предназначенном для обучения будущих гражданских пилотов - сидения инструктора и курсанта располагались рядом, как и на всех самолётах гражданской авиации. В памяти у него на всю жизнь остались живыми воспоминания о волнующих минутах первого самостоятельного полёта на аэродроме Малая Виска. Выпускными самолётами были Ан-24 и Ан-26. На одном из них летали полную программу, а на другом – программу, сокращённую до двадцати часов. В 1982 году состоялся первый выпуск инженеров-пилотов. Он получил диплом о высшем

образовании, свидетельство пилота гражданской авиации и направление на должность пилота-инструктора самолёта Як-18Т в родное Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации. До 1991 года он выполнял полёты в училище на ВС Як-18Т, Ан-24 и Ан-26. Но в кабине самолёта ему стало тесно. Он был создан для более широкого поля деятельности. Евгений Борисович поступил на очное обучение в аспирантуру Академии гражданской авиации в городе Ленинграде. В 1993 году учёба в аспирантуре была завершена, и он возвратился в город Кировоград на должность коммерческого директора Международной акционерной авиакомпания “УРГА” (МАОК “УРГА”). Через год он стал первым заместителем генерального директора МАОК “УРГА”. Он чувствовал, что способен на большее. В 1996 году он с единомышленником приступил к созданию в городе Кировограде Международной авиационной компании Чайка (МАК “Чайка”) и 22 июля 1997 года получил Свидетельство её государственной регистрации. В настоящее время Евгений Борисович Мындра - Генеральный директор Международного авиационного агентства “Аэробизнес” и Президент МАК “Чайка”.



Дядичкин Владимир Васильевич. Родился 13 октября 1959 года в селе Никольск Абаканского района Красноярского края. В 1974 году окончил Никольскую восьмилетнюю школу, а после окончания Самойловской средней школы в 1976 году поступил в Омское лётно-техническое училище гражданской авиации. В 1979 году был занесен на почётную доску выпускников ОЛТУГА. В марте 1979 года с дипломом авиационного техника был направлен на работу в АТБ Красноярского аэропорта “Северный”. За один год он вырос по служебной лестнице от авиационного техника до бригадира сменной бригады. В сентябре 1980 года он стал курсантом первого набора вновь созданного факультета воздушной навигации Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации. Лётное обучение он проходил на самолётах Ан-24УШ и Ан-26УШ в экипажах 3-го лётного отряда КВЛУ. Как и в Омском ЛТУ, так и здесь в

Кировограде, он выполнял старшинские обязанности. В 1984 году Владимир Дядичкин был признан лучшим курсантом Аэрофлота и Ленинским стипендиатом. Ему была вручена Почётная грамота от Министра ГА и именные часы. В августе 1984 года Владимир Дядичкин получил диплом с отличием и квалификацией инженера-штурмана. Его распределили на работу штурманом ВС Ан-26 в Харьковский ОАО. Однако с апреля 1985 года он стал штурманом-инструктором 3-го ЛО КВЛУГА. В декабре 1987 года он поступил в очную аспирантуру Академии ГА в городе Ленинграде. С января 1991 года по сентябрь 1993 года – штурман-инструктор лётно-методического отдела КВЛУГА и ГЛАУ. С сентября 1993 года по конец декабря 1994 года - старший штурман МААК “УРГА” и по совместительству начальник отдела маркетинга. С первых чисел января 1995 по сентябрь 1996 года - заместитель генерального директора МААК “УРГА” по организации производства. С ноября 1996 года по август 1997 года - заместитель генерального директора международного авиационного агентства “Аэробизнес”. С августа 1997 года и по



настоящее время - генеральный директор МАК “Чайка”.

8 октября 2001 года, Абхазия, миссия ООН UNOMIG. Вертолёт Ми-8Т № UR-24229 сбит ПЗРК «Игла-9М» боевиками банды Гелаева. Погибло 9 человек (6 сотрудников ООН и экипаж МАК «Чайка»)

История авиакомпании после юридической регистрации

рождалась в умах её создателей и делалась их руками. В августе 1997 года авиакомпания была сертифицирована в департаменте авиационного транспорта Украины как эксплуатант. Ей был выдан авиационной властью Сертификат эксплуатанта № 116.



2002 год. Ми-8Т в Демократической Республике Конго, миссия ООН MONUC



2003 год.
Генеральный Секретарь ООН
Кофи Аннан у вертолёта
МАК «Чайка» в Косово,
миссия ООН UNMIK

В январе 1998 года МАК «Чайка» завершила процедуры аккредитации в Организации Объединённых Наций. Она была внесена в список официальных поставщиков ООН под № 9468. На протяжении 1998 - 2006 года вертолёты авиакомпании обеспечивали миссии ООН в Таджикистане, Грузии, Македонии, Косово, Сьерра-Леоне, Республике Гвинея, Демократической Республике Конго, а также во Всемирной Продовольственной Программе ООН в Албании. В январе 2000 года МАК «Чайка» была аккредитована в Организации по обеспечению безопасности и сотрудничества в Европе (ОБСЕ). Начиная с февраля 2000 года и до апреля 2006 года один вертолёт Ми-8МТВ выполнял полёты для нужд ОБСЕ в Грузии. Авиакомпания аккредитована как авиаперевозчик на вертолётах типа Ми-8 в Управлении верховного комиссара ООН в



делах беженцев во всемирно известной программе «Красный Крест» и в Госдепартаменте США.

2003 год. ДРК, миссия ООН MONUK.
Погрузка вертолёта в Ан-124 «Руслан»

МАК «Чайка» неоднократно инспектировалась ведущими специалистами ООН с отличными результатами. Ежеквартально каждая из миссий направляет в штаб-квартиру ООН отчёт о работе авиакомпании. Работа оценивается по 26 параметрам. Высшая оценка - «А». Авиакомпания всегда имела оценки «А» почти по всем параметрам.

По результатам работы всех поставщиков в 2002 году авиакомпания заняла 19 место по объёму выполненных услуг для ООН.



Турция. Тушение лесных пожаров

В 2000 году МАК “Чайка” участвовала в программе правительства Турции по гашению лесных пожаров. В 2001 году принимала участие в аналогичной программе правительства Греции. В 2005 году, после длительного перерыва, снова приняла участие в программе правительства Турции по гашению лесных пожаров тремя вертолётами Ми-8МТВ. В настоящее время авиакомпания выполняет авиационные работы в Судане по программе Государственного Департамента США с целью обеспечения потребностей миротворческой миссии Африканского Союза.



Турция.
Вертолётная площадка «Кемаль-Паша».
Тушение лесных пожаров

Краткая характеристика видов деятельности Международной авиакомпании “Чайка” может быть представлена заинтересованному читателю примерно в таком виде.

Авиакомпания осуществляет авиационные работы в интересах Организации Объединённых Наций (ООН) и Африканского Союза (АС), конечным заказчиком которого является Госдепартамент США. К выполняемым ею авиационным работам относятся: перевозка служебных пассажиров, багажа, почты и грузов для нужд ООН и АС; медицинская эвакуация и спасательные операции; перевозка грузов на внешней подвеске; полёты с целью наблюдения и патрулирования; транспортно-связные полёты, авиамонтажные полёты и лесоавиационные полёты по гашению лесных пожаров. Все виды авиационных работ осуществляются на собственном и арендованном парке

воздушных судов. Требования ООН по соответствию оборудования вертолётов международным стандартам постоянно растут.



2006 год
Посадка вертолёта в Судане, миссия
Африканского Союза AMIS

Вертолёты должны быть оборудованы для полётов по международным воздушным линиям, по правилам полётов по приборам, в сложных метеоусловиях, днём и ночью. С этой целью на

вертолёты было установлено оборудование фирмы США “Bendix King”. Для выполнения требований ООН по дальности полёта на вертолётах были установлены внешние дополнительные топливные баки. Вертолёты оборудованы цифровыми регистраторами полётной информации БУР-4. За период с 1998 по сентябрь 2007 года объём выполненных авиакомпанией работ составляет 32 131, 12 часов лётного времени.



Вертолёт на буровой площадке в Чёрном море (Черноморскнефтегаз)

Именной указатель

- Абрамов С.А. часть II, стр. 124
Аввакумов В.М. часть II, стр. 124, 278
Авдеев Л.Д. часть III, стр. 183, 184, 196
Авдеев С.П. часть I, стр. 23
Авраменко О.М. часть II, стр. 228
Адаменко Ю.В. часть III, стр.222, 223, 224, 225, 325
Айкошев И.П. часть II, стр. 156
Алексашин М.К. часть II, стр. 138
Алексеев В.А. часть II, стр. 366
Алексеев Г.А. часть I, стр. 138
Алёшин Ю.Н. часть II, стр. 312
Алфёров А.В. часть III, стр. 72, 90
Альберт Дуала часть III, стр. 87, 88
Амет-Хан Султан часть II, стр. 175, часть III, стр. 357
Ангерштайн К. часть I, стр. 94,125
Андреев часть I, стр. 45, 58
Андреев В.В. часть III, стр. 190
Андреев В.К. часть II, стр. 220
Андреев А. часть III, стр. 360
Аникин Б. часть II, стр. 113
Аникович Г.В. часть III, стр. 124
Аникович Л.Н. часть III, стр. 65,69,71,72, 100, 101, 124, 130
Анисимов А.Т. часть I, стр. 183, 186
Анохин Г.Г. часть III, стр. 212, 213
Анохин Г.И. часть II, стр. 45, 48, 49, 58
Аношин А. часть II, стр. 84, 85, 86, 96
Антонов В.С. часть I, стр. 188
Антонов О.К. часть II, стр. 13, часть III, стр. 232
Аристов Н.Ф. часть II, стр. 29
Артамин А.А. часть II, стр. 214, 215
Архангельский А.А. часть I, стр. 66, 68
Архандеев А.М. часть III, стр. 71
Архипенко Ф.Ф. часть I, стр.86, 87, 92,93, 100, 106, 137
Архиреев В.И. часть I, стр. 234
Астионенко С.А. часть II, стр. 216
Атьков О.Ю. часть III, стр. 356
Аушев Ю.А. часть III, стр. 191, 341
Ахтареев Г.С. часть II, стр. 14
Ашихмин А.Г. часть II, стр. 256
Ашканов М.А. часть II, стр. 256
Бабенко В.И. часть III, стр. 223
Бабич В.М. часть III, стр. 250
Бабушкин М.В. часть II, стр. 140
Багаев Е.Н. часть III, стр. 263, 264
Байда А.И. часть I, стр. 231, 233, 243, часть II, стр. 84, 87, 99, 100, 102
Байздер Б.И. часть II, стр. 84, 85, 92, 93
Байздер П.И. часть III, стр. 133, 210, 211
Бакаев В.Н. часть II, стр. 231, 236, 240
Бакай А.И. часть III, стр. 193, 194
Баландин А. часть I, стр. 243
Банников П.А. часть I, стр. 218, 221, 222, часть II, стр. 14, 39, 41, 50, 54, 55, 63, 78, 89, 99, 101,298
Банников П.И. часть II, стр. 119

Баньков А. часть I, стр. 243
Баракаев И.В. часть III, стр. 237, 238
Баранов часть I, стр. 79, 80
Баранов В.А. часть III, стр. 89
Баранов В.П. часть II, стр. 266, 273
Баранов С.С. часть III, стр. 343, 344
Баранов Я.С. часть III, стр. 347
Барановский Н.Л. часть II, стр. 105
Барбаренко Г.В. часть II, стр. 49, 58, 71, 74, 76, 90
Барикян Л. часть II, стр. 123
Баринов часть III, стр. 36
Баркаган В.С. часть II, стр. 281, 290, часть III, стр. 248
Баркгорн Г. часть I, стр. 95
Басенко И.А. часть II, стр. 256
Басов Л.Г. часть II, стр. 19, 37
Батен К. часть I, стр. 132
Батц В. часть I, стр. 95
Батюк С.И. часть III, стр. 195
Батющенко Г.А. часть II, стр. 298
Бачник Г. часть I, стр. 128, 137
Безбожко В.Н. часть III, стр. 121, 122, 123
Безбоков В.М. часть I, стр. 192
Безбородов часть III, стр. 36
Безпяткин часть II, стр. 119
Бекашонок М.В. часть I, стр. 107
Белик В. часть II, стр. 84, 85, 86
Беликов В.В. часть III, стр. 112, 113, 114
Белов А.В. часть II, стр. 119
Белов В. часть I, стр. 118
Белогузов С.В. часть III, стр. 271, 272
Беляев А.М. часть II, стр. 230, 234, 239
Беляев П.И. часть III, стр. 364
Беляков И.В. часть II, стр. 165, часть III, стр. 14
Берговин А.Ф. часть II, стр. 14, 18, 21
Бердичевский Н.Г. часть II, стр. 123, 134
Бердников В.Ф. часть III, стр. 18
Бесчерев В.П. часть III, стр. 95, 96
Биркин В.А. часть II, стр. 334, 335
Блерио Л. часть I, стр. 13, 14
Близнюк В.В. часть III, стр. 268
Блинов В.П. часть III, стр. 70
Бобров часть I, стр. 86
Бобылев Б.И. ч. II, стр. 121, 123, 158, 267, 269, ч. III, стр. 63, 66, 89, 122, 137
Бовсуновский С.Н. часть III, стр. 284
Богатыренко А. часть III, стр. 28
Богатюк Г.В. часть III, стр. 154, 180, 272
Богданов А.В. часть III, стр. 337
Богданов Н.К. часть I, стр. 187
Богданович часть II, стр. 128
Богдасаров А. А. часть II, стр. 263, 267, часть III, стр. 63, 68, 89
Богославский Л.Е. часть II, стр. 276
Бойко С.Г. ч. I, стр. 49, 50, ч. II, стр. 209, 249, 250, 278, ч. III, стр. 65
Бойченко А.Д. часть II, стр. 289, 290, часть III, стр. 127, 331
Болотнов В.Э. часть III, стр. 228, 229

Болотнов Э.А. часть II, стр. 308, 309
Большаков А.Б. часть III, стр. 33
Бондаренко часть I, стр. 60
Бондаренко Г.Х. часть III, стр. 64, 68
Бондаренко С.П. часть II, стр. 255, 281, 292
Бондарчук В.Н. часть II, стр. 224
Бонин Г. часть I, стр. 96
Борисенко Ф.Г. часть II, стр. 168, 169
Борисенко Э. часть II, стр. 48
Борисов В.Н. часть II, стр. 278
Борисов часть II, стр. 9
Боровиков В.И. часть III, стр. 18, 20, 36
Боровков О.Н. часть II, стр. 118
Босый В.А. часть III, стр. 326, 327
Браиловский часть II, стр. 123
Бредихин В.А. часть II, стр. 123, 159, 160, 169, 170, 249, 250, 268
Бредихина Н.Н. часть III, стр. 126
Бренер часть II, стр. 119
Бренкевич часть II, стр. 9
Бреус П.А. часть II, стр. 27, 292
Быков В. часть I, стр. 243
Бычков Б.П. часть I, стр. 209
Бугаев Б.П. часть II, стр. 16, 17, 296
Бугаёва Л.А. часть II, стр. 68, часть III, стр. 68, 71, 75, 76
Буданов В. часть II, стр. 104
Будённый С.М. часть I, стр. 79, 80, 223
Будя Н.Т. часть II, стр. 259
Буйлаков А.И. часть III, стр. 284
Буйнов В.И. часть II, стр. 138, 151
Букорос С.М. часть I, стр. 237
Букчин С. часть I, стр. 98
Булава В.П. часть III, стр. 207
Бургонов Н. часть I, стр. 100, 137
Бурданцев П.И. часть III, стр. 65
Буртник В.П. часть III, стр. 132
Бурченко Н. часть I, стр. 186
Бусленко часть III, стр. 36
Бухнер Г. часть I, стр. 121, 122
Бухтияров П.П. часть II, стр. 152, 156, 157
Бычков П.В. часть II, стр. 146, 148
Вавринюк В.А. часть II, стр. 124, 278
Вагин Н.Г. часть III, стр. 71
Вакуленко Н.И. часть III, стр. 71, 78, 133, 226
Валуйский А.И. часть III, стр. 276
Вансеев А.С. часть III, стр. 276
Варганов В. М. часть I, стр. 188
Василевский часть I, стр. 225
Василенко часть I, стр. 203
Василина П.К. часть I, стр. 84
Васильев А.Н. часть III, стр. 191, 220
Васильев Н.В. часть II, стр. 236, 237, 240
Васильев В.В. часть I, стр. 188
Васильев В.И. часть II, стр. 320
Василькив Я.И. часть III, стр. 239

Васильченко Н. часть I, стр. 24, 25, 27
Вахмянин В.И. часть I, стр. 187
Вахнин А. часть II, стр. 61
Вахранёв Ю. часть II, стр. 61
Вахрин Р.П. часть II, стр. 120, 122, 123, 130, 267, 269, 308
Вашутин Н.Б. часть II, стр. 218
Вашук Л.А. часть III, стр. 267
Вашенко И.Г. часть I, стр. 209
Величко А.С. часть III, стр. 98, 99
Венгаренко часть II, стр. 174
Венедиктов Е.И. часть II, стр. 174, 175, часть III, стр. 357
Вергун В.И. часть III, стр. 64
Вересоцкий П. часть I, стр. 85
Верешак М.В. часть II, стр. 8, 10, 37, 38, часть III, стр. 71
Верлен часть I, стр. 223
Верников Я.И. часть III, стр. 9
Верхоланцев В.А. часть I, стр. 69, 70
Весёлый В.В. часть III, стр. 286, 307, 308, 309
Вестер Г. часть I, стр. 137
Ветров А.Ф. часть III, стр. 284, 287, 288, 289
Ветров Н.И. часть III, стр. 17
Ветчинкин В.П. часть III, стр. 350
Видов Е. часть II, стр. 123
Видун Н. часть II, стр. 123
Визе И. часть I, стр. 95
Викторенко В.М. часть II, стр. 112, 123, 132, 165, 166, часть III, стр. 189
Виноградов Б.Е. часть II, стр. 37, 38
Винчи Л. часть I, стр. 4
Вишневецкий К.Г. часть I, стр. 139, 140
Вишневский В.П. часть I, стр. 65, часть II, стр. 9
Владимиров Ю.А. часть III, стр. 18, 19, 20, 22, 36
Власов С.В. часть II, стр. 21, 23
Вовторник И.С. часть III, стр. 69
Водопьянов В.В. часть II, стр. 357, 358
Водяницкий А.А. часть II, стр. 343
Вознюк П.А. часть II, стр. 8, 10
Войткевич В.И. часть II, стр. 123
Войткевич В.Ф. часть III, стр. 63
Войтович А.И. часть III, стр. 331, 332
Войдих Ф. часть I, стр. 132, 135
Войткевич В.Ф. часть II, стр. 156
Волк И.П. часть II, стр. 171, часть III, стр. 355, 356, 357
Волков В.А. часть II, стр. 298
Волков В.Н. часть III, стр. 364
Волков Е.И. часть II, стр. 156
Волков И.В. часть II, стр. 225
Волков С.В. часть III, стр. 6
Волохин А.О. часть I, стр. 7
Волошин Г.Ф. часть II, стр. 8, 15, 16, 37, 38
Волфрум В. часть I, стр. 95
Воробьёв В.А. часть III, стр. 234, 235
Воробьёв Л.А. часть I, стр. 66
Воронецкий Г.Г. часть II, стр. 350, часть III, стр. 63, 70, 89
Воронов Ю.А. часть I, стр. 234, 236, 240, часть II, стр. 5, 228

Вылейко В.В. часть II, стр. 286
Высоков В.И. часть II, стр. 119
Высоцкий В.И. часть III, стр. 72
Вычисенко М.П. часть II, стр. 89, 123, 136, 249, 250, 281, часть III, стр. 63
Гаврилов А.Н. часть III, стр. 337, 338
Гаврилов В.Я. часть III, стр. 278, 280
Гаврилов Н.Д. часть I, стр. 187
Гавриловский С.А. часть III, стр. 91, 92
Гаврилюк А.А. часть III, стр. 52, 53
Гагарин Ю.А. часть II, стр. 126, часть III, стр. 47, 363
Гажур В.П. часть II, стр. 313, 314
Гайдар часть II, стр. 36
Гайдес Г. часть I, стр. 132
Галинский А.И. часть III, стр. 258, 259
Галич М.Е. часть III, стр. 64
Галлай М.Л. часть I, стр. 68
Галушкин Н.М. часть III, стр. 63, 69, 70, 124, 130
Галушко В.В. часть III, стр. 361
Галушко В.Т. часть III, стр. 67, 75
Гальперин Ю. часть III, стр. 5, 6
Гапон А.Н. часть II, стр. 116
Гарнага М. часть II, стр. 267
Гасленко А.В. часть III, стр. 261
Гасленко В.А. часть III, стр. 259, 260, 261
Гатиллов И.В. часть II, стр. 156
Гастелло Н. часть I, стр. 147
Гвамберидзе Г.Н. часть II, стр. 59, 60
Герасименко В. часть I, стр. 241
Гинсбург М. часть III, стр. 356
Гирик Д.М. часть III, стр. 22
Гладков часть II, стр. 119, 164
Гладун Ю.И. часть III, стр. 318
Глазачев О.К. часть II, стр. 281
Глазунов часть I, стр. 216
Глотов Н.И. часть I, стр. 107
Глусцов В.В. часть II, стр. 152
Гнеденко часть II, стр. 119
Голиков В.И. часть II, стр. 35, 43, 44, 45, 46, 66, 69
Голиченков Л.И. часть II, стр. 117
Головацкий часть II, стр. 138
Головлёв Г.К. часть III, стр. 18
Голфастов часть II, стр. 119
Голубев В. часть III, стр. 19
Голубев С.Н. часть II, стр. 127
Голубенко А.Я. часть I, стр. 126
Гольцев В.М. часть II, стр. 183, 249, 251
Голяндрич часть III, стр. 26
Гондюл В.П. часть III, стр. 311
Гончар О. часть III, стр. 350
Гончаренко А.Н. часть II, стр. 156
Гончаренко В.Д. часть II, стр. 124, 267
Гончаров часть III, стр. 327
Горбань В.Н. часть III, стр. 181, 182, 183, 191, 318, 341
Горбачёв М.С. часть I, стр. 240

Гордиенко часть III, стр. 22
Гордиловский В.А. часть I, стр. 191, 192, 193, 194
Гордовой А.А. часть II, стр. 58, 82, часть III, стр. 202
Горегляд Л.И. часть I, стр.88, 98, 99, 106
Городинский Л.И. часть I, стр. 35
Городненко В.Д. часть III, стр. 64, 79, 80, 125
Горохов В.А. часть II, стр. 156
Горюнов С.К. часть I, стр.88, 89, 124
Градус часть II, стр. 149
Граф Г. часть I, стр. 95
Грачёв С.Г. часть I, стр.78
Грачёв С.П. часть I, стр.76, часть II, стр. 37, 39, 50, 63
Грачёва О.И. часть III, стр. 70, 71
Гречихин В.М. часть II, стр. 17, 18, 21, 23, 49
Григорович Д.П. часть I, стр. 33
Григорьев М. часть II, стр. 74
Грицаенко Н.М. часть II, стр. 288, часть III, стр. 155
Грицай П.В. часть III, стр. 63
Гриценко В.А. часть II, стр. 14
Гриценко Г.М. часть II, стр. 72, 77, 78, 80, 82
Гриценко С.В. часть III, стр. 71
Гриценко Т.В. часть III, стр. 45, 46, 54
Гришин часть II, стр. 119
Громов М.М. часть I, стр. 38, 44, 167
Гросецкий Э.В. часть II, стр. 287, 290
Грудненко В.Г. часть I, стр. 52, часть II, стр. 96
Грушенков В.Г. часть II, стр. 123, 249, 251, 281
Грюканов А.В. часть III, стр. 102, 103
Губарев Г.Д. часть II, стр. 352, 353
Губин Н. часть I, стр. 163
Гузенко А.И. часть III, стр. 165, 166
Гулаев Н.Д. часть I, стр. 87, 88, 97, 106, 107
Гулиус Ф.Н. часть II, стр. 8
Гуля Л.С. часть II, стр. 292, 293, часть III, стр. 63, 66, 68, 74
Гуляченко часть I, стр. 45
Гуменюк А.К. часть II, стр. 14, 18
Гуртовой Г.В. часть III, стр. 68, 72, 122
Гусев В. часть I, стр. 243
Гуцалюк О. часть III, стр. 369
Гущин часть II, стр. 128
Дамаскин Н.У. часть III, стр. 71
Данилов А.В. часть III, стр. 280
Дарьев П.И. часть I, стр. 60
Дацко И. часть I, стр. 24, 25
Дашко Д.Д. часть II, стр. 123, 159, 160, 172, 173
Девятьяров А.А. часть I, стр. 127
Декусар В.Л. часть II, стр. 18, 21, 48, 49, 58, 184, 185, 186, 187
Делоне Н.Б. часть I, стр. 7
Делоне Б. Н. часть I, стр. 8
Дельдюжов В.П. часть III, стр. 73
Дементьев Н.М. часть II, стр. 266, 294
Демиденко Л.И. часть II, стр. 20
Демченко часть II, стр. 138, 151
Демчишин И.Д. часть II, стр. 321, 322, часть III, стр. 65, 72, 109, 116

Денисенко П.Н. часть III, стр. 160, 161
Дерюгин Е.В. часть III, стр. 190
Дерягин В.Ф. часть III, стр. 168, 169
Дехтярёв Е.И. часть II, стр. 281
Деченков М.М. часть II, стр. 206
Джанибеков В.А. часть III, стр. 356
Дзюба И.А. часть III, стр. 223
Диковицкий Н.Г. часть III, стр. 153, 207
Дэникен Э. часть I, стр. 3
Джорданов А. часть I, стр. 207
Дивин часть III, стр. 36
Дикий И.В. часть II, стр. 230, 232, 235, 239, 243
Дикий М.П. часть I, стр. 140
Дмитриев В.А. часть II, стр. 37, 96
Дмитриев К.П. часть I, стр. 203
Добровольская часть I, стр. 60
Добровольский Г.Т. часть III, стр. 364
Довбыш В.А. часть III, стр. 213, 214, 215, 216, 217
Довченко Г.М. часть II, стр. 37
Докучаев часть I, стр. 229
Долматов И.В. часть I, стр. 185
Донцов А.В. часть III, стр. 284
Донченко В.А. часть III, стр. 72, 252
Дорошенко А. часть I, стр. 128
Дорошенко Н.М. часть II, стр. 28, 30
Драч В.Д. часть II, стр. 28
Дроботов часть II, стр. 51
Дрыга В.В. часть III, стр. 266
Дрыгин В.М. часть I, стр. 141
Дубинский И. часть I, стр. 21
Дубовик А.С. часть II, стр. 164
Дубовик И.С. часть III, стр. 71
Дубрава С.Ф. часть II, стр. 124, 131, 249, 282
Дубривный В.Н. часть III, стр. 239, 240
Дубровский Е.А. часть III, стр. 331
Дуда В.Т. часть III, стр. 68, 71, 115
Дудник Н.С. часть I, стр. 157
Дудник П. часть I, стр. 84, 85
Дудников А.А. часть III, стр. 64, 68
Дудников В.Н. часть III, стр. 289, 290, 291
Дуркин А.М. часть III, стр. 111
Дусенбаев А. часть I, стр. 130
Духоборов В.В. часть III, стр. 226, 227
Дьяченко А.Д. часть II, стр. 116
Дюбин часть II, стр. 152
Дядичкин В.В. часть III, стр. 371, 372, 373
Евдокимов В. часть II, стр. 230, 240
Евсеев А.Н. часть III, стр. 22, 23, 27, 42, 54
Евтухов Н.И. часть III, стр. 64, 69
Евтушенко Н.Т. часть I, стр. 142
Егоров А.И. часть I, стр. 29
Егоров Л.С. часть I, стр. 232
Едкин В.Д. часть I, стр. 142, 143
Езерский часть II, стр. 123

Елизаров М.И. часть II, стр. 156
Елизаров Ф.И. часть III, стр. 10, 11, 12
Ельчанинов В.Б. часть III, стр. 19, 36
Еманов М.Е. часть III, стр. 19
Емельшин А.А. часть II, стр. 219
Ерецкий часть II, стр. 66
Ермаков М.В. часть II, стр. 268
Ермаков Ю.Н. часть II, стр. 29, часть III, стр. 70, 267
Ермоленко А.А. часть III, стр. 264, 265
Ерсин В.И. часть III, стр. 71
Ершов часть I, стр. 231
Ефимов М.Н. часть I, стр. 9, 12, 14, 20
Ефимов Т.Н. часть I, стр. 14
Ефремов В.А. часть II, стр. 233, 243
Ефремов В.С. часть III, стр. 278
Ефремов Д.К. часть II, стр. 12
Жабин Г.Г. часть II, стр. 231, 237, 240
Жаворонков С.Ф. часть I, стр. 198, 199, 200
Жадов часть I, стр. 133
Жалинский А.И. часть III, стр. 303, 304
Жан Клод Жильбер Ахмед Фалуедек часть III, стр. 87, 88
Железняк Р.В. часть II, стр. 268
Желтоногов В.М. часть II, стр. 298
Жеменюк А.А. часть II, стр. 66, часть III, стр. 71
Жердий Е.Н. часть I, стр. 143
Жибров А.В. часть III, стр. 286, 298, 299, 300
Живаев А.Ю. часть III, стр. 240, 241
Жильцов В.А. часть III, стр. 358
Житинский П.А. часть II, стр. 8, 14
Житов часть I, стр. 39
Жолудев Л.В. часть III, стр. 278
Жук А.В. часть III, стр. 342, 343, 367
Жук В.И. часть II, стр. 359, часть III, стр. 65
Жук Ю.В. часть III, стр. 320, 321
Жуков часть I, стр. 138
Жуков А.С. часть II, стр. 166, 167
Жуков Г.К. часть I, стр. 229
Жуковский Н.Е. часть I, стр. 7, часть III, стр. 157
Жулай В.М. часть II, стр. 123, 136
Журавков М.В. часть I, стр. 192
Журавлёв Н. часть III, стр. 206
Заболотный А.А. ч. I, стр. 229, 234, 235, 243, ч. II, стр. 3, 5, 99, 100
Забояркин часть II, стр. 41
Забранский Н.А. часть II, стр. 117, 118, 120, 135, 282
Завойчинский В.П. часть III, стр. 63
Загреба М.В. часть III, стр. 217, 218
Задков В.В. часть II, стр. 301, часть III, стр. 272, 273, 274
Задорожный Я.Н. часть II, стр. 152, 154
Зазымко А.И. часть III, стр. 131, 133
Зайцев часть II, стр. 41
Зайцев Б.А. часть III, стр. 360
Зайцев В. часть III, стр. 360
Зайцев В.Ф. часть II, стр. 134, 202
Зайченко А.С. часть I, стр. 203, часть II, стр. 137

Заможный Г.Н. часть II, стр. 62, 63, 82
Заря А.С. часть III, стр. 133, 191
Затевахин часть I, стр. 218
Захаров М.И. часть III, стр. 65
Захарченко М.Д. часть I, стр. 144
Зверев А.В. часть II, стр. 216
Зверев В.И. часть II, стр. 268
Зеленский А.И. часть II, стр. 13, часть III, стр. 68, 70, 115
Зефиром М.В. часть I, стр. 118
Зидрашко Н.С. часть II, стр. 7, 8
Зиновьев И.И. часть III, стр. 65
Знаменский В.А. часть II, стр. 256
Золотарёв часть I, стр. 58
Золотарёв В.В. часть II, стр. 156
Зоотов И.А. часть II, стр. 156
Зубарев А.Н. часть III, стр. 362
Иванищев Ю.К. часть II, стр. 297
Иванов А.П. часть II, стр. 119, 276
Иванов В. часть I, стр. 240, 242
Иванов В.А. часть II, стр. 310
Иванов В.П. часть I, стр. 69, 71, 72
Иванов И.И. часть III, стр. 21, 24, 34, 35
Иванов С.К. часть II, стр. 8, 9
Иванченко С.А. ч. II, стр. 64, 65, 66, 81, 82, 94, 151, 152, ч. III, стр. 355
Ивашин П.В. часть III, стр. 245, 341
Ивашкин часть I, стр. 229
Иващенко А.Н. часть II, стр. 116
Иващенко С.Н. часть III, стр. 133, 205, 206, 207
Ивлиев А.М. часть II, стр. 123, 147, 149, 249, 251
Ивченко И.Ф. часть II, стр. 118
Игнатов А.Д. часть III, стр. 206, 207, 208
Игнатъев В.Н. часть III, стр. 179, 180, 268
Извалов А.В. часть III, стр. 348, 349
Иликбаев В.И. часть III, стр. 133, 241
Илышев Ф.П. часть II, стр. 138, 139
Ильинский К. часть I, стр. 23, 24
Ильяшенко В.Е. часть II, стр. 110, 11, 113, 114, 123, 149, 167, 168, 251, 281
Илюшин С.В. часть I, стр. 212
Имамкулиев Иршад Абил оглы часть III, стр. 137
Иномистов А.В. часть II, стр. 137
Испологаоский С.М. часть III, стр. 25
Ищенко В.К. часть I, стр. 61, 62
Ищенко Д.Д. часть II, стр. 58
Кабадеев И.И. часть I, стр. 218, 221, 222
Казаков А.А. часть III, стр. 3, 5, 6, 7
Казаков В.П. часть II, стр. 123, 156
Казаков С.Н. часть III, стр. 284
Калинин А.В. часть III, стр. 328, 329
Калинин В. часть III, стр. 369
Калинин М.И. часть I, стр. 173, 197, 203
Калинов А.Н. часть II, стр. 18
Калмыков В.А. часть II, стр. 162
Калугин О.П. часть II, стр. 225
Кальней И.В. часть II, стр. 8

Калядин А.А. часть II, стр. 156
Кам часть I, стр. 13
Каманин Н.П. часть II, стр. 175
Камардинов часть II, стр. 119
Каминский И.М. часть II, стр. 127
Каммин М.М. часть I, стр. 184
Камов Н.И. часть II, стр. 12
Кантор М.С. часть II, стр. 138, 139
Капитонов В.Н. часть II, стр. 123, 156
Капустин П.И. часть III, стр. 26, 39, 40, 54
Караваев Н.М. часть II, стр. 103, 123, 130, 132, 133, 267, 269, часть III, стр. 63, 68, 69, 75, 89
Караваева Е.Н. часть III, стр. 72
Каракулин С.В. часть III, стр. 284
Карапыш Г.Н. часть II, стр. 96, 98, 99, 101
Карбаинов Д.И. часть II, стр. 104, 110, 121, 123, 129
Карпенко В.Н. часть III, стр. 69
Карпенко П.Д. часть III, стр. 166, 167
Карлов В.А. часть I, стр. 107
Карпов Н.В. часть II, стр. 151, 247
Карташёв В.М. часть II, стр. 141, часть III, стр. 346
Картлин Ю.И. часть III, стр. 154
Касимов А.В. часть II, стр. 110, 121, 122, 123, 132, 249, 252, 281
Касьянов С.М. часть III, стр. 284, 306, 307,
Каталочко М.В. часть II, стр. 152
Катасонов К.Н. часть III, стр. 18
Качалков С.Д. часть II, стр. 124, 278, 290
Качур П. часть I, стр. 35
Кашицин И.Ф. часть II, стр. 62
Кибальников С.А. часть III, стр. 71
Кизим Л.Д. часть III, стр. 356
Киль Р. часть I, стр. 129
Кипреев часть II, стр. 37
Киреев Л.И. часть I, стр. 245, часть II, стр. 126, часть III, стр. 291, 292, 293
Кирилин П.С. часть II, стр. 249, 252, 281, 290
Кирилов часть I, стр. 81
Кириллов А.М. часть I, стр. 185, 186
Кириллок В.В. часть II, стр. 117
Киркин А.Б. часть III, стр. 229, 230
Киркин Б.А. часть II, стр. 54, 63, 78, 89, 92, 93, 96, 299, 300
Киров часть II, стр. 119
Кислицин П.А. часть II, стр. 140
Киш Г.К. часть I, стр. 24, 27
Кленцарь В.И. часть III, стр. 70, 72, 107, 108, 109
Клещин С.А. часть III, стр. 330, 331
Клименко часть II, стр. 119
Клименко А.В. часть II, стр. 225
Климович часть III, стр. 26
Клюка В.Б. часть II, стр. 267, 268
Кляничин А.Н. часть II, стр. 347
Кобьянский И.А. часть I, стр. 144, 145
Ковалёв Н.П. часть II, стр. 134, 191, 192
Коваленко часть II, стр. 73
Коваленко Б.Г. часть II, стр. 268, часть III, стр. 69, 70
Коваленко В.А. часть I, стр. 229, 230, 231, часть II, стр. 5

Коваленко В.Г. часть II, стр. 18
Коваленко О.И. часть III, стр. 130, 131, 132, 133
Коваленко П.П. часть III, стр. 195, 196, 197, 266
Коваленко С.В. часть III, стр. 345, 346
Ковальский В.А. часть II, стр. 219
Ковачевич А.Ф. часть I, стр. 60,61
Ковтун М.Л. часть II, стр. 225
Ковш В.О. часть II, стр. 302, часть III, стр. 127, 155
Ковш К.В. часть III, стр. 329
Кожяев В.А. часть II, стр. 156, 164
Кожедуб И.Н. часть I, стр. 91, 99, 107, 108, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 117,
часть II, стр. 37, 236, часть III, стр. 27, 29
Кожуховская З.Е. часть III, стр. 354
Козар А.Т. часть II, стр. 206,
Козлов М.Д. часть I, стр. 168, 169, 170, 171
Козлов С.В. часть II, стр. 138
Козлов-Качан В.Н. часть I, стр. 62
Козловская (Мялица) Т.Л. часть II, стр. 55, 84, 85, 87, 90, 91, 92, 93
Козловский В.В. часть III, стр. 131, 133, 197, 198, 227
Козулин В.Г. часть III, стр. 102, 103
Козулин Р.Е. часть III, стр. 223
Коккин И.Д. часть I, стр. 178, 179
Коккинаки В.К. часть I, стр. 212, часть II, стр. 109
Колесников В.В. часть I, стр. 238
Колесников В.И. часть II, стр. 119
Колесниченко В.Е. часть I, стр. 145
Колесниченко С.Ф. часть III, стр. 264
Колечкин В.П. часть I, стр. 90, 99, 108, 109, 123, 129, часть III, стр. 281
Кологреев Л.Н. часть III, стр. 26, 27, 43, 54
Колчин И.Г. часть II, стр. 126
Комаров Андрей А. часть III, стр. 159, 160
Комаров Альберт А. часть III, стр. 72
Комаров А.Ю. часть III, стр. 284
Комаров В.М. часть III, стр. 363
Компаниец А.П. часть I, стр. 128
Компаниец В.Н. часть III, стр. 71
Компаниец И.Ф. часть II, стр. 8, 9
Компаниец Ю. часть I, стр. 243
Конарев И. часть I, стр.84
Конев И.С. часть I, стр. 124
Кондратьев П.И. часть I, стр. 45
Кондратюк Ю.В. часть III, стр. 350
Кондрашин Г.П. часть II, стр. 230, 240, 245
Коновалов В.А. часть II, стр. 124, 156
Кононенко В.Ф. часть III, стр. 66, 72, 89
Кононов Ю.В. часть II, стр. 221
Константинов Н. часть II, стр. 240, 244
Констебль Т.Дж. часть I, стр. 117
Конюх И. часть I, стр. 85
Копылов В.П. часть III, стр. 133
Копытин Е.А. часть II, стр. 164, 249, 252
Копытько Н. часть II, стр. 74
Кольтяков Н.И. часть II, стр. 156
Кораблин В.И. часть I, стр. 184, 185, 186, 189, 191, 204,

часть II, стр. 119, 120, 274, часть III, стр. 87
Корзун В.Г. часть II, стр. 8, 14, 18
Корнеев Н.И. часть III, стр. 21, 22
Корниенко В.И. часть III, стр. 71
Корниенко И.И. часть II, стр. 234, 239, 244, 293, 294
Коробко В.И. часть II, стр. 124, 142
Коробчак Н.И. часть I, стр. 172
Коровайченко В.В. часть III, стр. 161, 162, 163
Королёв А.Ф. часть II, стр. 206
Королёв В. часть I, стр. 97, 100, 137
Коростелёв А.Е. часть III, стр. 152, 163, 164, 165
Коростелёв Д.А. часть III, стр. 231
Коротиг И.А. часть II, стр. 156
Коротков А.А. часть III, стр. 284
Корсак-Залесский В.Б. часть III, стр. 331
Корчагин Г.М. часть III, стр. 277, 286
Коршунов О.П. часть II, стр. 326, 327
Косенко Н.Ф. часть II, стр. 68
Косинов С. часть I, стр. 163
Костеев Е.Г. часть III, стр. 133, 206, 209, 265
Костив Я.А. часть III, стр. 365
Костюков В. часть I, стр. 231
Костюков Т.Ф. часть I, стр. 189
Коськин часть II, стр. 110, 124
Котельников В.Н. часть III, стр. 227
Котляр Ф.П. часть I, стр. 69
Котовский Г.И. часть I, стр. 22
Кофи Аннан часть III, стр. 368, 374
Кочергин часть I, стр. 135
Кошевой В.Г. часть III, стр. 358, 359
Кравец А.Ф. часть I, стр. 146
Кравцов И.С. часть I, стр. 146, 147
Кравцов С.М. часть I, стр. 187
Кравцов Э. часть II, стр. 72, 74
Крайнов В.И. часть II, стр. 127, 150
Красота Г.Т. часть I, стр. 128
Крат В.А. часть III, стр. 332, 333
Крашанин часть III, стр. 33
Кренделев А.Я. часть III, стр. 19
Кривенко В.З. часть III, стр. 20, 21, 28, 36, 44, 45, 54
Кривенко Л.Ф. часть II, стр. 205
Кривой К.Б. часть II, стр. 225
Криль Р.Ф. часть III, стр. 105, 106, 107
Кроль Б.А. часть I, стр. 189
Крупински В. часть I, стр. 95
Кругень часть III, стр. 5, 6
Крюковский В.И. часть II, стр. 281
Кряхов И.А. часть II, стр. 37, 128, 200, часть III, стр. 63, 69
Ксандров В.Н. часть I, стр. 30
Ксидиас И.С. часть I, стр. 9, 12,
Кудрик И.А. часть III, стр. 64, 69
Кужим Н.С. часть II, стр. 202
Кузиков В.С. часть II, стр. 37, 91
Кузнецов А.В. часть II, стр. 62

Кузнецов Б.В. часть III, стр. 72
Кузнецов В.Б. часть II, стр. 73
Кузнецов И. Варф. часть II, стр. 124
Кузнецов И.Вас. часть I, стр. 188
Кузнецов И.И. часть II, стр. 121
Кузнецов П.А. часть I, стр. 10, 11, 155
Кузнецова Д.И. часть I, стр. 11
Кузнецов часть I, стр. 198,
Кузнецов часть I, стр. 229
Кузнецов И.В. часть II, стр. 160, 256
Кузовков часть I, стр. 39
Кузьменко Р.О. часть II, стр. 273
Кузьмин В.П. часть III, стр. 25
Кузьмин Г.Г. часть II, стр. 206
Кулаков С.Н. часть III, стр. 284
Кулибаба А.Н. часть II, стр. 335, 336
Куликов Г.А. часть II, стр. 8, 11, 285
Куликов Г.Н. часть II, стр. 138, 151
Куликов Ю.Н. часть II, стр. 124
Куличев И.А. часть II, стр. 150
Кулиш В.А. часть III, стр. 114, 115, 116
Кулыгин Б.П. часть II, стр. 186
Курбатов А.И. часть II, стр. 239, 240
Кургузов М.А. часть II, стр. 18, 69, 89, 120, 124, 143, 156
Курилов В. часть II, стр. 61
Куркин С.М. часть I, стр. 188
Курлин Ю.В. часть III, стр. 226
Курняев Н.А. часть III, стр. 64, 69
Куроедов часть II, стр. 119
Куропятник И. часть II, стр. 98
Курсаков Н.В. часть II, стр. 127
Курылёв Г.А. часть II, стр. 50, 52, 54, 56, 57, 78, 83
Куташенко А.М. часть III, стр. 252
Кутузов Д.Р. часть II, стр. 124
Кучеренко В.А. часть II, стр. 222
Кучма Н.К. часть II, стр. 71, часть III, стр. 154
Кушнир Г.Л. часть III, стр. 59, 60
Кушнир О.А. часть I, стр. 2, часть II, часть III, стр. 2
Лаврик И.В. часть III, стр. 134, 135
Лазаревич В.П. часть II, стр. 149
Лакиза В.А. часть II, стр. 136, 205
Ланговой Г.Ф. часть II, стр. 127
Лановенко М.Т. часть I, стр. 147, 148
Лапшин часть III, стр. 36
Ларионов В.А. часть II, стр. 264, 265
Ларионов В.П. часть III, стр. 198, 199, 250, 325
Лафазан И.Л. часть II, стр. 150
Лачин часть I, стр. 177
Лебедев часть II, стр. 152
Лебедев Вит. Ф. часть II, стр. 218
Лебедев Вл.Ф. часть I, стр. 222, часть II, стр. 40, 52, 84, 97,
Лёвочкин часть II, стр. 48
Левченко И.П. часть III, стр. 63
Лёгинский Г.Ф. часть II, стр. 125

Легиньков И.А. часть II, стр. 248
Лелека часть II, стр. 35
Лементя П.К. часть II, стр. 108, 124, 277
Леновиченко С.Ф. часть II, стр. 8, 10
Леонов часть I, стр. 126
Леонов И.С. часть II, стр. 127
Лепихов В.К. часть III, стр. 127
Лешевич В.П. часть III, стр. 105
Лещенко Г.П. часть III, стр. 171, 321
Лещенко П.Г. часть III, стр. 321, 322
Лещук Е.З. часть I, стр. 60, 66
Лещуков П.Г. часть I, стр. 66, часть II, стр. 328, 329
Либов В.М. часть III, стр. 103, 104
Липфед Г. часть I, стр. 95
Липивин П. часть II, стр. 146
Липин А.В. часть II, стр. 314
Лисевич С.А. часть III, стр. 304, 305
Лисунов Б.П. часть I, стр. 210
Литвин А.Л. часть III, стр. 309, 310
Литвин А.Н. ч. II, стр. 124, 133, 161, 181, 249, 253, ч. III, стр. 220, 358
Литвиненко Т.А. часть I, стр. 148
Литвинов А.М. часть II, стр. 64, 124, 161, 162
Литвинов М.А. часть II, стр. 124, 157
Литвинчѳв Е.А. часть II, стр. 41, 42, 43, 76
Литвинчук часть II, стр. 124
Литун В. часть III, стр. 23
Лишин Г.Н. часть III, стр. 4
Лобанов А.К. часть II, стр. 124, часть III, стр. 65
Лобастов Н.Н. часть II, стр. 8, 9
Лобачѳв М.В. часть II, стр. 8
Лобов В.С. часть II, стр. 353
Лободин В.Ф. часть III, стр. 25, 36, 37, 38, 39, 54
Лобойченко В. часть III, стр. 369
Логинов В.П. часть III, стр. 31
Лозенко В.В. часть II, стр. 323
Лозенко П.Е. часть I, стр. 138, часть II, стр. 39
Ломоносов М.В. часть I, стр. 4
Лопатин Б.В. часть I, стр. 133
Льков В.В. часть III, стр. 64
Лымич С.С. часть III, стр. 154, 253, 325
Лысов А.П. часть I, стр. 195
Луговской П.П. часть II, стр. 71
Лупенко В.А. часть I, стр. 237
Лунѳв В.С. часть II, стр. 68, 90
Лусто М.В. часть I, стр. 100, 106, 137
Лушаков Е.К. часть III, стр. 242, 243
Люлька А.М. часть II, стр. 42
Люподченко часть II, стр. 41
Лядский Т.С. часть I, стр. 149
Мажаев М.Ф. часть III, стр. 248
Майер Й.-Х. часть I, стр. 132, 134
Майоров А.Г. часть II, стр. 177, 178, 179, 180, 181
Макаров В.П. часть III, стр. 63, 68
Макаров Г.П. часть III, стр. 97

Макаров П.А. часть II, стр. 124
Макаров Р.Н. часть III, стр. 174, 175, 176
Макаров С.В. часть III, стр. 272
Макненко Н.К. часть II, стр. 156
Максимов А.В. часть II, стр. 119
Малахов В.В. часть III, стр. 63
Малахов М.И. часть II, стр. 156
Малевич Ю.Н. часть II, стр. 202
Малеев А.П. часть II, стр. 256
Маленченко Ю.И. часть III, стр. 353, 354
Малуха Н.Г. часть II, стр. 84, 85, 86, 87, 96
Мальшев А.П. часть II, стр. 164
Мальшев Г. часть II, стр. 187
Мальшев М.И. часть II, стр. 222
Малярец А.В. часть III, стр. 338, 339
Мамошин П.Н. часть II, стр. 277
Мамсуров Х.Д. часть I, стр. 227
Манелюк А.П. часть II, стр. 18, 23
Манцелиус часть I, стр. 5
Маньшев В.К. часть I, стр. 179
Маресьев А.П. часть I, стр. 80
Маринский Е. П. ч. I, стр. 75, 88, 92, 94, 99, 106, 110, 137, ч. III, стр. 281
Маркитан В.Л. часть II, стр. 51, 204, часть III, стр. 251
Марков А.В. часть III, стр. 322, 323, 324
Марков В.В. часть III, стр. 243, 244
Марков В.И. часть II, стр. 75, 84, 314, 315, 316, 317
Мартыненко Н.Г. часть II, стр. 206
Мартынова Н. часть II, стр. 53
Мартынюк В.В. часть II, стр. 335, 337
Мартынюк Н.К. часть III, стр. 18, 19
Марченко Е. часть II, стр. 87
Масловец К.Я. часть II, стр. 241
Масловский Г.А. часть II, стр. 43
Матвеев В.А. часть II, стр. 124, 156, 158
Мативос Ю.Н. часть II, стр. 3
Матиков А.П. часть I, стр. 125
Матюха часть III, стр. 26
Матющенко часть III, стр. 99, 100
Махиня часть II, стр. 119
Мациевич В.А. часть I, стр. 150
Мациевич Л.М. часть I, стр. 15, 16, 17, 18, 19
Машкин И.И. часть II, стр. 124
Маяцкий А.И. часть III, стр. 13, 92, 93, 131, 262
Медведев А.В. часть II, стр. 124
Медведев В.А. часть II, стр. 36
Медведев И.А. часть III, стр. 20
Медведев К.Т. часть II, стр. 156
Мезенцев А.Н. часть II, стр. 124, 156
Мелехин Ю.И. часть I, стр. 231
Мельвинский А.П. часть II, стр. 74
Мельник Н.С. часть II, стр. 156
Мельников А.Г. часть II, стр. 114
Мельников П. часть I, стр. 85
Меньшиков часть II, стр. 36

Мизин В.К. часть II, стр. 25
Микулин В.И. часть I, стр. 20, 21, 22
Мильман В.М. часть II, стр. 124, 136
Мимоход В.П. часть III, стр. 293, 294
Мироненко С.М. часть I, стр. 174
Миронов А.Н. часть I, стр. 192
Мирошниченко С.Г. часть II, стр. 225
Михайленко И.Д. часть II, стр. 14, 18
Михайлов А.П. часть II, стр. 139, 152
Михайлов В.Н. часть I, стр. 163
Михайлов И.Л. часть III, стр. 123
Михалёв часть I, стр. 130, 131
Михальченко С.Ю. часть III, стр. 253, 254, 255
Мозговой Ю.И. часть III, стр. 137
Моисеев П.П. часть II, стр. 137
Моисеев С.П. часть III, стр. 71
Молочко А. Алекс. часть III, стр. 339, 340
Молочко А. Андр. часть III, стр. 152, 199, 200
Молчанов Г.П. часть II, стр. 18, 233, 240, 265
Молчанов С.А. часть II, стр. 8, 14
Моргунов Ю.В. часть II, стр. 39
Мороз К.Т. часть I, стр. 204
Морозов С.Я. часть I, стр. 187
Москалец В.С. часть III, стр. 71
Московец В.В. часть III, стр. 244
Мохно А.И. часть III, стр. 267, 268
Мочалов часть II, стр. 119
Мошинский М.А. часть III, стр. 65
Мындра Е.Б. часть III, стр. 371, 372
Мыщыков Ф.М. часть II, стр. 128, 140, 256, 281
Муравьев А.П. часть II, стр. 335, 338
Мурзенко А.В. часть I, стр. 222, часть II, стр. 40, 47
Муругов И.П. часть II, стр. 8, 10, 14
Мусатов часть II, стр. 119
Мясищев В.М. часть I, стр. 210
Набокин А.Н. часть III, стр. 284
Надутенко В.И. часть II, стр. 8, 18, 37, 38
Назаренко Г.П. ч. II, стр. 49, 58, 133, 188, 249, 253, 281, ч. III, стр. 127, 153
Назаров Б.К. часть III, стр. 19, 33
Назаров С. часть I, стр. 243
Найдёнов С.И. часть I, стр. 231
Напалков А.И. часть III, стр. 154
Насыпайко В.Н. часть II, стр. 8, 14, 18, 19, 20, 37, 38
Насыпайко Ю.В. часть III, стр. 218
Науменко (Квитко) А.П. часть II, стр. 307
Науменко С.И. часть I, стр. 151
Невмержицкий В.В. часть III, стр. 132, 133
Негода С.Г. часть III, стр. 318
Недбальский В.Н. часть III, стр. 48, 49, 50, 51, 54, 57
Неделько С.Н. часть III, стр. 116, 117, 118, 349
Недзельская Р. часть II, стр. 77, 79, 80
Нейманов часть I, стр. 229
Немирович-Данченко Т.А. часть III, стр. 167, 168
Неня Р. часть I, стр. 243

Непопалов В.Н. часть II, стр. 18
Нерода С.П. часть II, стр. 281
Нестеров П.Н. часть I, стр. 20, часть III, стр. 5, 6
Нестеров Ю.Е. часть II, стр. 156
Нечаев часть II, стр. 120
Нечестный часть I, стр. 66
Нечитайло Г.В. часть II, стр. 73
Нечуев С.В. часть III, стр. 333
Нидзий И.А. часть III, стр. 286
Никитенко С.Г. часть II, стр. 225
Никифоров В.А. часть II, стр. 279, 280, 281, часть III, стр. 63, 74
Никифоров В.В. часть III, стр. 72
Никифоров П.П. часть I, стр. 107
Николаев А.А. часть II, стр. 124, 277, 278
Николаенко В.Т. часть II, стр. 124
Николай I часть I, стр. 223
Николайтис В.П. часть I, стр. 209
Никоненко В. часть II, стр. 77
Никулин Н.Ф. часть III, стр. 177, 257
Нименко С.А. часть I, стр. 152
Нимцевич часть I, стр. 88, 99
Нишаков Н.Н. часть II, стр. 232, 235, 239
Новиков А.А. часть I, стр. 127
Новиков А.И. часть I, стр. 52, часть II, стр. 68, 94, 95, часть III, стр. 202
Новокщёнов М.С. часть II, стр. 70, 115, 120, 135, 244
Нойн Ф. часть I, стр. 31
Нормухаметов А. часть III, стр. 23
Носов А.В. часть II, стр. 18
Носов Л.Ю. часть III, стр. 19
Облезер Ф. часть I, стр. 137
Облессер Ф. часть I, стр. 95
Оберенко В.В. часть II, стр. 8, 10, 14
Ободков К.П. часть II, стр. 152
Овсепян В. часть II, стр. 84, 87, 99, 100, 102
Овчар Ю.И. часть II, стр. 90, 298, часть III, стр. 68
Огнев А.Ф. часть I, стр. 188
Одинокоев М.Т. часть II, стр. 231, 240, 241
Олейниченко Г.С. часть II, стр. 324, часть III, стр. 63, 71
Омельченко Ю.В. часть I, стр. 231
Онискович Д.Н. часть I, стр. 168, 171
Онищенко С. часть III, стр. 19
Орлов Л.Д. часть II, стр. 11
Осадчий А.П. часть I, стр. 152, 153
Осадчий Н.И. часть II, стр. 67
Осипенко Б.Г. часть II, стр. 124, 156, 240, 241, 293
Осипов В.Н. часть I, стр. 192
Осипов Н. А. часть I, стр. 177, 178
Осипчук Б.П. часть III, стр. 354
Оспишев А. часть III, стр. 57
Остапенко А.П. часть II, стр. 146
Остапец И.Т. часть II, стр. 124, 156
Островец И.П. часть III, стр. 133
Островский И.Д. часть II, стр. 308
Огтян А.В. часть II, стр. 47, 52, 53, 54, 62, 64, 76, 78

Охинченко М.П. ч. II стр. 249, 281, ч. III стр. 69, 71, 80, 100, 124, 130, 134
Охинченко С.М. часть III, стр. 71, 84, 85
Павкин часть I, стр. 175
Павленко А.В. ч. I, стр. 52, ч. II, стр. 76, 77, 94, 95, 97, ч. III, стр. 202
Павленко О.А. часть II, стр. 99
Павленко часть I, стр. 131
Павлов Г.В. часть III, стр. 36, 37
Павлов И.У. часть III, стр. 6
Павлов Н. часть III, стр. 360
Павлов Н.И. часть I, стр. 232
Павлущенко В.В. часть II, стр. 72, 77, 80
Павлущенко С. часть I, стр. 243
Паламар А.И. часть III, стр. 223
Панайотис Милтиадис Апостолоу часть III, стр. 365
Панов А.В. часть III, стр. 273
Панченко В.С. часть I, стр. 188
Панченко Ю.В. часть III, стр. 318
Паровин часть I, стр. 127
Паровин Г.А. часть III, стр. 246
Пасечник А.С. часть I, стр. 153, 154
Патрохальцев Н.К. часть I, стр. 227
Паустовский К. часть I, стр. 22
Пацаев В.И. часть III, стр. 364
Пацук часть II, стр. 18
Пашинов Е.Т. часть III, стр. 153
Пекарь (Салтанова) Т.М. часть II, стр. 54, 77, 78, 79, 80
Першин В. часть II, стр. 53
Перьков С.А. часть III, стр. 267
Петраков В. часть III, стр. 3
Петрахалко А.А. часть I, стр. 231
Петренко Г.К. часть II, стр. 8, 14, 18
Петрик В.Н. часть II, стр. 72
Петров П.Ф. часть II, стр. 35
Петч У. часть I, стр. 119
Пецентий В.В. часть III, стр. 326
Пидопригора А.С. часть III, стр. 132
Пирожихин В.А. часть I, стр. 187
Пилишек В.Б. часть III, стр. 111
Пинчук В.Л. часть II, стр. 20
Плаксин В.В. часть III, стр. 361, 362
Плуталов В.И. часть III, стр. 26, 41, 54
Погорелов И.С. часть II, стр. 9
Погорелый Н.Ф. часть III, стр. 63, 69, 81, 82, 83
Подборнов В.А. часть II, стр. 124, часть III, стр. 16, 17
Подгорный И.С. часть I, стр. 90, 108, 109
Подгорный С.С. часть II, стр. 31
Поддувалов С. часть II, стр. 90
Подколзин А.В. часть III, стр. 267
Поздняков А.П. часть I, стр. 163
Покрандт Ф. часть I, стр. 129
Покрышкин А.И. часть I, стр. 71, 72, 73, 74, 75, 77
Полбин И.С. часть I, стр. 90, 108, часть III, стр. 278, 279, 281
Полежаев часть II, стр. 120
Поликарпов Н.Н. часть I, стр. 33, 40, 41, 42, 43, 215

Полонский А.П. часть III, стр. 206, 247
Полужков В.И. часть III, стр. 18
Польгуй Г.И. часть III, стр. 203, 204, 205
Полохович В. часть II, стр. 80
Поляков Вал.В. часть III, стр. 13, 14
Поляков Вл.В. часть II, стр. 339
Поляков С.В. часть III, стр. 265, 266
Поляков Ю.П. часть III, стр. 362, 363
Полянский В.М. часть II, стр. 37, 38
Пономарёв В.В. часть I, стр. 231, часть II, стр. 100
Поплёвин М.И. часть II, стр. 124
Попов А.Н. часть II, стр. 37, 67
Попов В.Э. часть III, стр. 241, 242
Попов Л.И. часть III, стр. 351, 352, 353
Попов М.В. часть II, стр. 119, часть III, стр. 12
Попов С. часть I, стр. 216
Пономарёв А. часть II, стр. 8, 10
Поршнев К.Ф. часть I, стр. 194
Потапов В. часть III, стр. 184
Потапов Л.М. часть III, стр. 360
Почечуев Г.П. часть III, стр. 231
Почиталкин А.А. часть III, стр. 21, 23, 31
Пошивальников часть I, стр. 125
Присяжный П.Л. часть III, стр. 64
Приходько П.К. часть II, стр. 8
Прокофьев В.П. часть II, стр. 74
Прокудин часть III, стр. 26
Проничев Л.В. часть II, стр. 6, 8
Проскура М.И. часть III, стр. 200, 201
Проскура С.А. часть III, стр. 251
Протченко П.Н. часть III, стр. 126, 127
Прохоров Н. часть III, стр. 190
Проценко Н.С. часть I, стр. 130
Прунариу Думитру часть III, стр. 352
Прядко В.В. часть III, стр. 365
Пстыго И.И. часть III, стр. 28
Пузанов Б.Г. часть III, стр. 72
Пузач часть III, стр. 26
Пурлис часть I, стр. 39
Пурпыш И. часть I, стр. 31
Пустовит Н. часть I, стр. 85
Пустомитенко Г.А. часть III, стр. 231, 232
Пушкин часть I, стр. 127
Пчела В. часть III, стр. 190
Пятенко часть II, стр. 41
Радько С.И. часть III, стр. 125, 126, 133
Разуев И.П. часть II, стр. 268, 270
Разумов часть I, стр. 39
Разумовский К.Г. часть I, стр. 5
Райт О. и Райт У. часть I, стр. 6
Рак Н.Г. часть III, стр. 72
Раков В.Д. часть II, стр. 295
Ралль Г. часть I, стр. 95
Рахматов Т.А. часть II, стр. 281, 284, 290, 291

Ревебцов С.Г. часть II, стр. 66, 68, 69, 70,
Ревенко В.М. часть II, стр. 306
Редькин Л.Н. часть I, стр. 181, 184
Резниченко Ю.И. часть III, стр. 71
Рейзнер Я.В. часть II, стр. 77, 81, 82
Репич С.М. часть II, стр. 246
Репяшник В.В. часть III, стр. 132, 152, 214
Решетников В.В. часть II, стр. 190
Решетников В.Д. часть III, стр. 104
Рига В.Л. часть II, стр. 66, 67, 72, 90, 91
Рогов К.М. часть II, ст. 117
Родионов И.В. часть II, стр. 117
Рожнов А.В. часть III, стр. 284
Роздин П.А. часть II, стр. 139, 152
Розенблаг часть I, стр. 39
Романов А.И. часть II, стр. 19, 37
Романов Н.А. часть II, стр. 231, 239
Романов Ю.Н. часть III, стр. 69
Романович Н.И. часть III, стр. 294, 295, 296
Россинский Б.И. часть I, стр. 13, 14, 155
Ротмистров часть I, стр. 133, 136
Рубец М.И. часть II, стр. 231, часть III, стр. 178, 179, 311
Рубцов П.Г. часть III, стр. 109, 110, 111
Рудель Х-У. часть I, стр. 119, 121
Руденко В.К. часть II, стр. 295, часть III, стр. 132
Руденко К.В. часть III, стр. 255, 256, 257
Руденко Н.С. часть III, стр. 173, 174
Руденко Ю.В. часть III, стр. 133
Рудомёткин часть II, стр. 120
Рузов В.Я. часть III, стр. 190
Русаленко А.П. часть II, стр. 21
Русанов И.К. часть III, стр. 21, 54
Рыбаков А.Н. часть II, стр. 246, 281
Рыбальчук С.Т. часть I, стр. 35
Рыбко Н. часть I, стр. 208
Рымарь В.М. часть I, стр. 234
Рычков А.П. часть I, стр. 176, 177
Рюмин В.В. часть III, стр. 351
Рябинин Е.В. часть III, стр. 274, 275
Рябов П.З. часть I, стр. 10
Рябошапка А.В. часть II, стр. 67, 73
Рященко А.Г. часть II, стр. 226
Рязанов В.Г. часть I, стр. 89, 90, 108
Савин И.Д. часть I, стр. 23
Савицкая С.Е. часть III, стр. 352, 356
Савицкий В.А. часть III, стр. 257, 258
Савченко часть I, стр. 127
Савченко часть III, стр. 27
Сагаль И.И. часть III, стр. 132
Сажин А.Ф. часть II, стр. 281
Сазонов И.А. часть II, стр. 156
Сайкин В.И. часть II, стр. 299, часть III, стр. 203, 367
Сайкин Г.В. часть III, стр. 324, 325, 326
Сайко В.Г. часть II, стр. 225

Салахов часть II, стр. 51
Саломатин В.И. часть II, стр. 150, 246, 268
Самойлов И.С. часть II, стр. 10
Самусенко С.Д. часть II, стр. 89, 124, 131
Сандалов В.А. часть I, стр. 163
Сандырев А.Г. часть III, стр. 223, 225, 226
Сапожников Г.Г. часть II, стр. 7, 8
Сапожников М.А. часть II, стр. 39
Саржевский П.А. часть II, стр. 325
Саркисян А.Д. часть II, стр. 152
Светлов В.В. часть II, стр. 164
Свиридов Ф.К. часть II, стр. 46, 47, 58
Свищ П.Т. часть II, стр. 8, 10
Седельников И.В. часть II, стр. 121, 124, 145
Селиванов И.Я. часть II, стр. 124
Селянко Н.Ф. часть II, стр. 351
Семененко Б. часть II, стр. 90
Семенihin Э.А. ч. II стр. 124, 249, 253, 281, 290, 303, ч. III, стр. 68, 127
Семенченко Н.Н. часть II, стр. 156
Сенченко А.И. часть III, стр. 72
Сербин А. часть I, стр. 243
Сербин А.А. часть III, стр. 348
Сербин Е.Ф. часть II, стр. 281
Сергеев В.П. часть II, стр. 39
Сердотецкий А.С. часть III, стр. 176, 177
Серебров А.А. часть III, стр. 352
Серебряков А.И. часть II, стр. 223
Сивков И.А. часть II, стр. 156
Сидоренко А.И. часть III, стр. 71
Сидоренко И. часть I, стр. 85
Сидоров К.Д. часть II, стр. 124, 144, 247
Сидорчук часть I, стр. 220
Сидун часть I, стр. 180
Сизов Н.А. часть III, стр. 183, 332
Силаев И.А. часть III, стр. 17
Сильницкий А.С. часть II, стр. 156
Симоненко А.К. часть III, стр. 72
Симонов Н. часть II, стр. 297
Синяев А.Ф. часть II, стр. 197, 198, 199
Сироткин И.А. часть I, стр. 188
Сисько А.А. часть II, стр. 8
Скаубит К. часть I, стр. 24
Скрипко Н.С. часть I, стр. 35
Скрипко С.Л. часть I, стр. 53. часть II, стр. 101
Скрыпнюк А.С. часть II, стр. 116, 117
Сливка А.Р. часть I, стр. 154
Слипченко С.А. часть II, стр. 346
Смагин часть III, стр. 23
Смирнов часть III, стр. 5
Смирнов В. часть II, стр. 159
Собакин Г.С. часть II, стр. 18
Собко Ю.И. часть III, стр. 71
Соболев часть II, стр. 120
Соболев В.Н. часть III, стр. 272

Соколов А. часть I, стр. 71
Соколовский К. часть I, стр. 186
Соловьёв Б.М. часть II, стр. 120, 124, 154, 155, 157, 247, часть III, стр. 178
Соловьёв В.А. часть III, стр. 356
Солодовников В.И. часть II, стр. 240, 242, 267
Солодовченко И.Д. часть II, стр. 9
Солонеев В.А. часть III, стр. 126
Солоненко А.Д. часть II, стр. 28
Солоненко П.П. часть III, стр. 65
Солохин А.А. часть II, стр. 124
Сорока В.И. часть III, стр. 93, 94, 95
Сорокин А.М. часть III, стр. 211, 341
Сорокин В.Г. часть II, стр. 319
Сорокин Ю.Г. часть II, стр. 311
Сотников часть II, стр. 36
Спасибо В.С. часть III, стр. 119, 120
Спатарель И.К. часть I, стр. 23, 27
Стадник Г.В. часть III, стр. 359
Сталин И. часть I, стр. 166
Стамо Н.Л. часть I, стр. 29
Старанкович А.И. часть III, стр. 245, 247
Старостин Г.И. часть II, стр. 128, 241
Старцев О.В. часть II, стр. 101, часть III, стр. 333, 334
Стасюк А.Ф. часть II, стр. 335, 340, часть III, стр. 132
Статовский А.А. часть III, стр. 268
Стёганцев П.С. часть II, стр. 149
Степанов В.С. часть II, стр. 297, 330, 331
Степанов Д.В. часть III, стр. 344, 345
Степанов Л.Н. часть III, стр. 226, 227
Стёпин часть II, стр. 124
Столяров А.В. часть II, стр. 105
Сторчак В.Ф. часть II, стр. 240, 245
Стоякин В. часть III, стр. 5
Стоян В.А. часть II, стр. 77, 288
Стрелец И.В. часть III, стр. 219, 220
Стрелковский Ф.И. часть II, стр. 270, 271, 272, 281, часть III, стр. 68
Стригин И.В. часть II, стр. 225
Стригун часть III, стр. 26
Стройнов часть I, стр. 131
Субботин П.М. часть I, стр. 135
Суворов А.В. часть III, стр. 327, 328, 368
Суворов В.П. часть III, стр. 133, 201, 202, 203
Судец В.А. часть I, стр. 36, 78, 79, 80, 81
Суржин И.С. часть II, стр. 138
Сусанов В.М. часть III, стр. 132, 152, 184, 185, 186, 206
Суслов Ж.Е. часть II, стр. 124
Суслов И.В. часть II, стр. 8
Сухин Н. часть II, стр. 18
Суходольская Е.И. часть III, стр. 189, 190
Сухомлин И.М. часть I, стр. 154, 155
Сухомлинов Е.В. часть III, стр. 63
Сытник А.Б. часть III, стр. 285, 286
Тагильцев В.М. часть III, стр. 280
Талич часть I, стр. 13

Танащук В.Ф. часть III, стр. 305
Таран Г.А. часть I, стр. 155, 156, 157, 158
Таран И.В. часть II, стр. 156
Тараненко В.Н. часть II, стр. 8, 9
Тараненко (Карapyш) С.П. часть II, стр. 98
Тарараева часть I, стр. 60
Тарасенко Л.В. часть II, стр. 348
Тарасенко Л.Ф. часть II, стр. 249, 253, 281
Тарудько А.Д. часть II, стр. 124
Тахтай Л. часть I, стр. 85
Твердосъуп М.Ф. часть II, стр. 46
Телишевский М.З. часть I, стр. 64
Тереник Е.А. часть III, стр. 284
Терентьев И.И. часть I, стр. 195, часть II, стр. 248, 267
Терешкова В.В. часть III, стр. 364
Тернавский И.И. часть II, стр. 37, 41, 76, 77, 79, 82
Тертычный часть II, стр. 244
Тесленко Э. часть I, стр. 243
Тегюшев В.А. часть III, стр. 64
Тидоренко часть III, стр. 36
Тимко Я.Н. часть III, стр. 284
Тимченко В. часть II, стр. 62
Тимченко Н.И. часть III, стр. 64
Титов Г. часть I, стр. 150
Тихомиров А.В. часть I, стр. 173, 180, 182
Тихонов А. часть II, стр. 74
Тихонов часть I, стр. 199, 200
Ткач В. часть I, стр. 85
Ткачёв Г.Е. часть II, стр. 152
Ткачевский Ю.М. часть II, стр. 39
Ткаченко В. часть I, стр. 242
Ткаченко В.В. часть III, стр. 64
Ткаченко В.Г. часть III, стр. 122, 123, 318
Ткаченко В.П. часть III, стр. 133, 155, 186, 187, 188, 196
Ткаченко Г.Ф. часть II, стр. 105
Ткаченко Л. часть II, стр. 85
Ткаченко Н. часть III, стр. 23
Ткачук В.В. часть III, стр. 247
Тодощенко часть II, стр. 73
Токарев В. часть I, стр. 241
Токарь С. часть II, стр. 98
Толивер Р.Ф. часть I, стр. 117
Толстоухов В.И. часть III, стр. 107
Тон К. часть I, стр. 223
Топорков Ю. часть III, стр. 360
Топчий Л.А. часть III, стр. 248
Торбуков А.И. часть III, стр. 25
Торопов Ю.В. часть I, стр. 237
Торчук Ф.В. часть II, стр. 274
Третьяков В.И. часть II, стр. 105
Третьяков Е.А. часть III, стр. 220, 221, 222, 273, 325
Триска Н.А. часть III, стр. 136
Трошин С.М. часть III, стр. 232, 233
Труд А.И. часть I, стр. 64

Трутнев Ф. часть I, стр. 100, 137
Труфанов А.П. часть II, стр. 69, 77, 94, 95, 97
Туйгунов Л.Н. часть I, стр. 192
Тулянцеv Н.П. часть II, стр. 73
Тупий Л.Л. часть II, стр. 353
Тупий Л.М. часть II, стр. 154, 155, 157, 249, 279, 281, 291, 292
Туполев А.Н. часть I, стр. 38, 40, 46, 66, 208
Тур В. часть III, стр. 57
Турчанов В.В. часть II, стр. 124
Уваров часть I, стр. 187
Углев И.Е. часть III, стр. 346, 347
Углев С.Н. часть II, стр. 127, 134, часть III, стр. 346
Угольников А.Н. часть III, стр. 121
Ульянов С.А. часть III, стр. 67
Ульяновский С.А. часть I, стр. 168
Урманов Б.А. часть III, стр. 18, 21, 28
Урываев А.Б. часть III, стр. 23
Усагов М. часть II, стр. 110, 124
Усенко П.А. часть II, стр. 122, 124, 148, 295
Устенко А.Н. часть II, стр. 21
Устенко Б.К. часть III, стр. 64
Устюжанин Ф.М. часть II, стр. 124, 145
Утенков В.А. часть II, стр. 76, часть III, стр. 71
Утин А.В. часть I, стр. 88, 90, 106
Уточкин С.И. часть I, стр. 9, 12, 13, 20, 156
Ухалкин В.Д. часть I, стр. 188
Ушаков В.А. часть III, стр. 72
Федоренко Г.А. часть II, стр. 46
Федотов А.В. часть II, стр. 232, 244, 246
Фёдоров В.Н. часть I, стр. 107, часть III, стр. 154
Федоренко С.П. часть III, стр. 123
Федоришин В.И. часть III, стр. 71, 133, 248
Фёдоров А.Г. часть III, стр. 188, 189, 191, 341
Федоров В. часть II, стр. 46
Фёдоров Н.Б. часть III, стр. 64
Фигичев В.А. часть I, стр. 75
Фикель часть I, стр. 119, 120, 121
Филатов И.А. часть I, стр. 127
Филимонов В.Г. часть II, стр. 25, 26,
Филимонов В.Н. часть II, стр. 125, 156, 164
Фоломкин А.М. часть II, стр. 239, 245
Фоменко В.В. часть III, стр. 169
Фомин Н.И. часть III, стр. 46, 47, 48, 54
Фофанов часть I, стр. 220
Френчко Л.И. часть II, стр. 3, 174, часть III, стр. 357
Фролов А.Н. часть II, стр. 154, 267
Фролов И.Т. часть II, стр. 266, 267, 296
Фрунзе М.В. часть I, стр. 31
Фузик В.О. часть III, стр. 71
Фурса Л.П. часть III, стр. 19, 29, 54, 55, 56, 57, 58, 60
Хайбёк Й. часть I, стр. 123, 125
Халдеев В.К. часть II, стр. 127
Халиков часть I, стр. 189
Харин В.В. часть II, стр. 281

Харин В.И. часть II, стр. 276
Харитонов часть II, стр. 36
Харитонов В.А. часть III, стр. 97
Хартман Э. часть I, стр. 94, 118, 119, 128, 134, 135
Харченко М.А. часть III, стр. 65
Харченко С.П. часть III, стр. 249
Харчук П.С. часть II, стр. 18, 20, 21, 22, 23,
Хенчель часть I, стр. 120, 121
Хлебников М.Д. часть II, стр. 152, 154
Хлустиков К.Ф. часть II, стр. 152
Хмелевский Л.В. часть III, стр. 18
Хмельницкая А.В. часть II, стр. 98
Хомренко Б.П. часть II, стр. 72
Храбак Д. часть I, стр. 95, 96, 114, 129
Хромов А.С. часть II, стр. 231, 240, 243, часть III, стр. 64
Худякова А.Ф. часть I, стр. 159, 160
Худяков В.П. часть II, стр. 281, 285, 297, часть III, стр. 68, 70
Худяков С.А. часть I, стр. 28
Цветков С.А. часть III, стр. 71
Целых Е. часть II, стр. 37, 38
Цемен А.Ф. часть I, стр. 84,85
Церулик А.В. часть II, стр. 240, 244
Цивак С.Н. часть III, стр. 235, 236
Цивилёв В.И. часть II, стр. 128
Цыбин П.В. часть I, стр. 214
Цыганенко В.С. часть I, стр. 168, 169
Цыганок А. часть III, стр. 23, 30
Цымбалюк В.Н. часть I, стр. 234
Чайковский Е.Г. часть II, стр. 201
Чебанюк Н.М. часть II, стр. 137
Чепинога П. часть I, стр. 131
Чепкасов Ю.И. часть II, стр. 217
Червяков В.И. часть II, стр. 39
Черкашин А.Б. часть II, стр. 332, 333
Чернов А.С. часть II, стр. 26, 27
Чернов С.И. часть I, стр.68, 69, 77, часть III, стр. 67
Черносулов В.С. часть II, стр. 262, 267, часть III, стр. 63, 68
Чёрный А.И. часть III, стр. 63, 68, 69
Чёрный М.А. часть I, стр. 187, часть II, стр. 120, часть III, стр. 85, 86, 87
Чёрный О. часть I, стр. 243
Чёрный Р.А. часть III, стр. 284
Черных И. часть I, стр. 163
Чернышов В.П. часть II, стр. 233, 240
Черняев П.А. часть II, стр. 149
Чесноков Л. часть II, стр. 164
Чеушев Д.И. часть II, стр. 138
Чехутов И.О. часть I, стр. 14
Чижик А.А. часть II, стр. 89, 104, 124, 129, часть III, стр. 67, 73, 88
Чижов Б.И. ч. I стр. 2, 191, 245, ч. II стр. 2, 47, 50, 51, 52, 61, 83, 84, 86, 92, 93, 95, 99, 100,
135, 136, 193, 279, 281, 293, ч. III стр.245, 318, 406
Чижов И.Л. часть I, стр. 223, часть II, стр. 60
Чижов П.Б. часть III, стр. 91, 318
Чикалов часть III, стр. 26
Чилимов Б.А. часть I, стр. 175, 176, 177

Чинченко В.Г. часть II, стр. 76, 77
Чинченко В.П. часть III, стр. 234, 332
Чирков В.К. часть II, стр. 277
Чистикин В.Н. часть II, стр. 300
Чичурин В.К. часть II, стр. 240
Чмутин А.Ф. часть I, стр. 234, 243, часть II, стр. 3, 4, 5
Чопенко В.Н. часть III, стр. 128, 129
Чубарь В.Я. часть I, стр. 30
Чудайкин З. часть II, стр. 124, 128
Чудинов П.А. часть II, стр. 126
Чудинова Г.П. часть III, стр. 171
Чужанов А.П. часть II, стр. 24, 25
Чуйко Н.Д. часть I, стр. 187
Чулков В.И. часть I, стр. 35
Чумаков В.С. часть III, стр. 275, 276
Чумаков Д.С. часть III, стр. 334, 335
Чумаков П.В. часть III, стр. 334
Чумаков С.П. часть II, стр. 349, часть III, стр. 335
Чуприн Б.И. часть III, стр. 263
Шавалда В.П. часть II, стр. 124, 160, часть III, стр. 269
Шавалда Л.А. часть III, стр. 269
Шалагин П.И. часть III, стр. 300, 301, 302, 303
Шаланкевич Э.М. часть II, стр. 292
Шалль Ф. часть I, стр. 132, 134
Шаповалов И.Ф. часть II, стр. 37, 38
Шаповалов Ю.Г. часть III, стр. 65
Шаргей А. часть III, стр. 350
Шаталов В.А. часть III, стр. 47
Шахотько А.К. часть III, стр. 153, 189, 190, 191, 192, 331
Швецов А.Д. часть I, стр. 44
Швыдкий А. часть I, стр. 118
Шевелёв А.В. часть III, стр. 335, 336, 337
Шевелев В.Л. часть II, стр. 23, 41, 96, часть III, стр. 192, 193, 335
Шевелев Л.А. часть II, стр. 294, часть III, стр. 335
Шевель В.Д. часть III, стр. 67
Шевченко часть II, стр. 120
Шевченко часть III, стр. 36
Шевченко В.Г. часть III, стр. 9
Шевченко Г.В. часть III, стр. 21, 30, 31, 32, 54
Шевченко Д.Г. часть III, стр. 340
Шевченко С.В. часть II, стр. 273
Шевченко Т.Г. часть III, стр. 8, 215
Шевчук В.В. часть III, стр. 77, 326
Шевчук С.В. часть III, стр. 249
Шелест И.И. часть I, стр. 48, часть II, стр. 207
Шемендюк П.С. часть I, стр. 160
Шемякин часть III, стр. 36
Шенкер часть II, стр. 36
Шепетовский В.А. часть II, стр. 105
Шерстюк В.Г. часть II, стр. 225
Шиленко П.А. часть II, стр. 3, 8, 10, 14, 18, часть III, стр. 63, 137
Шипов В. часть II, стр. 80
Шинкаренко В.А. часть III, стр. 8, 9, 10
Шифрин М.Н. часть II, стр. 275

Шишкин И.А. часть II, стр. 281
Шкрабков А. часть II, стр. 206
Шкуренко В.А. часть II, стр. 18
Шлеев Г.И. часть I, стр. 175, 176
Шляхтин В.Ф. часть II, стр. 256, 267
Шмаевич Л.И. часть II, стр. 362, 363, 364, часть III, стр. 65, 72, 365, 370
Шмаков В.В. часть II, стр. 154, 155, 156
Шмонденко М.Д. часть III, стр. 65
Шпак В.К. часть II, стр. 354, часть III, стр. 361
Шрамко А.И. часть II, стр. 215
Штепп Г(Х)-К. часть I, стр. 113, 119, 129
Штимаенко часть I, стр. 225
Штумпф К. часть I, стр. 137
Шулик С. часть I, стр. 243
Шульгин А.И. часть II, стр. 160, 249, 254, 281
Шульгин В.А. часть III, стр. 135, 136
Шульгин С.С. часть II, стр. 95
Шумилин часть I, стр. 223
Шустер часть I, стр. 39
Шустов В.П. часть II, стр. 124, 249, 254, 281, часть III, стр. 68
Щёголев А.В. часть III, стр. 250, 251
Щёголев В.Е. часть II, стр. 305, часть III, стр. 190
Щедрин П. часть I, стр. 223
Щелкунов В.И. ч. I стр.197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, часть II, стр. 115
Щенявский Ю.Г. часть III, стр. 223
Щербаков Н.Д. часть II, стр. 124
Щербаков О. А. часть III, стр. 153
Щербинин Н. часть II, стр. 53
Щёткин Н.В. часть II, стр. 105, 111, 124, 158, 267, 269
Этингер П.В. часть III, стр. 19
Юдилевич П.С. часть II, стр. 8
Юдченко Н.П. часть III, стр. 296
Юдченко П.Н. часть III, стр. 341, 342
Юнгмейстер В.Ю. часть I, стр. 29
Юньков А.В. часть III, стр. 262, 263
Юньков В.А. часть II, стр. 286, часть III, стр. 154
Юргелевич З.С. часть III, стр. 155
Юркевич Н.Р. часть II, стр. 272
Юрченко В.М. часть III, стр. 72
Юрченко М.М. часть II, стр. 207, 227
Юшин К.Т. часть III, стр. 64, 68
Явич В.П. часть II, стр. 335, 341, 342
Якимук Н.И. часть III, стр. 337
Яковенко часть I, стр. 127
Яковенко С.Д. часть II, стр. 37, 38, 257, 258, 259, часть III, стр. 63, 69
Яковлев А.С. часть II, стр. 11
Якубовский В.С. часть II, стр. 355, 356, часть III, стр. 63, 68
Якунин Н.П. часть I, стр. 184
Якутин И.Я. часть I, стр. 43, часть II, стр. 230, 231, 232, 235, 239, 261
Янке Э. часть I, стр. 137
Янковский П.А. часть II, стр. 67, 71, 74
Янютин А.П. часть II, стр. 117
Яценко часть I, стр. 229

Литература

- XX век. Гражданская авиация в лицах. М. “Воздушный транспорт”, 2000.
- Авдеенко П.Г. и др. История гражданской авиации СССР. М. “Воздушный транспорт”, 1983.
- Антонов О.К. Десять раз сначала. К. “Веселка”, 1981.
- Бойко С.Г. Воспоминания военного штурмана. Кировоград, 1984.
- Виноградов Ю.А. Иду на Берлин. М. ДОСААФ, 1980.
- Гальперин Ю. Воздушный казак Вердена.
- ГВФ в Великой Отечественной войне. М. “Воздушный транспорт”, 1985.
- Горяшко А.М. Гражданская авиация Украины. К. “Техніка” 1982.
- Гражданская авиация Амурской области в лицах. Благовещенск, 2003.
- Документы Кировоградского областного архива: В-802, В-826, В-827
- День Аэрофлота. М. АПН, 1973.
- Захаров В.П. Первый военный аэродром. М. Воениздат, 1988.
- Зефиров М.В. Штурмовая авиация Люфтваффе. М., 2003.
- Кировоградское лётное. Под редакцией Рубца М.И. Кировоград, 1992.
- Кораблин В.И. Воспоминания о ветеранах 125 (15, 198) гвардейского Севастопольского Краснознамённого бап АДД. Кировоград, 1989.
- Колечкин В.П. Статьи в журналах “Авиация и время” №6 (2003) и №1 (2004).
- Кораблин В.И. Кировоград - город авиационный. Кировоград. РИО, 1991.
- Королёва Е.В. Окрылённые мечтой. К. “Украина”. 1992.
- Лисица Никифор. Над хребтами Гиндукуша. Вінниця. “Книга-Вега”, 2004.
- Ляховецкий М.Б., Рудник В.А. В небе - Уточкин! Одесса, Маяк, 1982.
- Макеев В.П. и др. Воздушная мощь Родины. М. Воениздат, 1988.
- Мариинский Е.П. Внизу - передний край. М. Политиздат, 1966
- Мост в космос. М., «Известия», 1971.
- Пелагенко А.П., Троценко А.М. Цивільна авіація України. К. “Софія А”, 2003.
- Покрышкин А.И. Познать себя в бою. М., 2006.
- Рябчиков Е.И., Магид А.С. Становление. М. “Знание”, 1978.
- Соболев Д.А. Рождение самолёта. М. “Машиностроение”, 1988.
- Сулима А.М. Крылатая гвардия (1944-2004).
- Ткаченко В.А. Крылья Антонова. К. “КВЦ”, 2005.
- Толивер Р.Ф., Констебль Т.Дж. Лучший асс второй мировой войны. М., 2002.
- Уильямс М. Суперистребители. Новое поколение боевых самолётов. М., “Омега”, 2006.
- Чабаненко В.В. Прославлені у віках. Д. „Промінь”, 1983.
- Шавров В.Б. История конструкции самолётов в СССР (до 1938 года и с 1938 по 1950 гг.). М. “Машиностроение”, 1978.
- Шелест И.И. Дни и ночи напролёт. М. Воениздат, 1991.
- Яковлев А.С. Цель жизни. М. Политиздат, 1987.

В книге использованы материалы, представленные авиаторами и членами их семей.

Фотографы: Цесарский Юрий Абрамович, Москалёв Николай Иванович, Куликов Георгий Андреевич, Седых Константин Дмитриевич, Кушнир Ольга Александровна, Рыхлицкий Иван Иванович.

Автор благодарен всем тем, кто принёс ему для копирования личные фотографии из семейных альбомов.

Оглавление

Вступление.....	3
Глава 30. 190 истребительный авиационный полк.....	17
Глава 31. Кировоградское лётно-штурманское училище..	61
Глава 32. Выпускники Кировоградского лётно-штурманского училища.....	91
Глава 33. Кировоградское высшее лётное училище гражданской авиации.....	138
Глава 34. Выпускники Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации.....	212
Глава 35. 44 гвардейский Черкасский ордена Богдана Хмельницкого бомбардировочный авиационный полк....	277
Глава 36. Государственная лётная академия Украины и её выпускники.....	311
Глава 37. Кировоградщина, космос и лётно-исследовательский институт имени М.М. Громова.....	350
Именной указатель.....	377
Литература.....	404

Ветеранская организация Государственной лётной академии Украиным состоит из 130 человек - бывших работников 60 ВАУЛ, КШВЛП, КЛШУ, КВЛУ. В 2008 году исполнилось 95 лет Ивану Семёновичу Погорелову (живёт в Москве) и готовятся отмечать 90-летие Михаил Викторович Козловский, Михаил Михайлович Переведенцев, Михаил Николаевич Ручко и Николай Владимирович Карпов. Пожелаем им здоровья и долгих лет жизни!

Помощь ветеранской организации можно оказать через Кировоградский городской Совет ветеранов войны и труда:

*ОДУ УСБ р/с 2600230010828 МФО 323293 Код 23679201
Материальная помощь ветеранам ГЛАУ.*

Історико-краєзнавче видання
В НЕБІ КІРОВОГРАДЩИНИ
Частина третя

(на російській мові)

Автор *Б. Чижов*

Головний редактор Б.Г. Чижов
Коректор В.О. Алексеев
Комп'ютерна верстка Б.Г. Чижов

Тираж 100 прим.