

Б. ЧИЖОВ

Воспоминания пилота



Кировоград
2011



О своей жизни, тесно связанной с историей авиации Кировограда пишет Борис Игнатьевич Чижов, автор трёхтомника «В небе Кировоградщины» выпущенного самиздатом в 2006, 2007, 2008 г.г.

Компьютерная вёрстка,
самиздат, 2011.



Вступление

В книге Василия Ивановича Кораблина “Кировоград город авиационный”, выпущенной в 1991 году на странице 22, читаем:

В мае 1945 года на аэродром Кировоград перебазировалось Военное авиационное разведывательное училище из города Давлеканово Башкирской АССР, начальник училища генерал-майор авиации Жуков. Училище готовило экипажи разведчиков для фронта. В 1946 году училище было расформировано.

На этом вся доступная мне информация об этом училище заканчивалась. Если бы я был профессиональным историком, то наверняка обратился бы в Подольский архив. Но Подольск под Москвой, а я в Кировограде.

Мои исследования в области авиации родной Кировоградщины продолжались. Так 10 февраля 2009 года

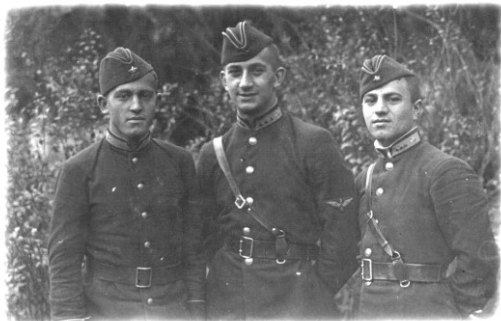


Эйнгорн 14.08.1958 года

исполнилось 85 лет Владимиру Яковлевичу Эйнгорну. О нём я знал мало: ветеран Великой Отечественной войны, ветеран труда, работал у нас в КВЛУ дежурным штурманом, награждён 11 медалями. Эти краткие сведения интуитивно наводили меня на мысль, что история его жизни наверняка связана с историей авиации нашего края и не ошибся. На чествовании юбиляра я шутивным стишком попросил его рассказать о себе:

Отметим Ваши восемьдесят пять!
Позвольте Вам здоровья пожелать,
Слышал, что Вы со многими дружны,
А ведь рассказы Ваши мне нужны!

Хочу в деталях Вашу жизнь я знать,
Чтобы подробно затем описать.
Сесть за тетрадку Вы тотчас должны
Записи Ваши мне очень важны.



В.Я. Эйнгорн, Валерий Мшениеридзе, Сурен Давтян.
Тбилиси, спецшкола 4.12.1942 г

Эйнгорн Владимир Яковлевич. Родился 10 февраля 1924 года в городе Тбилиси в семье рабочего авиационных мастерских аэропорта “Алексеевка”. С января 1941 года был принят в Тбилисскую спецшколу ВВС, по окончании которой в 1943 году призван в армию и попал в Ташкентскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров. Лётную подготовку проходили на

самолётах Р-5, Ща-2 и СБ (штурманскую и бомбардировочную).



1.1.1945 г
Давлеканово, ВАУР.
Слушатели-штурманы
Каплиев Пётр,
Арутян Оник, Эйнгорн
Владимир, Бабаджанов Юник

В декабре 1944 года после государственных экзаменов уже младшего лейтенанта Эйнгорна направили в город Давлеканово Башкирской ССР для дальнейшего обучения в Военном авиационном училище разведчиков (ВАУР) на фронтовом бомбардировщике Пе-2. Занимались теорией, чувствовалось приближение конца войны. День Победы 9 мая 1945 года встретили в Давлеканово. Наконец поступила команда готовиться к переезду в освобождённый от немцев город Кировоград в Украине.

В этом же месяце училище полностью перебазировалось на аэродром Кировоград. Позже оно было переименовано в Кировоградскую офицерскую школу бомбардировочной разведывательной авиации (КОШБРА).



Кировоград КОШБРА 28.08.1945 г.
Л-т Кочетков, мл. л-ты Кизимов, Эйнгорн

Аэродром Кировоград был в пригодном состоянии, а жилые и служебные дома в авиагородке представляли собой коробки без окон и дверей, без воды и электричества. Привезли с собой матрацы, на которых спали на полу и ими же укрывались. Но постепенно жизнь налаживалась. Перевели офицеров-слушателей жить в

помещение, где сейчас штаб академии, открыли столовую, где сейчас авиакомпания УРГА, а УЛО разместилось в здании, где сейчас роддом.



Слева слушатель Александр Строна. Справа – сл. Баргенов.



После выполнения программы лётной подготовки на Пе-2 в июне 1946 года их, 16 человек лётчиков и штурманов, отправили в Закавказский военный округ в 188-ю бомбардировочную авиационную дивизию.

Владимир Яковлевич попал в 373 Берлинский бомбардировочный авиационный полк, в котором, летая на самолётах Пе-2 и Ту-2, дослужился до должности заместителя штурмана авиационной эскадрильи и звания капитан. С ноября 1957 года по декабрь 1958 года учился на курсах повышения

квалификации при Челябинском и Шадринском военных авиационных училищах, где освоил новый реактивный фронтовой бомбардировщик Ил-28. После окончания курсов был направлен в 52 бад Дальневосточного военного округа (остров Сахалин) где прослужил в двух полках на должности начальника связи авиаполка - штурмана. В июле 1960 года в связи со значительным сокращением Вооружённых Сил СССР был уволен в запас.



Кировоградская ШВЛП 1962 – 1970 гг.
Капитан Эйнгорн В.Я. преподаватель бомбометания военного цикла

Для постоянного места жительства выбрал родину жены - город Кировоград. С августа 1962 по декабрь 1970 года работал преподавателем военной подготовки КШВЛП. Восстановиться на лётную работу в ШВЛП не удалось. Написал письмо в Якутское территориальное управление и получил положительный ответ. С января 1971 года по сентябрь 1979 года летал в Батагайском объединённом авиационном отряде (ОАО) вначале штурманом самолёта Ан-2, затем штурманом 1-й АЭ, а с января 1972 года старшим штурманом Батагайского ОАО.

После возвращения в Кировоград с июня 1982 года и по октябрь 1988 года работал дежурным штурманом службы движения КВЛУ ГА. Кроме медали “За отвагу” и юбилейных медалей награждён знаками “Отличник Аэрофлота” и “За безаварийный налёт часов”.

Я его просил вспомнить кого-нибудь из руководящего и командно-лётного состава, но получил такой ответ: “Борис Игнатьевич! По поводу ВАУР и КОШБРА. Остались такие “разорванные” воспоминания, особенно по лицам, должностям и званиям, что точность гарантировать не могу, поэтому, может ещё найдутся люди с более достоверными данными”.

И, как по волшебству, такой человек нашёлся. 8 мая 2009 года в музее академии собрались ветераны 190 иап (Канатово). Один из ветеранов полка старший инженер полка по вооружению, Георгий Михайлович Ковалёв, листая мои книги “В небе Кировоградщины”, обратился ко мне с просьбой встретиться в музее с его тестем. Встреча состоялась 12 мая. Его тесть оказался очень симпатичным 86-летним военным лётчиком Иваном Степановичем Якимцом. Я, говорит Иван Степанович, слушатель-лётчик ВАУР - КОШБРА, командир экипажа фронтового бомбардировщика Пе-2.



Иван Степанович Якимец в 2009 году

Свой рассказ он начал с описания противостояния военных в освобождённом Кировограде. Ещё в январе 1944 года на аэродром Кировоград перебазировался 48 отдельный гвардейский Нижнеднестровский ордена Суворова разведывательный авиационный полк ВВС Красной Армии, командир полка полковник Лозенко Павел Ефимович. Полк состоял из пяти авиационных эскадрилий (две на Пе-2, две на А-20ж и одна учебная). Штаб полка и учебная АЭ базировались до мая 1947 года на аэродроме Кировоград, а боевые АЭ продвигались до окончания войны за фронт. С июня 1945 года полк уже в полном составе располагался на аэродроме Кировоград. В этом полку служили Герои Советского Союза Моргунов Ю.В., Сапожников М.А., Сергеев В.П., Ткачевский Ю.М. и Червяков В.И. Полк чувствовал себя хозяином местного гарнизона.

В то же время на территории бывшей 5-й Кавалерийской школы имени Будённого расположились танкисты, которые также чувствовали себя хозяевами этого же гарнизона. До поры

до времени “хозяева гарнизона” поделили сферы влияния. Авиация, с примкнувшей к ней КОШБРА, контролировала Новониколаевку до железнодорожного моста, а танкисты - остальную часть города. Комендатура распределила патрулирование через день между конкурирующими сторонами.

В конце 1945 года произошёл инцидент, выходящий за рамки разумного. В помещении спортзала завода «Красная Звезда» организовывались танцы. Однажды, когда в зале танцевали лётчики с кировоградскими дамами, в танцевальный зал вошёл патруль из танкистов. Увидав вооружённый патруль соперников, один из Героев Советского Союза дал команду выключить музыку, танцы прекратить, а провокационный патруль разоружить. Эта команда была мгновенно выполнена, а разоружённый патруль выскочил из зала и помчался в казармы танкистов. Понимая, что за этим последуют непредсказуемые события, весь коллектив лётчиков и их дам переместился в танцевальный зал железнодорожного вокзала.

Разъярённые танкисты выскочили из казармы, и началось массовое избиение лётчиков. Так начальник цикла школы, уже пожилой офицер, возвращаясь из театра со своей женой, ни о чём, не подозревая, был избит до полусмерти. Озверевшие танкисты убили случайно оказавшегося на танцах артиллериста, неосмотрительно высунувшего голову в окно и получившего по ней смертельный удар. Шестнадцать человек было госпитализировано. Это побоище продолжалось часа четыре. Наутро из Москвы прилетела следственная комиссия. Начальник танковой части, генерал майор, был разжалован, лётчик - Герой

Советского Союза, давший команду на разоружение патруля, был лишён этого почётного звания и уволен.



17.03.1945 г. Давлеканово, ВАУР.
Слушатель-лётчик Якимец Иван Степанович

По моей просьбе Якимец написал и принёс мне свою автобиографию с воспоминаниями о Военном авиационном училище разведчиков, волею судеб оказавшегося в 1945 году на нашем аэродроме Кировоград.



1946 год. Аэродром Кировоград, КОШБРА. Слушатель-лётчик командир экипажа самолёта Пе-2 Якимец на предполётной подготовке со своим слушателем-штурманом Николаем Камбуловым и слушателем стрелком-радистом Василием Фёдоровичем Зябловым.

На фото внизу стартовый завтрак запивают сидром прямо с бутылки

Якимец Иван Степанович. Я, Якимец Иван Степанович, написал он, родился 3 июня 1923 года в селе Новеньки Локтевского района Алтайского края в крестьянской семье. После окончания 7 классов Локтевской районной средней школы в 1937 году уехал на постоянное место жительства в город Семипалатинск и поступил в дорожно-строительный техникум. Параллельно с обучением в техникуме учился в Семипалатинском аэроклубе. После окончания техникума в сентябре 1941



года Семипалатинским городским военкоматом был призван в ряды Красной Армии и направлен в Актюбинскую лётную школу ГВФ, в которой выполнил программу первоначальной лётной подготовки на самолёте У-2. С июля 1942 по ноябрь 1944 года проходил лётное обучение в Энгельской военной авиационной школе пилотов ЭВАШП на самолётах Р-5, СБ и Пе-2. С ноября 1944 по май 1946 года слушатель ВАУР-КОШБРА, в которых готовили для фронта экипажи воздушных разведчиков.

Дальше на отдельном листочке Иван Степанович более подробно описывает это училище. Он пишет: «После окончания ЭВАШП нас троих лётчиков младших лейтенантов Хмырова А, Бабанина Владимира и меня отобрали для дальнейшего прохождения службы в ВАУР (город Давлеканово). В училище мы находились на положении слушателей при полном

государственном обеспечении с выплатой денежного содержания в размере 550 рублей. Распорядок дня был очень насыщен, занимались по 12 часов в сутки. В свободное время, но только в выходные дни разрешалось выходить за пределы территории училища.



Кировоград, 1946 г. Личный состав КОШБРА на склоне скифского кургана в авиагородке

Училище состояло из постоянного и переменного состава.



В Давлеканово с этим набором слушателей полёты не выполнялись.

В Кировограде приступили к полётам. Первым штурманом в 1945 году у Ивана Степановича был слушатель Юрий Лиховский (слева), а в 1946 году он летал с Василием Фёдоровичем Зябловым (справа)



К первым относились штабные работники, преподаватели, инструкторы. К переменному составу - слушатели: лётчики, штурманы, стрелки-радисты, а также механики самолётов. Пополнение переменного состава

производилось за счёт выпускников лётных школ и школ младших авиационных специалистов (ШМАС).



Кировоград, 1945 год. Арумян Оник, Лысак Николай, Дорофейчук Фёдор, Якимец И.С.
Раханский Хелий, Ковалёв Алексей, Чистяков Ростислав, Кульков Николай

Начальником училища был генерал-майор авиации Жуков, заместителем по лётной подготовке подполковник Титов, который трагически погиб на аэродроме Кировоград летом 1945 года».

А произошло это по рассказу Ивана Степановича так. Пятёрка самолётов, перегонявшая на аэродром Барановичи истребители Ла-5, произвела посадку для дозаправки на аэродроме Кировоград. При техническом обслуживании на одном из них была обнаружена серьёзная неисправность (деформация крыльев). До её устранения вылет на этом самолёте был запрещён. Для надёжности у самолёта была поставлена охрана. Велико же было удивление руководителя полётами Титова, когда он увидел выруливающую пятёрку в полном составе. Махая красными флажками, он бросился по полосе наперерез неисправному самолёту. Лётчик напористо нарулил на РП, пробежал до конца ВПП, развернулся, взлетел с обратным курсом и пристроился к ожидавшему его на баражировании звену. Титов был ещё жив, но по дороге к больнице скончался. Похоронили его рядом с СКП аэродрома Кировоград. Суд над преступниками состоялся в

Кировограде. Командира звена разжаловали в рядовые, а убийцу засудили со всей строгостью действовавшего в те времена закона.

Уже в 60-х годах Иван Степанович решил навестить могилу своего командира. В службе безопасности ШВЛП ему выписали пропуск, но могилы на месте не оказалось. Ветераны подсказали, что жена Титова перезахоронила своего мужа. Сейчас его могила находится на одном из кладбищ города Кировограда.



Слушатели-штурманы
Чистяков Ростислав Антонович
и Камбулов Николай

1946 год
Ком. экипажа
с-та Пе-2
Александр Хмыров

В парке авиагородка

Переименование ВАУР в КОШБРА произошло лишь в конце 1945 года, и тогда на место генерала Жукова начальником школы был назначен полковник Лисов, бывший ранее начальником Энгельской военной авиационной школы пилотов.

Школа не получила дальнейшего развития и была в 1946 году расформирована, а личный состав распределён по воинским частям.

В своей автобиографии Иван Степанович пишет, что в мае 1946 года школа была расформирована, а Эйнгорн настаивает на том, что он был выпущен из школы в июне 1946 года. За неимением достоверных данных оставим этот вопрос открытым и проследим дальнейшую судьбу Ивана Степановича.

После расформирования училища он был распределён в 799 отдельный разведывательный авиационный полк, который базировался на станции Чернышёвка-Западная Анучинского района Приморского края. Вместе с ним из КОШБРА в этот полк были распределены лётчики Андриянов И., Гуров А., штурман Поляков Г., лётчик-инструктор Ковалёв М., и старший курса лётчик лейтенант Левашёв В.

По заключению военно-медицинской комиссии госпиталя Иван Степанович был списан с боевой авиации и в феврале 1949 года направлен в 50-й гвардейский транспортный авиационный полк на самолёт Ли-2. На этом самолёте в качестве командира корабля ему довелось кружиться по Дальнему Востоку от Северного Ледовитого океана до Владивостока, выполняя перевозки командующего округом. В октябре 1959 года он продолжал службу в Хабаровске уже на самолётах Ил-12 и Ил-14. Однако в декабре 1960 года по состоянию здоровья был списан с лётной работы и демобилизован.

После демобилизации Иван Степанович с мая 1961 по июль 1987 года работал в Кировоградском таксомоторном парке в отделе эксплуатации.

На этом можно было бы поставить точку и перейти к своим собственным мемуарам. Но, не тут то было! 29 ноября 2009 года в 19.00 раздался телефонный звонок. Приятный женский голос, уточнив, что я Борис Игнатьевич, который знает всех лётчиков Кировоградщины, сообщил мне, что она дочь давно ушедшего из жизни военного лётчика, служившего в нашем городе примерно с 1946 по 1950 год, и что полк, в котором он служил, вроде бы назывался то ли 15-м, то ли 198-м. В ответ я ей сказал, что действительно на нашем аэродроме базировались в это время этот полк и в нашем музее хранится литература с описанием его истории. Через два дня она пришла в музей с лётными книжками и фотографиями отца. По этим документам мне удалось восстановить начало его биографии до 1949 года.

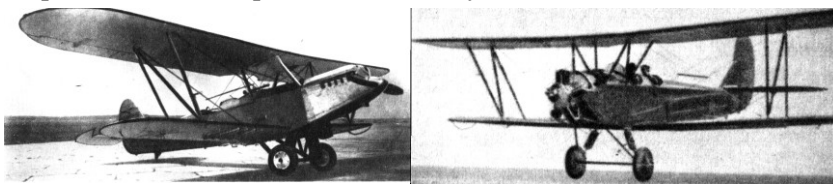
Шляпников Пётр Ефимович.

Родился 20 июля 1922 года в селе Харик Мильтейского района Иркутской области, затерянном в тайге. Я хорошо помню вид этой тайги с высоты полёта самолёта. Один раз мне пришлось пролетать в Забайкальск на Ан-26. Это было начало сентября 1988 года. Тайга перед Байкалом была порезана просеками на квадраты и имела довольно цивилизованный вид, а как она выглядела в 1922 году, можно только предположить.



Однако вернёмся к нашему новорождённому. Шляпниковы были людьми битыми не одной властью и имели твёрдый характер. Документы подсказывают, что со временем они перебрались в Омск, где Пётр окончил семилетнюю школу и в 1937 году поступил в техникум речного флота. Именно в это время у него появилась тяга к авиации. Благо, что в Омске на Подгорной улице №1 располагался областной аэроклуб, курсантом которого, он стал в сентябре 1940 года. В его личной лётной книжке до 5 мая 1941 года зафиксирован аэроклубовский налёт в количестве 137 полётов, 32 часа 25 мин на самолёте У-2.

А в нашем музее авиации появилась копия «Памятки для курсанта при полёте по кругу на У-2» изданной в 1935 году в Тюмени тиражом 500 экземпляров. Копию я снял с «Памятки...» принесенной дочерью вместе с документами.



Слева самолёт Р-5, справа У-2

В мае 1941 года его возраст подлежал призыву в ряды Красной Армии. Каждому понятно, что с таким аэроклубовским налётом прямой путь в военную школу пилотов, а к ней рукой подать – она находится в этом же городе Омске.

Уже в 1941 году в ОВАШП (Омская военная авиационная школа пилотов) его курсантский налёт составил на самолёте Р-5 - 132 полёта, 16 часов 21 мин и на самолёте СБ - 27 полётов, 3 часа 12 мин. Шла война. В 1942 году налёт курсантам урезали. В начале года на СБ он ещё выполнил 110 полётов, 17 часов 53 мин и был выпущен.



Самолёт СБ

После окончания ОВАШП старший сержант Шляпников Пётр Ефимович

был направлен в город Мары Туркменской ССР во 2 ИВШШИЛ (2 Ивановская высшая школа штурманов и лётчиков). По ОВАШП подённой записи выполнения полётов не сохранилось. Зато таковая имеется по 2 ИВШШИЛ. Я не знаю как вам, мой читатель, а мне, научившему летать многие сотни пилотов, даже очень интересно проанализировать процесс лётного обучения в те грозные годы. Поэтому набирайтесь терпения.

В октябре 1942 года Пётр Ефимович приступил к учебным полётам на самолёте ДБ-3а, но для ознакомления с районом полётов и характерными ориентирами первый полёт в течение 40 минут был выполнен на самолёте У-2. Его инструктор старший лейтенант А.Синицын. 5 ноября командир отряда производит лётную проверку, выставляет хорошую оценку и допускает его к самостоятельным полётам на самолёте ДБ-3 днём при хороших метеоусловиях.

Интересная деталь. С августа 1943 года в его лётной книжке самолёт ДБ-3а уже носит наименование Ил-4, а к аббревиатуре 2 ИВШШИЛ добавляется АДД (авиация дальнего действия).

20 февраля 1944 года он заканчивает обучение с присвоением офицерского звания младший лейтенант и с записью: *«Подготовлен к выполнению боевого задания на самолёте Ил-4 ночью в простых метеоусловиях».*

С 20 апреля 1944 года в 24 гвардейском авиационном полку



АДД на самолёте Ил-4 он проходит ввод в строй, и 5 мая допускается к выполнению боевых заданий на самолёте Ил-4 в светлую ночь в простых метеоусловиях.

В светлую ночь бомбит Ил-4

Первый вылет на боевое задание на самолёте Ил-4 для бомбометания жд Люблин (думаю, что надо понимать

железнодорожный узел) Пётр Ефимович выполнил 11 мая, 13 мая он



Американский самолёт Норт-Америкен Б-25 с двумя двигателями «Райт-Циклон»

В составе АДД боевые действия этого полка на самолётах Б-25 велись ещё с октября 1942 года в основном ночью в глубоком тылу противника, когда снижалось противодействие зенитной артиллерии и вражеских истребителей, но это требовало от экипажей высокой выучки, мастерства в самолётовождении, поиске цели и точности в бомбометании.

Приказом НКО СССР № 138 от 26 марта 1943 года 125 бап был переименован в 15-й гвардейский бап АДД. С этого времени полком командовал гвардии подполковник Ульяновский.

А теперь мы продолжим анализ лётных книжек Петра Ефимовича Шляпникова. Первые полёты на новом для него самолёте Б-25 в составе 15 бап АДД он выполнил 30 августа 1944 года, а 12 сентября был допущен к полётам на боевое задание ночью с правого сидения. Эти даты дают мне право сказать, что начинал он свою боевую службу в 15 бап при Ульяновском так как до сентября 1944 года полком командовал гвардии подполковник Ульяновский Сергей Алексеевич, который в дальнейшем пошёл на повышение, а его на должности командира полка сменил гвардии подполковник Цыганенко Владимир Савич.

За доблесть и мужество, проявленные личным составом полка при освобождении Севастополя, приказом НКО № 136 от 24 мая

1944 года 15 гвардейскому бап АДД было присвоено наименование “Севастопольский”, а Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1944 года полк был награждён орденом Красного Знамени.

С каких аэродромов, и какие объекты врага бомбил Пётр Ефимович? На первый вопрос ответ даёт книга «Воспоминания о ветеранах...» Василия Ивановича Кораблина. На шестой странице воспоминаний читаем, что это аэродромы Умань, Калиновка и Мелец (Польша).

На второй вопрос ответ находим в лётной книжке нашего героя: 16 и 27 октября они выполнили экипажем полёты по специальному заданию на высоте 11000 футов средней продолжительностью по 4 часа 45 мин. Предполагаю, что это была выброска разведчиков в глубокий тыл Германии. В 1945 году 2 и 28 февраля, 16, 19, 25 и 27 марта, 10, 11, 16 и 17 апреля, он с экипажем наносил бомбовые удары по разрушению путей, уничтожению эшелонов и живой силы на железнодорожных узлах и станциях, на аэродромах, портах и опорных пунктах, по военно-промышленным объектам противника Бреслау, Шатифа, Моравы-Остравы, Данцига, Хели, переднего края обороны Берлина, ж/д узла Фюрстенвальде и ненавистного для него Берлина.

С 15 декабря 1945 года полк был переименован в 198 гвардейский Севастопольский Краснознамённый БАП АДД.

В начале июня 1946 года для постоянного базирования на аэродром Кировоград 198 бап прибыл в составе трёх эскадрилий по десять самолётов (всего 31 самолёт). Лётный экипаж состоял из 5-6 человек, в зависимости от серии самолёта (командир, правый лётчик, штурман, стрелок-радист, воздушный стрелок и на некоторых самолётах - бортовой техник). Начало июня взято из книги Кораблина. А запись в лётной книжке даёт дату 6 мая.

6.5.46	нр. авт. К-251	Мерелей Ив. Степ. Кировоград	1	2	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
--------	----------------	------------------------------	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

В начале главы я писал: *«В своей автобиографии Иван Степанович пишет, что в мае 1946 года школа была расформирована, а Эйнгорн настаивает на том, что он был выпущен из школы в июне 1946 года. За неизмением достоверных данных оставим этот вопрос открытым и проследим дальнейшую судьбу Ивана Степановича».*

Таким же образом поступим и в данной ситуации. Вполне возможно, что это был первый полёт с целью рекогносцировки.

На обратной стороне фото надпись «Кировоград, 1946, май»

Кировоград, 1946, май

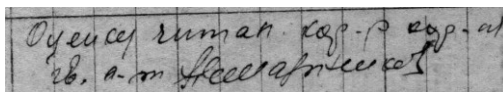


Эта фотография встречается мне второй раз. Первый раз я брал её у сына Василия Ивановича Кораблина в 2005 году, когда писал первую часть книги «В небе Кировоградщины». Обратите внимание на сидящего в центре первого ряда командира полка



подполковника Цыганенко Владимира Савича. А теперь смотрите на него в моей книге 2006 года. Да, именно с такой точно фотографии я его «вырезал», и вставил в ту книгу. За его спиной слева третий стоит правый пилот, помощник командира корабля младший лейтенант Шляпников.

3 апреля 1947 года в его лётной книжке появляется первая запись: «Б-25, левое сидение». После записи проверявшего его командира реакция лётчика: «Оценку читал командир корабля гвардии лейтенант и его собственная подпись».



Как видите почерк на обратной стороне фотографии его. Теперь я буду краток. Его лётная книжка Кировоградского периода заканчивается 9 июля 1949 года.

После перебазирования в Кировоград осенью 1946 года командиром полка стал гвардии подполковник Михаил Данилович Козлов. Именно с Козловым больше всего приходилось летать на всевозможные проверки техники пилотирования Петру Ефимовичу.

Гвардии подполковник Козлов Михаил Данилович осенью 1946 года стал в Кировограде вторым после Цыганенко Владимира Савича командиром 198 гвардейского бап АДД самолётов Б-25. Родился он 21 января 1915 года в Воронежской области. После успешного окончания военной школы лётчиков в Перми он проходил службу на Дальнем Востоке. В первые дни войны скоростной бап, в котором он летал командиром звена самолётов СБ-2, был переброшен на Западный фронт и с 24 июля

1941 года включился в боевую работу днём. В середине 1942 года полк вошёл в состав 222 бад РГК (резерва главного командования), переучился на самолёт Б-25 и вступил на нём в боевые действия. В марте 1943 года полк был переименован в 13-й гвардейский, а затем ему было присвоено звание «Рославльский», и он был награждён орденом Красного Знамени. К тому времени на гимнастёрке у командира эскадрильи самолётов Б-25 Козлова появились второй орден Красного Знамени и орден Отечественной войны I степени. В 15-й гвардейский Севастопольский Краснознамённый БАП АДД майор Козлов на должность заместителя командира полка прибыл в октябре 1944 года.



Михаил Данилович Козлов наверняка
есть и на фото 1946 года. Думаю что это
подполковник справа от Цыганкова

За годы войны он выполнил 207 боевых вылетов. В Кировограде под его руководством 198 бап продолжал напряжённую учебно-боевую подготовку, в которую входило освоение групповых полётов, полётов в СМУ (сложные метеоусловия), пробивание

облаков, сбор и роспуск групп за облаками, участие в лётно-тактических учениях в составе полка, дивизии и корпуса, в учениях по взаимодействию с Черноморским флотом. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1948 года Козлову Михаилу Даниловичу было присвоено звание Героя Советского Союза. Осенью 1949 года Михаил Данилович из Кировограда убыл на учёбу в Военно-воздушную академию, после окончания которой, летал на самолётах Ту-4, Ту-16, М-3 и командовал авиационными дивизиями дальней авиации. В 1957 году он успешно окончил Академию Генерального штаба, а в 1958 году ему было присвоено звание генерал-майор авиации.

Из газеты Дальней Авиации (ДА) от 30 марта 1948 года «Красный сокол» в статье «Ветераны войны - отличники учёбы»:

«На аэродроме в перерыве между полётами, лейтенант Шапошников рассказывал товарищам:

Никогда я не испытывал такого напряжения, как в тот период, когда меня учили летать. И что особенно трудно давалось - это четвёртый разворот - планирование на посадку. Чтобы я ни делал, как бы я ни старался, но полоса всегда уходила от меня. Понять мою ошибку помог мне командир эскадрильи старший лейтенант Коробчак».



В этой статье вместо АДД читаем ДА. Совершенно случайно мы узнаём, что его командиром АЭ был старший лейтенант Коробчак, биографию которого приводит Василий Иванович Кораблин в своих воспоминаниях.

Николай Иванович Коробчак.

Коробчак Николай Иванович был одним из тех, кто в строю гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД во главе своей эскадрильи самолётов Б-25 прилетел на аэродром Кировоград 3 июня 1946 года. Родился 13 марта 1918 года в Краснодарском крае. В 1941 году после окончания Таганрогской военной авиационной школы лётчиков-истребителей был оставлен в ней в качестве инструктора, а затем переведен в авиационный полк пограничных войск СССР. Только в мае 1943 года в ответ на настоятельные и многочисленные рапорта сержант Коробчак был направлен в 15-й гвардейский БАП АДД. Хорошие лётные навыки, приобретенные на инструкторской работе, и опыт полётов в строевой части позволили быстро включить его в работу экипажа самолёта Б-25 сначала правым лётчиком, а затем командиром корабля. Войну закончил командиром звена в звании «старший лейтенант». Выполнив 135 боевых вылетов, был награждён орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, тремя орденами Красной Звезды и медалями. После войны Николай Иванович продолжал службу в полку, стал командиром эскадрильи, вместе с полком переучился на самолёт

Ту-4, летал на нём в качестве “заправщика”, заправлял бензином другие самолёты в полёте. Затем он освоил самолёт Ту-16, стал командиром полка, а с 1962 года - командиром авиационной дивизии. В 1965 году ему было присвоено звание генерал-майор и почётное звание «Заслуженный военный лётчик СССР». Демобилизован в 1971 году. Умер в 1981 году.

Интересная деталь. В документах Петра Ефимовича читаем, что с июня 1950 года он становится лётчиком 198 бап ДА, что означает правый лётчик. Заметим, что последняя запись в его лётной книжке о полётах на самолёте Б-25 относится к 9 июля 1949 года. Биография его командира АЭ даёт нам ответ на этот вопрос «*вместе с полком переучился на самолёт Ту-4*».



Дальний тяжёлый бомбардировщик Ту-4

В 1942 году в США на фирме Боинг под руководством главного конструктора болгарина Асена Джорданова был создан тяжёлый четырёхмоторный бомбардировщик Б-29. В 1944 году начались крупномасштабные операции ВВС США против военных объектов Японии. По инструкции того времени лётчикам повреждённых американских самолётов разрешалось выполнять посадку на ближайшем советском аэродроме. Такой возможностью воспользовались экипажи четырёх Б-29, так как машины были повреждены японской зенитной артиллерией и не

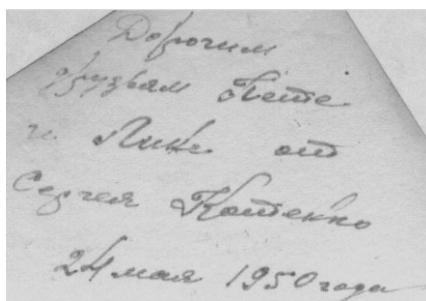
могли вернуться на свои базы. В соответствии с международным правом экипажи интернировали и переправили в США, а самолёты остались. Сталин приказал советской промышленности в кратчайший срок наладить выпуск копий самолёта Б-29 со всеми системами. Так был дан старт рождению самолёта Ту-4.

19 мая 1947 года заводской лётчик-испытатель Н. Рыбко поднял первый серийный Ту-4 в воздух. Выдающийся инженерный талант, широта технического и государственного мышления позволили Андрею Николаевичу Туполеву за срок менее двух лет поднять целые отрасли промышленности до мирового уровня, без которого серийный выпуск этих самолётов просто был бы невозможен.

Летом 1950 года личный состав 198 бап ДА переучился на самолёт Ту-4, лётный экипаж которого состоял из 12 человек и наземный из 20 человек.

Понятно, что переучиванию предшествовала теоретическая подготовка, а ввод в строй в качестве командира начинался с правого сидения.

Среди документов я нашёл фотографию ещё одного однополчанина Петра Ефимовича, который был другом его семьи.



Однополчанин Сергей Котенко

Аэродром Кировоград с чуть больше чем километровыми бетонными взлётно-посадочными полосами (предельно короткими для таких тяжёлых бомбардировщиков) стал непригоден для учебно-боевой работы на «летающих крепостях». Поэтому 9 февраля 1951 года штаб дивизии, авиаполки, батальоны, роты связи и другие службы перебазировались на аэродромы Борисполь, Белая Церковь, Долгинцево, Джанкой и другие, передав своё место военному авиационному училищу ДА.

После Кировограда Пётр Ефимович продолжил службу в 52 гв. тбап (гвардейском тяжёло-бомбардировочном авиационном полку), дислоцированном на аэродроме Мачулище под Минском.

В ноябре 1952 года капитан Шапошников стал командиром «летающей крепости», а с марта 1955 года командиром отряда. В декабре его направили в Москву на центральные лётно-тактические курсы усовершенствования офицерского состава ДА.

По окончании курсов он служил в гарнизонах Сеща Брянской области, Шайковка, возле города Киров Калужской области в должностях: командир отряда, командир корабля и начальник штаба АЭ – старший лётчик.

По окончании лётной работы в мае 1959 года он офицер оперативного отделения и боевой подготовки управления сначала 45 Гомельской тбад, а затем 73 тбад ДА по февраль 1962 года.

Закончил он службу в звании майор в должности помощника начальника оперативного отдела в/ч 23253 СА и ВМФ гарнизона Серышево-2 Амурской области в августе 1968 года.

С этого времени Пётр Ефимович пенсионер, жил в Луганске. Иногда он подрабатывал на предприятиях города.

Со временем семья переехала в город Кировоград где в 1984 году состоялась встреча однополчан.



Уважаемый(ая) Пётр Ефимович!

Советы ветеранов 250 и 198 гвардейских авиационных полков дальней авиации приглашают Вас принять участие во встрече боевых друзей, посвященной 40-й годовщине организации 250 полка.

Встреча состоится в г. Кировограде с 16 по 20 августа 1984 года. Во встрече принимает участие организатор полка и бывший его командир гвардии генерал-майор авиации Виталий Александрович ГОРДИЛОВСКИЙ.

Одновременно убедительно просим руководство предприятия (учреждения) предоставить возможность выехать на это торжество.

ОРГКОМИССИЯ:	А. М. Ивченко	И. И. Терентьев
	В. И. Кораблин	В. Н. Евграфов
	И. В. Кузнецов	А. Д. Медведев
	А. И. Смирнов	В. В. Михайлов

П Р И Г Л А Ш Е Н И Е

На
встречу
с дочерью
и внуком

Умер Пётр Ефимович в Кировограде 8 марта 1999 года и был похоронен на Дальневосточном кладбище.

Перед подготовкой книги к распечатке Надежда Петровна принесла мне ещё одну его лётную книжку с января 1956 по март 1959 года. Ознакомившись с записями в ней, я сделал вывод, что все мои умозаключения справедливы. Свой последний полёт на Ту-4 Пётр Ефимович выполнил 10 апреля 1959 года.



Глава № 22. Вторая эскадрилья

Готовясь писать вторую часть этой книги, я собрал максимально возможное количество фотографий своих товарищей, с которыми вместе бороздил воздушный океан.

С 1981 года командиром 2 АЭ, 3 ЛО был Чижов Борис Игнатьевич. Мы летали на самолётах Як-40, Ан-24 и Ан-26.



Заместителем командира до 1984 года был Ерсин Владимир Ильич

С 1985 - Федоришин Василий Иосифович

Штурман АЭ в 1981 году
Переверзев Виктор Михайлович



С 1987– зам ком АЭ
Ткаченко Виктор Павлович



Бортмеханик АЭ
в 1981 году Брюховецкий Вилли Корнеевич,
мастер «золотые руки».





Штурманом АЭ
с января 1982 года был
Степанов Валерий
Сергеевич



Бортмехаником АЭ
с 1982 года - Радионов
Валерий Георгиевич

В этом составе мы учили летать курсантов и слушателей на самолётах - слаженно и спокойно. Каждый высказывал своё мнение и, как правило, это мнение учитывалось.

Количество экипажей в АЭ менялось в зависимости от поставленных перед нею задач от 7 до 12.

Командирами воздушных судов - инструкторами во второй АЭ с 1981 по 1989 год были ветераны и молодёжь, постоянные и прикомандированные на какой-то период (от нескольких месяцев до года). Для упрощения изложения материала всех их я ставлю в список согласно алфавиту.



Командир воздушного
судна – инструктор
Анохин
Георгий Иванович



Командир воздушного
судна – инструктор
Архандеев
Александр Михайлович



Командир воздушного
судна – инструктор
Бабич
Виктор Михайлович



Командир воздушного
судна – инструктор
Банников
Павел Алексеевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Барбаренко
Георгий Иванович



Командир воздушного
судна – инструктор
Баркаган
Валерий Семёнович



Командир воздушного
судна – инструктор
Бойко
Вячеслав Сергеевич



КВС - инструктор (с июля 1984 по
октябрь 1985 года и.о. ЗКАЭ)
Бойченко
Александр Дмитриевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Бредихин
Владимир Алексеевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Вакуленко
Николай Иванович



Командир воздушного
судна – инструктор
Васильев
Александр Николаевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Вылейко
Виктор Васильевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Гороховский
Анатолий Борисович



Командир воздушного
судна – инструктор
Гриценко
Сергей Владимирович



Командир воздушного
судна – инструктор
Гросецкий
Эдуард Викторович



Командир воздушного
судна – инструктор
Ермаков
Юрий Никитович



Командир воздушного
судна – инструктор
Задков
Валентин Викторович



Командир воздушного
судна – инструктор
Заря
Анатолий Степанович



Командир воздушного
судна – инструктор
Игнатьев
Владимир Николаевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Картлин
Юрий Иосифович



Командир воздушного судна – инструктор
Кибальников
Сергей Александрович



Командир воздушного судна – инструктор
Козлов
Владимир Николаевич



Командир воздушного судна – инструктор
Компаниец
Владимир Николаевич



Командир воздушного судна – инструктор
Костылев
Владимир Александрович



Командир воздушного судна – инструктор
Котельников
Валерий Николаевич



Командир воздушного судна – инструктор
Литвин
Анатолий Николаевич



Командир воздушного судна – инструктор
Лобов
Владимир Александрович



Командир воздушного судна – инструктор
Макаров
Михаил Фёдорович



Командир воздушного
судна – инструктор
Матвеев
Владимир Андреевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Моисеев
Сергей Павлович



Командир воздушного
судна – инструктор
Назаренко
Георгий Павлович



Командир воздушного
судна – инструктор
Насыбайко
Виталий Никитович



Командир воздушного
судна – инструктор
Некрасов
Владимир Петрович



Командир воздушного
судна – инструктор
Никифоров
Сергей Викторович



Командир воздушного
судна – инструктор
Одинокоев
Михаил Тимофеевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Орлянский
Александр Гаврилович



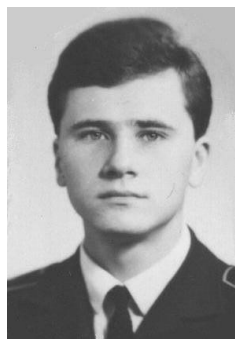
Командир воздушного
судна – инструктор
Пидопригора
Александр Степанович



Командир воздушного
судна – инструктор
Пономарёв
Геннадий Александрович



Командир воздушного
судна – инструктор
Почечуев
Геннадий Петрович



Командир воздушного
судна – инструктор
Рахматов
Александр Таирович



Командир воздушного
судна – инструктор
Романов
Юрий Николаевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Руденко
Юрий Владимирович



Командир воздушного
судна – инструктор
Щёгкин
Николай Васильевич



Командир воздушного
судна – инструктор
Яцук
Александр Васильевич

В экипажах второй АЭ вводились в строй будущие командиры воздушных судов – инструкторы из первого (лёгкого) лётного отряда.



Батюк Сергей Иванович
в экипаже Баркагана В.С.



Копылов Виктор Петрович
в экипаже Бойченко А.Д.



Мындра Евгений Борисович
в экипаже Игнатъева В.Н.



Проскура Михаил Иванович
в экипаже Бойченко А.Д.



Сагаль Иван Иванович
в экипаже Ерсина В.И.



Короп Владимир Николаевич
В экипаже Орлянского А.Г.

И ещё один молодой пилот вводился в строй в экипаже второй авиационной эскадрильи. К большому сожалению, его фотографию я найти не смог.

Это Московец Владимир В. (отчество не помню) в экипаже Анохина Георгия Ивановича.

А теперь я Вам представлю нашу лётную интеллигенцию. Не улыбайтесь. Пилоты, бортмеханики, бортрадисты относятся к рабочему классу, а штурманы к интеллигенции. Итак, штурманы-инструкторы 2-й авиационной эскадрильи в период 1981-1989 гг.



Штурман – инструктор
Близнюк Вячеслав
Вячеславович



Штурман-инструктор
Будя Сергей
Николаевич



Штурман – инструктор
Вайсбурд Игорь Иосифович



Штурман – инструктор
Гуртовой Георгий Васильевич



Штурман – инструктор
Демчишин Иван Дмитриевич



Штурман – инструктор
Дзюба Игорь Анатольевич



Штурман – инструктор
Дядичкин Владимир Васильевич



Штурман – инструктор
Жук Владимир Иванович

Штурман – инструктор



Зазымко Анатолий
Александрович

Иванов Андрей
Леонидович

Штурман - инструктор



Штурман – инструктор
Иванов Виктор Александрович



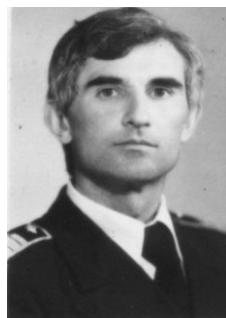
Штурман – инструктор
Иликбаев Владимир Изгибаевич



Штурман – инструктор
Калинин Виктор Андреевич



Штурман – инструктор
Коваленко Юрий Юрьевич



Штурман – инструктор
Кононенко Валерий
Фёдорович



Штурман-инструктор
Кузнецов Борис Викторович



Штурман – инструктор



Кучма Николай
Кириллович

Штурман - инструктор



Мазур Василий
Иванович.



Штурман – инструктор
Мартышов Юрий Евгеньевич



Штурман – инструктор
Маяцкий Александр Иванович



Штурман – инструктор
Наливайченко Александр
Григорьевич



Штурман – инструктор
Никифоров Виктор
Викторович



Штурман – инструктор
Олейниченко Георгий
Степанович



Штурман – инструктор
Подколзин Александр
Васильевич

Штурман – инструктор



Пришедько Владимир
Андреевич

Штурман - инструктор



Пшеничный Олег
Григорьевич



Штурман – инструктор
Раков Виталий Дмитриевич



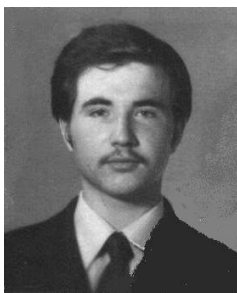
Штурман – инструктор
Романовский Николай
Сергеевич



Штурман – инструктор
Руденко Виктор
Леонидович



Штурман – инструктор
Семёнов Сергей
Александрович



Штурман – инструктор
Семеняк Алексей Иванович



Штурман – инструктор
Склифус Виктор
Владимирович

Штурман – инструктор



Ткалич Сергей
Владимирович

Штурман - инструктор



Ткаченко Валерий
Григорьевич



Штурман – инструктор
Христофоров Борис
Николаевич



Штурман – инструктор
Чопенко Владимир
Николаевич



Штурман – инструктор
Шамов Евгений
Дмитриевич



Штурман – инструктор
Шевелев Юрий
Петрович



Штурман – инструктор
Яковенко Владимир
Георгиевич



Частым гостем
в экипажах второй АЭ
был старший штурман 3 ЛО
Марков Валерий Иванович

Бортмеханики и бортрадисты-инструкторы второй АЭ (1981-1989)



Бортмеханик - инструктор
Бурдейный Григорий
Васильевич



Бортмеханик - инструктор
Буртник Борис Сергеевич



Бортмеханик-инструктор
Буртник Виктор
Петрович



Бортмеханик - инструктор
Гаврилук Владимир
Прокопович



Бортмеханик-инструктор
Гренчук Рудольф
Семёнович



Бортмеханик-инструктор
Гудименко Виктор
Данилович
(2000 год)



Бортмеханик-инструктор
Гусак Александр
Павлович



Бортмеханик-инструктор
Дёмин Виктор
Михайлович

Бортмеханик – инструктор



Драчков
Александр Ильич

Древаль
Виктор Иванович

Бортмеханик - инструктор



Бортмеханик-инструктор
Желтоногов Владимир
Михайлович

Бортмеханик-инструктор
Заболотный Владимир
Васильевич



Бортмеханик-инструктор
Захарченко Константин
Георгиевич

Бортмеханик-инструктор
Капкан Виктор
Дмитриевич



Бортмеханик-инструктор
Кискаркин Валентин
Алексеевич

Бортмеханик-инструктор
Коваленко Виктор
Тимофеевич



Бортмеханик – инструктор



Кошелев
Владимир Александрович

Бортмеханик - инструктор



Кругляк
Сергей А.



Бортмеханик-инструктор
Кучир Пётр Андреевич



Бортмеханик-инструктор
Мышеловка Борис
Поликарпович



Бортмеханик-инструктор
Николаев Пётр
Андреевич



Бортмеханик-инструктор
Олейник Николай
Александрович



Бортмеханик-инструктор
Павлишак Михаил
Григорьевич



Бортмеханик-инструктор
Пилипенко Александр
Феофанович

Бортмеханик – инструктор



Попов
Виктор Иванович

Бортмеханик - инструктор



Разорёнов
Александр Михайлович



Бортмеханик-инструктор
Руденко
Владимир Ильич



Бортмеханик-инструктор
Сандырев Александр
Геннадиевич



Бортмеханик-инструктор
Смертин Геннадий
Иванович



Бортмеханик-инструктор
Траевич Анатолий
Демьянович



Бортмеханик-инструктор
Усанов Сергей
Юрьевич



Бортмеханик-инструктор
Шандаков Павел
Никифорович

Бортмеханик – инструктор



Шляхтин
Виталий Фёдорович

Бортмеханик - инструктор



Шпаковский Валерий
Андреевич



Бортмеханик-инструктор
Штефаненко Александр
Дмитриевич



Бортмеханик-инструктор
Янковой Анатолий
Игнатьевич



Старший бортмеханик 2 ЛО
Яцун Владимир Васильевич
один месяц летал в экипаже
второй АЭ в качестве
рядового инструктора



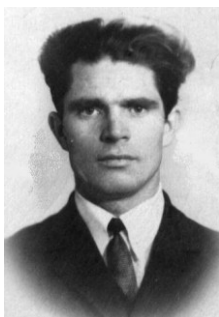
Старший бортмеханик 3 ЛО
Карась Валентин Корнеевич
постоянно летал в экипажах
второй авиационной эскадрильи



Бортрадист-инструктор
Антонов Станислав
Александрович



Бортрадист-инструктор
Антонюк Станислав
Устинович



Бортрадист-инструктор
Бабенко Анатолий
Иванович



Старший бортрадист 2 ЛО
Баранов Владимир Петрович
несколько месяцев летал в АЭ в
качестве рядового инструктора



Бортрадист-инструктор
Васильев Александр
Николаевич



Бортрадист-инструктор
Вовк Анатолий
Васильевич



Бортрадист-инструктор
Диковенко Андрей
Константинович



Бортрадист-инструктор
Доценко Виктор
Васильевич



Бортрадист-инструктор
Зубов Сергей
Александрович



Бортрадист-инструктор
Иванин В. Н.



Бортрадист-инструктор
Кандыба Сергей
Николаевич



Бортрадист-инструктор
Капыш Юрий
Григорьевич



Бортрадист-инструктор
Кашляков Владимир
Григорьевич



Бортрадист-инструктор
Кистень Алексей
Андреевич



Бортрадист-инструктор
Колесник Владимир
Григорьевич



Бортрадист-инструктор
Кочерженко Фёдор
Трофимович



Бортрадист-инструктор
Марикуца Александр
Васильевич (на левом фото
справа)



Бортрадист-инструктор
Масликов Анатолий
Александрович



Бортрадист-инструктор
Молчанов Александр
Иванович



Бортрадист-инструктор
Погорелый Владимир
Александрович



Бортрадист-инструктор
Прихоженко Анатолий
Михайлович



Бортрадист-инструктор
Рыбченко Анатолий
Иванович



Бортрадист-инструктор
Седов Валерий
Николаевич



Бортрадист-инструктор
Ханин Михаил
Иванович



Бортрадист-инструктор
Чабан Леонид
Григорьевич



Бортрадист-инструктор
Шик Василий
Дмитриевич



Бортрадист-инструктор
Шинкаренко Сергей
Александрович



Бортрадист-инструктор
Якутин Александр
Иванович

За период работы этот состав научил летать на выпускных типах ВС 299 будущих инженеров-пилотов для СССР и других государств мира, не считая более полутора тысяч слушателей (пилотов, штурманов, бортмехаников и бортрадистов).



Так в 1981 году на самолёте Як-40 мы представили на государственный экзамен по технике пилотирования 49 курсантов третьего выпуска Актюбинского высшего лётного училища гражданской авиации – набора 1977 года. Средний балл оценок у них был рекордно высокий – 4,92 по пятибалльной системе.

А ещё раньше, когда я был заместителем, для нас 1979 год стал знаменателен тем, что по решению правительства СССР мы готовились передать все самолёты Як-40 в АВЛУ ГА. Вместе с тем мы тогда уже получили весь первый набор 1975 года, а в 1980 году второй – 1976 года, так как по целому ряду причин там, в Актюбинске, не смогли выполнить эту задачу.

Вслед за курсантами к нам на переучивание, ввод в строй и стажировку прибыл лётно-инструкторский состав. Мы достойно выполнили поставленную задачу и считаем себя, вполне заслуженно, крестными отцами лётного состава АВЛУ ГА.



В 1982 году уже наши (Кировоградского высшего лётного училища) курсанты во второй эскадрилье подошли к финишу.

Хочу перечислить пилотов, которые пришли в первый отряд в декабре 1982 года. Из четвёртого выпуска Актюбинского ВЛУ ГА 1982 года: Костеев Евгений Геннадиевич, Игнатов Анатолий Дмитриевич, Аношкин Андрей Анатольевич, Журавлёв Николай Александрович, Иващенко Сергей Николаевич, Полонский Анатолий Петрович. А из первого выпуска Кировоградского ВЛУ ГА: Прытков Альберт Александрович, Науменко Александр Васильевич, Серёгин Виктор, Третьяков Евгений Анатольевич и Мындра Евгений Борисович.

Весь вновь набранный лётный состав был направлен в ОЛА ГА на месячные инструкторские курсы, затем без промедления введен в строй и допущен к инструкторской работе с курсантами на самолёте Як-18Т, а несколько человек вторыми пилотами на самолёте Ан-24УШ.

На нашем аэродроме была установлена новая светосистема с огнями малой интенсивности (ОМИ), позволявшая экипажу при заходе на посадку в густом тумане видеть огни подхода, приближения и взлётно-посадочной полосы с расстояния в два-

три раза большего фактической видимости. Дальность видимости огней светосистемы зависела от времени суток и была максимальной после наступления полной темноты. Теперь ночью я имел возможность тренировать лётный состав в густом тумане с видимостью всего 250 метров, что соответствовало видимости моего тренировочного минимума 600 метров. А при выполнении обычного рейсового полёта, на который тренировочный минимум не распространялся, т.е. 800м – я мог посадить самолёт при тумане 300 метров. На аэродромах государственного значения, таких как Шереметьево, Пулково, Борисполь, Кишинёв и многих других были установлены огни высокой интенсивности (ОВИ), позволявшие выполнять посадку практически при любой видимости, и бывали случаи, когда в конце пробега экипаж не видел, куда рулить пока перед глазами не появлялась световая надпись машины сопровождения «Следуйте за мной».

В ноябре 1982 года меня снова послали в Ленинград на факультет повышения квалификации. Поехали мы с командиром АЭ 2-го ЛО Дмитрием Давыдовичем Дашко, который не закончил ещё своего заочного обучения и всегда был готов к поездке, чтобы заодно подтянуть свои учебные дела. На этот раз нам крупно не повезло: нас вычислил и пригласил к себе на полёты командир АЭ академии Реев Вадим Александрович. Вместо посещения музеев и картинных галерей нам пришлось отлетать тренажёр, изучить инструкцию ленинградского аэродрома Смольный, на который мы с Дмитрием Давыдовичем из Кировограда не летали. 2 декабря 1982 года наступил исторический момент. На самолёте Ан-24 академии в небе над Ленинградом оказались три выпускника Кировоградского ВАУЛ: Дашко – 1956, Реев - 1959 и Чижов – 1960 года. Налетали мы более пяти часов, и я не забуду просьбу Вадима Александровича: «Ребята летайте, но только без перегрузок. У нас в академии остался всего один самолёт, и вы можете оставить нас без заработка». Мы с Дмитрием Давыдовичем только переглянулись. Наш с ним уровень подготовки был настолько высок, что все посадки были выполнены с перегрузкой 1,0. Экипаж не замечал самого момента приземления и только ощущал, что самолёт уже катится по бетонной полосе. Я интуитивно прощался с Ленинградом, чувствуя шестым чувством, что больше в моей жизни на родине моих предков мне побывать - не придётся.

Я человек мастеровой, ведь недаром учился в строительном техникуме. Как бы там ни было, но ремонт в своей квартире делал своими руками. Более того, несколько лет назад самостоятельно построил себе гараж да ещё выложил кирпичные стены пристанища для автомобилей у двух моих приятелей. Свой гараж предстояло дооборудовать верстаком, полками и навесными шкафчиками, подшить листы ДВП под деревянные балки потолка, побелить и покрасить. Для этого требовалось выполнить ряд столярных работ, для заготовки нужного количества стройматериала: брусков, реек и досок. Вот для достижения этой цели я и купил в хозяйственном магазине, за 80 рублей, небольшой деревообрабатывающий станок. Кстати, этот станок хорошо поработал не только на меня, но и на строительство возводившихся рядом гаражей моих товарищей по лётной работе Григория Григорьевича Жабина и Виктора Васильевича Вылейко.

В то время я с семьёй жил в авиагородке по улице Добровольского 20 в одном подъезде с Николаем Михайловичем Караваевым. Николай Михайлович был, ещё в мою бытность курсантом, лётчиком-инструктором на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28 у моего друга Анатолия Повийчука. Анатолий, после окончания в 1961 году специального набора в Кременчугском вертолётном училище, до 1976 года, а это целых пятнадцать календарных лет, пролетал на вертолётах Ми-2, Ми-4 и Ми-8 над бассейном, известной всем по ГУЛАГу, реки Колымы в Магаданской области. Он, северянин, командир «восьмёрки» и пилот 1 класса, возвратился в родной Кировоград. Мы часто встречались семьями и, даже с жёнами, ездили на рыбалку. Одна из них запомнилась мне. Приехали мы на двух машинах, чтобы не было проблемы с ночёвкой. С вечера прикормили место для рыбалки. Рано утром, тихонько, чтобы не разбудить жён и не распугать рыбу, забросили удочки, и начался активный клёв карпа. Для удобства рыбу бросали в опущенный в воду большой подсак. Только краем глаза мы видели, что жёны наши давно уже не спят, а во все глаза наблюдают за процессом успешной рыбной ловли. Подсак был большой, по моим представлениям в нём было уже около полутора вёдер выловленной нами рыбы. Анатолий решил посмотреть на результат и попытался поднять подсак. В процессе подъёма сетка развязалась, и вся рыба вырвалась на

свободу в свой родной водоём. Мы побелели. Я молчал, а он высказался: «Если бы ты поднимал подсак, я бы тебе этого не простил».

А Николай Михайлович работал в должности заместителя командира авиаэскадрильи нашего лётно-штурманского училища и был самым, что ни на есть уважаемым моим коллегой.

Из нашего подъезда в подвал вёл крутой лестничный спуск. Внизу находилась мощная металлическая дверь, закрывавшая вход в надёжно законсервированное бомбоубежище, неизменный атрибут «холодной войны». Наши сараи в подвале располагались рядом как с этой дверью, так и друг с другом.

Мы с ним частенько сталкивались внизу, когда собирались постучать молотком или попилить ножовкой, одним словом заняться абсолютно мужским делом в свободный от гудения



1949 г. Слева второй стрелок-радист бомбардировщика Ил-4
Караваев Николай Михайлович

самолётов вечер. В наших сараях было тихо, светло, тепло и по-своему уютно. Должен сказать, что Николай Михайлович к тому же был непревзойдённым мастером по домашнему виноделию. Случалось, что мы иногда, но очень редко, так как и он и я ежедневно летали, а полёты требуют иметь на плечах абсолютно трезвую голову, пропускали в свой желудок по стаканчику хорошего домашнего винца и тогда, отложив молотки и ножовки в стороны, предавались воспоминаниям о товарищах и курсантах военного училища. Мы вспоминали Бердичевского и Жулая, Басова и Кряхова, Углева и Филимонова. Перед нами возникали вполне реальные образы приятных нам людей, их выражения типа кряховского - «хрюкальщик».

В минуту таких откровений он рассказал мне о себе, как ещё в конце войны он начал где-то в Забайкалье летать стрелком на бомбардировщике Ил-4.

Курсантом Балашовского военного лётного училища он стал уже в солидном возрасте со старшинскими погонами на плечах. После его окончания в 1951 году, он одним из первых прилетел в Кировоград, чтобы уже самому обучать лётчиков бомбардировщиков дальней авиации на этих видавших виды, простреленных насквозь, скрипевших в полёте боевых машинах. Надо же так случиться, что из его воинской части, где он летал до училища, в Кировоград пригнали самолёт Ил-4, механиком на котором был его товарищ ещё с тех памятных времён. Это было время, когда много способных ребят, переросших свой возраст в армии, ждали демобилизации. Этот молодой человек имел талант художника и скульптора.

Все работники, слушатели и курсанты нашего славного лётного учебного заведения, подавляющее большинство кировоградцев и очень большое число гостей нашего города видели скульптуру лётчика гордо протянувшего руку к небу напротив парадного входа в лётную академию. Открываю секрет. Эта скульптура вылеплена из Николая Михайловича Караваева его другом боевой авиационной юности - скульптором и радует наш глаз уже более полувека.

Вот в этот подвал я на зиму и перенёс свой деревообрабатывающий станок, чтобы не спеша готовить необходимые для завершения строительства гаража реечки, доски и другую, нужную в хозяйстве строительную мелочь.

В те времена не было бесконечных новогодних праздников. Вернее сказать они были, но скромно отмечались по окончанию рабочего дня.

После возвращения с двухмесячных сборов в Ленинградской академии, встретив Новый год, мы уже 2 января находились на работе. В лётной книжке имеется запись, что 3 января, на самолёте Як-40, ночью, после перерыва в полётах, мне сделали лётную проверку. Со мной полетел Виктор Макарович Викторенко, кстати, такой же инструктор из нашей эскадрильи военного училища, как и Николай Михайлович. Но сейчас он был на недосягаемой для нас высоте, занимая должность первого заместителя начальника Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации по лётной подготовке.

Несмотря на то, что мы готовили курсантов и слушателей на Ан-24, в нашей второй эскадрилье один экипаж продолжал работу на самолёте Як-40, и я поддерживал на нём нужный для работы уровень техники



Лётчик-инструктор капитан Караваев
и вылепленная из него скульптура

пилотирования. Считалось вполне нормальным в течение одной лётной смены пересесть из самолёта Ан-24 в самолёт Як-40 и наоборот, особенно в период выпуска слушателей иностранцев в первый самостоятельный полёт, а их, вьетнамцев и кубинцев, в эскадрилье одновременно насчитывалось 45 человек.

Запись в лётной книжке свидетельствует, что с 3 по 15 января 1983 года, в суровых зимних условиях, мною было налётано на самолёте Як-40 5 часов 23 минуты и на самолёте Ан-24 - 10 часов 25 минут.

Но, вернёмся к деталям нашей жизни. Вечером 16 января я спустился в подвал, чтобы поработать на своём деревообрабатывающем станке. Мне нужно было выровнять плоскость маленькой дощечки. Я отвинтил и снял дисковую пилу, убрал со станка панель, закрывавшую вал с острыми ножами и нажал кнопку «пуск». Вал начал плавно и энергично набирать обороты. Лево́й рукой я крепко взял дощечку и плавно подвинул её по плоскости станка к строгальному валу. Хорошо отрегулированный станок мягко снял первый слой стружки. Для завершения задуманной работы нужно было снять такой же слой с обратной стороны дощечки. Уверенно и спокойно я таким же образом стал плавно продвигать дощечку по поверхности станка. Острые ножи на быстро вращающемся валу мягко снимали слой стружки, а вместе с ним и ногтевую фалангу второго пальца левой кисти. До сих пор, хотя прошло уже более двух десятилетий, я с содроганием, физически, ощущаю этот момент.

Огромная вера в свою непогрешимость, а иными словами самоуверенность, второй раз в жизни сыграла со мною в такую «игру». Первый раз, когда в самолёте раскрылся запасной парашют, и меня вырвало из кабины под хвост Як-12, чуть не закончившись трагически для нас с Борисом Александровичем Киркиным, пилотировавшим самолёт. Тогда меня запросто могло разбить о стабилизатор, а большее количество строп моего парашюта, попав на стабилизатор, смогли бы запросто его не только деформировать, но и оторвать.

А в этот момент я стоял, как оплётанный, подняв высоко кровоточащий палец с болтающейся на шкурке ногтевой фалангой. Кое-как примотав бинтом палец, я понуро поплёлся в травматологический пункт четвёртой городской больницы, где

врач Барков, сделав мне прививку от столбняка, обработал палец и выдал справку о бытовой травме.

На следующий день я прибыл в санчасть училища к нашему хирургу, Витольду Ивановичу Шарецкому. Больше всего я боялся, что меня с ампутированной фалангой спишут с лётной работы. Но, Витольд Иванович меня успокоил. «Единственное неудобство, которое ты будешь испытывать без ногтевой фаланги указательного пальца – сказал он – это то, что не сможешь в удовольствие почесать им в своём левом ухе».

Таким образом, учитывая все эти обстоятельства, я отсутствовал в эскадрилье ноябрь, декабрь, когда был на сборах, вторую половину января, февраль и первую декаду марта, когда был пациентом Витольда Ивановича. Мой заместитель Владимир Ильич Ерсин со штурманом эскадрильи Валерием Сергеевичем Степановым и бортмехаником эскадрильи Валерием Григорьевичем Радионовым прекрасно справились с непрерывающимися, интенсивными учебными полётами в условиях сложного осенне-зимнего периода. Надо отдать должное и командирам экипажей: Гросецкому Эдуарду Викторовичу, Козлову Владимиру Николаевичу, Кибальникову Сергею Александровичу, Насыпайко Виталию Никитовичу, Одинокovu Михаилу Тимофеевичу, Пономарёву Геннадию Александровичу, летавших на самолётах Ан-24 и Некрасову Владимиру Петровичу, летавшему на Як-40.

Внизу на фото виден мой несчастный палец.



Выйдя на работу, я прежде всего занялся молодым пополнением эскадрильи. С первого лётного отряда, где учили

курсантов летать на самолётах первоначального обучения Як-18Т, начали поступать первые «ласточки».

В моей записной книжке сохранились две записи, которые привожу полностью:



***Лобов Владимир Сергеевич.** Улица Добровольского 14, кв.16. Жена Наталья Владимировна, дочь Ольга (10 лет), сын Алексей (3 года). Рыльское АТУ, аэроклуб, Волчанское ЛУ, инструктор на Л-29. С 1980 года в КВЛУ на Як-18Т. Переучивал на Ан-24 Вацук, стажировался в Томске 120 часов в качестве второго пилота. Имеет РЛЭ Ан-24 без дополнений, НПП без изменений № 8 и 9, отсутствует учебник «Методика лётного обучения».*

Лобов Владимир Сергеевич



***Картлин Юрий Иосифович.** Улица Андреевская 117, кв.28 (возле радиозавода), тлф 3-47-32. Жена Валерия Георгиевна (областная больница, инструктор лечебной физкультуры), дочь Оля (11 лет), дочь Олеся (3 года). Кировоградский УАЦ в 1966 г на Як-18У, продолжал спортсменом пилотом.*

Картлин Юрий Иосифович

В 1973 году - Кировоградский политехнический институт. В 1974 году - спецнабор в Кременчуге на Ан-2. По его окончанию – второй пилот Ан-2, с 1977 г – командир самолёта Ан-2. Заочно ОЛАГА (1975 – 1979 гг.). В 1 ЛО КВЛУ с 1979 года. Общий налёт 3850 часов, из них командиром 2000 часов. На Ан-24 переучивал Банников. Стажировка выполнена в полном объёме. РЛЭ самолёта Ан-24 отсутствует, в НПП нет изменений № 8 и 9».

Уже четвёртый год с молодыми пилотами первого ЛО мы сталкивались в основном на АМСГ, в штурманской комнате и у диспетчера АДП. Часто перевозили их на Як-40 или на Ан-24 из Кировограда в Малую Виску и обратно, а также из Малой Виски в Ротмистровку и назад. Некоторых знали по фамилии и в лицо (Ткаченко, Молчанов), а некоторых только по фамилии (Байздер, Шевелёв). Летая на самолётах Як-18Т, они все без исключения

мечтали пересесть на «корабли», какими казались для них воздушные суда Як-40 и Ан-24. К нам вплотную подходила наша смена – молодая, задорная, бурлящая, переполненная новыми идеями. Первые пилоты молодого первого лётного отряда, пройдя сложные отборы и конкурсы, поступали в наше распоряжение, чтобы с азов начинать инструкторскую работу на «кораблях» их мечты. Мы теперь вместе с ними готовились к встрече наших курсантов второго набора, инструкторами которых, на маленьких самолётах Як-18Т, они уже были в первом лётном отряде.

А тем временем в нашем третьем лётном отряде полным ходом шли работы по внутреннему ремонту и облагораживанию помещений здания перешедшего к нам от военной кафедры.

Сейчас это здание принадлежит Международной акционерной авиакомпании (МААК) «УРГА». Руководство авиакомпании уважительно относится к ветеранам нашего лётного учебного заведения. В дни юбилеев устраиваются встречи с вручением сувениров. Так выглядит здание, в котором с 1981 по 1989 год размещалась вторая эскадрилья. В 1993 году это здание перешло во владение вновь созданной авиакомпании.



2003 год. Руководство МААК «УРГА» на встрече с ветеранами

В первую очередь ремонтировались представительные кабинеты командира лётного отряда и начальника штаба, а затем и рабочие кабинеты заместителя командира и старшего штурмана отряда, штурманская комната и технический класс, помещения ленинской

комнаты и трёх авиационных эскадрилий. Для выполнения разного вида работ была оборудована замечательная мастерская.



Пашинов Евгений Трофимович

Главным прорабом был заместитель командира отряда по политико-воспитательной работе Пашинов Евгений Трофимович. Сам мастер-краснодеревщик, он всей душой отдавался этому полезному делу.

Главным его помощником был также мастер на все руки, старший бортмеханик с нашей второй авиационной эскадрильи Брюховецкий Виллий Корнеевич.



Брюховецкий Виллий Корнеевич

Вторым его помощником был также бортмеханик с нашей эскадрильи, летавший на самолёте Як-40, Руденко Владимир Ильич.

Кстати, в записной книжке сохранился личный план мероприятий, которые мне необходимо было выполнить до прихода на лётное обучение наших родных курсантов второго набора, которые в это время на весь март и половину апреля уехали на военные сборы в Долгинцево и Джанкой вместе с подполковником Борисом Санжаровским.



Руденко Владимир Ильич

Первым пунктом этого плана намечалось выявить курсантов, способных выполнять художественное оформление помещения нашей второй эскадрильи. Второй пункт был вовсе иезуитским. Он гласил, что из курсантских карточек взысканий и поощрений нужно всё выписать и разместить в виде плаката. К счастью второй пункт не был претворён в жизнь, но курсантам я сказал, что у меня все их грехи выписаны. А своим прилежным отношением к лётному обучению они вполне смогут заслужить после выпуска совершенно чистую аттестацию,

дающую надежду на достижение любой поставленной цели в лётной карьере.

В конце апреля все курсанты приступили к наземной подготовке, чтобы в мае впервые подняться в воздух на многотонных кораблях (в кресле командира – курсант, второго пилота – инструктор и на своих рабочих местах штурман, бортмеханик и бортрадист). Я хорошо помнил, как впервые поднялся в воздух на корабле своей мечты Ил-14, где был такой же экипаж, и как меня поразила тогда в полёте, сплошная говорильня по самолётному переговорному устройству при взаимодействии между многочисленными членами экипажа в полёте. В беседе с курсантами я делился и этими своими воспоминаниями. После первых их полётов я интересовался впечатлениями, а инструкторов призывал к предельной лаконичности.

Сейчас я хочу познакомить Вас, дорогой читатель, по записям в моём блокноте, хотя бы примерно, с работой командира авиационной эскадрильи в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации.

«Организовать проверку отбоя у курсантов, особенно в предвыходные, выходные и праздничные дни.



Курсант Долгов Михаил Владимирович
после окончания был распределён в
Симферопольский ОАО на должность
второго пилота самолёта Ан-24

6 мая. Проверял методику лётного обучения в экипаже Лобова. Недостатки:

- *В рабочей книжке курсанта Долгова не оформлена, а, следовательно, и не проведена наземная подготовка по упражнению 10а.*
- *В рабочей книжке курсанта Фандиенко отсутствуют схемы справочного раздела.*



Курсант Фандиенко Валерий Иванович
после окончания был распределён в
Новосибирский ОАО на должность
второго пилота самолёта Ан-24

7 мая. Курсант Яровой опоздал на отбой. Прибыл

в казарму в гражданской одежде, говорил, что был в увольнении, хотя увольнение в рабочие дни кроме как женатым и местным запрещено.



Курсант Яровой Геннадий Иванович – отличник.
После окончания был распределён в
Харьковский ОАО на должность
второго пилота самолёта Ту-134

*Курсант Сенькин, вместо 21.30 прибыл в 22.55,
оправдывался тем, что провожал девушку.*



Курсант Сенькин Владимир Николаевич
после окончания был распределён в
Мирный Якутского УГА на должность
второго пилота самолёта Ан-24

*11 мая. Летал в экипаже Одинокова. Курсанты в
пассажи́рском салоне в полёте не пристёгиваются
привязными ремнями.*



Курсант Топольян Юрий Михайлович
после окончания был распределён в
Астраханский ОАО на должность
второго пилота самолёта Ан-24

*12 мая. Летал в экипаже Картина. Курсант
Топольян небрежно ведёт свою рабочую книжку.*

Допускает записи синими и чёрными чернилами.

13 мая. Летал в экипаже Лобова. Курсант Долгов не докладывает номер выполняемого упражнения, не даёт команду авиатехнику «Приготовиться к запуску!», «От двигателя!» и «Убрать колодки!». После нажатия кнопки «Пуск» не держит палец над кнопкой «Останов». Не называет площадки для экстренной посадки. На взлёте рано начинает движение штурвала на себя и допускает уход с курса до 15 градусов. Долго и много смотрит на приборы и мало по сторонам. Не запоминает заданную высоту эшелона и пытается пересечь её в наборе высоты. В горизонтальном полёте шарик указателя поворота и скольжения уходит на целый диаметр и допускается уход с курса влево до 15 градусов. В полёте осмотрительность практически отсутствует. Не умеет организовать и провести с экипажем предпосадочную подготовку.



17 мая. В экипаже Карплина выполнял перелёт на аэродром Ротмистровка с курсантом Топольным. Всё труднее становилось найти замечания, однако на перелёте необходимо радиообмен с диспетчерами вести курсанту.

Курсант Савушкин Павел Александрович – отличник.
Распределён в Архангельский ОАО на должность второго пилота самолёта Ту-134

2 июня. Курсанты Савушкин и Кисель при контроле готовности к



самостоятельному вылету не чётко знают действия при потере радиосвязи, нормативы оценок и с какой высоты при заходе на посадку курсант на кресле второго пилота должен мягко держаться за управление самолётом».

Курсант Кисель Михаил Юрьевич – отличник.
После окончания был распределён в Гомельский ОАО на должность второго пилота самолёта Ан-24

Я не хочу переутомлять Вас, но с первой декады июня все курсанты друг за другом, после проверочного полёта со мной или с моим заместителем Ерсиним Владимиром Ильичом начинали летать самостоятельно, вручая нам, для успокоения нашей нервной системы, пачку выпускных сигарет. Командование лётного отряда и училища были на наших полётах редкими гостями. Проверяют и выпускают одного – двух первых курсантов и на этом практически заканчивалась их помощь. Им проще было слетать куда-нибудь по маршруту. Меньше мороки и быстрее можно набрать свою оплачиваемую норму налёта.



Кропотливая, ответственная и сложная работа прерывалась удивительными выходными днями, проводимыми в кругу семьи. Правда, к началу 1983 года наш сын, Павел, уже закончил Криворожское авиационно-техническое училище и уже самостоятельно готовил в Нижневартовском аэропорту приборное и радиоэлектронное оборудование огромных вертолётов Ми-6 к полёту.

1983 г. Первое производственное фото сына Павлика

Как быстро бегут годы! Кажется, что совсем недавно он, как ангелок, удобно размещался на руках у своей мамы.

Когда ему ещё не исполнилось шесть лет, на свет появилась черноволосая малышка-сестра. Анюта быстро росла. Они сорились и мирились, но бесконечно любили друг друга. Такая разница в возрасте позволяла всем Аниным подругам общаться с друзьями Павла. Не известно к чему бы это общение привело, если бы не та самостоятельная дорога, которую сознательно выбрал себе наш сын.

Перед отъездом в Нижневартовск Павлик попросил нас оказать гостеприимство своему товарищу - выпускнику, который собирался поступать к нам в Кировоградское высшее лётное училище, чтобы стать инженером-пилотом.



Курсант -пилот Игорь Павильчук

Вскоре Игорь Павильчук появился в нашей квартире. Я несколько сомневался в его поступлении, но факт остаётся фактом. Он вполне самостоятельно поступил и был зачислен курсантом престижного лётного учебного заведения,

в котором учились дети космонавтов, членов ЦК и правительства.

В позапрошлом столетии Европа узнала об Елисаветграде благодаря победному шествию по пятам армии Наполеона Елисаветградского гусарского полка и благодаря расположенному рядом с императорским дворцом Елисаветградскому кавалерийскому училищу, в котором учились дети королевской крови, настоящие принцы. В 1983 году Кировоград славился лётчиками, так же, как Севастополь и Одесса моряками.

Ещё во многих странах мира толком не знали, где находится Украина, а Кировоград знали. У нас готовились стать лётчиками молодые люди из сорока стран мира.

Но, вернёмся к Игорю. Он стал нашим постоянным гостем. Мы узнали, что его родители живут в частном доме в Симферополе. Его брат оканчивает среднюю школу, мать учительница, а отец работает мастером в управлении шоссейных дорог Крыма.

На госэкзаменах в основном все оценки «отлично», и многих рекомендовано переучивать на самолёты 2 класса.

В начале 1984 года в АЭ насчитывалось 11 экипажей. С января по апрель летали со слушателями ИНО, выпускниками средних лётных училищ на самолётах Ан-24, с мая по октябрь с нашими курсантами на Ан-24 и Ан-26. Один экипаж на Як-40.

Показательным был февраль, когда в АЭ летал 51 слушатель из Вьетнама, четверо из Мадагаскара и один, Сито Антонио Казимира, из Анголы. Однажды на разборе штурман доложил, что анголец очень слаб в арифметике. Так при следовании с курсом 87 градусов, нужно было увеличить курс на 15 градусов. Спрашивает у него инструктор, а какой же курс получится в результате? С ангольцем приключился настоящий шок. Он считал минут десять и так и не смог решить эту простую задачу. После разбора я пригласил этого слушателя к себе в кабинет и попросил рассказать о своей учёбе в ангольской школе. Оказывается, никакой школы в нашем понимании не было. В стране, где шла постоянная война между правительственными войсками и партизанами УНИТА, обучение детишек проходило в тени огромного баобаба бессистемно и непостоянно, все возрасты вместе. Так великовозрастный Антонио и просидел под эти экзотическим деревом семь лет с винтовкой в руках. Ему выдали аттестат об окончании неполной средней школы и послали, по межправительственному соглашению, в Сасовское лётное училище. После беседы с ним я пригласил к себе экипаж и, убедившись, что в вопросах пилотирования к нему нет особых претензий, посоветовал штурману в разумных пределах упрощать в полёте арифметические задачи.

В этом сложном по погодным условиям месяце мы налетали 586 часов благодаря тому, что экипажи Козлова, Костылева, Вылейко, Кибальникова, Насыпайко и Некрасова выполнили свой налёт на периферийных аэродромах, дав, таким образом, остальным работать на базе. Были ли у нас основания для тревог и волнений? Более чем достаточно. Кроме небывалого в истории училища огромного груза организационных вопросов, за февраль зафиксирован сорок один отказ и неисправность авиационной техники. Двадцать семь из них обнаружены в полёте. Тренированные экипажи с честью вышли из сложных ситуаций, не допустив их развития.

Открываю свою личную рабочую книжку и в плане работы на апрель 1984 года читаю:

«7. Принять зачёт готовности к началу полётов у курсантов-пилотов 4 курса (5 рота).

11. С курсантами провести комсомольское собрание “Качественное усвоение наземной подготовки - залог успешного и безопасного выполнения учебных полётов”.

12. Осуществлять контроль выполнения распорядка дня, и поддержания курсантами должного порядка в общежитии»

В этом же месяце в нашей второй эскадрилье сдавали экзамены по технике пилотирования сорок пять иностранцев на самолёте Ан-24. Учитывая языковой барьер и более низкий общеобразовательный уровень ребят из Вьетнама, Кубы и Мадагаскара, выпускников средних лётных училищ ГА, средний балл их был чуть выше 4.

Сейчас, по прошествии многих лет, легко и удобно вспоминать события тех дней, благодаря моему бережному отношению к своим записям. Не возникает никаких проблем узнать, кого из курсантов кто обучал и т.д. Давайте заглянем вместе с Вами, дорогой читатель, в мои записи.

«Состав экипажей АЭ на апрель 1984 г.

Командир АЭ Чижов Борис Игнатъевич;

Зам ком. АЭ Ерсин Владимир Ильич;

Штурман АЭ Степанов Валерий Сергеевич;

Б/мех АЭ Радионов Валерий Георгиевич.

Як-40.

1. КВС-инстр. Кишлян (прикомандированный с 95 ЛО);

Шт-инстр. Пришедько Владимир Андреевич;

Б/мех-инстр Руденко Владимир Ильич;

Курс-пилоты ИНО Сым Към Сок;

Дам Бороат;

Сом Конг Кеа;

Нем Вы Сот;

Мат Сот Хип;

Мей Пхана;

Ан-24.

1. КВС-инстр. Вылейко Виктор Васильевич;

Шт-инстр. Склифус Виктор Владимирович;

Б/мех-инструктор Усанов Сергей Юрьевич;

Б/рад-инструктор Масликов Анатолий Александрович;

Курсанты-пилоты Савцов Эдуард Борисович;

- Фоменко Геннадий Владимирович;
 Тимофеев Дмитрий Алексеевич;
 Громадин Сергей Владимирович.
2. КВС-инструктор
 Шт-инстр.
 Б/мех-инструктор
 Б/рад-инструктор
 Курсанты-пилоты
- Картлин Юрий Иосипович;
 Подколзин Александр Васильевич;
 Буртник Борис Сергеевич;
 Седов Валерий Николаевич;
 Киркин Александр Борисович;
 Теймуразов Игорь Эрникович;
 Пыльцин Павел Владимирович - отчислен
 Бабенко Виктор Иванович.
3. КВС-инструктор
 Шт-инструктор
 Б/мех-инструктор
 Б/рад-инструктор
 Курсанты-пилоты
- Кибальников Сергей Александрович;
 Калинин Виктор Андреевич;
 Сандырев Александр Геннадиевич;
 Марикуца Александр Васильевич;
 Загреба Виктор Анатольевич;
 Гоньшиев Александр Алексеевич;
 Пушкарёв Ян Михайлович;
 Перминов Юрий Васильевич;
 Лобов Владимир Сергеевич;
 Яковенко Владимир Георгиевич;
 Кискаркин Валентин Алексеевич;
 Колесник Владимир Григорьевич
 Воронков Вячеслав Анатольевич;
 Вартанян Ваган Жоржиевич;
 Сосновский Игорь Чеславович;
 Апатов Алексей Анатольевич;
 Барбаренко Георгий Иванович;
 Шевелёв Юрий Петрович;
 Шпаковский Валерий Андреевич;
 Доценко Виктор Васильевич;
 Полынский Виктор Николаевич;
 Могилей Сергей В.асильевич;
 Задворный Игорь Анатольевич;
 Головань Александр Владимирович;
 Одинокоев Михаил Тимофеевич;
 Христофоров Борис Иванович;
 Олейник Николай Александрович;
 Вовк Анатолий Васильевич;
 Будрин Андрей Владимирович;
 Ястребов Сергей А.натольевич;
 Войстратенко Александр Николаевич;
 Самохвалов Сергей Александрович;
4. КВС-инструктор
 Шт-инструктор
 Б/мех-инструктор
 Б/рад-инструктор
 Курсанты-пилоты
5. КВС-инструктор
 Шт-инструктор
 Б/мех-инструктор
 Б/рад-инструктор
 Курсанты-пилоты
6. КВС-инструктор
 Шт-инструктор
 Б/мех-инструктор
 Б/рад-инструктор
 Курсанты-пилоты

7. КВС-инструктор Некрасов Владимир Петрович;
Шт-инструктор Кучма Николай Кириллович;
Б/мех-инструктор Драчков Александр Ильич;
Курсанты-пилоты Чернышёв Алексей Иванович - отчислен;
Савченко Сергей Яковлевич;
Смищук Сергей Леонидович»

Интересен детальный анализ учебных полётов, выполненных в мае, который я привожу полностью: «эскадрилья планировалось налетать на самолёте Як-40 - 50.00 часов. Фактический налёт - 59.07 и на самолёте Ан-24 - 428 часов, фактически - 460.37. Выпустили с хорошим качеством 6 иностранных курсантов из Сасовского лётного училища. По состоянию безопасности полётов эскадрилья не блещет. 21 мая на аэродроме Счастливая (МКнос=172 град) в третьем самостоятельном полёте на самолёте Ан-24 №46558 КВС-курсант Самохвалов С.А., 2П-курсант Войстратенко А.Н., шт-инструктор Христофоров Б.И., бортмеханик-инструктор Олейник Н.А при погоде: ясно, видимость 10 км, ветер под 30 град встречно-боковой 4 м/сек допущена перегрузка на посадке 2,4 g, выявленная средствами объективного контроля. В результате расследования оказалось, что 3-й разворот, из-за расхождения со встречным бортом, был выполнен несколько позже. Это обстоятельство привело к расчёту на посадку с недолётом, который экипаж исправлял увеличением режима на предпосадочной прямой до 28 град по УПРТ вместо обычных в тех условиях 22. Из-за пологого угла снижения, даже этого режима оказалось мало для удержания расчётной скорости 210 км/час. В результате начало выравнивания на заниженной скорости 190 км/час привело к грубому приземлению практически без выдерживания. Курсант Самохвалов не выполнил рекомендацию НПП, обязывающую КВС прекратить снижение и уйти на 2 круг, если к моменту достижения ВПР (высоты принятия решения) воздушное судно не вышло на установленную траекторию по высоте. Инструкторский экипаж проявил пассивность в вопросах построения глиссады снижения и выдерживания экипажем скорости снижения равной расчётной. Через два дня, 23 мая, в том же экипаже, на самолёте Ан-24 №47300, в самостоятельном полёте курсанта Будрина А.В., на аэродроме Ротмистровка с МКнос=267° (бетон), при погоде ясно,

видимость 14 км, ветер встречный 3 м/сек, в результате неправильного исправления взмывания, произошло приземление с перегрузкой 2.1g. Расследование показало, что причиной данной грубой посадки явилось неумение курсанта исправлять взмывание. За невыполнение пункта НПП, что привело к грубой посадке, курсанту Самохвалову С.А. объявляю выговор. В эскадрильи широко применялась дисциплинарная практика. Так Юрий Иосифович Картлин объявил взыскание курсанту Пыльцину за нарушение распорядка дня, выразившееся в опоздании на полёты и за пассивность при подготовке к полётам. В то же время им же, Владимиром Сергеевичем Лобовым и Владимиром Петровичем Некрасовым за добросовестную подготовку и качественное выполнение первых самостоятельных полётов вынесена благодарность курсантам: Киркину А.Б., Бабенко В.И., Апатову А.А., Сосновскому И.Ч., Савченко С.Я., Чернышёву А.И. и Смищук С.Л. Кроме того, Лобов ходатайствовал рапортом об объявлении благодарности бортмеханику Кискаркину Валентину Алексеевичу за добросовестное и чёткое выполнение своих обязанностей в экипаже и большую работу, проделанную им по подготовке бортмеханика-слушателя. Они проходили лётную подготовку параллельно с курсантами-пилотами в каждом экипаже. АЭ предстояло перейти к полётам с новым набором курсантов-пилотов 3 курса 9 роты на самолёте Ан-26. В июне эскадрилья планировалось на ВС Ан-26 налетать 506 часов, а так же немного на ВС Ан-24, а Як-40 только перегнать и облетать».

В начале июня курсанты 5 роты были переданы на военную кафедру. Они заканчивали курс военной подготовки в авиационных частях, знакомясь с особенностями эксплуатации самолёта Ил-76. К нам же на это время прибыли курсанты-пилоты 3 курса (9 рота) для полётов на самолёте Ан-26. Снова проводилась наземная подготовка, выполнялась вывозная программа, и осуществлялся самостоятельный выпуск, с разбором отклонений, ошибок, допущенных в полётах, анализом и поиском причин, приведших к грубым отклонениям. Проводилась работа по поддержанию дисциплины и порядка в общежитии. Ни одного дисциплинарного проступка в эскадрилье не оставляли без внимания. Накапливался материал для написания аттестаций, а до сознания курсантов доходило, что они своими действиями «уже

начали её писать”. За эти несколько месяцев мы со всеми новыми курсантами закончили самостоятельные полёты, налетав эскадрильей более 1300 часов на самолётах Ан-26.

В 1977 году во время выполнения на самолёте Ан-24 учебных полётов в районе аэродрома Сухуми произошла авиакатастрофа. Из всего экипажа чудом остался жив один командир корабля-инструктор Владимир Максимович Ревенко. Взлёт выполнялся в сторону моря, где наблюдались гроззовые очаги. Самолёт был обнаружен разрушенным и затонувшим на удалении нескольких километров от берега там, где произошло столкновение с морской поверхностью. Государственная комиссия не нашла явных причин и отнесла её к аномальному атмосферному явлению, мощному нисходящему потоку. И только через шесть лет была найдена причина. Я лично тренировал все без исключения свои экипажи по следующей схеме: в зоне, на высоте не менее 2000 метров, занимал два смежных эшелона. На нижнем - создавал самолёту полную взлётную ситуацию, т.е. экипаж выпускал шасси, устанавливал закрылкам взлётное положение, устанавливал триммер руля высоты в расчётное для взлёта положение, уменьшал скорость полёта уменьшением режима до малого газа. После достижения скорости 200 км/час по команде командира б/м устанавливал взлётный режим, и самолёт переводился в набор высоты, как после отрыва от взлётной полосы. На высоте 120 метров от условного уровня земли б/м убирал закрылки. Наша задача была не вмешиваться в управление и следить за поведением самолёта, который вначале очень плавно уменьшая угол набора, переходил на снижение с энергичным затягиванием в пикирование. На седьмой секунде после начала уборки закрылков самолёт снижался с вертикальной скоростью -10 м/сек с быстрым и энергичным её ростом. Эта тренировка наглядно показывала экипажам, что может произойти, если отвлечься, например, на экран локатора для обхода гроззовых очагов.

В июне мы впервые летали на самолётах Ан-26, который был вторым типом у наших курсантов после Ан-24. На нём мы их самостоятельно не выпускали, поэтому у меня появилось «свободное окно». Руководство дало мне возможность «отдохнуть» в четырёхдневном рейсе на Воркуту в экипаже Николая Васильевича Щёткина, где штурманом был Пришедько Владимир Андреевич, а бортмехаником Траевич Анатолий

Демьянович. Первая ночёвка была в Горьком, где у Щёткина жили сёстры. Мы троём с Пришедько поехали к ним на окраину в одноэтажный деревянный дом с погребом и сараем. Сестра достала из деревянной кадлушки в погребе ковшик солёных груздей, отварила спагетти, в изобилии продававшихся в местных магазинах, так как здесь было налажено их совместное итало-советское производство, и мы прекрасно поужинали под воспоминания о молодости.



1955 год. Лётная группа старшего лейтенанта Караваева Николая Михайловича. Стоит второй слева курсант Игорь Волк – будущий космонавт. На нижнем снимке аэродром Малая Виска. К вылету на самолёте Ли-2 готовится экипаж Щёткина Н.В.

На следующий день, 17 июля, по телевидению и радио сообщили о полёте в космос на корабле «Союз Т-11» пятьдесят шестого в СССР и сто сорок третьего в мире космонавта-исследователя Игоря Петровича Волка, выпускника нашего военного авиационного училища лётчиков 1956 года, которого Николай Васильевич помнил.

Наш Ан-26 с наступлением сумерек, так как мы приступили к выполнению ночной программы, оторвался от бетона Горьковского аэродрома и взял курс на Воркуту. Улеглись разговоры о нашем товарище, находящемся в космосе, и мы приступили к серьёзной и ответственной работе в воздухе. Вошли в Сыктывкарскую зону, где мне и экипажу летать не приходилось.

В светлом небе сплошные сполохи северного сияния, которые я в своей жизни видел впервые.

Связь с диспетчером Сыктывкара нас буквально ошарашила. Оказалось, что в нашем аэронавигационном сборнике отсутствует предупреждение о том, что Воркута ночью не работает, и мы летим в никуда. Вины экипажа я не видел, так как мы проходили контроль готовности к вылету на Воркуту, запасной Салехард у дежурного штурмана аэропорта Горький и там же диспетчер АДП дал нам письменное в задании на полёт разрешение на вылет. Они обязаны были предотвратить подобный вылет, а из-за того, что Воркута находится далеко от Кировограда, эти изменения к нам в БАИ не поступили, так как Пришедько опытейший и надёжный штурман сверял в БАИ Кировограда свой Сборник с контрольным экземпляром.

Наши горестные размышления прервал запрос диспетчера – откуда, мол, самолёт? Узнав, что самолёт из Кировоградского ВЛУ он поинтересовался, а кто командир. Услышав, что командир Щёткин, а проверяющий Чижов, он безмерно оживился и сказал буквально следующее: «Борис Игнатьевич, я ваш бывший курсант, будьте на связи, сейчас вам всё организуем». Через несколько минут мы узнали, что Воркута нас принимает, а Сыктывкар и Салехард обеспечивают запасным. Через три часа полёта мы пересекли северный полярный круг. До Воркуты оставалось сто семьдесят километров. Ожидаемый густой туман стоял в низине у границы аэродрома Воркута. На запасной до Сыктывкара у нас уже топлива не хватало, а Салехард с хорошей погодой был готов, в случае нужды нас принять.

После этого полёта у меня в душе осталось чувство огромной благодарности к диспетчерам, работающим в районах крайнего севера.

Но вернёмся к рассказу о наших выпускниках, которые в августе вернулись в эскадрилью для завершения лётной подготовки. В августе они завершили подготовку на ВС Ан-26 (за исключением курсантов Пыльцина П.В., Чернышёва А.И. и Смишука С.Л., которые не долетали в общей сложности где-то 18 часов). Анализ зачётных полётов вскрыл много недостатков:

- в экипаже Владимира Александровича Костылева (курсанты Полинский В.Н., Задворный И.А., Апатов А.А., Головань А.В.) не был отработан доклад проверяющему, допускалась попытка занимать исполнительный старт не от начала ВПП;
- перерыв в полётах у курсантов отрицательно сказался на качество их техники пилотирования;
- в экипаже Михаила Тимофеевича Одинокова (курсанты Будрин А.В., Ястребов С.А., Самохвалов С.А., Мирошников А.В.) не была организована осмотренность;
- курсанты занимали исполнительный старт не по осевой линии ВПП или с магнитным курсом отличным от взлётно на 3-5 град;
- наблюдалась излишняя опека бортмеханиками-инструкторами курсантов при заходе на посадку. Вследствие чего они РУДами как следует не руководили;
- наблюдалась тенденция к освобождению ВПП после посадки на повышенной скорости.

Эти замечания имелась полная возможность устранить к государственным экзаменам по технике пилотирования. На сентябрь планировали довыполнить 75 самостоятельных полётов, в основном курсанту Могилею С.В., который перед военными сборами получил разрешение на самостоятельные полёты, но не летал.

Приступили к полётам на самолёте Ан-24. 13 августа на аэродроме Счастливая в экипаже КВС-курсант Пушкарёв Я.М., 2П КВС-инструктор Некрасов В.П., бортмеханик Кучир П.А. в одном из полётов МСРП зафиксировал факт формального выполнения контрольной карты перед 3 разворотом. После выпуска шасси кран в течение 9 минут, то есть до посадки, оставался в положении “вып”. Бортмеханик Кучир П.А. после выпуска шасси отвлекся на увеличение режима (полёт в болтанку)

и забыл через 5 секунд установить кран в нейтральное положение. За формальное выполнение контрольной карты КВС-инструктору Некрасову мною было объявлено замечание, а на бортмеханика Кучира П.А. написан рапорт командиру отряда о вынесении строгого выговора.

В конце августа приступили к обучению курсантов-пилотов работе за бортмеханика по специальной программе.

А какие комсомольские собрания проводили! Вот только некоторые повестки дня: “Воспитание волевого командира воздушного судна - конечная цель обучения” или “Подготовке к государственным экзаменам - все силы”. Собрания проходили живо и заинтересованно. Широко применялась дисциплинарная практика. Командиры объявили 14 курсантам благодарности за качественную подготовку и выполнение полётов. По итогам работы лучшей лётной группой признана лётная группа Владимира Сергеевича Лобова, а лучшим курсантом - Сосновский Игорь Чеславович.



Курсант Сосновский Игорь Чеславович – отличник.
Распределён в Бориспольский ОАО на должность
второго пилота самолёта Ан-24

На этом записи по третьему выпуску инженеров-пилотов в моей рабочей книжке заканчиваются, но я их всех помню и люблю. Они - частица моей жизни.

Я немного раскрыл Вам суть работы эскадрильи, а теперь назову несколько цифр. За время моей работы в эскадрильи в должности её командира нами подготовлено кроме 299-ти инженеров-пилотов восьми выпусков ещё и 1688 слушателей, а это пилоты, штурманы, бортмеханики, инструкторский состав производственных подразделений. В их число входят также 101 иностранный слушатель из Кубы, Болгарии, Ливии, Вьетнама, Йемена, Лаоса, Кампучии, Мадагаскара, Афганистана, Мавритании, Перу и Камбоджи.

В структуре КГБ не было своих лётных учебных заведений, поэтому пилотов набирали из выпускников военных училищ (Сызраньского - вертолётчиков, Балашовского - пилотов военно-транспортной авиации). В 1985 году впервые решили взять и тридцать наших выпускников.

Я взял свои личные архивные материалы и определил, что со второй эскадрильи в погранвойсках нашли себе место пять наших воспитанников:

- Глуховский Виктор Владимирович из лётной группы Бабича, штурман Склифус, бортмеханик Олейник, бортрадист Вовк. Глуховский был распределён во Владивосток Тихоокеанского пограничного округа КГБ СССР.

- Козарук Валерий Степанович из лётной группы Васильева штурман Подколзин, бортмеханик Кискаркин, бортрадист Капыш нашёл себе пристанище в Воркуте (в/ч КГБ СССР №2542).

- Кузнецов Илья Алексеевич из лётной группы Кибальникова штурман Калинин, бортмеханик Сандырев, бортрадист Марикуца попал в управление войск Северо-Западного пограничного округа КГБ СССР.

- Ноздрюхин Алексей Николаевич и Олинковский Владимир Степанович. Оба из лётной группы Никифорова штурман Демчишин, бортмеханик Траевич, бортрадист Масликов. Первый попал во Владивосток Тихоокеанского пограничного округа, а Олинкович в Читу Забайкальского погранокруга КГБ.



Через двадцать лет я с выпускниками 1985 года встретился в музее ГЛАУ

Когда в Кировоград на 20-летний юбилей (30-31 октября 2006 года) приехали выпускники ФЛЭ 1986 года, для них в музее мною была организована выставка, и я попросил каждого выпускника оставить свои данные для истории. Сейчас на столе передо мною лежат листочки с предельно короткими записями.

В первую очередь я охарактеризую выпускников нашей второй эскадрильи. У нас на Ан-24 и Ан-26 летали в 1985 и 1986 годах курсанты 11 и 12 рот. Командиром 11 роты был Чуприн Борис Иванович, а 12 ротой командовал Старанкович Антон Игнатьевич.

Я хочу акцентировать ваше внимание на то, что курсантам было выгодно быть отличником учёбы и иметь примерную дисциплину. Объясню.

После выпуска бывший курсант получал свидетельство пилота гражданской авиации 4-го класса и направление в производственное подразделение на должность второго пилота самолётов 3 класса Ан-24 и Ан-26. Мы же в эскадрилье писали на них аттестацию, и если в ней имелись упоминания о дисциплинарных взысканиях, то это очень даже отрицательно влияло на всю дальнейшую их лётную карьеру.

Выпускникам, получившим диплом с отличием, выдавалось свидетельство пилота 3-го класса, и направлялись они сразу вторыми пилотами на самолёты 2 класса (Як-42, Ту-134 и др.).

Это было главным нашим козырем в их воспитании и обучении сложной и очень ответственной профессии пилота.

Окончил с отличием **Мурзахатов Алексей Равильевич** 1964 года рождения из 11 роты (124 к/о) в экипаже Костылева нашей второй эскадрильи. Правда, менялись члены экипажа. Так в июне-августе 1985 года в экипаже были штурман Чопенко, б/м Шпаковский, в июне-июле 1986 года - штурман Христофоров, б/м Пилипенко, б/р Молчанов, а в сентябре-октябре 1986 года - штурман Волкожа, б/м Пилипенко, б/р Вовк.

Мурзахатов был старшиной лётной группы. А так выглядит его послужной список:

- 1986-1993 - Львовский ОАО, 2п Як-42
- 1993 -1997 - АК “БСЛ” - КВС Ил-76
- 1997-1999 - АК “АТГ” - КВС Ил-76
- 1999-2002 - АК “УАТК” – КВС - инструктор Ил-76
- с 2002 года - АК “Аэросвит”, пилот-инструктор Boeing-767

Педченко Николай Николаевич 1961 года рождения из 12 роты (128 к/о) летал в экипаже Бабича (штурман Чопенко, б/м Олейник, б/р Вовк) в апреле-мае 1986 года на самолётах Ан-24 и Ан-26. Как женатый курсант проживал на квартире с телефоном по улице Профинтерна 12. По распределению работал в Мирнинском авиационном предприятии до 2001 года. Летал на Ан-24 и Ан-26 вторым пилотом. Сейчас временно не связан с лётной работой. Женат. Воспитывает четверых детей.

Самойлюк Александр Андреевич.

Родился 26 февраля 1965 года в Киеве. Летал в одной лётной группе с Педченко. В своей рабочей книжке командира второй эскадрильи я обнаружил два упоминания его фамилии. Так, 11.04.1986 года на самолёте Ан-26 №26202 экипаж: КВС-курсант Самойлюк, 2п - КВС-инструктор Бабич при последнем заходе на посадку с магнитным курсом 156 градусов при встречном ветре 4-7 м/сек в районе БПРМ был допущен крен 18 градусов, на 3 градуса выше предельно допустимого. 23.04.1986 года в том же составе экипажа на самолёте Ан-26 №26049 при возвращении с маршрута Донецк – Кировоград на предпосадочном снижении допустили уменьшение скорости до 227 км/час.

Работал в Киевском ОАО на Ан-24 последовательно 2п, КВС. В 1997 году был принят на работу в АК “Международные авиалинии Украины” переучился на Boeing-737 и прошёл последовательно путь - 2п, КВС, пилот-инструктор.

Шахунов Владимир Вячеславович 1965 года рождения из 12 роты (128 к/о) летал в экипаже Костылева (штурман Христофоров, б/м Шпаковский) в апреле-мае 1986 года на самолётах Ан-24 и Ан-26. О нём в своих записях я также обнаружил два упоминания. 10.04.1986 года в аэропорту Анапа на самолёте Ан-24 №47313 в экипаже: КВС-курсант Шахунов, 2п - КВС-инструктор Костылев допущена перегрузка на посадке 1,9G по первому всплеску. Посадка выполнялась на ИВПИ с МК 218 градусов днём в простых метеоусловиях. Вторая запись касается недовольствия его полётом при проверке мною на допуск к самостоятельному вылету (низкий подвод, мал угол на посадке). Его послужной список:

1986-1994 - Магадан 2п, КВС Ан-24

1994- 1996 - Киев Жуляны КВС Ан-24

с 1996 года АК “Аэросвит”: КВС Boeing-737, пилот-инструктор Boeing-737, КВС Boeing-767, пилот-инструктор Boeing-767, начальник службы лётной эксплуатации Boeing-767.

Вот так из моего неудовольствия получилась такая лётная судьба. А дальше о выпускниках, не относящихся ко 2-й АЭ.

Боровлёв Олег Викторович. Родился в Мариуполе в 1965 году. Выпуск 1986 года, 12 рота, 127 к/о. Работает в Донецке АК “Донбассаэро”. Освоил ВС Ан-24, Як-42, А-320. На каждом из них летал командиром. Женат, двое детей, сын и дочь.

Буслаев Вячеслав Юрьевич. Родился в 1965 году. Выпуск 1986 года, 12 рота, 127 к/о. Распределился в Дальневосточное управление, город Хабаровск на Ан-24, Ан-26, в котором и работал до 1994 года 2п, КВС. Налетал 3500 часов. Затем перевёлся в ЦУМВС на Ту-134, налетал 4500 часов. В настоящий момент (2006) на Ту-154.

Губаревич Валерий Николаевич родился в 1965 году в Уфе. Выпуск 1986 года, 11 рота, 124 к/о, командир роты Чуприн Борис Иванович. Распределился в Уфимский ОАО АК “Башкирские авиалинии”, затем АК “Башкортостан”: Ан-24, Ту-154, Боинг-757.

Донников Евгений Юрьевич 1962 года рождения. Выпуск 1986 года, 12 рота, 127 к/о. Жуляны: 1986-1997 Ан-24 2п, КВС. Борисполь с 1998 года Boeing-737 /200/300/400/500 2п, КВС.

Колосов Александр Анатольевич 1964 года рождения. Выпуск 1986 года, 12 рота, 125 к/о. Распределился в ДВУГА Сахалинское СПО 2п Ан-24. В 1995 ввёлся командиром. В 1997 переучился на Boeing-737/200 где и работает до настоящего времени.

Корневский Алексей Юрьевич 1965 года рождения, ФЛЭ КВЛУ ГА окончил с отличием в 1986 году, 12 рота 125 к/о.

1986 – Шереметьево «ЦУ МВС» Ту-134 2п, КВС

1994 - Шереметьево «Аэрофлот». Boeing-767 2п, КВС, п/и.

В данное время командир АЭ

Коробко Игорь Анатольевич 1964 года рождения. ФЛЭ КВЛУ ГА 1986, 12 рота 125 к/о. Распределился в Архангельск. До 1996 года 2п Ан-24. Затем Киев «МАУ», 2п Boeing-737/200. Сейчас п/и Boeing-737/300/400/500.

Малайрев Сергей Иванович 1963 года рождения, ФЛЭ КВЛУ ГА 1986, 12 рота 127 к/о.

Работал в Пермском авиапредприятии 2п Ан-24, Ан-26,

с 1991 года КВС, сейчас 2п Ту-154.

Морозов Юрий Владимирович 1966 года рождения, ФЛЭ КВЛУ ГА 1986 12 рота 127 к/о.

С 1990 года – Быково, Ан-24

С 1998 года - Шереметьево «Аэрофлот», Ил-76, с 1999 - Boeing-737, с 2003 Airbus-320.

Саватеев Михаил Игоревич 1965 года рождения, ФЛЭ КВЛУ ГА 1986, 12 рота. Распределился в Южно-Сахалинск.

С 1986 года Ан-24 - 2п, КВС

С 1994 года ЦУ МВС, Шереметьево «Аэрофлот». Ту-134 – 2п, КВС, Boeing-737 – 2п, КВС, Boeing-767 – 2п, КВС.

Скоринко Олег Иванович. Родился 30.10.1964 года в Краснодарском крае. Школу окончил в Риге. ФЛЭ КВЛУ ГА 1986, 11 рота 124 к/о. Распределился в Саратов.

С 1986 года - Ан-24, Як-42 - 2п.

С 1991 года – Рига Ту-134Б – 2п.

С 1994 года – Рига «Baltic International» - Boeing-727 – 2п.

С 1996 года - Рига – «Air Baltic» - AVRO-RJ - 2п.

С 1997 года - Рига – «Air Baltic» - SAAB-340 – КВС

С 1998 года - Рига – «Air Baltic» - Fokker-50 – п/и

С 1999 года - Рига – «Air Baltic» - AVRO-RJ - п/и

С 2005 года - Рига – «Air Baltic» - Boeing-737 – п/и

Общий налёт 10600 часов. Занимается вводом в строй молодых пилотов.

Ткачук Виктор Владимирович. Родился 3 апреля 1965 года в городе Лохвица Полтавской области. После окончания средней школы поступил на ФЛЭ КВЛУ – 12 рота, 124 к/о. Первоначальную лётную подготовку на самолёте Як-18Т проходил в лётной группе Полонского Анатолия Петровича, а на Ан-24 и Ан-26 учился во 2ЛО в лётной группе Кленцова, хотя я, честно говоря, его не помню. После окончания начал работать в Якутском ОАО. В 1990 году переучился в Ульяновске на Ту-154 и прошёл подготовку в ОЛАГА к международным полётам. Осенью 1991 года перевёлся в Бориспольский ОАО 2п Ту-154. В 1993 году начал выполнять международные полёты, а в 1998 году стал КВС. В 2002 году поступил на работу в правительственную авиакомпанию «Украина». В городе Тулуза (Франция) прошёл переподготовку на самолёт А-319, А-320, А-321 «Аэрбас». В 2005

году был принят на работу в «МАУ» и переучен на самолёт Boeing-737.

Перед новым 2010 годом во время написания его данных, я, усомнившись в фамилии Кленцов, позвонил ему по мобилке. Он подтвердил, что да, инструктором у него был действительно Кленцов, и с ним он после выпуска встречался в Якутске, куда тот перевёлся из КВЛУ. Кстати, Виктор Владимирович во время нашего с ним разговора рыбачил, и пожаловался мне, что рыба клюёт очень слабо.

Черевко Владимир Николаевич 1965 года рождения. ФЛЭ КВЛУ ГА 1986 12 рота 125 к/о. Распределён в Магнитогорское ГАП Уральского УГА.

С 1986 года - Ан-24, Ан-26, Як-42 - 2п.

С 1997 года - Як-42 - 2п - Челябинск.

С 2005 года - Boeing-737/200 - 2п – Бишкек «Интел-Авиа».

Чупрун Николай Анатольевич 1965 года рождения. ФЛЭ КВЛУ ГА 1986 12 рота 125 к/о. Распределён в Жиганск Якутского УГА 2п Ан-26. С ноября 1987 года перевелся в Черский, где продолжал летать вторым пилотом на Ан-24 и Ан-26.

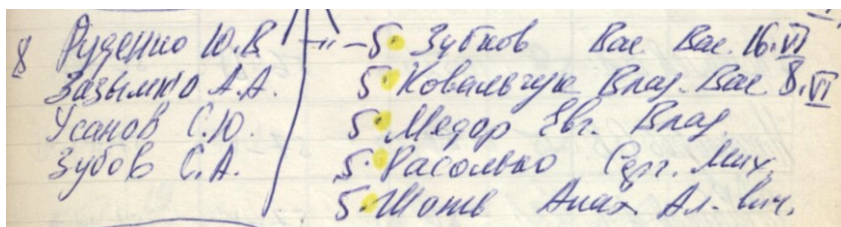
С марта 1991 года переучился на Ту-154 и стал летать на нём 2п в аэропорту Чульман, того же Якутского УГА. С января 1998 года перевёлся в Москву «Аэрофлот – российские авиалинии» летал на Ту-154 2п, КВС, п/и.

Якимчук Алексей Александрович 1963 года рождения (30 ноября). ФЛЭ КВЛУ ГА 1986 12 рота 127 к/о. Окончил с красным дипломом и как отличник распределён во Львовский ОАО на самолёт 2 класса Як-42. Летал кроме Як-42 и на Ил-18, на котором ввёлся командиром в 1996 году. В 2002 году освоил самолёт Boeing-767 и летает в качестве КВС в АК «Аэросвит».

Как общий итог скажу, что я вам показал судьбу чуть более 10 процентов выпускников, а всего их было выпущено в 1986 году 165 человек, из которых 34 закончили с отличием. Глядя на них, могу уверенно сказать, что жизнь прожита не зря. Нам есть, кем гордиться. Над всей планетой Земля летают наши выпускники.

23 июня 2010 года пролётом из Москвы в Хабаровск в музей ГЛАУ заглянул выпускник 144 классного отделения ФЛЭ 1988 года Зубков Василий Васильевич. Лётное обучение на самолётах Ан-24/26 проводил с ним экипаж КВС-инструктора Руденко Юрия Владимировича в составе штурмана-инструктора Зазымко

Анатолия Александровича, бортмеханика-инструктора Усанова Сергея Юрьевича и бортрадиста-инструктора Зубова Сергея Александровича. Известно даже, что в самостоятельный полёт на самолёте Ан-26 я его выпустил 16 июня 1988 года. Это был восьмой экипаж во второй АЭ третьего лётного отряда, командир эскадрильи Чижов Борис Игнатьевич, его заместитель Ткаченко Виктор Павлович и штурман АЭ Степанов Валерий Сергеевич. Тогда общий балл по технике пилотирования на государственных экзаменах составил 4,78, а лётная группа Юрия Владимировича из пяти курсантов имела общий балл - 5,00.



Как хорошо, что у меня сохранились записи тех далёких лет

По распределению Василий Васильевич Зубков с дипломом ТВ № 779018 был направлен в Хабаровский объединённый авиационный отряд Дальневосточного управления гражданской авиации на должность второго пилота ВС Ан-24.

Узнав, что в музее на него есть такие данные, он чуть не прослезился. Но я его успокоил. «Да не переживай. Нет в музее ваших фотографий. Не оставили вы свой выпускной фотоальбом». Он успокоился и рассмеялся. Вот и мы с вами читаем эти строки, а лица не видим. А как было бы здорово - читаешь, смотришь и вспоминаешь.

Так и летал Василий Васильевич с 1988 года в первом Хабаровском авиационном отряде ОАО «Дальавиа» на Ан-24/26 вначале вторым пилотом, затем командиром ВС и пилотом-инструктором, а с 2008 года продолжает летать пилотом-инструктором этих же ВС в ООО «Артель старателей Амур».

Учебные полёты проводились на аэродромах Ротмистровка, Хмелевое, Счастливая, а также Кривой Рог и Черкассы. Мне посчастливилось найти фотографии стартовых командных пунктов (СКП) некоторых полевых аэродромов, на которых

находился я – руководитель полётов, диспетчер службы движения и стартовый фельдшер.



Стартовый командный пункт аэродрома Ротмистровка

Один из таких СКП Вы видите на фото. Это аэродром Ротмистровка. Когда борты улетают на дозаправку в Кировоград, мы с диспетчером сверху на вышке остаёмся вдвоём, докладываем Кировограду о вылете наших самолётов по телефону, следим за изменением погоды и, безусловно, разговариваем на различные темы.



Диспетчер учебного полевого аэродрома
Гусинский Тимофей Демидович

Одним из таких моих собеседников был диспетчер Гусинский Тимофей Демидович – бывший военный лётчик-истребитель и участник Великой Отечественной войны. Больше всего он привлекал меня тем, что после моего перехода с аэроклуба в ШВЛП он с 1964 года летал в Учебном авиационном центре ДОСААФ (так с 1964 по 1966 год именовался наш аэроклуб) лётчиком-инструктором. У нас была масса общих знакомых. Разговаривали мы с ним на самые разные темы от устройства Вселенной до особенностей самолётов, на которых приходилось летать нам. Скажу откровенно, что к нему я

испытывал большую симпатию. Уже позже я узнал, что Тимофей Демидович личность незаурядная. Собственно говоря, читайте.

Гусинский Тимофей Демидович родился 13 марта 1921 года в селе Мусиевка Покрово-Богочанского, ныне Хорольского района, Полтавской области, в семье крестьянина. Во время голодомора, дабы избежать голодной смерти, семья каким то чудом сумела всё же переехать в Актюбинскую область Казахстана, где голодом и не пахло.



В 1938 году после окончания Андреевской семилетней школы, расположенной в десяти километрах от села проживания Гусинских, Тимофей поступил в сельскохозяйственный техникум, расположенный в Уральске.

В 1939 году поступил на отделение пилотов Уральского аэроклуба. 15 сентября этого же года выполнил свой первый прыжок с парашютом с крыла самолёта У-2 и приступил к выполнению программы лётной подготовки на этом же самолёте. Однако внезапно был мобилизован на срочную службу в пехоту. В марте 1940 года в пехоту поступило предписание Генерального штаба РККА “Лиц, окончивших аэроклубы, отобрать и направить в Военные авиационные школы”.

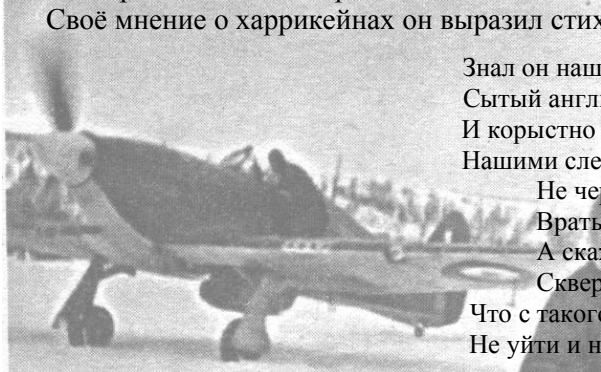
Через некоторое время Гусинский был зачислен курсантом Краснодарской военной авиационной школы пилотов. В школе выполнил программу лётной подготовки на самолётах УТ-2, УТИ-4 и И-16. После начала Великой Отечественной войны его набор был досрочно в октябре выпущен с присвоением звания сержант. В июле 1942 года его направили на Карельский фронт в 767 истребительный авиационный полк, выполнявший полёты на английских самолётах истребителях Харрикейнах, а 2 августа он вылетел самостоятельно и приступил к боевой подготовке.

В пасмурный морозный день 29 декабря 1942 года он принял участие в качестве ведомого пары Харрикейнов. Бой был непонятным и скоротечным. В облаках потерял ведущего, не смог

определить своего места и в результате приземлился на чужом аэродроме. 10 марта 1943 года в воздушном бою был подбит и чудом посадил свой самолёт на вершину сопки. Спускаясь с сопки на лыжах, которые крепились на самолёте, случайно наткнулся на оленеводов. Они переправили его в Мурманск.

22 июня 1943 года воздушный бой оказался дерзким и продолжительным. Он продолжался целых двадцать минут, которые казались вечностью. Четвёрка харрикейнов, в которой одним из ведомых был младший лейтенант Гусинский, атаковала восьмёрку мессершмитов Me-109. Один из мессеров был сбит нашим героем. Это был первый сбитый им самолёт противника.

Своё мнение о харрикейнах он выразил стихами:



Знал он наши боли, знал
Сытый англичанин
И корыстно торговал
Нашими слезами.

Не чернить мне красоту,
Врать я не любитель,
А скажу начистоту -
Скверный истребитель.

Что с такого зверя взять,
Не уйти и не догнать.

В 1943 году полк получил отечественные “яки”. О! Тут-то немец почувствовал, с кем связался! 9 октября 1944 года уже на самолётах Як-3 четвёркой против шести мессеров им был сбит второй самолёт противника. Тогда они вогнали в землю четыре фашистских самолёта Me-109. Всего на его счету девять сбитых немецких самолётов (три лично и шесть в группе).

После войны он прослужил ещё 15 лет. Летал на МиГ-15, МиГ-17, а затем в 1960 году был демобилизован. С 1964 года два года проработал лётчиком-инструктором в Кировоградском УАЦ ДОСААФ, а после его расформирования в 1966 году перешёл на работу диспетчером службы движения Кировоградской ШВЛП, в которой проработал 19 лет.

Награждён Тимофей Демидович тремя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны, орденом Богдана Хмельницкого и 18 медалями

Издан пять поэтических сборников “Себе и товарищам”, „Крылатое сердце”, “Гимн прожитому”, “Сильны дружбой и

братством” и “Зимний этюд”. Четыре его сборника выставлены в музее авиации ГЛАУ.



В его книге “Гимн прожитому”, меня больше всего разволновало описание Тимофеем Демидовичем перенесенного им лично голодомора 1932 - 1933 гг. Я родился позже - в 1937, но всё своё тяжёлое довоенное, военное и послевоенное детство помню, что главной темой разговоров моей мамы со своими друзьями и знакомыми была тема голодомора. Даже в период

оккупации фашистами Кировограда, когда противотанковые рвы были заполнены трупами расстрелянных, когда на базарной площади были установлены виселицы с повешенными, когда мирные люди (в основном старики, женщины и мы, дети) были на грани выживания, единственным утешением была мысль, что ещё хуже было в период голодомора 1932 -1933 гг.

Тимофей Демидович на странице 21 пишет:

Голод в селе свирепствовал, люди озверели. Съедалось всё живое, что было вокруг: собаки, кошки, крысы, мыши, людей ели. Вокруг было пусто и страшно. Встретить на улице у плетня сидящего мёртвого человека было в порядке вещей. Село молчало. Те, кто ещё мог двигаться, доставали из болота рогоз, корни других растений и ели, собирали подрастающую крапиву, варили что-то вроде первого блюда и тоже ели, пухли и умирали. Вымирали семьями в своих домах и бедные – те, кто упорствовал и не шёл в колхоз и “богатые” раскулаченные... И те, и другие были в глазах местных властей врагами Советской власти и в целом народа...

Ни о какой медицинской помощи не будем вести речи, её вроде бы не существовало вообще. Одному ездovому спасибо, который за колхозную подачку аккуратно собирал по улицам и по дворам неразложившиеся трупы и на волах вывозил их на кладбище.

Каким то чудом им удалось вырваться из этого ада. Они сели в поезд и отправились в Казахстан. И он глазами двенадцатилетнего голодного пацана, увидел этот самый “голод” в России.

В Пензе на вокзале моё внимание привлёк один пассажир. Мужчина лет около тридцати, среднего роста, атлетического сложения. Чёрная кожаная куртка ладно облегла его статный бюст, гармонируя с его симпатичным сытым лицом и роскошной шевелюрой. В этом человеке всё подчёркивало достаток: и манера непринуждённого поведения, и взгляд, и даже размеренная походка. Впереди наших нищенских узлов стояла его белая, сплетённая из тонких прутьев лозы корзина, похлеще всякого чемодана. Когда он поднял крышку корзины, в моих глазах зарябило. Я не думал, что на свете может быть такая роскошная еда для человека. Корзина была набита под крышку печеньем. В то время я не знал даже, как этот продукт и называется. Это были галеты нежно-лимонного цвета с красивыми иголочными наколками. Галеты были уложены

безупречно ровными рядами одна к другой, притягивая к себе неизмеримо властной силой голода. Я не мог оторвать глаз от них, а попросить не посмел.

Тут же мы читаем о “голоде” в Казахстане на странице 25:

Поселились мы теперь уже под железной крышей длинного барака, в одной из вместительных комнат, где проживали трое наших членов семьи и семья Овчаренко из пяти человек, таких же переселенцев, как и мы, и тоже с Украины. Строение это было длиною около сорока метров, саманное, снаружи обмазанное глиной. По всей длине коридора слева и справа располагались жилые комнаты. Коридор не освещался. Основным достоинством этого архитектурного строения была русская печь в нашей комнате, с вмазанным в неё котлом вёдер на пять...

Пищу готовили в основном в печи. А вот котлом пользовались казахи из соседних комнат. Готовили своё любимое национальное блюдо - бижбармак, которого частенько и нам перепадало, а мы, в свою очередь, угощали их борщом. Голодная отечность с моих ног уходила, и я быстро набирал силы...

Накануне Пасхи, 18 апреля 2009 года я приехал в Светловодск, чтобы побывать на могиле моей мамы и навестить тяжело больную 81-летнюю сестру. Остановился у племянника Жени. На книжной полке моё внимание привлёк “Толковый словарь русского языка конца XX века” составленный словарным отделом Санкт-Петербургского института лингвистических исследований под руководством профессора Складневской Г.И. и изданным Санкт-Петербургским издательством Фолио-пресс в 1998 году.

В предисловии написано: Словарь ставит своей целью показать те перемены, которые произошли за последние 12 лет (1985-1997) в русском языке на переломе общественной жизни, в период экономических, социальных, политических и психологических катаклизмов и были восприняты языковым сознанием носителей русского языка.

Вот думаю удача! Посмотрим, как восприняли носители русского языка своим языковым сознанием слово “голодомор”, которого в словарях Ожегова и других до сего момента не просматривалось.

Открываю страницу 173 и читаю: *голод, голодание, голодовка, голос...*

Что же получается – такого слова в русском языке нет!?

Глава № 23. Приятно вспомнить молодость

В первой части этой книги я писал:

В апреле 1966 года на должность штурмана АЭ прибыл наш выпускник, второго набора, по которому можно было наглядно увидеть качество нашей работы, Аркадий Хроненко, мой земляк с Кущевки. Дом его родителей, с которыми он жил, находился на продолжении Таврической улицы за оврагом. Теперь у меня был надежный попутчик: высокий, широкоплечий и с очень добрым лицом. По известной причине, жена с сыном в Новомиргороде, я свои учебные маршруты выбирал так, чтобы лететь над ним, выполнить над домом, на предельно малой высоте, пару виражей, увидеть своих, убедиться, что меня заметили машут рукой и сбросить через форточку незамысловатый гостинец. Оказалось, что Аркадий также, приблизительно, с тех мест, с Кальниболота. что за Новоархангельском. где продолжали жить его родственники. С тех пор он стал постоянно летать со мной с виражами над домом своего детства.



1966 год. Территория Кировоградской ШВЛП.
Справа Хроненко Аркадий Григорьевич

Тогда, когда я работал над нею, у меня не было никакого материала о моём товарище по Кущёвке. И вдруг, совершенно неожиданно для меня, с 1 мая 2009 года Аркадий Григорьевич стал проректором по организации и обеспечению подготовки

лётного состава Государственной лётной академии Украины. При первой с ним встрече мы обнялись как родные, и у меня появилась реальная возможность описать жизнь ещё одного незаурядного человека. По моей просьбе он мне дал свою автобиографию, а с фотографиями произошёл казус. Так же неожиданно, как появился он у нас, так же неожиданно он и вернулся в Киев, а я остался с его автобиографией, но без фотографий. Выручил меня Черкашин Анатолий Бастамиевич, из альбома которого фотография на предыдущей странице.

Родился Аркадий в тех страшных местах, которые описывает Долматовский в своей книге “Зелёная брама” - в селе Тимофеевка Новоархангельского района Кировоградской области. Да и дата его рождения заставляет вздрогнуть - 13 октября 1943 года. Его мать была медицинским работником, а отец рано погиб. Так в горьких лишениях и жил он в Тимофеевке, учился в средней школе и мечтал стать лётчиком. Уже в 9 классе он узнал, что в Кировограде открылась Школа высшей лётной подготовки, в которую можно поступить на отделение штурманов. После окончания 10-го класса он осуществил свою мечту и с 1962 года стал курсантом-штурманом второго набора. Учился вместе с Васей Гурой, Сашей Рожковым, Женей Шамовым, Валерой Антоновым и Мишей Балкуновым - моим другом по парашютному спорту. А его первым штурманом-инструктором был Вавринюк Виталий Александрович. Его соученики Липин Анатолий Владимирович и Сорокин Валерий Георгиевич стали заслуженными штурманами РФ и взирают на нас со страниц огромного фолианта “Гражданская авиации России в лицах”. Как и все курсанты того времени, он проходил лётную подготовку на самолётах Ан-2 и Ил-14.

После выпуска, с 26 февраля 1965 года, Аркадий стал штурманом-инструктором штурманской группы КШВЛП и поселился у своих родственников, проживающих на Кушёвке. После образования в КШВЛП 3-го ЛО 1 июля 1966 года его назначили штурманом АЭ самолётов Ан-2, через год, с 1-го июля 1967 года перевели в 1-й ЛО летать на самолёте Ил-14. В это время в КШВЛП интенсивно рос парк самолётов Ан-24 и со 2-го сентября этого же года он был переведен во 2-й ЛО на самолёт Ан-24. Учиться и переучиваться, на перспективные, в ту пору, воздушные суда, ему было интересно и легко. Поэтому когда

перед ним замаячила возможность стать слушателем командного факультета Высшего авиационного училища (ВАУ) в Ленинграде, Аркадий её не упустил и с 1 сентября 1967 года на целых четыре года стал слушателем-очником.

После окончания ВАУ инженер-штурман Хроненко Аркадий Григорьевич был направлен в КШВЛП на должность штурмана АЭ 1-го ЛО. Однако, жажда нового вскоре привела его во Львовский ОАО, в котором он с 5 сентября 1972 года становится старшим штурманом 268 ЛО.

Но и здесь он не засиживается, и устраивается в Свердловский ОАО, где с 12 апреля 1973 года становится штурманом АЭ воздушных судов Ил-18. Здесь же 10 июля 1974 года ему присваивается 1-й класс штурмана гражданской авиации.

Опять-таки неиссякаемая жажда новизны приводит его 5 января 1976 года в 200 ЛО Внуковского ОАО на должность штурмана самолёта Ту-154, а через три года с 17 января 1979 года в 222 ЛО Бориспольского ОАО в котором он по состоянию здоровья заканчивает свою лётную карьеру с общим налётом 15 тысяч часов.

Поработав некоторое время начальником штаба лётно-технического комплекса Бориспольского ОАО, он с 7 мая 1993 года переводится на должность вице-президента “Авиакомпания “Бусол”. С 21 октября 1994 года на этой же должности в “Ассоциацию транспортных авиакомпаний Украины”. 1 марта 1996 года становится директором по авиации “Авиакомпания “Бусол”, а дальше я только перечислю его должности:

- Директор авиакомпании “Артем-авиа” (завод “Артём” 1997-1998);

- Директор авиакомпании “Рэптрансавиа” (1998-1999);

- Начальник управления сертификации субъектов авиационной деятельности Укравиации (1999-2003);

- Заместитель Генерального директора Государственного предприятия Министерства обороны Украины “Украинская авиационная транспортная компания” (2003-2006);

- Заместитель директора департамента независимого расследования авиационных событий Госавиаслужбы Украины (2006-2007);

- Директор лётного комплекса авиакомпании “Украинско-средиземноморские авиалинии “UM Air” (22.03.2007 -1.01.2008);

- Заместитель генерального директора ЗАО Международная акционерная авиационная компания "УРГА" (1.01.2008-1.05.2009), а в настоящее время (когда я писал эти строчки) проректор по ООПДС ГЛАУ.

Мировой экономический кризис не минул и наше лётное учебное заведение. Мы к весне 2009 года практически остались без самолётов. Спрашивается, кому же, как не человеку с таким послужным списком необходимо работать в должности проректора по организации и обеспечению подготовки лётного состава? И дела поправились. Сейчас на наших аэродромах летают с курсантами-пилотами 12 самолётов, не считая эпизодически привлекаемых для переподготовки ЛС из США, Индии, Ирака и других государств ВС Ан-32.

Летать в должности пилота-инструктора на самолёте Ан-2 я начал летом 1964 года на аэродроме Лелековка. На том самом аэродроме, где 25 апреля 1953 года выполнил свой первый ознакомительный полёт на самолёте По-2 и в тот же день свой первый прыжок с парашютом ПД-47. В 1955 году аэро клубу предоставили аэродром Фёдоровка, а этот аэродром передали 60 ВАУЛ ВВС, и по наследству он перешёл в распоряжение КШВЛП. На аэродроме был установлен передвижной командный пункт. Начальником аэропорта Лелековка в те времена был Семён Макарович Пономарёв.

Уже в наши дни в книге отзывов музея ГЛАУ была помещена запись:



Посещение музея произвело на меня большое впечатление. Встретил здесь своего инструктора - прекрасного человека Чижова Бориса Ивановича, вспомнил курсантскую молодость - чудесное было время.

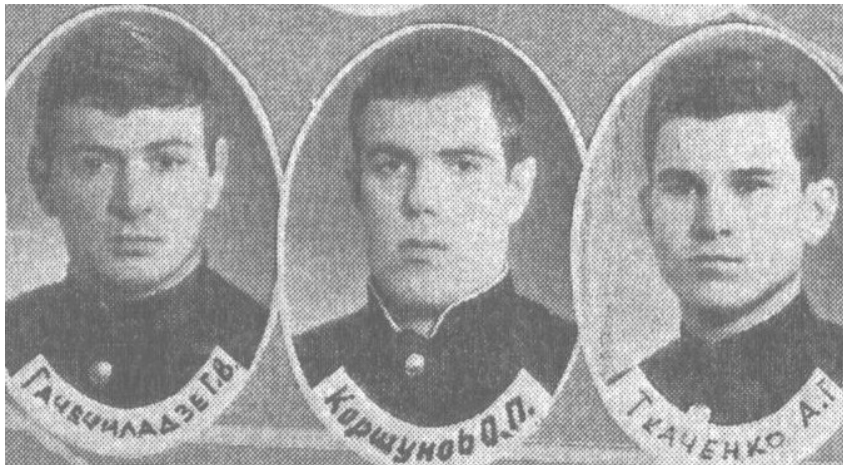
С глубоким уважением и с уважением, выпускник КШВЛП в 1966 году.

Заслуженный инструктор-испытатель СССР / Кершинов В.И. /

15.10.2010г.

Я хорошо помню, что в те времена, я не отказывался ни от какого налёта и очень много летал не только с курсантами-пилотами спецнабора но и с курсантами-штурманами, о чём свидетельствует такая запись в моей трудовой книжке:

5	1966	12	3	Благодарность за безупречную летную работу.	Лет. № 280/к
6	1967	04	19	благодарность за достигнутые успехи по подготовке штурманов	от 3.12.66. Лр. № 197 от 19.04.67.



Курсант Коршунов Олег Петрович на выпускной фотографии

В музее я нашёл выпускную фотографию штурманов 1966 года. Эти лица на фотографии мне близки и знакомы. На странице 144-146 первой части моей книги читаем: *Параллельно с обучением курсантов спецнабора мы занимались и обучением курсантов-штурманов... Для полётов с ними у нас было оборудовано несколько самолётов-лабораторий, а в состав экипажей были включены штурманы-инструкторы Авакумов, Борисов, Вавренюк и Поплёвин.*

География моих полётов расширялась: Одесса (Застава), Симферополь (Заводской), Харьков, Каховка, Жданов и везде с посадкой, с выездом в город, а иногда и с ночёвкой. Летом моими основными маршрутами стали полёты на Скадовск, Бердянск и Жданов, а в рабочем портфеле кроме «тормозка» неизменными спутниками стали плавки и трубка с маской. От Кировограда до

этих пунктов два часа лёту. Около восьми утра взлетаем и вдесять, пока нет болтанки, мы садимся на аэродроме у моря.

Больно было смотреть на наших курсантов. За эти два часа их желудки вывернуты наизнанку, лица белые, как липовый мёд, и у каждого в голове самая заветная мечта лечь под крылом самолёта на траву в тени, и пару часов, чтобы никто их не трогал. Какое там море! Мы им сочувствуем, как не легко просидеть в салоне Ан-2 на высоте 200 метров в течение бесконечных двух часов, когда последние минуты полёта кажутся вечностью. Поэтому мы приносили в жертву своё личное время и, назначив время вылета на 15.00, отправлялись коротать его в объятиях Азовского, а через день Чёрного морей.

Коршунов Олег Петрович



Родился 2 июня 1945 года в городе Сталино (Донецк). Среднюю школу с серебряной медалью окончил в 1962 году. После школы устроился фрезеровщиком на Кировоградском агрегатном заводе и поступил на вечерний факультет металлообработки Кировоградского филиала Харьковского политехнического института. Занимался классической борьбой. В 1963 году со второго курса института поступил на отделение штурманов Кировоградской школы высшей лётной подготовки. В 1964 году стал мастером спорта по классической борьбе. Лётное обучение проходил в самолётах-лабораториях Ан-2 и Ил-14. По окончании обучения получил диплом с отличием и свидетельство штурмана гражданской авиации 3-го класса. Сразу же, 11 марта 1966 года был принят на должность штурмана-испытателя ЛИС ОКБ Антонова О.К.. В 1969 году восстановился на учёбу в КИИГА на факультет заочного обучения. В 1977 году получил диплом инженера-электрика. Олег Петрович на ЛИСе прошёл все стадии штурмана: штурман-испытатель 3, 2, 1 класса, штурман-инструктор, старший штурман, помощник начальника ЛИС по штурманской службе (1980-1984). Провёл испытания: **Ан-12** - РЛС “Инициативы”, десантирование грузов с предельно малых высот и спасательного катера на море (тема Космос), пилотажно-навигационного комплекса. **Ан-22** - отработка пилотажно-

навигационного комплекса “Полёт-1Р”, ПНПК-22, системы постановки помех “Саламандра”, транспортировки крупногабаритных грузов на внешней подвеске, десантного



1982 год. Аэродром Киев «Святошин». Экипаж первого серийного самолёта Ан-32. Слева штурман-испытатель Олег Петрович Коршунов.

оборудования и пилотажно-навигационного комплекса на ВС Ан-24Т, Ан-26, Ан-26Э, Ан-12, Ан-28, фотооборудования на ВС Ан-30, А-820 (5 версия) и на Ан-124. Обучал ливийские экипажи спецприменению самолёта Ан-26. Неоднократно демонстрировал самолёты “Ан” во Франции, ПНР, НРБ, ФРГ, ЧССР, Сирии, Ираке, Ливане, АРЕ, Марокко, Алжире, Индии, Афганистане, Эфиопии, Чаде, Либерии, Тунисе, Бирме, Малайзии, Сингапуре, Филиппинах. Выполнял транспортные полёты на Ан-124-100 по заявкам АТП ”Авиалинии Антонова”. Освоил и проводил испытания на самолётах Ли-2, Ил-14, Ан-2, Ан-2М, Ан-8, Ан-10, Ан-10А, Ан-12, Ан-14, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74, Ан-124, Ан-225. Награждён медалями. Уволился в 2004 году в связи с выходом на пенсию.

Такаченко В.А. «Крылья Антонова» Киев. КВЦ, 2005. Для музея академии Олег Петрович оставил книгу:

ЛЕТНЫЙ РИСК

(испытания, аварии, катастрофы)

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ, ИСПРАВЛЕННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ

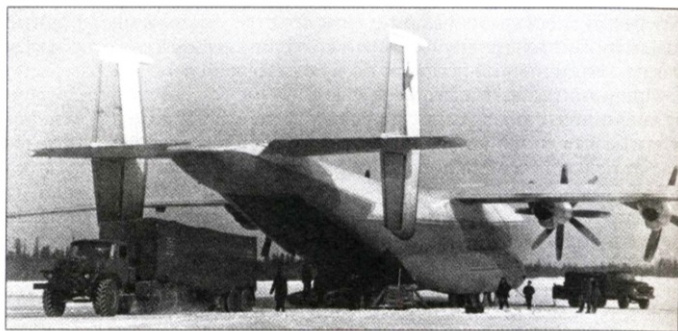
Автор-составитель В.А. Ткаченко

Музею Государственной
летной академии Украины.
От участника некоторых из
этих событий, представленных в этой
книжке.

Курсант ШВЛП, выпускник 1966 года
Заслуженный штурман-испытатель СССР
Ю. Карсунов О.Ф.

Неправильно поставленная запятая

Наш экипаж прибыл на самолет. По заданию я должен был выполнить заключительный полет на Ан-22 на прочность: нужно достичь предельную перегрузку при предельно задней центровке на предельной скорости полета при максимальном значении числа «М». Все предельное — в соответствии с программой прочностных испытаний. Осмотрев самолет, я отказался выполнять полет, преодолев несогласие ведущего инженера и начальника ЛИДБ, т.к. определил, что 20-тонный центrovочный груз установлен неправильно. При испытаниях Ан-22 на устойчивость и управляемость я прошел все предельные значения центровок и знал нужное положение груза. На этот раз он был закреплен со значительно большим смещением назад.



Разгрузка Ан-22, прилетевшего в первый раз из Тюмени в Нижневартовск. Январь 1969 года

Внимательно читая её, я обнаружил в ней моменты, касающиеся аэропорта Нижневартовск, в котором работал мой сын Павел Борисович Чижов после окончания Криворожского АТУ.



В память о выполненной работе нефтяники подарили макет своей вышки. Слева направо: В.И. Терский, бортрадист Ю.С. Сумный, О.К. Антонов, штурман О.П. Коршунов, бортэлектрик М.П. Раченко, бортинженер В.М. Воротников и второй летчик В.А. Богданов

Задача авиaperевозок в Нижневартовск усложнялась отсутствием там авиационного топлива. Чтобы перевезти электростанцию и вернуться в Тюмень, в Нижневартовске необходимо садиться с максимальной посадочной массой, обусловленной запасом топлива на обратный путь. А когда мне из ОКБ прислали расчетные данные по дистанциям пробега на заснеженной ВПП, то впору было отказаться от такой работы и позорно возвращаться в Киев, так как с учетом воздушного участка и коэффициентов безопасности на Нижневартовском аэродроме проходила посадочная масса только практически пустого самолета. Я внес предложение — начать полеты с минимальной загрузкой и постепенно наращивать ее.

Руководство аэропорта Нижневартовск ответственность за наши посадки брать на себя не собиралось. Договорились так: руководитель полетов сообщает мне условия на посадке, а я в эфир передаю свое решение о посадке, не получая в ответ ни разрешения, ни запрещения.

В итоге мы перевезли все 16 электростанций. Уже через несколько полетов мы садились с полной эксплуатационной посадочной массой. Безопасность обеспечивалась высокой точностью приземления — в пределах не более одной длины фюзеляжа от торца полосы, что достигалось пилотированием с незначительными и безо-

Учитывая, что мы с вами, дорогой читатель окунулись во времена моей молодости, хочу показать вам тех ребят курсантов-

пилотов спецнабора, которым мне посчастливилось дать путёвку в небо.



На фото лица ребят, которых я учил летать на самолёте Ан-2, а внизу их фамилии и адреса. Это братья-близнецы Трофименки Владимир и Виктор из Кисловодска, Чумаков Виктор из Астрахани, Сохин Николай из Курска и Китаев Владимир из Могилёва

Уважаемая
 мамочка
 от курсантов спецнабора
 1968 года
 которые вы дали крепкие
 крылья в большую авиацию
 Возьмите пожалуйста
 адрес: Кисловодск, ул. Мухоморова, 1365
 Сохин Николай Сергеевич, Курск, ул. Верный-Путь, 1365
 Трофименко Владимир } 2. Кисловодск
 Трофименко Виктор } ул. Клары Цеткин 6

Позже когда в январе 1969 года я закончил переучивание на самолёт Ил-14 и стал выполнять на нём программу ввода в строй с правого сидения, а эти полёты выполнялись в авиационной эскадрилье Акима Михайловича Беляева и его заместителя Николая Николаевича Нишакова с курсантами-штурманами, мне пришлось летать и с лётной группой штурмана-инструктора Владимира Васильевича Малахова, в которой курсантом был сын Семёна Макаровича Пономарёва Владимир Семёнович. В дальнейшем мне довелось с Володей работать рядом на ВС Ил-14, Як-40, Ан-24 и Ан-26. По моей просьбе он предоставил мне биографию своего отца.



Пономарёв Семён Макарович.

Родился 22 января 1920 года в селе Знаменское Башмаковского района Пензенской области. Окончив неполную среднюю школу в сентябре 1936 года Семён поступил в Пензенский плодоовощной техникум. Его детство и отрочество прошли в тяжёлые и голодные годы. За это время выработался стереотип: если я буду агрономом, то моя семья всегда будет сыта, так как вся работа агронома связана с выращиванием того, что идёт в еду людям и на корм домашних животных. В июне 1940 году он с отличием окончил плодоовощной техникум и с июля на целых четыре месяца стал мокшонским агрономом в Пензенской области.



Живописная река Мокша с покрытыми берёзами берегами несла свои спокойные воды в Оку, чтобы пополнить ею полноводную Волгу в районе Нижнего Новгорода. В ноябре 1940

года Семён был призван на срочную службу в ряды Красной Армии и послан на учёбу в Вольское военное авиационно-техническое училище. Начавшаяся война заставила ускорить учёбу, и в августе 1941 года он был досрочно выпущен и направлен в 242 авиационный полк, дислоцированный в городе Липецке на должность авиационного механика. С мая 1942 года Семён Макарович переведен в Липецкую школу высшей лётной подготовки ВВС, эвакуированную в город Сургут Куйбышевской области. До конца 1946 года служил в ней на должности старшего авиационного механика. После демобилизации в марте 1947 года вернулся на свою родину в Башмаковский район Пензенской области и опять таки в течение трёх месяцев продолжил работу участковым агрономом.

Но судьба распорядилась по иному. С июля 1947 года он - старший техник авиационного звена Липецкой высшей офицерской школы ВВС. В июне 1952 года поступил учиться на командно-тыловой факультет Краснознамённой военно-воздушной академии, расположенной в Монино под Москвой.

26 августа 1958 года ему была присвоена квалификация офицера тыла, и он получил направление в Уманскую ШМАС (школа младших авиационных специалистов) на должность начальника штаба БАТО (батальон аэродромно-технического обеспечения). С октября 1958 года в этой же должности старший лейтенант Пономарёв проходил службу в БАТО аэродрома Кировоград, а после расформирования Кировоградского высшего военного авиационного училища лётчиков с мая 1960 года капитан Пономарёв - начальник штаба ОБАТО (отдельного батальона на аэродроме Канатово). В октябре 1961 года тяжёлая болезнь (рак желудка) подстерегла Семёна Макаровича. После резекции желудка он был в декабре 1961 года уволен из рядов ВС СССР и принят на должность начальника аэропорта Лелековка Кировоградской ШВЛП ГВФ. В этом же году он поступил на юридический факультет Киевского государственного университета имени Шевченко. Однако, 27 июня 1967 года окончил Одесский государственный университет имени Мечникова по специальности правоведение с присвоением квалификации юриста.

А теперь маленькое отступление. Когда в начале марта 1964 года после окончания теории мы, курсанты спецнабора

авиационной эскадрильи самолётов Ан-2, приступили к полётам на аэродроме Лелековка, то вплотную познакомились с его начальником. Конечно, нашими полётами руководили: командир АЭ Тупий, заместитель командира АЭ Охинченко, а позже Ильяшенко.

На передвижном КДП аэродрома
Лелековка Ильяшенко
Виктор Епифанович



Семён Макарович привлек к себе моё внимание тем, что на его груди всегда красовался знак об окончании Краснознамённой военно-воздушной академии. Будучи курсантом военного училища, я сам мечтал о поступлении в Монинскую военно-воздушную академию ВВС. Семён Макарович Пономарёв отличался исключительной добросовестностью. На самолётном командном пункте всегда был порядок. Я не помню случая, чтобы аэродром Лелековка когда-нибудь был не подготовлен к полётам или чтобы во время полётов на нём произошёл какой-либо инцидент.



8 мая 1981 года.

Семён Макарович в строю участников Великой Отечественной войны КВЛУ ГА

27 декабря 1964 года Семён Макарович был переведен на должность начальника аэропорта Кировоград, принадлежащий Кировоградскому ОАО, а со 2 января 1969 года он начальник отдела кадров КШВЛП ГА. После образования в 1978 году Кировоградского высшего лётного училища ГА Семён Макарович продолжал ещё восемь лет быть начальником отдела кадров.

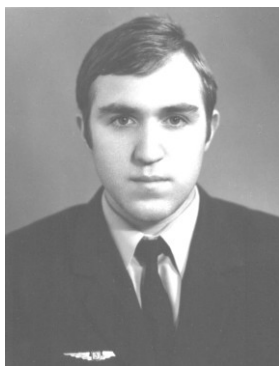
Нужно заметить, что Семён Макарович отличался большой скромностью и фотографий с его участием в музее буквально раз - два и обчёлся. Приказом Министра ГА № 55/л от 4 февраля 1974 года Семён Макарович награждён знаком “Отличник Аэрофлота”. На его груди в праздничные дни сияли ордена Красной Звезды, Отечественной войны и медали.

1 октября 1999 года Семёна Макаровича не стало. Этот достойный человек умер, не дожив до своего восьмидесятилетнего юбилея чуть больше трёх месяцев.

Пономарёв Владимир Семёнович.

Родился 14 марта 1948 года в городе Липецке Воронежской области в семье военнослужащего. С 1955 года он учился в московской средней школы № 29. Семья его в то время проживала в столице (отец с 1952 по 1958 год учился в Краснознамённой военно-воздушной академии в городе Монино под Москвой).

Наконец, в 1959 году его семья переехала на постоянное место жительства в город Кировоград, и Володя пошёл учиться в пятый класс неполной средней школы № 25. После окончания 8 класса был переведен в среднюю школу № 24. Из школьной характеристики: *“Окончил 11-й класс с оценками 4 и 5. К учёбе всегда относился вдумчиво, серьёзно. Добросовестно готовился к учебным занятиям по всем предметам”*. Практически вся его жизнь прошла в авиационном окружении (Липецк, Монино, Кировоград), поэтому ему нестерпимо хотелось стать лётчиком. И он приступил к осуществлению своей заветной мечты, поступив в 1966 году в Сасовское лётное училище ГВФ на пилота. Успешно сдал вступительные экзамены, прошёл медицинскую комиссию и приступил к обучению. Летом 1967 года на самолёте Як-18А выполнил первоначальную лётную



подготовку, налетав 43 часа 37 минут, и приступил к теоретической подготовке к полётам на самолёте Ан-2. Однако в мае 1968 года при прохождении ВЛЭК был списан по медицинскому несоответствию. Вернулся домой в Кировоград и продолжил учёбу в Кировоградской ШВЛП на диспетчерском отделении. Как бы там ни было, но вскоре медицинская комиссия разрешила ему летать на самолётах, только в качестве штурмана, и в 1969 году он был переведен на штурманское отделение в роту №11 (командир роты Яков Егорович Слепаков, штурман-инструктор Владимир Малахов).

А теперь дорогой читатель читаем выдержку из первой части этой книги:

“После переучивания (на самолёт Ил-14), с целью ввода в строй, меня (в январе 1969 года) направили в авиаэскадрилью, где проводилось обучение только курсантов-штурманов и диспетчеров. Командир первого лётного отряда Алексей Васильевич Федотов, его заместитель Иван Иванович Корниченко и командир АЭ Иван Яковлевич Якутин. В АЭ около десяти самолётов-лабораторий, а в экипажах по два штурмана. Один в кабине, другой в салоне с курсантами. Каждый курсант по очереди, находясь на кресле штурмана, выполняет его работу.



Автор в с-те Ил-14

Наша задача выполнять все его команды, даже если они заведомо неверны, а штурман-инструктор при даче курсантом неправильной команды обязан не допустить выхода самолёта за пределы воздушной трассы. Такой налёт курсанта считался индивидуальным. Остальные курсанты находились в салоне на своих рабочих местах, прослушивали внешнюю радиосвязь, взаимодействие в экипаже по СПУ, имели АРК, необходимый комплект навигационных приборов, столик за которым удобно вести записи в штурманском бортжурнале, вести расчёты и готовы были в любой момент заменить курсанта в кабине экипажа, если тот не справлялся. Руководил ими другой штурман-инструктор и этот налёт считался групповым. Самолёт Ил-14 не имел высотного оборудования, поэтому летали на эшелонах не выше

3900 метров; не имел бортового радиолокатора, поэтому грозы обходили только визуально и если уж, бывало, попадали в грозу, и кругом сверкало, то одним из методов избежать молнии было, направлять нос самолёта туда, где она только что сверкнула. При этом маневре самолёт швыряло, как соринку в водовороте. Автопилот хотя и был, но далёк от совершенства. Постоянно приходилось наклоняться к корректору высоты. При длительных полётах это было утомительно, поэтому придумывали разные приспособления. Простейшее - воткнуть ручку корректора в навигационную линейку и таким образом можно было, не наклоняясь корректировать высоту. Маршруты выбирали с таким расчётом, чтобы продолжительность полёта составляла пять часов. Поэтому летали Кировоград - Минск без посадки. То же на Воронеж без посадки, на Ростов без посадки, на Львов без посадки. В полёте, видя как не ладятся дела у инструктора с некоторыми курсантами, я неназойливо и осторожно брал над ними шефство и, опираясь на свой опыт, добивался положительных результатов. Командиром корабля - инструктором, вводившим меня в строй был ... Михаил Прокопович Вычисенко (с которым я был знаком ещё в 60 ВАУЛ и в аэроклубе). По дружбе он решил сделать мне образцовый ввод в строй. И начался бесконечный кошмар. Во время пятичасового полёта он требовал от меня, чтобы на барограмме не было зафиксировано отклонение в выдерживании высоты более десяти метров, при этом устраивая мне экзамен по знанию руководства и руководящих документов. Кроме того, когда со стоянки мы возвращались домой, так как жили через один дом, он высказывал мне всё, что обо мне думает, не пропуская ни одного моего промаха... Каждое утро из Кировограда во всех направлениях разлетались десятки полупустых самолётов, выполнявших учебные задачи, и вполне естественно, что руководство министерства Гражданской авиации, правительство Украины, руководство области и города все свои транспортные проблемы решало с помощью наших самолётов. Особенно часто приходилось летать в Москву, чаще в Шереметьево, реже во Внуково и Быково и очень редко в Домодедово... В Московской воздушной зоне экипажи с диспетчерами вели связь скороговоркой, паузы отсутствовали, нормально вклиниться в связь невозможно, самолёт Ил-14

вообще всерьёз не принимали, снижали до 200 метров и вот мы, визуально, на скорости 300 километров в час неслись, оставляя справа и слева от себя высокие инженерные сооружения, которыми напичкано Подмосковье. Для обеспечения нашей библиотеки литературой летали в Ульяновскую ШВЛП, Рижский институт инженеров ГА. Для обеспечения нашей АТБ запчастями летали в Минск, Минеральные Воды, Ростов, Киев и другие города нашей, в те времена необъятной Родины”.

Я очень хорошо помню, что штурман-инструктор Малахов Владимир Васильевич со своими группами курсантов летал в нашем экипаже. Поэтому всё описанное выше относится и к Владимиру Семёновичу, а я рад, что тоже принимал участие в его обучении. Интересные цифры. С января по декабрь 1969 года мой налёт на самолёте Ил-14 составил 571 час с минутами, а налёт курсанта Пономарёва на самолёте Ил-14 в 1969 - 1970 гг. составил 232 часа 54 минуты, из которых ночью 48 часов. Я же в середине декабря 1969 года приступил к переучиванию на самолёт Як-40. К концу 1969 года экипажи самолётов Як-40 были переведены в 3-й лётный отряд.

А Владимир Семёнович после успешного окончания КШВЛП 19 мая 1970 года стал штурманом-инструктором 1-го лётного отряда. За период с мая по ноябрь 1970 года он на самолёте Ил-14 подготовил шесть лётных групп курсантов-штурманов. В конце ноября 1970 года его направили в УЛО для переучивания на самолёт Ан-24. Одновременно он заочно учился на факультете



Владимир Семёнович Пономарёв у самолёта и на своём рабочем месте (Ан-26)

английского языка нашего местного педагогического института, который успешно окончил 28 июня 1973 года, получив квалификацию учителя английского языка.

Снова встретились мы с ним в третьем лётном отряде 23 июня 1972 года, когда он переучился на самолёт Як-40 и приступил к полётам на нём. 15 сентября 1973 года на него была составлена положительная аттестация, подписанная командиром корабля - инструктором Рахматовым Таиром Алиевичем и командиром АЭ Тупиём Леонидом Марковичем. С 1 марта 1982 года Владимир Семёнович был переведен во второй лётный отряд, где продолжал летать на самолётах Ан-24 и Ан-26 в экипаже Александра Петровича Остапенко.

24 октября 1983 года протоколом Высшей квалификационной комиссии ему был присвоен первый класс штурмана гражданской авиации.

Надо заметить, что после окончания педагогического института Владимир Семёнович получил допуск к полётам за границу. Участвовал в перегонке и в демонстрационных полётах на самолёте Як-40 в Индии, Бирме, Вьетнаме, Лаосе. Работал в Народной республике Ангола и в Судане. Имеет наградные грамоты министерства иностранных дел СССР. Его общий налёт составляет более 10 тысяч часов.

3 октября 1988 года он ушёл с лётной работы на должность дежурного штурмана службы аэронавигационной информации (САИ) Кировоградского высшего лётного училища гражданской авиации, а 21 сентября 1994 года уволился по собственному желанию. В настоящее время Владимир Семёнович Пономарёв частный предприниматель.

Когда рассматриваешь фотографии выпускников-штурманов КШВЛП, то на них находишь большое количество знакомых лиц, за время лётной работы ставших такими родными и близкими. Вот передо мной фотография 2-го выпуска (1962-1965): Алёшин Юрий Николаевич, Кузов Борис Григорьевич, Кучма Николай Кириллович, Марков Валерий Иванович, Павлушенко Валентин Васильевич, Таранец Евгений Васильевич. О многих из них я уже писал на страницах своего трехтомника “В небе Кировоградщины”. А однажды мне довелось встретиться ещё с одним их товарищем. Познакомьтесь!

Науменко Александр Александрович.



Родился 10 сентября 1943 года в городе Кировограде. Учился в Кировоградской средней школы № 3 с 1950 по 1960 год. Директором его школы была пионервожатая моего пионерского детства Ангелина Паровина. В 1962 году поступил на штурманское отделение КШВЛП.

На этот раз было набрано 200 курсантов. Его учителями были Андрей Петрович Иванов, Алексей Артёмович Сербин, Римма Орестовна Кузьменко, а командиром роты Иван Иванович Зиновьев.

Летать его учили на самолётах-лабораториях Ан-2 и Ил-14. После успешного завершения учёбы 12 марта 1965 года он получил диплом и свидетельство штурмана гражданского воздушного флота СССР. С этими документами и направлением в кармане поехал работать штурманом экипажа родного самолёта Ил-14 в Хабаровский объединённый авиаотряд.

Этот дальневосточный авиаотряд обслуживал магистральные авиалинии, поэтому уже летом следующего 1966 года штурман Александр Науменко прошёл в Ульяновской ШВЛП полный курс переподготовки на самолёт Ил-18 и летал на нём в Хабаровском ОАО до 1971 года.

Весной 1971 года переведен в город Ленинград и продолжил летать штурманом экипажа на самолёте Ил-18 в 67 ЛО.



Науменко Александр Александрович в полёте и на пенсии

С 1980 года по состоянию здоровья был вынужден перейти на наземную работу в аэропорту Пулково. С 2007 года переехал на постоянное место жительства в свой родной город Кировоград.

Совсем недавно заслуженный штурман-испытатель РФ из Жуковского Володя Шпак привёз мне из Москвы биографию одного из моих учеников.

Малюгин Анатолий Иванович.



Родился 13 июня 1947 года в Москве. В 1967 году окончил КШВЛП ГА. Учился в 31 классном отделении (11 рота). Рядом с ним учились: Поляков Владимир Васильевич, Кулибаба Анатолий Николаевич, Явич Валерий Петрович, Биркин Владимир Александрович, Мартынюк Виталий Владимирович, Стасюк Александр Филиппович, Слончевский В.К., Настасиенко Н.А., Лавров В.Н., Муравьёв А.П. После окончания

КШВЛП до 1971 года работал в Северном управлении ГА. С 1972 года проходил военную службу в Дальней авиации и прошёл путь от второго штурмана дальнего тяжёлого бомбардировщика до начальника аэрофотослужбы Дальней авиации. Одновременно учился в Московском институте инженеров геодезии, аэрофотосъёмки и картографии, который успешно окончил в 1983 году. С 1992 года работал на руководящих должностях предприятий и организаций промышленности, связанных с созданием авиационной и космической техники. В настоящее время является заместителем генерального директора ОАО “Московское конструкторское бюро “Компас”. Активно участвует в разработке и внедрении аппаратуры, использующей сигналы ГЛОНАСС и GPS для самолётов и вертолётов, ракетно-космической техники, систем точного наведения. Действительный член Академии космонавтики имени Циолковского. Заслуженный испытатель космической техники. Имеет более двадцати правительственных и ведомственных наград.

Уже в дни окончания работы над этой книгой я встретил ещё одного нашего выпускника-диспетчера с которым рядом проработал целых двадцать календарных лет. Знакомьтесь.

Шевченко Александр Васильевич



Родился в семье рабочих 9 мая 1948 года в городе Джанкой Крымской области. В 1956 году семья переехала в город Кировоград. Со второго класса Александр продолжил учёбу в кировоградской средней школе № 22. После 8 класса с 1963 по 1965 год продолжил обучение в ГПТУ №4. Получив по примеру родителей рабочую специальность, был принят на завод “Красная звезда”, но продолжал учёбу в средней школе рабочей молодёжи до получения аттестата зрелости.

В школьные годы главным увлечением его жизни был футбол. В этом плане ему крупно повезло с тренером. С 1958 по 1966 год его спортивным учителем и наставником был заслуженный тренер Украины Третьяков Виктор Михайлович. Именно по его рекомендации в 1966 году он поступил на факультет физического воспитания Кировоградского педагогического института имени А.С.Пушкина и успешно его окончил в 1970 году.

Всё складывалось как нельзя лучше. С дипломом о высшем образовании он поехал по распределению школьным учителем физкультуры в Добрянку Ольшанского района Кировоградской области. Уже на месте он увидел всю красоту ухоженного болгарского села на берегах Синюхи, и сердце его наполнилось радостью.

Радоваться было рано. Директор школы отказал ему в приёме на работу, ссылаясь на то, что у них свободных вакансий нет, и запрос в отдел народного образования на эту должность он не посылал. Не солоно хлебавши он вернулся в Кировоград и попытался устроиться на работу по специальности в городе. Но, увы, рабочего места в школах города ему не нашлось.

Александра выручило мастерство футболиста. Совершенно случайно он встретил своего тренера, который, поинтересовавшись его делами, совершенно неожиданно сказал: “Будешь учиться в ШВЛП. Там для поддержания престижа учебного заведения требуются футболисты высокого класса. Я выполняю их запрос по поиску необходимых кандидатур”.

Так он в 1970 году стал курсантом диспетчерского отделения КШВЛП, в котором на его высшее образование, образно говоря, закрыли глаза, но зато на всех спартакиадах и футбольных состязаниях команда КШВЛП занимала призовые места, имея такого вратаря в своём составе.



1973 год.
Новосибирск
Аэропорт
Толмачёво.
Диспетчер
«подхода»
Шевченко
Александр
Васильевич

Незаметно пролетели два года учёбы, и Александр Васильевич Шевченко получил распределение в службу движения объединённого авиационного отряда аэропорта Толмачёво Западно-Сибирского управления ГА. Именно там он прошёл настоящую сибирскую закалку авиационного диспетчера. Он благодарен за это своему первому наставнику старшему диспетчеру СД Толмачёвского ОАО Горохову Ю.П. и своему первому руководителю полётов Ковалёву С.А.

Однако Сибирь, хоть она и Западная, есть Сибирь. Поэтому с января 1977 года Александр Васильевич вернулся в Кировоград на работу диспетчером службы движения КШВЛП (с 1978 года КВЛУ и с 1993 года ГЛАУ). Здесь он работал целых двадцать календарных лет. Здесь он стал авиационным диспетчером первого класса и поочерёдно получил допуск к работе на всех диспетчерских пунктах УВД. Он тепло вспоминает тех, кто терпеливо и со знанием дела помогал ему становиться профессионалом в работе, кто рекомендовал, подправлял, советовал, а иногда и строго спрашивал, объясняя, что самолёты в небе не летающие «железяки» - в них находятся живые люди. Начальника службы движения КШВЛП Лепихова Виктора Константиновича, руководителей полётов Карбаинова Дмитрия Ивановича, Дзюбу Анатолия Алексеевича, Лозенко Владислава Васильевича, зам начальника по лётной подготовке Викторенко Виктора Макаровича, лётных командиров Остапенко Александра

Петровича. Сидельникова Игоря Викторовича, Юнькова Вячеслава Алексеевича, Рахматова Таира Алиевича, Назаренко Георгия Павловича, Чижова Бориса Игнатьевича, Щёголева Валентина Егоровича и многих других.

За время работы в службе движения Александр Васильевич возглавлял спортивно-ассовый сектор профбюро, активно участвовал в различных соревнованиях спартакиад лётных отрядов и наземных служб, в которых служба движения занимала самые высокие места. Неоднократно поощрялся руководством за высокие результаты спортсменов службы движения, а так же, как диспетчер УВД за высокое профессиональное мастерство. Здесь пришла к нему зрелость.

Из-за многочисленных реорганизаций и образования общегосударственной организации «Украэрорух», а также недостатков финансирования со стороны Министерства образования, служба движения в Кировоградском лётном учебном заведении была упразднена. Опытнейшие диспетчера были вынуждены искать себе рабочие места.

С 1997 года Александр Васильевич работал в Государственном предприятии обслуживания воздушного движения Украины «Украэрорух» филиала Киевского районного центра «Киевцентраэро» Бориспольского международного аэропорта. Трудовую деятельность в службе движения закончил в июле 2008 года в связи с уходом на заслуженный отдых. Вернулся в Кировоград, и надо же так случиться, что в Кировограде окна его квартиры находятся напротив моих окон в соседнем доме. А я, рад стараться, заполучил его биографию с фотографиями и

поместил на страницах этой книги.



Борисполь 1997 год.
С наставником-инструктором Сергеем Григорьевичем Дубиной

Глава № 24. А в это время

Ещё 8 марта 1983 года в своём выступлении перед национальной ассоциацией евангелистов Рейган окрестил Советский Союз «Империей зла». Девочка Саманта Смит написала письмо о мире Андропову. Он ответил ей приглашением в Союз. Она в качестве посла доброй воли была в Москве, Ленинграде, «Артеке» и сделала для снятия напряжённости больше, чем десятки политиков.



5 июня 1983 года теплоход «Александр Суворов» на полном ходу вошёл под несудоходный пролёт Ульяновского моста через Волгу и задел конструкцию. По мосту шёл грузовой состав, вагоны посыпались на судно. Погибло около 600 человек.

Мы с Игорем на демонстрации



В июле 1983 года мы с женой Галиной Васильевной и доченькой Аней второй раз отдыхали на южном берегу Крыма по приглашению родителей Игоря Павильчука. Первый раз - на базе отдыха Витино у космического центра за Евпаторией, а сейчас на базе отдыха «Ласпи».

Ласпи. Галина Васильевна на камне,
а Аня в воде

1 сентября 1983 года на юго-западе от острова Сахалин советским истребителем Су-15 сбит самолёт-нарушитель Боинг-747 а/к «Корсан Air» (Южная Корея). 246 пассажиров и 23 члена экипажа погибли.

20 октября 1983 года в Берлине уполномоченные от СЭВ подписали соглашение о начале строительства горно-обогатительного комбината окисленных руд (ГОКОР) силами и средствами ГДР, Румынии, Чехословакии и СССР. Так в Долинской зарождалось строительство Криворожского ГОКОР,

одного из крупнейших объектов в масштабах СССР. Уже 16 июня 1984 года была организована дирекция, и работа закипела.

С июля 1984 года мой надёжный заместитель был на девять месяцев списан с лётной работы по поводу язвы желудка. На его место был поставлен опытнейший командир воздушного судна Бойченко Александр Дмитриевич.

В 1984 году потребовался экипаж для командировки, на целых полгода, за рубеж в одну из африканских стран. Командир отряда, мой хороший товарищ Николай Максимович Грицаенко, пригласил меня в свой служебный кабинет и официально предложил возглавить командиром экипаж. Это было на то время очень престижное предложение. Я ответил, что поехал бы с огромной радостью, но у меня есть сомнения по поводу КГБ, где наверняка я числюсь сыном «врага народа». Правда, Грицаенко меня успокоил, чтобы я по этому поводу отбросил все сомнения, времена изменились.

Воодушевлённый таким лестным предложением я срочно обложился литературой по восстановлению навыков разговора на английском языке и приступил к поиску репетитора. Через некоторое время в моей голове легко складывалась, а на кончике языка вполне пристойно звучала английская речь. Но поехать в эту командировку мне так и не удалось. Официальной причиной стал тот факт, что моя жена работает в секретной библиотеке военной кафедры и что нежелательно ослаблять руководство эскадрильи в период очень интенсивной лётной работы. А неофициально Грицаенко, отводя глаза в сторону, сказал: «Да, ты был прав».

Внешне я ни чем не выдал своего душевного состояния, но внутренне был оскорблён и решил проверить, а пустят ли меня в обыкновенную туристическую зарубежную поездку?

Оказывается, на моём пути не оказалось ни одного препятствия. Мне оформили заграничный паспорт, и 16 октября с группой туристов я на поезде пересекал границу Чехословакии. До 27 октября мы проехали на автобусе от Попрада до Карловых Вар через Оставу и Прагу с посещениями музеев, картинных галерей, театров, карстовых пещер в Низких Татрах и мемориала в Карпатах со стороны Чехословакии. Нашу группу сопровождала прекрасный экскурсовод из Попрада Даниэла. А экскурсоводом мемориала боевой славы была женщина, прекрасно владевшая

литературным украинским языком. В одном из городов совершенно спокойно стоял памятник И.В.Сталину.



Я в Чехословакии. Внизу на фото улица старой Праги

А улицы старой Праги очень напоминали мне улицы нашего прекрасного города Елисаветграда – Кировограда.

31 октября 1984 года в средствах массовой информации появилось сообщение о том, что Индира Ганди была убита телохранителями за то, что притесняла сикхов в Пенджабе и посмела захватить их главную святыню Золотой храм в Аритсаре.

11 марта 1985 года Михаил Сергеевич Горбачёв стал Генеральным секретарём ЦК КПСС. 7 и 16 мая 1985 года было принято ряд законодательных актов ЦК КПСС и Совмина СССР об усилении борьбы с пьянством и самогонарением. Это привело к тому, что цены выросли на 45%, началось варварское уничтожение виноградников в Крыму, на Кавказе и в Молдавии. Исчез сахар в магазинах и введены карточки на сахар.

1 сентября 1985 года на дне Атлантического океана, на глубине 3750 метров нашли «Титаник».

В октябре 1985 года меня в составе делегации от Кировоградского ВЛУ направили в качестве члена ГЭК по приёму государственных экзаменов у выпускников Актюбинского ВЛУ на самолётах Як-40. Там же в Актюбинске заместитель начальника АВЛУ по лётной подготовке В.Н. Головань проверил 16 октября мою технику пилотирования после длительного перерыва в полётах.

В ноябре 1985 года на должность заместителя командира АЭ прибыл Федоришин Василий Иосифович, а я с 10 ноября попал в больницу с правосторонней прикорневой пневмонией, а после выхода из больницы взял отпуск. Но, уже 9 января 1986 года снова взвился в воздух на самолёте Як-40. 15 и 16 января давал тренировку после длительного перерыва в полётах на самолёте Як-40 инструкторам 1-го лётного отряда, летавшим на Як-18Т, выпускникам АВЛУГА Иващенко Сергею Николаевичу и Костееву Евгению Геннадиевичу.

В феврале 1986 года я навсегда распрощался со своим любимым самолётом Як-40. В этом месяце я выполнил на Як-40 налёт 29 часов 57 минут, из которых 13 часов 54 минуты ночью, пролетав на нём в качестве командира экипажа почти 16 календарных лет и налета в общей сложности 5670 часов, из которых ночью 2300 часов. На нём я получил 1-й класс пилота и тренировочный минимум. С его помощью я с отличием защитил диплом в ОЛАГА. На нём я научил летать сотни пилотов из СССР, Сирии, Кубы, Анголы, Болгарии, Вьетнама, Конго, Мадагаскара. На нём я передал свой опыт лётному составу Сасовского ЛУ и Актюбинского ВЛУГА, на нём я сделал два первых выпуска АВЛУГА и в завершении в 1985 году был членом ГЭК в АВЛУГА по приёму государственных экзаменов по технике пилотирования самолётов Як-40.

28 февраля 1986 года на центральной улице Стокгольма убит премьер-министр Швеции Улоф Пальме. А я с 19 марта снова в больнице с острым бронхитом, который постепенно перешёл в хронический. А всё это результат удаления гландов (нёбных миндалин) в начале 60-х годов, которые играют огромную роль в защите организма от болезнетворных микроорганизмов.

Работа командира АЭ требовала постоянного руководства эскадрилей, а это руководство полётами на полевых аэродромах и воспитание курсантов.



20 - 25 апреля 1986 года мне посчастливилось выполнить очень интересный полёт на самолёте Ан-26 в Алма-Ату. Об этом полёте вспоминает заместитель декана ОВД ГЛАУ Виталий Петрович **Чайковский**:

Инженер ИВЦ Чайковский В.П.

В то время я работал инженером информационно-вычислительного центра КВЛУ ГА. В конце апреля 1986 года с целью оснащения нашего ИВЦ ЭВМ ЕС-1040 в Алма-Ату были командированы начальник ИВЦ Лешко Любомир Васильевич, инженеры Сагановский Мирон Михайлович и я. Цель нашей командировки была получить от Казахского управления ГА ЭВМ, транспортировать её на аэродром, загрузить в грузовой отсек самолёта Ан-26 и доставить этот, в то время бесценный груз, в ИВЦ КВЛУ ГА. Учебный экипаж с курсантами возглавлял Никифоров Сергей Викторович, штурманом был Пришедько Владимир Андреевич, бортмехаником - Сандырев Александр Геннадиевич, а бортоператором - Руденко Владимир Ильич. Проверяющим был командир АЭ Борис Игнатъевич Чижов.

Полёт проходил по маршруту Кировоград, Астрахань, Ленинабад, Алма-Ата, Чимкент, Ростов-на-Дону, Кировоград. Во время посадки в Ленинабаде встретились с РП Ленинабадского аэропорта Яковенко Александром Васильевичем, выпускником КЛШУ ГА. На участке Алма-Ата – Чимкент попали в зону очень высокой турбулентности, но экипаж с честью преодолел сложные метеоусловия полёта.

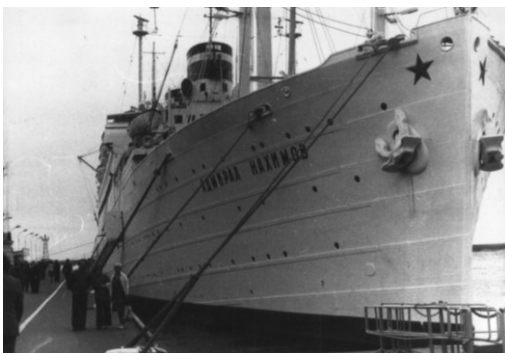
Благодаря этому полёту мне удалось своими глазами с высоты полёта увидеть озера Балхаш и Иссык-Куль, побывать в отрогах

гор Тянь-Шаня и на своих собственных ногах подняться к крупнейшему в мире спортивному комплексу Медео в горах Заилийского Алатау, в котором площадь дорожек и катков с искусственным льдом составляет 10500 квадратных метров, а стадион рассчитан на 12500 мест. По пути на Медео мы с удовольствием лакомились шашлыками, приготовленными на кизилевых углях по 48 копеек за порцию.

25 апреля наш самолёт благополучно совершил посадку на аэродроме Кировоград, а 26 апреля взорвался Чернобыль. После взрыва, в прекрасный солнечный день, мы с моим товарищем Санжаровским Борисом Александровичем решили пешком прогуляться на свои дачи. В одну сторону идти 4 с половиной километра. Мы не знали, что в эти дни в Кировограде фон доходил до 400 микрорентген в час, правда, потом он снизился и среднегодовой составил всего лишь 25,5 микрорентген (2 мая - 120, в течение мая, июня - 50-70 и в октябре 18-25).

По рекомендации врачей с 17 августа по 9 сентября я восстанавливал свою дыхательную систему в Ялтинском санатории имени Куйбышева. В последних числах августа в порту находился теплоход «Адмирал Нахимов» выполнявший круизы по Чёрному морю. Мне он был знаком ещё с тех времён, когда я летал на самолёте Як-40 и моим приписным аэропортом был Одесский. Ещё тогда я знал, что это теплоход немецкой постройки, бывший «Берлин», выполнял круизы из Одессы в Ялту, Новороссийск, Сочи, Батуми и далее через Сочи возвращался в Одессу. Я даже хотел подняться по трапу на борт, чтобы осмотреть содержание его буфетов, но товарищи меня не поддержали и мы прошли мимо, а 31 августа этот теплоход, выйдя из Новороссийска, ночью столкнулся с сухогрузом «Пётр

Васев» и утонул всего за 7 минут. Погибло 423 человека (19 жителей Кировоградщины).



Теплоход
«Адмирал Нахимов»

В еженедельнике “Украина-Центр” № 527 была помещена статья Павла Романова “Мистический шлейф Нахимова”. Привожу отрывок из этой статьи:

“Многим памятен 1986 год, когда в Цемесской бухте Новороссийска затонул пассажирский лайнер “Адмирал Нахимов”. Катастрофа унесла жизни 423 человек. Мистики сразу же вспомнили о том, что во время обороны Севастополя в 1854 году адмиралу было поручено затопить корабли русского флота, дабы преградить ими путь англо-французской эскадре в гавань. Этот страшный приказ явился тяжёлым ударом для героя, ещё недавно разгромившего турецкий флот при Синопе. В документах якобы разыскали свидетельства того, что после затопления русских кораблей упавший духом Нахимов стал намеренно искать смерти, и вскоре на Малаховом кургане адмирал и в самом деле получил смертельное ранение штурцерной пулей. Это случилось 28 июня 1855 года.

В дальнейшем именем знаменитого адмирала стали называть корабли, и многие из них действительно преследовал злой рок. Первым в списке оказался большой торговый пароход “Нахимов”. Он погиб в 1897 году во время сильного шторма у берегов Турции. Никто из членов экипажа не спасся.

В 1884 году на Балтийском заводе в Петербурге заложили броненосный крейсер “Адмирал Нахимов”. Корабль относился к числу самых мощных и быстроходных крейсеров в мире, а потом геройски погиб в Цусимском сражении 28 мая 1905 года.

Продолжать трагический список выпало лёгкому крейсеру “Адмирал Нахимов”. Один из четырёх лёгких крейсеров был заложен незадолго до начала Первой мировой войны. В декабре 1922 года Реввоенсовет республики постановил переименовать крейсер “Адмирал Нахимов” в “Червону Україну”. В строй советского флота корабль вступил в марте 1927 года, а позднее - 12 ноября 1941 года - погиб в Севастопольской бухте в результате попадания вражеской авиабомбы.

Следующим “Нахимовым” оказался ещё один лёгкий крейсер, но уже проекта 68-бис Черноморского флота. По одной из версий, корабль в качестве мишени был использован в испытаниях ядерной мины в... прибрежных водах Крыма. Другие утверждают, что корабль, кстати, явно не выходявший свой эксплуатационный срок, якобы использовали в качестве плавучей

мишени и расстреляли противокорабельными ракетами в июне 1961 года.

Продолжалось трагический список научно-исследовательское судно “Нахимов”. В 1973 году в Цемесской бухте в результате обледенения оно затонуло у портового мола. При этом более половины экипажа погибло.

В семидесятые годы на Северном флоте самым несчастливым у моряков считался большой противолодочный корабль “Адмирал Нахимов”. На его борту то возникали большие пожары, то в массовом порядке выходила из строя техника, часто гибли люди. В 1985 году “Адмирал Нахимов” во время учений столкнулся в тумане с подводной лодкой. Он получил огромную пробоину и с большим трудом дотянул до базы. Как выяснилось, после столкновения корабль не подлежал ремонту и был списан на металлолом ...

Математики утверждают, что такие совпадения вполне закономерны и с точки зрения совпадения представляются не более чем объяснимыми естественными явлениями”.

6 ноября 1986 года в 3.02 на станции Корыстовка произошло крушение пассажирских поездов Кривой Рог – Киев и фирменного поезда «Уголёк» Киев – Донецк, на котором машинист передал управление помощнику, а сам уснул. Помощник после входного семафора с двумя жёлтыми огнями, так как движение шло по участку дороги, не оборудованному автоматикой, снизил скорость до 30,7 км/час и потерял бдительность. Не реагировал на сигналы и вызов дежурного по станции и не принял мер к остановке поезда перед светофором с запрещающим сигналом, допустил его проезд и столкновение со встречным поездом, едущим на скорости 100 км/час. Погибло 44 человека, ранено 100, из них 27 тяжело.

Место катастрофы выглядело ужасающе: развороченные локомотивы, смятые, сошедшие с рельсов, наехавшие друг на друга вагоны, из которых неслись стоны и крики о помощи, почтовый вагон на крыше пассажирского.

4 февраля 1987 года я был награждён планкой «Пилот 10000 часов. За безаварийный налёт».

Днём 27 мая 1987 года 19-летний Матиас Руст из Гамбурга на четырёх-местном самолёте «Цесна-172Б Скайхок» пролетел Финляндию, пересёк границу и взял курс на Москву. В воздух

поднимались наши дежурные звенья с аэродромов Хотилово и Бежецк, но приказа сбить не поступило. Система ПВО Московского военного округа была отключена на профилактику. Руст приземлился на Большом Москворецком мосту, дорулил до Собора Василия Блаженного. В 19.10 вышел из самолёта и стал раздавать автографы. Через 10 минут его арестовали.



На экскурсии у водопада, а я как на фото в первом классе - посредине верхнего ряда

С 22 июня по 17 августа 1987 года я неплохо поправил своё здоровье в санатории «Пикет» (Кисловодск), а с 14 февраля по 5 марта уже следующего 1988 года у меня состоялась поездка по туристической путёвке в ГДР. Я посетил Берлин, Дрезден,

Магдебург, побывав в картинных галереях, оперных театрах и замечательных музеях этих славных городов.



Моими спутницами в ГДР
были сотрудницы
Галины Васильевны
Нелли Николаевна Ковалёва
и Ирина Викторовна
Ермакова

В 1988 году, как только повеяло духом вольницы, армяне и азербайджанцы начали воевать за Нагорный Карабах. А в нашем родном Кировограде Ковалёвский храм был возвращён православным прихожанам в крайне непригодном для возобновления служб состоянии. Прилегающая территория застроена 5-этажными хрущовками, уничтожены хозяйственные постройки. В храме ремонтировали технику, хранили соль и складировали стеклотару, затем совсем забросили. Стараниями многих людей службы в храме Покрова Пресвятой Богородицы были возобновлены в 1989 году.

Большое участие в восстановительных работах приняли наши пилоты из 1-го ЛО. Гарантировано назову две фамилии. Это Евгений Костеев, один из полётов с которым я ещё опишу. Именно тогда он рассказал мне о своём личном участии. А фамилию ещё одного нашего пилота я обнаружил в газете «Старт» за 29 января 1990 года. В ней было напечатано его стихотворение:

Я строил храм

*Я строил храм! Из воздуха и плоти,
В косу твою, влетая тонкий луч...
Я строил храм! В хрустальном переплёте,
Где поцелуй твой трепетен и жгуч.
Я строил храм! К нему вели дороги,
Когда он распластался до небес...*



Александр Науменко

А. Науменко

Е. Костеев

В апреле 1988 года медицинскую комиссию требовалось проходить в Киеве. Обследование проводилось несколько дней, которые я со своим любопытным носом использовал для посещения музеев, театров, выставок. Побывал на рыбацком острове и познакомился с техникой ловли рыбы столичными рыбаками. А в июне по рекомендации медицины я снова в Кисловодском санатории “Пикет”, предназначенном для сердечников. Дело в том, что примерно с этого возраста всему лётному составу пишут диагноз - ишемическая болезнь сердца.

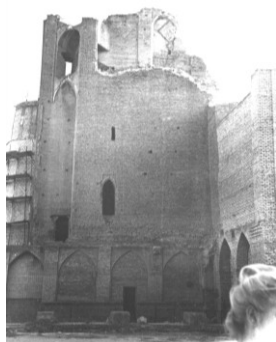
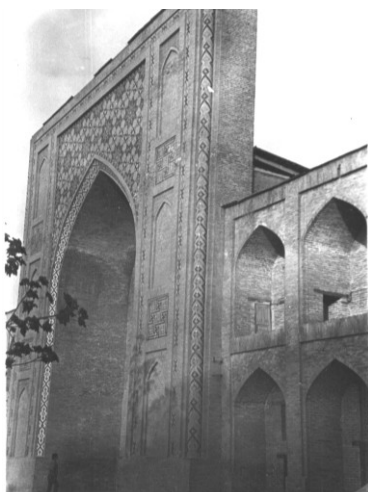
В августе меня наградили планкой к знаку за безаварийный налёт “Пилот 11 000 часов”.

В октябре руководство предложило мне путешествие по Средней Азии с группой туристов с 1 ноября на весь месяц.

побывать в Ташкенте, Навои, Бухаре, Самарканде и побывать в горах Памира в окрестностях Душанбе.



В горах Памира



и у архитектурных памятников Средней Азии

В ноябре 1988 года Георгий Павлович Назаренко принял решение прекратить лётную работу. Он выполнил свой последний в жизни полёт, зарулил на стоянку, где мы, товарищи по лётной работе, поздравили его, вручили цветы и

сфотографировались. К тому моменту из тех, кто стоит рядом с ним на фото, с лётной работы ушёл только Виктор Епифанович Ильяшенко, а мы ещё бороздили воздушный океан.



Справа Виктор Епифанович Ильяшенко, Георгий Павлович Назаренко, Эдуард Александрович Семенихин, Анатолий Николаевич Литвин и я

А 7 декабря в Армении произошло чудовищное землетрясение, полностью разрушившее Спитак, Ленинакан, Кировакан и Степанаван. По официальным данным погибло 25 000 человек, а по неофициальным – 50 000. Впервые западные страны оказали стране гуманитарную помощь. Только США прислали сотни спасателей, десятки тысяч тонн медикаментов и продуктов.

Наступил тревожный 1989 год, в котором Советский Союз вывел свои войска из Афганистана, и наш 668 отряд под командованием подполковника Валерия Горатенкова 9 Отдельной бригады спецназа ГРУ был в составе последней колонны, прикрывавшей выход командующего 40-й армией генерала Бориса Громова в Термезе через Амударью.

Затонула атомная подводная лодка “Комсомолец”.

В Тбилиси спецназ сапёрными лопатками разогнал митинг сепаратистов, требовавших отделения от СССР - 17 трупов.

В Китае танками раздавили демонстрацию студентов, требовавших больше свободы - около 6000 трупов.

В Германии сломали Берлинскую стену.

Собралась первая легальная забастовка шахтёров в Воркуте - они требовали не денег, а возможности купить на них еду.

Управление внутренних дел (УВД) в Кировоградской области возглавил Юрий Фёдорович Кравченко.

17 февраля 1989 года и в нашем высшем лётном училище повеяло духом свободы. Был избран Совет трудового коллектива КВЛУ. Его председателем стал Валерий Михайлович Бабиц, а в марте 1989 года была создана Ассоциация лётного состава КВЛУ.

Смягчение международной обстановки после долгих лет «холодной войны» привлекло внимание руководства КВЛУ к международной авиационной организации ИКАО, документами которой руководствовалось международное авиационное сообщество. Стал вопрос о целесообразности эскадрильной системы, так как в авиакомпаниях гражданской авиации всего мира были шеф-пилот и экипажи воздушных судов. С учётом международного опыта и опираясь на документы ИКАО, у нас прошла реорганизация лётной службы. Из трёх лётных отрядов был образован один авиационный отряд. Это дало возможность более чем вдвое сократить командный состав.

С 15 марта 1989 года я был переведен в Лётно-методический отдел (ЛМО) КВЛУ на должность старшего пилота-инструктора.

Для ясности приведу несколько пунктов из должностной инструкции.

Старший пилот-инструктор ЛМО непосредственно подчиняется начальнику ЛМО и выполняет его обязанности на период отсутствия. Свою работу планирует исходя из планов работы авиационного отряда и училища. Готовит материалы и участвует в разборах, совещаниях и конференциях по организации лётной работы и безопасности полётов. Является членом местной квалификационной комиссии училища.

Должен в совершенстве владеть техникой пилотирования на эксплуатируемых в училище воздушных судах, обладать хорошими методическими навыками и добиваться единства в

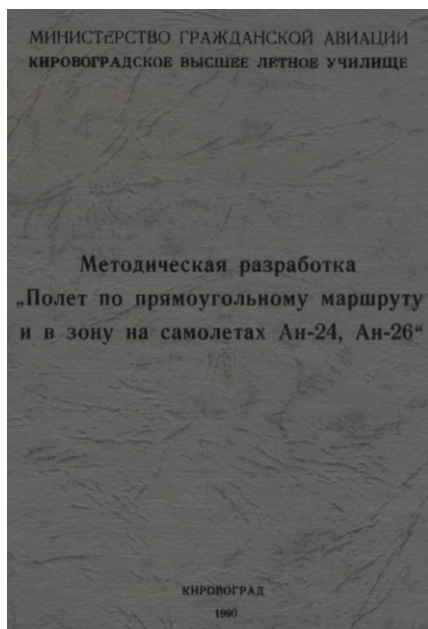
лётном обучении на основе внедрения передового опыта и достижений научно-технического прогресса.

Имеет право проверять технику пилотирования, методику лётного обучения и организацию работы в экипажах и т. д.

Короче говоря, я получил полную свободу и начал реализовывать пункты этой инструкции:

- освоил появившийся в училище самолёт Л-410УВП;

- организовал лётный состав для написания методической разработки «Полёт по прямоугольному маршруту и в зону на самолётах Ан-24, 26». В работе принимали участие Юрий Анатольевич Аушев, Степан Степанович Лымич, Александр Васильевич Панов, Сергей Петрович Харченко, Александр Кимович Шахотько, Олег Анатольевич Щербаков. Затем я сел за стол и самым добросовестным образом, читая их материалы, написал на 72 страницы эту разработку, которая была отпечатана в нашей типографии тиражом 100 экземпляров



14 апреля я стал настоящим ветераном, о чём свидетельствует вручённая мне медаль “Ветеран труда”.

А вот интересные воспоминания артиста-вокалиста оперно-камерного плана Академического музыкально-драматического театра имени Марка Лукича Кропивницкого Украинцева Павла Петровича.



Павел Петрович Украинцев
на своём рабочем месте

Мне в 1989 году выпала гастрольная поездка в

Спитак. Это было летнее время. Я в то время работал в Кировоградской областной филармонии в лекторийной бригаде солистом. Концертная бригада была сборная. Аккомпаниатор филармонии баянист Николай Нагорный, солистка Заслуженной хоровой капеллы имени Почапского Егната Ефимовича, в которой я тоже пел с 1962 года, Галина Лебедева (капелла завода “Красная звезда”), Народный ансамбль танца “Юность” (танцевальный коллектив завода “Красная звезда”).

Вылетели на самолёте Ан-24 под руководством очень опытного лётчика Чижова Бориса Игнатьевича. Прилетели в Сочи, заправились керосином и полетели в сторону Спитака на аэродром Лениакан. Но, произвести посадку не удалось. Диспетчер передал на борт, что аэродром принимает только до 13.00. Запасным был аэродром Тбилиси, где мы и приземлились. Устроились в гостинице. Я предложил нашим артистам поехать в центр столицы Грузии на экскурсию. Там мы побывали в соборе Георгия Победоносца, в универмаге, погуляли по центру города, купили вкусного вина. Утром вылетели на Лениакан. Нас встретили автобусом и поселили на ночёвку в строительные домики. В тот же день мы дали концерт для строителей.

В своих воспоминаниях Павел Петрович пишет, что с 1967 по 1969 год работал в службе связи КШВЛП и отсюда поступил на вокальное отделение Днепропетровского музыкального училища.

Он очень хорошо отзывается о базе ЭРТОС под руководством Лунькова Николая Гавриловича, в которой ему посчастливилось работать и о своём непосредственном начальстве Владимире Павловиче Чинченко.

В коллективе очень уважительно, можно сказать с любовью относились к художественной самодеятельности и спорту.

1968 год. Павел Петрович у базы ЭРТОС



Этот полёт знаком телезрителям Кировоградщины так как с нами полетела съёмочная бригада

кировоградского телевидения во главе с известным

телевизионным журналистом Виталием Семёновичем Цыпиным. Был снят и показан телефильм с видами ужасных последствий землетрясения.



Идёт съёмка.
В центре Виталий
Семёнович Цыпин

Очень интересные воспоминания у меня остались по первым полётам на самолёте Л-410 УВП. Теоретическая подготовка в УЛО для переучивания на этот чудесный самолёт заняла ровно один месяц с 8 января по 8 февраля 1990 года. Тренажёрная подготовка заняла чуть больше одного месяца с 12 февраля по 27 марта. Кстати тренировал меня на тренажёре Павел Алексеевич Банников. Наземную подготовку за два дня провёл со мной Алексей Геннадиевич Фёдоров, а 6-часовую лётную программу переучивания за два лётных дня (26 и 27 марта) выполнил со мной Валентин Егорович Щёголев. Он же продолжил со мной ввод в строй. Эта процедура заняла два дня 23 и 28 марта, а на третий день 29 марта первый заместитель начальника КВЛУ Владимир Мстиславович Сусанов выполнил со мной ночной зачётный полёт для допуска к самостоятельной работе.

В это время началось активное освоение молодыми пилотами-инструкторами самолётов Ан-24 и Ан-26. Их допускали к самостоятельной работе, и мне приходилось много своего лётного времени уделять им для провозок по трассам и других целей. Лётный состав, летавший на самолётах Л-410, работал очень интенсивно. Доходило до того, что даже в отпусках они не могли своевременно пойти. И вот в середине июня 1990 года мне предложили взять лётную группу пилота-инструктора Иванова Андрея Ивовича на самолёте Л-410 УВП, чтобы дать ему возможность пойти в отпуск. Я согласился и поставил себя на следующий день в план по маршруту Кировоград Керчь. Прихожу

на вылет, а у самолёта стоит отпускник Андрей Иовович и говорит: «Борис Игнатьевич, я решил слетать с Вами, что бы быть спокойным. Ведь Вы привыкли, что у вас под рукой штурман, бортмеханик, бортрадист, бортоператор, а здесь под рукой одни курсанты первоначального обучения». Я был тронут его вниманием, и не стал возражать. Полёт прошёл благополучно и Андрюша успокоился.



На следующий день, отлетав смену с курсантами уже моей лётной группы, провёл с ними послеполётный разбор, уточнил план полётов и отпустил на предполётный отдых. Со стоянки пошёл в БАИ, сдал документы и направился в сторону своего дома. Навстречу мне попадается Георгий Павлович Назаренко, который в это время работал диспетчером по планированию полётов. Увидав меня, он обрадовался и говорит: «Как хорошо, что я тебя встретил. Поступила команда одну «Элку» спланировать на Борисполь. Я изменил тебе план полёта. Ты завтра и полетишь». Делать нечего, я возвратился в БАИ, взял документы и в штурманском классе подготовил себя к полёту на Борисполь. Утром уже с курсантами мы настроили АРК на

поворотные пункты маршрута. Ребята оказались далеко не глупыми, и этого короткого времени предполётной подготовки нам вполне хватило. Тем более что только вчера мы с ними слетали на Керчь. Летим по подготовленному нами маршруту, связываемся с Борисполем, а диспетчер и говорит: «Зона свободна. Разрешаю сократить маршрут и следовать на такой-то пункт». А это связано с дополнительной настройкой радиоконпаса, на этот не предусмотренный планом нашего полёта пункт. Я спокойно отвечаю: «у нас учебный полёт, разрешите следовать строго по трассе» и тут же получаю добро.

Руководству КВЛУ было спокойно, когда в самолётах летающих по самым неожиданным трассам сидят опытные командиры. Мне предложили на период массового перехода молодого лётного состава с самолётов Як-18Т, Л-410 на Ан-24 и Ан-26 поработать командиром воздушного судна. Я опять таки не стал возражать, так как прекрасно понимал складывающуюся в КВЛУ напряжённую обстановку.

В связи с переходом на Л-410 УВП, освободилось 95 самолётов Як-18Т.



1988 год. Стоянка самолётов Як-18Т на аэродроме М.Виска

42 самолёта были переданы в Федерацию любителей авиации СССР, 10 переданы в Болгарию в обмен на компьютерную технику, а 43 самолёта, не отработавшие трети ресурса, были реализованы по стоимости одного самолёта 1548 рублей и фонд научного и социального развития училища пополнился на 250 000 рублей.

16 июля 1990 года ознаменовался в моей жизни двумя событиями. Меня перевели на должность КВС-инструктора лётного отряда, и в этот же день я после двадцатипятилетнего перерыва выполнил из самолёта Ан-2 на своём родном аэродроме Фёдоровка два прыжка с парашютом Д-1-5 6 серии.

Ещё за неделю до этого дня, я обратился к начальнику парашотно-десантной службы КВЛУ с просьбой, дать мне, как старшему пилоту-инструктору ЛМЦ, возможность прыгнуть с парашютом. Василий Иванович Бугрим попросил принести ему для знакомства мою личную книжку учёта парашютных прыжков.

Он ознакомился с датой моего последнего прыжка и воскликнул: “У Вас же перерыв в прыжках 25 лет! Хорошо, начнём с Д-1-5”.

Я пришёл в парашютную службу КВЛУ ГА



Должен вам сказать, что длительный в четверть столетия перерыв практически не стёр моих навыков покидания самолёта, красивого падения до раскрытия парашюта и такого же красивого приземления. Начальник был приятно удивлён и решил испытать меня в свободном падении, но со

стабилизацией. С этой целью он дал мне парашют “Лесник-1” и я покинул самолёт на высоте 1100 метров, чтобы, распластавшись, как ласточка, пролететь эти 10 секунд.

В парашютной службе КВЛУ работали бывшие военнослужащие 9-й отдельной бригады спецназ. Ближе всех по возрасту мне подходил Валентин Андреевич Коваленко. Это был до отчаяния бесстрашный человек. Посудите сами. Он совершенно спокойно на высоте 1000 метров мог с помощью длинного фала (прочной веревки) длительное время висеть за самолётом на удалении несколько десятков метров от его хвоста.

Потом, в нужный момент отцепится и дальше снижается под куполом парашюта.

Валентин Андреевич Коваленко



Приближался день десантника. Вот он меня и

спрашивает: “Борис Игнатьевич, а Вы не хотите прыгнуть с парашютом ПД-47, у меня есть два. Их укладка уже произведена”. Я по принципу ”дареному коню в зубы не смотрят” ответил, что буду очень даже рад.



Александр Иванович Байда

2 августа на аэродроме Фёдоровка собрался весь парашютно-десантный бомонд.

Там я встретил и своего первого инструктора-парашютиста Анатолия

Владимировича Мурзенко и нашего спортсмена-парашютиста Александра Байду, который тоже принимал участие в показательных прыжках.



Анатолий Владимирович Мурзенко и я

Подрулил Ан-2, и мы в полной экипировке направились к гостеприимно открытой двери в салон самолёта. И вдруг по радио объявляют: “А сейчас с

предельно малой высоты 100 метров на парашютах ПД-47 будут прыгать Коваленко и Чижов”. До сих пор с высоты менее 600 метров мне прыгать не приходилось. Конечно, я и вида не подал, а сам подумал - ну и крутые ребята в спецназе. А лётчик говорит: «Это для публики, а я вас сброшу с высоты 200 метров».

Выпрыгнули мы с Валентином Андреевичем. Глянул я на купол - порядок, а глянул на лямки и обомлел. От лямок в сторону купола шли полутораметровые капроновые чулки, которые надо было немедленно стянуть. Пока стягивал чулки, подошла земля. Скучать не пришлось. Оказывается, это был парашют ПД-47 аж 5-й серии, а я около 40 лет назад прыгал на парашютах ПД-47, которые вообще не имели ни каких серий, а соответственно не было на них и этих чулок. Вот, что, значит, не укладывать самому себе свой парашют!

Как бы там ни было, но моё возвращение в парашютизм было замечено руководством КВЛУ. В это время проводилась съёмка Киевской киностудией рекламного киноролика о Кировоградском высшем лётном училище ГА. Моя кандидатура на съёмки отделившегося от самолёта Ан-2 и падающего в свободном падении в течение 15 секунд парашютиста была утверждена. Я до сих пор помню, как рядом с нашим самолётом появился Л-410, с окна которого, на открытую дверь нашего Ан-2 был нацелен объектив кинокамеры.

съемка отр. ч исполн.	7.890	Участие в съёмке реал. ролика, стаб. 15" Лесник II	1100	Ан-2
-----------------------------	-------	---	------	------

Кроме того, в следующем прыжке в этот же день мне было поручено приземлиться как можно ближе к кинооператору, а на голову мне водрузили белый шлем, чтобы ему было легко ориентироваться при киносъёмке.

7 августа я превзошёл сам себя. Падал как орёл, а приземлился точно в ноль. Эти два прыжка были выполнены мною на парашюте Лесник-2 и также со стабилизацией



№ п/п	Дата	ЦЕЛЬ ПРЫЖКА	Высота	Тип самолета
16	7.8.90	Участие в съёмке реал. ролика, стаб. 10", Лесник II	1100	Ан-2

После всего этого мне доверили прыгать на парашюте По-9 “Летающее крыло” и не когда-нибудь, а уже 12 августа.



Аэродром Фёдоровка.
19 июля 1990 года. В центре курсант из
Мадагаскара Жиль.
На моей спине парашют «Лесник-1»

К прыжку на таком крутом парашюте меня почти месяц готовил курсант из Мадагаскара Жиль. Он много мне рассказывал о том, как было сложно у них на Мадагаскаре стать спортсменом-парашютистом и, несмотря на эти сложности, он стал одним из самых опытных спортсменов своей страны. Они прыгали на американских летающих крыльях, которые практически ни чем не отличаются от наших парашютов По-9 и По-16. Меня же в свою очередь очень интересовала техника управления таким куполом, и я самым подробным образом вникал во все детали. Парашют «Лесник-2», на котором я показал рекордный результат, так же был летающим крылом, но со стабилизацией свободного падения.



У меня гости из Мадагаскара



И в этом результате огромная роль отведена мною моему зарубежному другу из Мадагаскара - Жилю, семья которого, как-то один раз, была у меня в гостях.

На парашютах По-9 в 1990 году я выполнил три прыжка и как бывший спортсмен-парашютист 1-го разряда полностью вошёл в спортивную форму.

А тем временем в июле 1990 года я стал командиром экипажа ВС Ан-24 УШ. Моя задача состояла в том, чтобы бывшим пилотам-инструкторам летавших на Як-18Т и Л-410 дать налёт в качестве второго пилота для дальнейшего их ввода в строй командиром, а это можно было сделать только в составе штурманского экипажа, в котором второй пилот предусмотрен.

Моим первым подопечным стал Проскура Михаил Иванович со штурманами Семеняк Алексеем Ивановичем и Дмитренко Владимиром Борисовичем, а также с бортмехаником Поповым Виктором Ивановичем. Курсантский состав будущих штурманов состоял из восьми человек: Хомутов Николай Владимирович из Тбилисси, Журбенко Сергей Юрьевич из Белгорода, Прошкин Юрий Станиславович, выпускник Славянского АТУ 1985 года из станции Шомиолы Коминтерновского района Одесской области, Брюшинин Анатолий Борисович из Нижнего Тагила, Щербаков Сергей Борисович из города Реж Свердловской области, Деменков Влад Иванович, выпускник Рьльского АТУ 1985 года из Лев-Анатольевки Львовского района Курской области, Гончаренко Сергей Леонидович из Львова и Русецкий Сергей Александрович из Витебска.

Следующим был Фоменко Геннадий Владимирович со штурманом Якубовским Владимиром Станиславовичем и бортмехаником Толмачёвым Александром Павловичем. Курсанты: Головин Андрей Владиславович из Ростова, Шумаков Олег Леонидович из Хабаровска, Букатин Игорь Владимирович из Кургана, Фунин Дмитрий Валерьевич из Свердловска, Галь Алексей Александрович из Новосибирска, Семенихин Михаил Михайлович из посёлка Кагарлык Одесской области, Уколов Алексей Львович из Москвы, Никаноров Игорь Борисович из города Ош. В этот экипаж входил ещё один штурман-инструктор - Волкожа Сергей Михайлович и у него 8 курсантов: Чеботару Игорь Евгеньевич из Татарбунары Одесской области, Рыбин Юрий Николаевич наш кировоградский, Ремнёв Сергей Иванович из Донецка, Заболотный Константин Владимирович также из Кировограда, причём жил у нас в авиагородке в том доме, где почта. Я нашёл телефон и его мама Валентина Алексеевна сказала мне, что он где-то за границей, не летает и если найдёт нужным то мне позвонит. Следующий курсант Сергеев Алексей Владимирович из Тюмени, Мокрецов Алексей Олегович из

Иркутска, Колода Олег Иванович из Черкасс и Матвеев Виктор Викторович из Киева.

В составе этих экипажей мы летали в Сочи, Ригу, Ростов, Донецк, Львов, Ленинград (Пулково), Одессу, Киев (Жуляны), Мин Воды, Анапу, снова Пулково, снова Минводы, снова Сочи, почтовый рейс Одесса посадка, Ростов посадка три дня подряд.

Этот коммерческий рейс в соответствии с заключенным договором, стоимостью 2750 рублей, выполнялся экипажами КВЛУ ежедневно кроме понедельника. Затем Куйбышев, Челябинск, Москва (Быково), Ленинград (Пулково), через три дня снова Пулково, Львов, снова почтовые рейсы Одесса, Ростов два дня подряд и Ленинград (Пулково) с ночёвкой.

Перечисленных полётов, не считая тех, что выполнялись в РА, хватило для того, чтобы и Проскура и Фоменко выполнили свою норму налёта в качестве вторых пилотов и приступили к вводу в строй командирами.

6 августа 1990 года глава Верховного совета РСФСР Борис Ельцин сделал в Казани заявление: “Берите столько суверенитета, сколько сумеете проглотить”. К этому времени прибалты уже заявили о своём суверенитете, а затем декларации о суверенитете приняли все остальные республики, кроме Азейбарджана. Михаил Горбачёв стал первым президентом СССР. Произошло объединение Германии. В результате голодовки студентов Киевского университета ушёл в отставку глава украинского правительства Геннадий Мосол.

В начале сентября мне дали тренировку на самолёте Л-410 и возможность четыре дня выполнять учебные полёты с курсантами, а 12 октября курсантам-пилотам, окончившим программу первоначальной лётной подготовки на самолёте Л-410, были впервые вручены свидетельства пилота-любителя.



Для вручения свидетельства из Москвы прибыл председатель Федерации любителей авиации СССР Игорь Петрович Волк



Игорь Петрович Волк - Герой Советского Союза (29.07.1984), заслуженный лётчик-испытатель СССР (18.08.1983), лётчик-космонавт СССР (1984), полковник.

Заслуженный художник РФ Марк Гинсбург.
«Портрет лётчика-космонавта Игоря Волка».
Картина выставлена в зале авиации
Московского политехнического музея

Родился 12 апреля 1937 года в городе Змиев Харьковской области. Юность провёл в городах Ворошилово (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 и Ли-2 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”.

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.

В сентябре 1990 года прибыло распоряжение УУЗ МГА о

совмещении
учебных
маршрутных
полётов с
курсантами
вместе с
перевозкой
грузов в
коммерческих
целях.

1990 год.
Моё рабочее место



Часто спрашивают, а были ли у Вас какие-нибудь особые случаи в полёте? Один из таких случаев произошёл на посадке в Ростове при перевозке почты из Одессы. На самолёте Ан-24УШ № 47705 находился экипаж 6 человек (Чижов, Фоменко, Якубовский, Дмитренко, Толмачёв, Берлизов), восемь курсантов-штурманов и более тонны почтового груза. На пробеге меня удивило странное поведение колёс самолёта: подёргивание, мигание лампочек авторастормаживания и полное непослушание на рулении. С разрешения диспетчера старта мы освободили ВПП на грунт, отрулили на безопасное расстояние и выключили двигатели. Выйдя из самолёта, мы обнаружили, что полностью спущено правое внутреннее колесо, но авиашина не повреждена. Нас забуксировали на стоянку и заменили колесо по ВОФу (возвратно-обменному фонду).

9.01.90. Ан-24, И, АУ СВБ Заходок 5, посадка 5, ш шиз битма 200, глз посадка 40x600 ПМУ, время 0.55. Пробег 4х техникой пилотирований согласно И 3.7.5 ИАПГА-85 и на приспособление трёхфазного лампового, использование света 60В.

Подготовка к полёту	5	Рассвет 3.15м. пшита	5	Знание ПДЗ	5
Руление	5	Взлёт	5	Набор высоты	5
Развороты	5	Торжигит пшис	5	Пробросил пшис	5
Снижение	4	Заход на пос ср	5	Рассвет	5
Посадка	5	Всплыв. в шизма	5	Всплыв. шк и АКО	5
Осведомлённость	5	Фразировка По	5		5

Может выполнять работу в качестве КВС инструктора на самолётах Ан-24 и Ан-26 по лицензии ВВС ВВС, посадка 50х70см и трёхфазную ламповую систему по стандарту ИАПГА 85, шизма 25см, посадка 40x600, начальник АМО Школы пилотов ИАПГА 85

С результатами проверки ознакомлен 5.10.90

29.03.90 А-410 УШЛ А в р. 1, 36 Проверка техники самолётовосполнения по И-74 КВС - Якубовский - К.О.
29.03.90 А-410 УШЛ А, И, АУ, РУ Проверка техники пилотирования при окончании взлёта в шизме, шаг 4, пос 5, барчик 1.36, ш 60

Подготовка к полёту	5	Рассвет 3.15м. пшита	5	Знание ПДЗ	5
Руление	5	Взлёт	5	Набор высоты	5
Развороты	5	Торжигит пшис	5	Пробросил пшис	5
Снижение	5	Заход на посадку Ш	5	Рассвет	5
Посадка	5	Всплыв. в шизма	5	Всплыв. шк и АКО	5
Осведомлённость	5	Фразировка По	5	Всплыв. пшис и БТ	5

Каче. пшис наиболее средн. 5.10.90

С результатами проверки ознакомлен 5.10.90

КВС - инструктора по лицензиям ВВС ВВС, посадка 50х70см, шизма 25см, посадка 40x600

Первый 314 на 4.10.90

С результатами проверки ознакомлен 5.10.90

Уровень моей подготовки как КВС был очень высоким

Интересно, что кроме обучения курсантов мы летали по программе КУНС (курсы усовершенствования начальствующего состава) с начальствующим составом. Благодаря сохранившейся у меня рабочей книжке 8 и 10 октября я выполнил такую программу с Кокаревичем, Волковым и Третьяком. Жаль, что нет их имён,

отчеств и откуда они. А вот 3 и 5 ноября у меня летал начальствующий состав из Кемерово Западно-Сибирского УГА Щербаков Сергей Иванович и Соколов Андрей.

С ноября 1990 года у меня новый экипаж и новые курсанты. Моим подопечным становится Соболев Владимир Николаевич со штурманами Волкожой Сергеем Михайловичем и Будей Сергеем Николаевичем, а также бортмехаником Древалём Виктором Ивановичем. О курсантах 58 роты ФВН (1988-1992) у меня имеются более подробные сведения, благодаря хранящейся в музее рабочей тетради заместителя командира отряда по воспитательной работе. Итак:

Тагильцев Игорь Анатольевич. Родился 18 февраля 1971 года в Кемеровской области. Обладает хорошими организаторскими способностями. Непримирился к недостаткам.

Журавлёв Андрей Борисович. Родился 30 декабря 1967 года в Новосибирске. В 1986 году окончил Новосибирский УАЦ ДОСААФ, работал формовщиком. Окончил 1-й курс Новосибирского электротехнического института связи.

Конченко Валерий Николаевич. Родился 12 апреля 1967 года в Мариуполе. 1984 год - слесарь в ЖЗТМ. 85-88 служба в ВМФ.

Пискарёв Вадим Борисович. Родился неизвестно какого дня и месяца, но 1965 года и в Ленинграде. 1980-1984 - Ленинградский судостроительный техникум - техник-механик. Работал слесарем-сборщиком радиоаппаратуры.

Мацкевич Андрей Валерьевич. Родился 2 декабря 1970 года в посёлке Нарышкино Орловской области. Школу окончил с золотой медалью. Увлекался парашютным спортом, имеет 3-й спортивный разряд. УПК-водитель (А). Увлечение: картинг, багги и лёгкая атлетика.

Потатушкин Роман Александрович. Родился 14 февраля 1971 года в Брянской области. Комсомольский лидер в классе и школе. Честен, принципиален. Увлечения - волейбол, баскетбол.

Приходько Сергей Викторович. Родился 8 июля 1970 года в Харькове. 1-й спортивный разряд по велоспорту. Работал слесарем. Член редколлегии.

Терешин Артём Борисович. Родился 18 апреля 1971 года в Барнауле Алтайского края. В Барнаульском АСК ДОСААФ налетал 32 часа. Увлекается музыкой, играет на гитаре. Спокойный, тактичный.

С этим экипажем мы летали по маршрутам: почтовый Одесса, Ростов, на следующий день Рига посадка, Пулково посадка и 15 ноября 1990 года последний почтовый рейс на Одессу- Ростов.

21 ноября в УУЗ МГА состоялось совещание, на котором было рассмотрено ряд интересных предложений:

- О переучивании выпускников штурманов КВЛУ ГА на самолёт Ил-62;

- Об использовании выпускников-пилотов КВЛУ в качестве вторых пилотов ВС Ту-154 и Ил-62;

- Начальнику УУЗ МГА поручено: до 20 июня 1991 года подготовить мероприятия по переводу Актюбинского и Кировоградского ВЛУ ГА на выпуск пилотов самолётов второго класса. Скорее всего - Як-42 и Ил-114.

В 1990 году в КВЛУ налажены международные связи с лётными учебными заведениями Германии, Франции, Болгарии, Испании, Голландии и др.

Во исполнение этих программ на территории КВЛУ развернулось строительство нового здания УЛЮ и полным ходом пошли работы по удлинению ВПП (298-118 °). Этим работам так и не суждено было осуществиться. Причина – развал СССР.

С 7 декабря 1990 года мы начали летать уже со следующей группой курсантов набора 1986 года, учёба которых была прервана службой в СА (1987-1989):

Щербаков Андрей Михайлович. Родился 31 января 1969 года в Барнауле. Радиокружок, логическое мышление, корректен.

Концевой Юрий Михайлович. Родился 19 августа 1968 года в Хабаровске. 3-й разряд по парашютному спорту. Разбирается в радиоаппаратуре. После школы работал слесарем по ремонту агрегатов в воинской части.

Лалетин Тимур Даждамбович. Родился 28 марта 1969 года в Свердловске. 3-й разряд по авиамоделизму. Скромный, воспитанный. Исключительно развито чувство ответственности. УПК - слесарь-сборщик 2 разряда.

Ланшаков Олег Владиславович. Родился 29 апреля 1969 года в селе Тамбовка Амурской области. Поёт в хоре. Спокоен, отзывчив.

Павловский Игорь Иванович родился 16 марта 1969 года в Петропавловске-на-Камчатке.

Польский Сергей Витальевич. Родился 30 апреля 1969 года в Петропавловске-на-Камчатке. УПК - водитель (С). Комсомольский лидер в классе, школе. Посещал художественную школу, увлекался фото и баскетболом.

Прохоров Александр Сергеевич. Родился 25 марта 1969 года в посёлке Новый Ургал Хабаровского края. УПК - слесарь по ремонту авто. Авиамоделизм и лыжи.

Рыблов Дмитрий Владимирович. Родился 26 февраля 1969 года в городе Чкаловск (Таджикистан). Бальные танцы, стрельба, волейбол, футбол.

Цывунин Алексей Павлович. Родился 21 июня 1969 года в Сыктывкаре. УПК - водитель. Плавание.

В этом экипаже мы долетали декабрь 1990 года Симферополь-Сухуми-Симферополь, Одесса, Кишинёв, Анапа. Когда налёт, необходимый для перевода Соболева на ввод в строй был выполнен, я перестал летать в конкретном экипаже, а приступил к полётам в качестве старшего пилота-наставника.

27 декабря 1990 года я был награждён планкой к знаку “За безаварийный налёт часов” “Пилот 12000 часов”.

22 января 1991 года поздно вечером СМИ сообщили, что Горбачёв подписал указ об изъятии из обращения и обмене 50-ти и 100-рублёвых купюр образца 1961 года. Практически все финансовые предприятия в это время суток и магазины были закрыты. Одновременно была ограничена сумма наличных денег, доступных для снятия со Сбербанка СССР - не более 500 рублей. Так впервые государство массово ограбило своих граждан.

С февраля месяца я снова КВС-инструктор, а в КВЛУ организована производственно-диспетчерская служба училища (ПДСУ).

На день космонавтики 12 апреля я выполнил два прыжка с парашютом По-16.

16 апреля по производственной необходимости издан приказ о переходе на семидневку, с выходными по скользящему графику.

В июле месяце работа по переучиванию слушателей на Ан-26: Воробьёва С.Ю., родившегося 23 июля 1964 года, имевшего налёт на Ан-2 в Киеве 1200 часов; Порошина С.Я., родившегося 13 февраля 1960 года, имевшего налёт на Ан-2 в Перми 6800 часов; Грайцара Р.С., родившегося 3 августа 1963 года, имевшего налёт

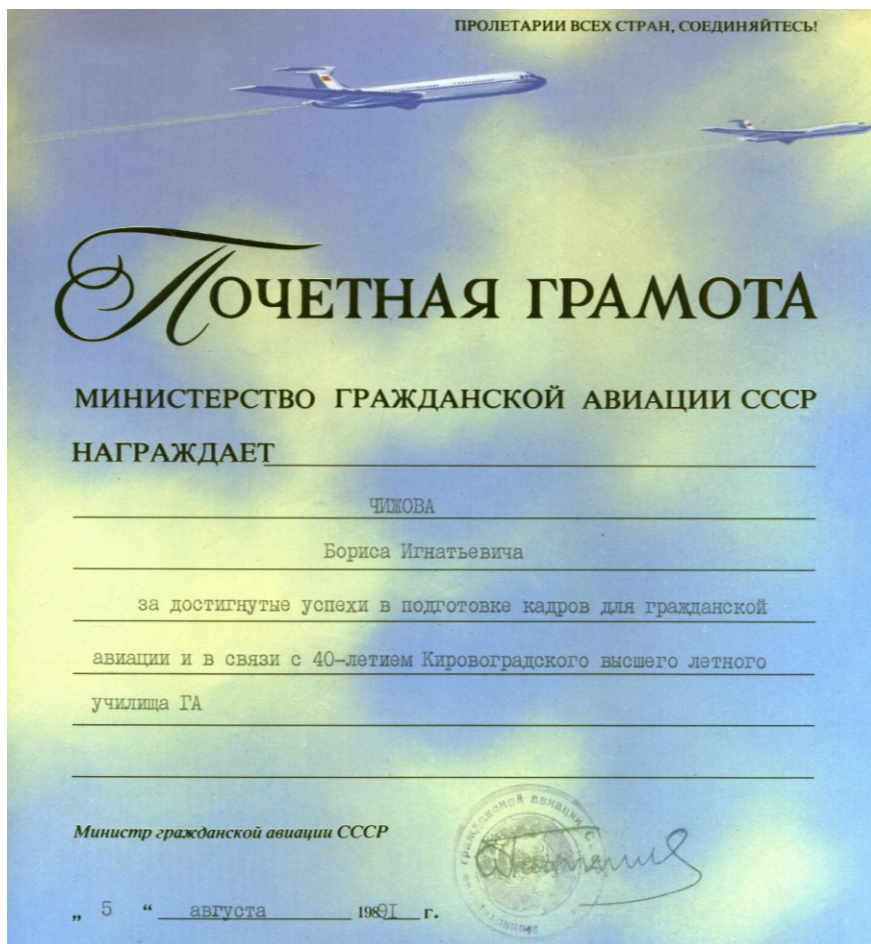
на Як-40 во Львове 104 часа; Минькина М.В. родившегося 28 марта 1963 года, имевшего налёт на Ан-2 в Архангельске 1740 часов. Добросовестно, в течение июля, с ними была выполнена программа в составе экипажа штурман Евгений Погребняк и бортмеханик Яцун Владимир Васильевич.

20 июля 1991 года я готовился выполнить свой 422 прыжок. К большому сожалению, у нашего самолёта Ан-2 отказало магнето. Поездка на аэродром Фёдоровка срывалась. Командир 9 ОБрСН полковник Юрий Александрович Воронов пригласил нас прыгать на аэродроме Фёдоровка вместе со спецназовцами из вертолётки Ми-6 51-го Отдельного вертолётного полка, базировавшегося на аэродроме Кукуловка за Александрией. На всю жизнь я запомнил этот первый прыжок из вертолётки. В огромном салоне фюзеляжа множество десантников становятся в две очереди. Спрашиваю у людей стоящих к левой двери «За чем очередь?» «Точность приземления с 1000 метров», «А на правую дверь?» «2200 метров, задержка 30 секунд». И хотя я последний акробатический прыжок с тридцатисекундной задержкой выполнял ещё в 1965 году, но таких прыжков у меня было целых 73. Не использовать выпавшую сказочную возможность с моей стороны было бы великим грехом. За спиной у меня был парашют ПО-16. Вывалившись из правой двери вертолётки, я распластался словно птица, без секундомера и высотомера, наблюдая за рядом со мной падающими ребятами и отсчитывая по старинке секунды: двадцать один, двадцать два..., контролируя раскрытие парашютов по рядом падающим спецназовцам. Вижу у одного, второго раскрылись купола. Тогда и я, перенеся руки к груди, взялся большим пальцем левой руки за вытяжное кольцо, и снова энергично развёл руки вперёд и в стороны, а в левой руке было надёжно зажато выдернутое с тросом и запорными шпильками вытяжное кольцо.

Прихожу на старт, а Бугрим мне и говорит: «Борис Игнатьевич, у меня здесь есть уложенные парашюты УТ-15. Может, прыгнем?» Так как я с таким парашютом не прыгал, то он провёл со мной двухминутную наземную подготовку, суть которой сводилась к тому, что управление этим круглым



многоцелевым куполом практически ничем не отличается от управления куполом ПО-9 или ПО-16 управлять которыми у меня уже выработался опыт. И действительно, прыжок с УТ-15 прошёл на самом высоком уровне.



До развала СССР оставались считанные дни

Почётная грамота МГА за достигнутые успехи в подготовке кадров для гражданской авиации и в связи с 40-летием Кировоградского высшего лётного училища ГА была вручена мне 16 августа на торжественном собрании в доме культуры «Авиатор». Там же прозвучало стихотворение заместителя

начальника Бугурусланского ЛУ ГА по лётной подготовке
Борисова А.Н., переучивание которого на самолёт Як-40
проходило во второй авиационной эскадрилье:

Друзья, коллеги по штурвалу!
Вам - сорок школьных, славных лет.
С отрогов Южного Урала
Бугуруслан Вам шлёт привет!
Путь Ваш, гражданский и военный,
Был благороден для небес.
И стены Ваши незабвенны
Для всех, крылом окрепших здесь.
Нам хорошо Ваш дом известен.
Як-40 здесь постигли мы.
То время, прожитое вместе,
Как переход на свет из тьмы.
В пути заметном, пусть не длинном,
Ведь сорок - цвет, а не года!
Со всеми шли в строю едином,
Но, чуть с изюминкой всегда.
Ломая старые структуры,
Не глядя косным схемам в рот,
Вы в производственной культуре
С успехом двигались вперёд.
Ваш лётный комплекс смело сбросил
Оковы звеньев и АЭ.
Инструктор в творческом вопросе
Свободен волею своей.
Создав коммерческую службу,
Запретов выдержав нажим,
Взглянули Вы вперёд и глубже,
Где клад нетронутый лежит.
Но, главный клад - живые люди.
Кто на земле, кто в небесах.
Их путь в делах велик и труден.
О каждом можно стих писать!
Давайте вспомним ветеранов,
Ведь, что ни имя, то - в музей!
Птенцы их кружат в разных странах.
Земной поклон им от друзей!
Спасибо Вам, кто начал первым,
Кто здесь призвание нашёл.
Здесь Ваше сердце, Ваши нервы!
Здесь прикипели Вы душой!

Сегодня там - на эшелоне,
Набрав родную частоту,
Ваш позывной с волнением ловит
Орёл, поднявшись в высоту.
Ваш день рожденья нынче правит
Здесь авиаторов союз.
Мы рады с праздником поздравить
Кировоградский лётный ВУЗ!

А 17 августа состоялся групповой прыжок в составе 40 парашютистов из пяти самолётов Ан-2.



На фото парашютисты КВЛУ.
Слева от меня Василий Иванович Бутрим, а справа Василий Игоревич Мазур





Сразу же по окончании шоу у меня наступил настоящий летний отпуск, и я поехал на свой огород, который находился от дома на удалении 100 км. Там в селе у родственников был пруд с карасями, настоящая деревенская баня, а на огороде росла картошка, которую предстояло выкопать и привести домой. Как обухом по голове меня ударило сообщение о ГКЧП.

19 августа 1991 года группа консервативно настроенных заговорщиков от ЦК КПСС, правительства СССР, армии и КГБ объявили о чрезвычайном положении в стране на 6 месяцев, ввела войска в Москву, ввела жестокую цензуру в СМИ, ряд запретов, отменило некоторые конституционные права и свободы граждан.

24 августа 1991 года Ельцин, Кравчук и Шушкевич в Беловежской пуще подписали соглашение о прекращении существования СССР и о намерении создания СНГ.

Варшавский договор и СЭВ прекратили своё существование. США в Ираке начала войну операцией “Буря в пустыне”. Ленинград стал Санкт-Петербургом и была запрещена КПСС.

В сентябре 1991 года меня снова назначили старшим пилотом-наставником. 4, 9, 10 и 11 сентября я проверял работу экипажа Фоменко Геннадия Владимировича в РА, полётах по маршрутам

до точек разворота с посадкой в Кировограде, и в полёте на Быково. 19 и 25 сентября летал в экипаже Поровина Геннадия Андреевича до точки разворота и на Минск.

Затем меня нацелили на полёты со слушателями ФПК на самолёте Ан-26: Давыдов Николай Ильич, пилот 1-го класса из Улан-Удэ и пилоты 2-го класса Белоус Александр Владимирович из Свердловска, Денисов Владимир Юрьевич из Перми, Ревебцов Александр Станиславович из Сеймчана и Табаринцев Влад Николаевич из Свердловска. С ними я летал в экипаже: штурман Карелин Вадим Александрович и бортмеханик Маляренко Вячеслав Алексеевич. Однажды в экипаже штурманом был Дядичкин Владимир Васильевич (17 октября). 20 октября с этими слушателями закончили и в этом же экипаже получили двух слушателей из Прибалтики: Балтусис Юозас Антано и Шальчус Казимирис Антано. Летали с ними до конца октября. В октябре КВЛУ прекратили финансировать по всем статьям сметы.

С 22 ноября 1991 года я отдыхал в санатории “Пикет” Кисловодска и пропустил выборы президента Украины и референдум о признании независимости Украины. На выборах за Леонида Кравчука проголосовало - 61,59%, за Черновола - 23,27%. В Кировограде за независимость Украины - 94%.

Первыми силовиками независимой Украины стали наши земляки: Евгений Марчук - глава СБУ и Виктор Шишкин - генеральный прокурор.

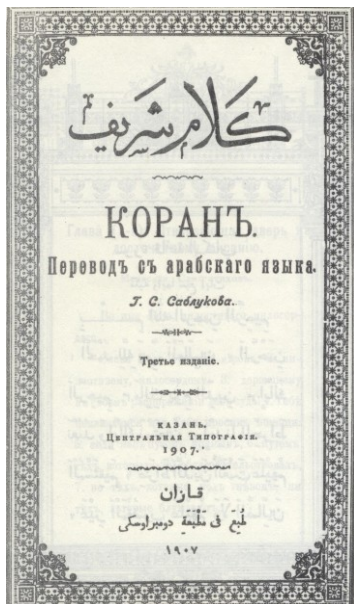
8 декабря 1991 года в правительственной резиденции “Вискули” под Брестом руководители России, Белоруссии и Украины Борис Ельцин, Станислав Шушкевич и Леонид Кравчук подписали соглашение о создании вместо СССР Союза Независимых Государств (СНГ).

Декабрь мне довелось в основном летать в экипаже Паровина Геннадия Андреевича на Ан-24УШ и один раз в экипаже Ивашина Павла Владимировича на Ан-26УШ № 26505 по маршруту на Ульяновск.

На разборе за 1991 год прозвучала впечатляющая цифра общего налёта - 54 665 часов, выпущено 1479 слушателей. На Л-410 - 34 экипажа, во втором направлении (подготовка пилотов) 40 экипажей и в третьем направлении 7 рот курсантов-штурманов. Коммерческий налёт составил 4420 часов, выполнено 396 рейсов. Общая выручка составила 2 218 179 рублей, почти в два раза

больше чем в 1990 году (1 161 600). Налёт на тренажёрах составил 46340 часов на инструктора 7.30 в день и 130-150 часов в месяц.

Заказчики: Смела (телевизоры “Оризон”), Рижский автомобильный завод, Херсон, Полтавский ОАО.



16 января 1992 года с экипажем Перькова Станислава Андреевича с целью доставки в Андижан телевизоров из Смелы, мы полетели на 18-часовой маршрут Кировоград-

Гурьев-Андижан-Гурьев-Днепр-Кировоград. Интересно, что в Андижане для своей личной библиотеки я приобрёл Коран в двух томах. Таким образом, на моей книжной полке рядом с православной Библией разместился мусульманский Коран.

Чтение Корана начинается с последней страницы

Вышедший 2 января 1992 года указ президента РФ “О мерах по либерализации цен” коснулся и Украины. 10 января введены

купоно-карбованцы. Обесцениваться они начали со скоростью 140% в месяц. За год инфляция составила 2100%. В начале года купоно-карбованец к доллару 1:25, а к концу года 1:450. Были заморожены вклады граждан в Сбербанке. Сотни тысяч людей, накопившие себе деньги на квартиры и машины - стали нищими. Началось кровопролитие: Абхазия, Таджикистан, Приднестровье. Крым попытался отделиться от Украины.

В течение февраля на самолётах Ан-24 УШ я в экипажах Фоменко Геннадия Владимировича, Овчинникова Виктора Семёновича, Шпилевого Андрея Николаевича, Бабия Виктора Михайловича и Рахматова Александра Таировича налетал 64 часа 26 минут. 28 февраля мы с экипажем Рахматова Александра Таировича полетели на Ленинабад, где у нас было ночёвка с посещением ранним утром базара, на котором закупили ранние овощи типа редиски с зелёным луком. А после полноценного отдыха 1 марта вернулись домой в Кировоград. Общий налёт в

задании на полёт, выписанный 28 февраля, составил 9 часов 26 минут.

1 марта 1992 года в ДК “Авиатор” состоялось учредительное собрание ветеранской организации КВЛУ.

Записи в моей рабочей книжке практически оканчиваются. В марте мне довелось с двумя слушателями Артемьевым и Соколом выполнить переучивание. Основным типом самолёта у них был Ан-26, на котором программой предусматривалось 8 часов налёта, вторым типом - Ан-24 с налётом по 3 часа на человека.

В апреле на Ленинанкан-Гурьев слетал с экипажем Михаила Ивановича Проскуры, на Ереван-Анапа-Ростов в экипаже Валентина Петровича Ларионова, на Мин. Воды - Элиста в экипаже Бабенко, до точки разворот в экипаже Поровина Геннадия Андреевича, а затем в экипаже Волобуева Александра слетали в Актюбинск с ночёвкой, Ереван-Краснодар и в Самару. И последняя запись в задачах на следующие лётные дни записано: “Выполнить провозки на Ленинанкан с КВС Проскурой и на Андижан с КВС Погребняк”.

В апреле 1992 года геологи в тектоническом разломе у села Клиницы в 40-метровом шурфе обнаружили наличие от 5 до 30 грамм золота на одну тонну руды. Согласно геологическим разработкам и исследованиям линия этого разлома прослеживается от Кировограда до Малой Виски и на всём его протяжении золото сопровождает уран.

С 4 по 11 июня 1992 года рейс на Забайкальск семидневный продолжительностью 25 часов 56 минут полёт, во главе группы самолётов Ан-26, перевозивших груз международной коммерческой компании “Русская Америка” из Забайкальска в Москву. Эта компания с целью экономии свой груз доставила через Китай в Забайкальск железной дорогой, а дальше нашими самолётами в Москву.

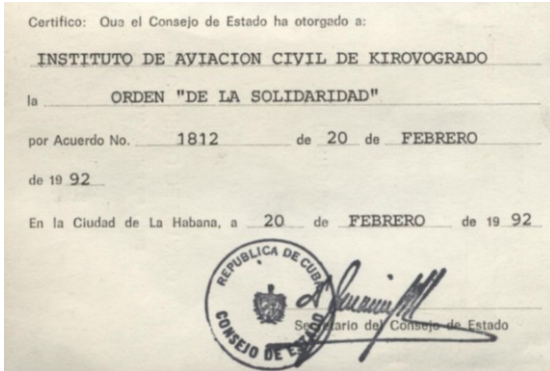
В то время (4-11 июня 1992 года) мы уже почти как два года имели разрешение на совмещение учебных маршрутных полётов с перевозкой коммерческих грузов. 4 июня 1992 года вылетели из Кировограда. Первая ночёвка в Омске, вторая в Иркутске, третья в Чите. Особенно мне запомнился участок полёта Иркутск - Чита, на котором мы пересекали Байкал. При хорошей видимости все окрестности очень хорошо просматривались с эшелона нашего полёта, и захотелось спеть старую русскую песню:

*Бродяга к Байкалу подходит,
Рыбацкую лодку берёт,
Уньлюю песню заводит,
О Родине что-то поёт...*

В июле 1992 года Кировоградскому ВЛУГА впервые в истории высших лётных учебных заведений гражданской авиации был вручен Орден Солидарности Республики Куба. Многие газеты Украины и бывшего Советского Союза опубликовали информацию об этом событии.



*Орден "Солидарности"
вручен академії у 1992 р.
Фіделем Кастро
за підготовку авіаційних
спеціалістів для Куби.*



На торжественном собрании в ДК "Авиатор" представитель Кубы Хосе Калинпа после короткой поздравительной речи приколот орден к знамени училища. Со словами приветствия к присутствующим обратился представитель президента

Украины по Кировоградской области Николай Алексеевич Сухомлин. В ответной речи начальник училища Михаил Иванович Рубец коротко рассказал о взаимосвязях кубинских и кировоградских авиаторов. С 1967 по 1992 год в ШВЛП, ЛШУ и КВЛУ прошли подготовку по лётной программе обучения 228 инженеров-пилотов, 41 инженер-штурман и 422 слушателя. 108 человек прошли подготовку на лётных тренажёрах и 56 - на тренажёрах УВД. А всего в нашем училище прошли различные виды обучения 855 специалистов Республики Куба. Наши взаимоотношения на этом не ограничивались. Феликс Иванович Стрелковский выполнил огромный объём работ по организации

учебного авиационного центра, Владимир Мстиславович Сусанов, Сергей Николаевич Иващенко, Вячеслав Леонидович Дмитренко, Щербачев Григорий Тимофеевич, Голиков Сергей Николаевич, Базась Анатолий Иванович, Семиволос Владимир Фёдорович помогавших освоить на Кубе самолёты Як-18Т, Вылейко Виктор Васильевич, выполнявший полёты на Як-40.

В этот период у нас завязалась живая коммерческая работа с армянской диаспорой, проживающей в Кировограде, и я стал одним из тех пилотов-наставников, которые в любой момент могли сесть в экипаж молодого КВС и дать ему провозку на горные аэродромы Сочи, Тбилиси, Ереван. Армения воевала с Азербайджаном за Горный Карабах. Ереван был без электричества и газа. Руководство нам не рекомендовало оставаться в Ереване на ночёвку. Но бывали случаи, когда нас очень просили переночевать, так как не прибыл ещё коммерческий груз. Там мне пришлось ночевать ещё зимой. За окном снег и мороз -2 или 3° . В комнате сплошная темнота и адский холод. Освещение, обогрев и приготовление чая происходит при помощи капельницы, из которой в металлическую емкость типа консервной банки или маленькой кастрюльки капает керосин. А там лежит фитилёк, кончик его выглядывает наружу и горит. Над фитильком висит чайник с водой. Вся еда - консервы (мясные, рыбные, овощные и пр.) Спят на пуховой перине под пуховым одеялом при положительной температуре в помещении плюс $5-7^{\circ}$. Керосина в Ереване нет, поэтому на заправку и туда и назад садимся в Сочи.

Однажды в Ереване ко мне подошёл мужчина и, уточнив, что я командир кировоградского Ан-26, обратился с необычайной просьбой. Суть её в том, что его брат полетел криворожским бортом в сторону Польши и забыл взять с собой паспорт. Этот мужчина взял мой кировоградский адрес, номер телефона, передал мне паспорт и попросил отдать его брату который с Кривого Рога подъедет за ним ко мне. Я не стал отказывать.

На следующий день к вечеру раздался телефонный звонок. Звонил из Еревана мой вчерашний знакомый. Оказывается его брат уже в Польше. Он спросил меня, когда я буду в Ереване. Я как раз готовился на вылет утром следующего дня. Всё складывалось очень удачно. Зная, что в Ереване нет хлеба, я сбегал в магазин и купил в гостинец пару булок.

В Ереване мы встретились. Я ему вернул паспорт, угостил хлебом, а он в знак благодарности вручил мне две бутылки армянского коньяка. Оказывается, что сам он работает на коньячном заводе.

Наступило время, когда мы летали на заправку в Чебоксары. Украина стала самостоятельной, но по межгосударственному соглашению мы доучивали российских курсантов с условием, что нас будут бесплатно заправлять топливом, предоставлять гостиницы, а в профилакториях даже кормить бесплатно.

Ближе к концу лета мне было поручено выполнить провозку молодого командира Костеева Евгения Геннадиевича на самолёте Ан-26 по маршруту Москва-Ашхабад с целью доставки аппаратуры по оснащению стадиона для выступления московских артистов. Так как с топливом в Украине был далеко не полный порядок, то мне рекомендовали на территории РФ продержаться как можно дольше. Мы с Костеевым решили навестить своих родственников, чтобы порадовать их туркменскими и узбекскими бахчевыми овощами. Поэтому подготовились выполнить полёт по маршруту: Кировоград-Быково-Волгоград-Ашхабад-Самарканд-Актюбинск, где у Костеева жили родственники, а затем Тюмень и Нижневартовск в котором проживает семья моего сына. Этот рейс также занял у нас семь дней. Как проверяющий я не стоял за спиной экипажа, а сидел в салоне. Этим я давал возможность командиру вырабатывать полную самостоятельность. Только в тех случаях, когда появлялись условия погоды ниже его минимума, я садился вместо второго пилота на правое кресло и этим обеспечивал ему заход на посадку, но уже по своему минимуму погоды.

В аэропорту Быково грузовой салон Ан-26 до потолка был загружен громкоговорящей стадионной аппаратурой с одним сопровождающим. Это был молодой стильный парень. Почему стильный? Потому что на мочке левого уха у него висела золотая серьга, а с нагрудного кармана рубашки выглядывала пачка Мальборо. Полёт был с ночёвкой в Волгограде, так как до Ашхабада не хватало рабочего времени. Всё это время он был не только моим спутником, но и собеседником. О чём мы с ним толковали я даже и не припомню. Единственное что я хорошо помню, что у него я не расспрашивал о его профессии, считая его чисто техническим сопровождающим ответственного груза.

Дома моя Галина Васильевна, сидя у телевизора, говорит: “Какой голос! Иди, послушай! Поёт Александр Малинин”. Я подошёл, глянул на экран и увидел своего собеседника при полёте из Москвы в Ашхабад.

В авиационном отряде было три направления: первоначальная подготовка пилотов на ВС Л-410, подготовка пилотов на ВС Ан-24, Ан-26 и подготовка штурманов. Командно-лётный состав каждого направления, а это старшие пилоты-наставники и пилоты-наставники контролировали работу от 10-ти до 14 экипажей.

У меня в руках приказ о закреплении экипажей. Представьте себе, что на 9 наставников приходится 100 экипажей. Вы уже прочли в моей книге, что экипажи находились во всех, даже просто немыслимых, точках СНГ. Большая ответственность за качество лётной работы ложилась на КВС, а контроль за работой экипажей практически был символичным, так как, к примеру, мой наставник Семенихин Эдуард Александрович находясь в Кировограде не имел возможности контролировать меня сегодня в Ереване, завтра в Мурманске, а послезавтра в Алма-Ате. Бесконтрольность породила безответственность.

К концу 1992 года в Кировограде было зафиксировано около 8 тысяч субъектов предпринимательской деятельности. Из них реально что-то делали процентов 10. Была переименована библиотека им Крупской.

В декабре 1992 года глава Кировоградской милиции Юрий Кравченко стал заместителем министра внутренних дел и начальником криминальной милиции МВД Украины.



Знак «За безаварийный налёт часов»
остаётся, а меняется на нём
только планка
«пилот
13000»

5 февраля 1993 года я был награждён планкой “Пилот 13 000 часов”, а 31 марта переведен на должность командира эскадрильи. Слава Богу, что за эти несколько лет

не произошло в полётах никаких ЧП. Практика показала, что демократия и свобода в лётном деле, не допустимы. Эскадрильная система возвращалась на своё, подобающее ей место.

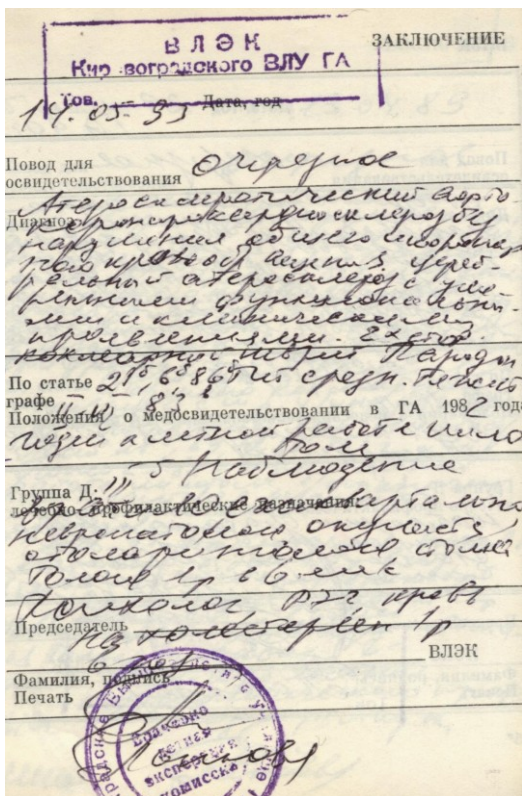
На страницах моей медицинской книжки зафиксированы

результаты прохождения мною ВЛЭК 14 мая 93 г.

Пока я ещё был годен к лётной работе пилотом но, под ежеквартальным наблюдением вереницы врачей: невропатолога, окулиста, отоларинголога, стоматолога, психолога с прохождением РЭГ и проверкой крови на холестерин.

Эти результаты обследования и общая тенденция к сокращению подтолкнули меня к принятию решения – перейти на более лёгкую работу, чтобы сохранить остатки здоровья на всю оставшуюся жизнь.

И с должности командира АЭ 31 мая



1993 года оформил пенсию по выслуге лет и перешёл на должность инженера АО по лётно-методической работе.

Постановлением Кабинета Министров Украины от 10 июля 1993 года №528 наше Высшее лётное училище ГА было повышено в звании и стало Государственной лётной академией Украины. В академии произвели разграничение первоначальной лётной подготовки и остальных видов лётной деятельности. Был создан отдельный лётный отряд по первоначальной подготовке инженеров-пилотов. Меня с 1 ноября 1993 года поставили на должность начальника штаба 1-го лётного отряда Государственной лётной академией Украины.

Глава № 25. Мои предки по маме из Киевщины



День 24 декабря 2008 года выдался на редкость сырым и слякотным. Выпавший вчера снег, при дневной температуре чуть выше нуля градусов, таял медленно и уверенно. В музее меня ждал высокий стройный мужчина примерно моего возраста. Директор музея Леонид Иванович представил мне его, как известного украинского поэта-песенника Третьяка Вячеслава Ефимовича из Белой Церкви – автора ставшей классической песни “Біла криниця” на музыку Павла Дворского. Поразило меня то, что сам Вячеслав

Ефимович из Макеевки на Черкащине.



Учительница Макеевской школы Мария Афанасьевна со своими детьми в 1951 году.
Справа в белой рубашке стоит будущий поэт Вячеслав Ефимович Третьяк.

По его словам – это рядом с Ротмистровкой. А меня фантазия увела в глубь веков – ведь рядом за Лебединым – Крымки!

Позже он мне признался, что родился в селе Бровахи под Корсунь-Шевченковским. Но, это та же Киевщина XIX века!

Большая удача пообщаться с земляками моих предков по маминей линии в лице Вячеслава Ефимовича как бы по велению разумных существ свыше пришла ко мне. Перед этим я с большим удовольствием прочёл изданный в Белой Церкви Александром Пшонкивским в 2006 году 1-й том Правобережного гербовника.

Правобережний гербівник

Укладач Євген Чернецький, Том I

“Шляхта Васильківського, Таращанського та Звенигородського повітів”.



Історія шляхти Білоцерківського староства починається у 1552 році, коли за наказом великого князя Зигмунта-Августа на

злитті Росі та Ротка був збудований Білоцерківський замок та біля нього було осаджене місто.

В другій половині XVI століття на терени Білоцерківського староства шляхта (в ряді стран Європы наименование светских феодалов. В России – дворяне. (Авт.) *приходить переважно з Волині та Білорусі. Пізніше географія переселенців значно розширюється та охоплює терени воєводства історичних земель Речі Посполитої.*

Ландміліція Білоцерківського староства у XVIII столітті наймала на службу цілі роти. Ротмістру видавали привілей на осадження села, в якому 80 – 100 садиб з відповідними угіддями займали товариші його роти. За користування садибою з угіддями шляхтич мав нести військову службу на власному коні.

Всього на теренах Білоцерківського староства могло бути осаджено від 10 до 20 рот. Таку велику кількість нерегулярного війська можна пояснити тим, що Білоцерківське староство прилягало безпосередньо до польсько-російського кордону та постійно перебувало в небезпеці від гайдамаків.

Дрібна шляхта сплачувала чинши.

Більша частина білоцерківської шляхти була декласована протягом XIX століття російською владою і наприкінці

століття вже мала селянський чи міщанський статус.”

Интересно, что в

этом же

гербовнике я

нашёл и шляхтича

Кожуховского

(1795-1827) из

Васильковского

уезда.

В Лозоватском сельском обществе под № 60 имя моей мамы было записано на польский манер – Зиновия.

В русскоязычном Елисаветграде она

Зинаида.



В 2003 году мною была написана книга “Дорога предков”. В ней речь идёт и о семье мамы – Кожуховской Зинаиды Евдокимовны:

Место для Софиевского парка около Умани было выбрано очень удачно: живописная Каменка, питающая своими водами реку Ятрань, вековые деревья, овраги и ручьи, нагромождения каменных глыб. С 1796 по 1802 год крепостные крестьяне вручную рыли пруды, подземную реку, сооружали водопады и фонтаны, прокладывали аллеи, переносили огромные каменные глыбы. А народные чудо-мастера ваяли из гранита и гипса художественные украшения для архитектурных сооружений.

В парке насаждались деревья, как местных пород, так и экзотические, привезенные из разных стран мира. В парк были привезены и установлены скульптуры, изготовленные во Франции и Италии. Всего за несколько лет на пустыре было создано подобие Древней Греции (Элады), родине жены Потоцкого, Софии.

Даже не верится, что за несколько десятков лет до начала строительства парка, эти красивые места были центром народного крестьянского восстания против польской шляхты под руководством Максима Железняка, известного как Коливицина.

Тогда, в мае 1768 года, несколько тысяч повстанцев из лесного урочища Холодный Яр выступило в поход. Гайдамацкое войско, освободив часть городов и десятки сёл, главный свой удар направило на крепость Умань и 10 июня взяло её штурмом. К ним присоединилось несколько сотен уманских надворных казаков во главе с сотником Иваном Гонтой. Восстание было жестоко подавлено.

Я думаю, не ошибусь, если предположу, что в этих событиях самое активное участие принимали Дрофы, Козии, Колосы, Третьяки, Черноволы, Шевченки, Якубы – весь доведенный до крайности украинский народ.

Мой прадед - Григорий Кожуховский знал от своего отца, что его дед в молодости был одним из участников создания Софиевского парка, а об участии прадеда в гайдамацких войсках, в семье помалкивали.

Трудолюбие и природная крестьянская смекалка позволяли ему жить в селе Молодецком, расположенном в 17 километрах

северо-восточнее Умани, сравнительно безбедно. Интересная деталь – многие жители этого села носили фамилию Кожуховских.

Пахали, сеяли, выращивали, борясь с сорняками и вредителями урожая. Убирали и приводили его в порядок, платили пану оброк, любили, женились, рожали детей, ждали внуков и правнуков, радовались зимой – теплу, весной – солнцу, а летом – дождю. Украшали белой глиной стены и утепляли соломой крышу родного дома, стлали на земляные полы дмотканые рядна и, в трудах и заботах, доживали свой век до глубокой старости, в окружении детей, внуков и правнуков.

Отец Григория после отмены крепостного права переехал в село Казацкое, расположенное между Звенигородкой и Шполой. Братья и сёстры, женившись и выйдя замуж, обзаведясь при помощи родителей собственным хозяйством, разъехались жить и хозяйствовать по хуторам и сёлам.



Торговлю нехитрым крестьянским товаром вели на ярмарках в Лебедине, Умани, Новомиргороде и даже в Елисаветграде, где торговля была наиболее прибыльной, так как Елисаветградские ярмарки пользовались большой популярностью в России, Польше, Венгрии и Турции.

Однажды, на ярмарке в Лебедине, Григорий встретил свою судьбу. Осенью 1869 года сыграли свадьбу.

Молодая семья выбрала местом жизни родное село жены – Крымки, расположенное в семи верстах от Лебедина.

Во дворе родителей молодой жены заложили новый дом под соломенной крышей и приступили к освоению, выделенного общиной наделу земли. Скучать не пришлось. К весне покрылся яркой зеленью надел и округлился упругий живот молодой хозяйки.

На 156 и 157 стр. рисунки художника В.И. Касяня



В самом начале уборки урожая, 31 июля 1870 года, у молодых родился младенец. Девятифунтовый мальчик был на редкость



спокойный и, если можно так выразиться, очень степенный ребёнок. В горячую пору страды молодая мать, без помощи занятых уборкой родных и близких, сама успешно справлялась со своим ребёнком. Кроме того, успевала накормить работавшего с утра до вечера Григория и даже успевала расторопно и по-хозяйски вязать и готовить к обмолоту снопы, уложив туго спеленатого младенца на свежескошенную, отливающую золотом, солому.

Григорий с напускной строгостью, хотя и прикрикивал на молодую жену, чтобы убиралась с ребёнком в дом, но в глубине души испытывал счастье. Чувства радости, молодости и любви окрыляли, приумножали силы. Работа спорилась.

Прискакавший на коне проведать Григория отец, остался доволен молодой семьёй младшего сына.

Только после страды удалось выбрать время, чтобы обсудить имя мальчишки, отвести его в Лебедин и крестить в церкви по всем законам православия. Так в историю вошёл мой дед – Евдоким Григорьевич Кожуховский.

Через два года родилась сестра, а за нею в 1874 году и брат – Данила.

Евдоким любил свою сестру и внимательно выслушивал её девичьи рассказы, когда вместе приходилось пасти панских овец, отрабатывая барщину.

Летними вечерами семья собиралась

возле хаты на ужин. Сестра расторопно помогала уставшей за день матери подавать еду, а Евдоким с Данилой ждали своей очереди, чтобы зачерпнуть своими деревянными ложками с общей



миски вкусную горячую затирку или отваренной и заправленной жареным луком на сале картошки.

В девятилетнем возрасте отец повёл Евдокима в церковно-приходскую школу, расположенную возле церкви в Лебедине. Евдоким со всей серьёзностью приступил к учёбе, как губка впитывая азы грамотности. В школу приходилось ходить семь вёрст пешком в любую погоду. Ходили группами всех возрастов как из Крымок, так и из Макеевки. В школе сидели в одном классе все три года подряд, но каждый проходил программу своего года обучения.

По окончании учёбы в школе Евдоким определился на работу в животноводческом хозяйстве пана и подружился с ветеринарным фельдшером. Сестра стала подручной кухарки в панском доме. Через несколько лет подросший Данила стал помогать панскому огороднику.

Вся семья Григория жила в бесконечном трудовом ритме и считала такую жизнь вполне нормальной.

В 1891 году Евдокима призвали на воинскую службу. Основная масса новобранцев была совершенно безграмотной. Более-менее грамотных отбирали в военные школы для обучения различным нужным для армии специальностям. Евдоким попросился в военно-фельдшерскую школу на ветеринарное отделение.

В 1896 году после окончания воинской службы он остался работать ветеринарным фельдшером в известном ещё с XIII века городе Волковыске на северо-востоке от Беловежской Пуши. Пылкое сердце молодого Евдокима очаровала прекрасная Юлия.

Понадобилось целых полгода, чтобы добиться её расположения. Наконец Юлия, покорённая постоянством и любовью, прибыла вместе с Евдокимом в Крымки. Венчание состоялось в Лебедине.

13 января 1898 года Юлия родила мальчика – Ивана Евдокимовича Кожуховского, моего дядю, будущего доктора технических наук, заведующего лабораторией очистки зерна Всесоюзного института механизации сельского хозяйства. В доме под соломенной крышей жить стало тесновато.

В это время в Крымках судачили о том, что в Елисаветграде вот уже полгода как по металлическим рельсам ездит настоящий электрический трамвай. Работа, связанная с

электричеством считается опасной, поэтому хорошо оплачивается.

Оставив семью на попечение родителей, Евдоким поехал в Елисаветград попытать счастья. И оно улыбнулось ему. Он был принят на работу в качестве кондуктора Елисаветградского трамвая.

В конце лета 1899 года окрепший в финансовом отношении Евдоким вернулся в Крымки за своей семьёй. Счастливую Юлию с Ваней в Елисаветград провожали все Кожуховские. Даже бабушка с бабушкой приехали с Казацкого ради этого случая.

Незаметно пролетело время. 10 октября 1900 года у Евдокима с Юлией родилась дочь - Зина. На белый свет появилась моя мама.



Место авиакатастрофы

Что же привело поэта в нашу лётную академию? Оказывается большая семейная трагедия. В 18.30 18 октября 2007 года при выполнении авиационно-химических работ у села Клиницы Кировоградского района в авиакатастрофе погиб его сын – пилот сверхлёгкого летательного аппарата Вячеслав Третьяк.

Горе отца болью отдалось в моем сердце. Я хорошо помнил его сына. Он с 1985 года работал у нас в Кировоградском высшем лётном училище после окончания Киевского института инженеров гражданской авиации. Отец передал мне копии его трудовой книжки и ряда документов. Вот перед вами, дорогой читатель, жизнь человека полюбившего небо и отдавшего ему свою жизнь на века.



Третьяк Вячеслав Вячеславович. Родился 16 октября 1960 года в семье слесаря-сборщика реактивных двигателей Белоцерковского авиационно-ремонтного завода № 148. Его отец, Вячеслав Ефимович, постепенно перевоплощался. Начиная постоянным редактором

цехового сатирического еженедельника “Телевізор нашого Перчика” (1960), артист драмколлектива АРЗ-148 (1970-1975), поэт - член Белоцерковского литературного объединения “Заспів” (1976) и, наконец, поэт-песенник (1986), когда его “Біла криниця” на музыку композитора Павла Дворского зазвучала в репертуаре народного артиста Украины Назария Яремчука.

Вячеслав младший гордился достижениями своего отца и его окружением. Однако он был реалистом, видел, что живёт и учится в Белой Церкви, в городе с авиационными традициями. Во времена его детства и всего периода учёбы в школе он видел в небе над своей головой самолёты самых современных конструкций, а это реактивные бомбардировщики Ту-16 и даже стратегические Ту-95. Его больше притягивало авиационное окружение, а искусство и достижения отца были для него лишь прекрасным фоном.

Но однажды ученика 7-А класса Белоцерковской средней школы № 9 Славу Третьяка командование АРЗ-148 привлекло срочно заменить актёра-девушку драмколлектива. Славик Третьяк за два дня освоил роль мальчика-будёновца, выступил в спектакле на смотре художественной самодеятельности и был награждён грамотой. В школьные годы он часто привлекался к участию в художественной самодеятельности АРЗ-148.

В 1976 году Вячеслав Третьяк принял участие в работе республиканского слёта юных техников в Краснодоне и занял 3-е место в секции спортивно-технического моделирования.

В 10 классе он занял 1-е место на городских соревнованиях авиамоделлистов школьников и 3-е место на Киевских областных соревнованиях по моделям планера А-2.

После окончания с похвальной грамотой за «особые успехи» средней школы №8 3 августа 1977 года началась его трудовая деятельность. Вячеслав был принят в цех № 14 войсковой части № 13845 слесарем-монтажником приборного оборудования самолётов 1-го разряда. Через месяц, 5 сентября, молодые рабочие дали торжественное и клятвенное обязательство, нечто похожее на принятие воинской присяги. Прошёл год. Надо было серьёзно задуматься о своей профессии. И Вячеслав, идя по стопам отца, поступил в Белоцерковское техническое училище № 4 по специализации “Электромонтажник по вторичным цепям”.

Здесь он увлечённо продолжил заниматься авиамodelьным спортом и вышел уже на республиканский уровень. В начале июня 1978 года Вячеслав стал чемпионом Киевской области по авиамodelьному спорту в классе моделей планеров среди юношей, а в июле занял 3-е место среди спортсменов Украины.

Получив аттестат с отличием, с почётной грамотой об окончании технического училища, Вячеслав поступил 1 сентября 1979 года в Киевский институт инженеров гражданской авиации.

Конец семидесятых годов прошлого столетия характеризуется развитием дельтапланеризма. Живя в авиационном окружении, Вячеслав мечтал о крыльях, и о том, чтобы оторваться от Земли и посмотреть на неё с высоты птичьего полёта.

В телефонном разговоре со мной отец рассказал о том, что однажды на первом курсе института его сын пришёл домой весь покрытый ушибами и ссадинами. Но такие досадные неудачи не только не погасили мечту, а ещё больше разожгли страсть к полётам. Возможно, тогда состоялся серьёзный разговор с родителями, а запретный плод – сладок. Как бы там ни было, но Вячеслав стал настоящим спортсменом-дельтапланеристом, участвовал во многих соревнованиях и был неоднократным их призёром.

Вот конкретная грамота: «Награждается Третьяк В.В., занявший 3-е место в упражнении № 3, в соревнованиях по дельтапланерному спорту на первенство города Киева 1981 года».

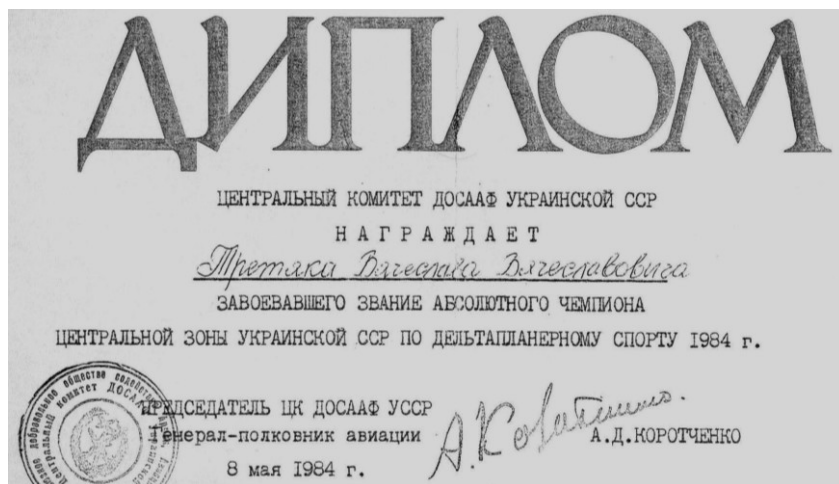
В этом же телефонном разговоре прозвучало, что первые его соревнования состоялись на Киевском аэродроме «Чайка». Для меня это аэродром, на котором я в 1956 году в составе команды парашютистов города Кировограда принимал участие в IX республиканских соревнованиях парашютистов Украины.

В начале апреля 1983 года Вячеслав Третьяк награждается грамотой за 1-е место в соревнованиях на первенство города Киева по дельтапланерному спорту в упражнении № 4, а в конце апреля – за третье место в упражнении № 1 на первенстве центральной зоны Украинской ССР по дельтапланерному спорту 1983 года.



20 декабря 1983 года по просьбе киносъёмочной группы под селом Ходосовка возле Киева Вячеслав выполнял полёт. Усилившийся ветер замотал парус дельтаплана. Пилот полетел вниз головой на землю. Спас снег, падение произошло на склон косогора. Был перелом лучевой кости левого предплечья и сломаны передние зубы. Однако это чрезвычайное в жизни событие не остановило его.

1984 год стал самым результативным. На первенстве Киева и центральной зоны Украинской ССР он занял ряд призовых мест и завоевал звание абсолютного чемпиона центральной зоны Украинской ССР по дельтапланерному спорту 1984 года.



Чемпион мира 2005 года по дельтапланерному спорту Бондарчук Олег Григорьевич начал летать в 1984 году в Ходосовке, а его наставником был Вячеслав Третьяк, «на которого хотелось быть похожим».

После окончания с отличием КИИГА 9 апреля 1985 года он был принят в Кировоградское высшее лётное училище ГА на должность заведующего лаборатории кафедры физики. На кафедре он проявил себя в рационализаторской работе. 20.XI.1986 года получил удостоверение на рацпредложение «Приставка к УС-12ИМ», 25.XI. – «Устройство юстировочное с механической мешалкой» и 24.XII.1986 года удостоверение за рацпредложение «Устройство для сбора мелких металлических предметов».

22 августа 1986 года Вячеслав Вячеславович Третьяк был переведен на должность инженера кафедры физики. Он

продолжил активную рационализаторскую работу. Только 25 мая 1987 года ему выдано **семь** удостоверений на рацпредложения:

- источник питания для лабораторной установки по определению удельного заряда электрона;
- универсальный держатель для элементов питания (совместно с Павловым В.Г.);
- низкоомный ступенчатый реостат (совместно с Даланиян С.С.);
- способ определения ёмкости конденсатора в R-C генераторе в условиях учебной лаборатории (совместно с Боротой В.Г.);
- способ измерения э.д.с. источника методом компенсации в условиях лаборатории;
- генератор низкой частоты;
- способ определения работы выхода электрона при термоэлектронной эмиссии в условиях лаборатории (совместно с Боротой В.Г.).

С 1 сентября 1987 года Вячеслав Вячеславович Третьак ассистент кафедры, то есть непосредственно преподаватель физики курсантам КВЛУ.

В Кировограде он продолжает заниматься дельтапланерным



спортом. Передо мной два диплома I степени: «За занятое первое место в упражнении № 2 полёт на дальность по маршруту. 1988 г.» и «За занятое первое место в первенстве Кировоградской области по дельтапланерному спорту 1988 г.»

В те времена люди, не имевшие жилья, стояли в очереди на его получение. Для ускорения этого процесса были созданы жилищные кооперативы. Тогда они на время строительства освобождались от основной работы и становились строителями.

Так и Вячеслав с 1 апреля 1989 года был уволен в связи с переводом в ПО “Кировограджелезобетон” и поступлением в молодёжный жилищный кооператив. Здесь он освоил профессии формовщика железобетонных изделий 2-го разряда и строповщика 2-го разряда.

По окончании строительства 2 апреля 1990 года снова был принят в КВЛУ инженером кафедры физики.

Именно в это время в КВЛУ происходила массовая компьютеризация. Она была связана с тем, что по велению времени первоначальная лётная подготовка курсантов пилотов с 1989 года начала проводиться на многодвигательном, многоместном, многоцелевом, турбовинтовом самолёте Л-410 УВП, а огромное количество не выработавших свой ресурс самолётов Як-18Т остались ненужными. Часть их передали в авиаспортклубы ДОСААФ СССР, а часть поменяли в Болгарии на компьютеры. Потребовались специалисты по их эксплуатации.

1 июня 1991 года Вячеслав Вячеславович Третьак был переведен в АСУП на должность инженера-программиста.

14 ноября 1994 года Вячеслав ушёл в частную авиакомпанию на предложенную ему должность пилота дельтаплана. Это был период, когда начались развиваться фермерские хозяйства, требовавшие авиахимические обработки небольших по размеру участков. В 18 часов 30 минут 18 октября 2007 года его дельтаплан потерпел катастрофу у села Клиницы под Кировоградом. Вячеслава похоронили на Дальневосточном кладбище Кировограда. Отец с матерью Зинаидой Третьак написали:

Реквієм батьків

Закрила сонце чорна хмара
Полями котиться туман.
Чом не дзвенить твоя гітара,
А в небі – мотодельтаплан?

Аерофотозйомка з неба
Обробка соняха в полях -
То був звичайний труд для тебе.
У небесах ти – вільний птах.



Твій мотодельтаплан, наш сину...
З ним був ти майстром спорту, ас...
Як сталося, що ти загинув?
Пілот від Бога. Вищий клас!

Добра, як цвіту після тебе,
Дзвеняць пісні твої й тепер...
А ти злетів назавжди в небо -
Пілот. Маестро. Інженер.

Может быть, и не было бы этой информации в моей книге, если бы не одно интересное обстоятельство. В последний выходной день перед Новым 2009 годом (28 декабря) мы с женой, Галиной Васильевной поехали отовариваться в супермаркет “Велика кишня”. В большом зале нам навстречу в



Татьяна Третьак (Ребенок)

сопровождении своей мамы шла моя бывшая машинистка Татьяна Ребенок. С тех пор прошло четырнадцать лет. Таня почти не изменилась. Мы остановились, чтобы обменяться приветствиями. Я поинтересовался, где она сейчас работает и живёт, а она, в свою очередь,

задала мне такие же вопросы.

Когда я сказал, что работаю

в музее лётной академии, Татьяна вдруг встрепенулась и ответила, что ко мне в музей приезжал из Белой Церкви свёкор, и что он остался доволен, состоявшимся со мной разговором. На этом мы распрощались, а я, с присущим моему возрасту тугодумием, начал анализировать состоявшийся разговор. Как могла Татьяна Ребенок стать невесткой Вячеслава Ефимовича Третьака?

После ухода с лётной работы на пенсию я с 1 декабря 1993 года стал начальником штаба 1-го лётного отряда (ЛО). В моём непосредственном подчинении находились: инженер ЛО - Дмитренко Вячеслав Леонидович, экономист Третьак Наталья Юрьевна, техник по учёту лётной документации Масанина Валентина Александровна, машинистка Ребенок Татьяна Юрьевна и диспетчер по планированию полётов Калинин Виктор Андреевич. Всего в отряде вместе с командно-лётным и лётно-инструкторским составом было 52 человека. Отряд успешно занимался первоначальной лётной подготовкой курсантов-пилотов Государственной лётной академии Украины на самолёте

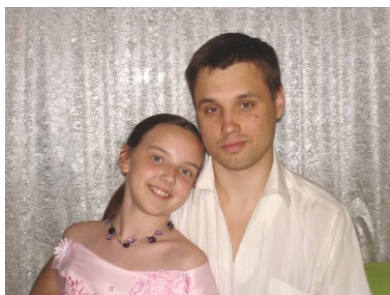
Л-410УВП. В музее хранится журнал учёта выхода на работу личного состава. Вполне естественно, что, придя на следующий день на работу в музей, я открыл этот журнал и подумал, что мне,



Наташа Третьак и Александра Петровна Квитко

наверное, изменила память. Как могла Татьяна Ребенок стать Татьяной Третьак?

За разъяснением я обратился к моему старому другу, экономисту лётного отряда Александре Петровне Квитко.



Лена и Юра Третьак

Она рассказала мне, что семья Вячеслава и Натальи Третьак распалась. Наташа осталась в его квартире с сыном Юрой в 1996 году. В сентябре 1997 года Вячеслав Третьак женился на Татьяне Ребенок, ставшей Татьяной Третьак, и 8 июня 1998 года у них родилась дочь Лена.

Вячеслав Ефимович передал мне ксерокопию трудовой книжки сына. На зафиксированные в ней события, я уже смотрел иными глазами. Я хорошо помню те 90-е годы, когда появились купоны, мы становились миллионерами в купонном исчислении, но на эти миллионы едва-едва сводили концы с концами. Люди не могли расплатиться за коммунальные услуги, появилась помощь государства в виде субсидий. В условиях на их получение оговаривалось, что человек обязуется в определённый срок погасить эти долги.

В поисках средств Вячеслав Третьак 15 ноября 1994 года был принят на работу в Кировоградский авиационный спортивно-технический клуб “ФЛАЙТ” на должность пилота дельталёта. по переводу из Государственной лётной академии Украины. 10 октября 1995 года перешёл по контракту в Совместное

украинско-российско-голландское предприятие “ГЛУРС нефтепродукт” специалистом отдела маркетинга. Через год, 1 ноября 1996 года, был переведен на должность старшего специалиста этого же отдела. Приобретённый опыт позволил ему перейти на должность ведущего специалиста ООО “Компания НКТ” (Кировоград). С 1 апреля 1998 года Вячеслав был принят на должность заместителя директора по эксплуатации сверхлёгких летательных аппаратов в ООО “Агрозащита” (Кировоград). 2 октября 2000 года Вячеслав возвратился в отдел маркетинга ООО “Компания НКТ”. 3 мая 2001 года стал пилотом у частного предпринимателя из города Первомайска Николаевской области Качурка ИА, но через два месяца уволился по собственному желанию. На этом записи в его трудовой книжке заканчиваются. Своим изнуряющим трудом он пытался создать нормальные условия для жизни и учёбы своих детей. Хоронили Вячеслава Вячеславовича отец, мать, сестра, Наташа с Юрой, Татьяна с Леной, многочисленные друзья-дельтапланеристы.



Усилия отца увенчались успехом его детей. Юра в 2006 году окончил Черниговский юридический колледж, офицер, и сейчас работает в силовых структурах города Кировограда.

Малышка Лена ещё в дошкольном возрасте 26 апреля 2005 года была награждена грамотой управления образования Кировоградского горсовета за 1-е место в фестивале детского творчества «Кировоградские звёзды» в номинации «Изобразительное искусство».

Во втором классе круг её интересов отражён в дипломе *«Награждается Третяк Лена за занятое III место в теннисном турнире»* и в грамоте *«...за 1-е место в школьной олимпиаде по математике среди учеников 2-х классов»*.

В третьем классе она стала участницей *«Всеукраїнського природничого інтерактивного конкурсу КОЛОСОК Львівського інституту освіти»*, на котором 23 ноября 2007 года была награждена тремя сертификатами *„Срібний КОЛОСОК»*.

Особиста першість” в номінаціях: „Розумникам і розумницям, які знають про все на світі”, „Наші птахи” та „Люди планети Земля”. В итоге она стала лауреатом этого конкурса.



В четвёртом и пятом классе Елена принимает участие в международном математическом конкурсе „Кенгуру 2009” о чём свидетельствуют два сертификата с припиской „...і показала добрий результат”.

Все свои школьные годы она радует своих близких „Похвальними листами за високі досягнення у навчанні” в конце мая 2007, 2008 и 2009 г.г. а за 2008-2009 учебный год принесла домой „Лист

подяки” родителям от администрации и родительского комитета Кировоградской общеобразовательной школы I степени „Мрія”.

Совершенно неожиданно Вячеслав Ефимович Третяк привёз



мне в подарок книгу, на первой странице которой сделана запись: „... постійному невтомному літописцю Борису Гнатовичу Чижову від головного учасника події цієї книги Андрія Григоровича Дрофи, який постійно приймав участь в авіаційних змаганнях на Київському аеродромі „Чайка” разом з Вячеславом Третяком, що назавжди пішов у небо”.

З великою шанкою і повагою, ф. Дрофа
 КИЇВ
 ПП „Телерадіокомпанія „ІК”
 2006 19.10.2009А

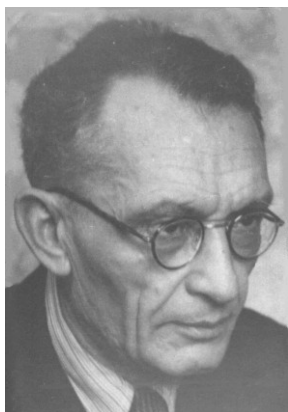
Я с большим интересом приступил к чтению и обнаружил, что герои этой книги понятные и душевно близкие мне люди, жившие и живущие на просторах Киевской губернии XIX века!



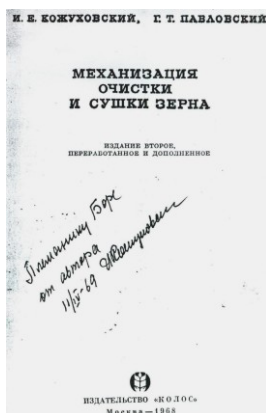
Я разложил свою полётную карту и на ней нашёл Кишценцы, Вороное, Маньковку, Соколовку, а Поташ, оказался совсем рядом с селом Молодецкое, из которого, как я предполагал, двигались Кожуховские, после завершения постройки Софиевского парка в Умани.

Некоторые мысли в книге сродни моим:

«Його діди і батько були справжніми господарями на землі, тому Бог і допомігав їм у всьому: одягнуті й ситі діти, чепурна хата... А найголовніше – вони знали, що все нажите зможуть передати дітям, котрі примножать багатство і передадуть своїм дітям, а ті своїм».



Думаю, что герой этой книги Андрей Григорьевич Дрофа во время учёбы в Уманском техникуме механизации с/х сталкивался с книгами по зерноочистительной технике моего родного дяди Кожуховского Ивана Евдокимовича.



Он старше моей мамы, родился 13 января 1898 года в селе Крымки Звенигородского уезда. В трёхлетнем возрасте – стал жителем Елисаветграда, а в шестилетнем – Бобринца. Там он окончил уездное училище и Бобринецкую гимназию, поэтому - бобринчане вполне справедливо считают его своим земляком. В двухтомнике Бориса Кузика и Василия Белошапки „Кіровоградщина: історія та сучасність центру України” есть статья и о нём.



БОБРИНЕЦЬКИЙ РАЙОН ПЕРСОНАЛІІ

КОЖУХОВСЬКИЙ Іван Євдокимович (1898, м. Бобринець – 1976)

Учений у галузі машинобудування, доктор технічних наук (1949). У 1919 р. закінчив середнє технічне училище в Ростові-на-Дону і в 1939 р. – Північнокавказький інститут сільськогосподарського машинобудування (Новочеркаськ). Працював механізатором, потім начальником тракторного загону Новочеркаського земвідділу. З 1922 р. – технік майстерень у Ростові. З 1929 р. до 1934 р. – конструктор на «Ростсільгоспмаші». Потім до 1938 р. був провідним конструктором кіровоградського заводу «Червона Зірка». З 1938 р. і до виходу на пенсію (1970) працював у Всесоюзному науково-дослідному інституті механізації сільського господарства (Москва). Основні дослідження вів з проектування зерноочисної техніки, мав авторські свідоцтва. Нагороджений орденом «Знак Пошани», медалями.

А тепер вернёмся к книге Игоря Кравчука. В ней красочно и ярко описана жизнь Андрея Григорьевича. Есть даже моменты детективного жанра - возвращение с его помощью долга Ирака Советскому Союзу в размере 600 миллионов долларов США.

Все мы помним середину 90-х годов. Это были годы экономического кризиса в Украине. На Белоцерковском домостроительном комбинате, на котором Андрей Григорьевич работал заместителем генерального директора, к концу 1995 года зарплату не было чем выплачивать. В начале 1996 года был взят в банке один кредит на выплату зарплаты, затем второй, третий, четвёртый, который затянул петлю на комбинате и на шею генерального директора. 26 ноября 1996 года на конференции трудового коллектива 96-ю процентами голосов генеральным директором комбината был избран Андрей Григорьевич. Он вытянул комбинат из кризиса.

Самое интересное то, что после окончания школы Андрей поступил в Ейское высшее военное авиационное училище лётчиков и был его курсантом до списания по медицинскому

несоответствию. Через тридцать с лишним лет, в 1997 году он осуществил свою мечту, приобрёл мотодельтаплан и лётную практику прошёл на нём. Затем он приобрёл сверхлёгкий летательный аппарат «СТ», в 2000 году прошёл переподготовку



в аэроклубе под Берлином и получил сертификат пилота международного класса. Сейчас Андрей Григорьевич пилот Федерации авиационного спорта сверхлёгких летательных аппаратов Украины. 23 мая 2003 года в Белой Церкви возродили Белоцерковскую Сечь. Полевым гетманом Белоцерковской Сечи стал генерал-атаман украинского казачества Андрей Григорьевич Дрофа, родившийся на Киевщине в доме XIX века (на фото внизу).



Однажды, совершенно неожиданно, я познакомился с Юрием Васильевичем Соловьёвым, военным штурманом, летавшим с 1969 года штурманом самолётов Ту-16 и Ил-76 в Белоцерковском 251 ТБАП ДА.

Родился он в Риге 9 мая 1947 года в семье общевоинского офицера. Так как семья военного не имела постоянного места проживания, то в первый класс он пошёл в городе Узин Киевской области, а в 1965 году окончил 10 класс Кировоградской средней школы № 24.

Юрий Васильевич Соловьёв

После школы поступил в Челябинское высшее авиационное училище штурманов, в котором проходил лётную подготовку на фронтовом реактивном самолёте Ил-28, а выпущен был в 1969 году на Ту-16. Лейтенанта Соловьёва распределили в разведывательный авиационный полк, базировавшийся на аэродроме Спасск-Дальний Приморского края. В этом полку на самолёте Ту-16 он облетал весь Дальний Восток и Крайний Север.



У карты Приморского края

На этих самолётах бомбовые отсеки были переделаны под кабины для разведчиков с кино-фото аппаратурой. Летали вдоль границы, а по ту сторону с больших летающих крепостей их характерным взмахом руки приветствовали американские лётчики.

В Стрый Ту-16 стал ракетоносцем

Через пять лет с 1974 года службу пришлось продолжать на аэродроме Стрый Львовской области на таких же самолётах Ту-16, но ракетоносцах. С 1975 года он на этих же ракетоносцах

Ту-16 продолжил службу в Белой Церкви. Заочно учился и в 1983 году успешно окончил факультет ППР Военно-политической академии имени В.И. Ленина. После окончания академии стал летающим заместителем командира полка по политической части.

В 1991 году полк приступил к полётам на самолёте Ил-76, но в 1992 году был расформирован



До 1998 года Юрий Васильевич был председателем ветеранской организации 251 БАП ДА. Затем переехал на постоянное место жительства в город Кировоград, где после 2000 года устроился на работу энергетиком медицинского колледжа.

На этом вроде бы можно было поставить точку, но в беседе с Юрием Васильевичем меня ожидал очень приятный сюрприз. Оказывается его жена, Тамара Андреевна, с которой я также знаком, родственница жены командира 251 ТБАП ДА Владимира Порфирьевича Драгомирецкого, Героя Советского Союза, генерала-лейтенанта, заместителя командующего Дальней авиации, начальника Центра по испытанию новой авиационной техники. Вся соль в том, что он наш земляк и работник завода “Красная звезда”.

Драгомирецкий Владимир Порфирьевич. Родился 30 декабря



1914 года и как трактует краткий биографический словарь «Герои Советского Союза» (М, ВИ, 1987) в городе Ольвиополь, ныне Первомайск Николаевской области в семье служащего. А наши краеведы утверждают, что родился он в селе Синицивка Ульяновского района Кировоградской области. Его отец погиб во время гражданской войны от рук анархистов, и семья переехала к родственникам в Елисаветград. В 1930 году окончил 7 классов, затем ФЗУ и работал на заводе “Красная звезда”. В тридцатые годы жители нашего города были, в буквальном смысле этих двух слов, заражены авиацией. Этому повальному увлечению

способствовала проходившая над их головами демонстрация самых современных достижений в области советского самолётостроения. Так уж случилось, что первые, только вышедшие из цехов авиационных заводов, самые современные самолёты получали пропуск на аэродроме нашего города. И хотя территория строящегося аэродрома, а затем и действующего, была обнесена забором из колючей проволоки, взлетающие, летящие и заходящие на посадку самолёты были видны невооружённым глазом каждому жителю от младенца до глубокого старика. Вполне естественно, что самым сильным образом эта “болезнь” поражала молодёжь, которая практически вся была в комсомоле. Шло бурное развитие авиации, и комсомол взял шефство над ней. Лозунг “Комсомолец, на самолёт!” был в то время, пожалуй, самым актуальным лозунгом в нашем городе.

Документы из Кировоградского областного архива.

Обратите внимание, что авторы статей в местной печати город, который юридически с 1924 года имеет название Зиновьевск, называют Елисаветградом!

В-802. В газете “Соціалістичний наступ” от 12 мая 1931 года № 98 (193) напечатано письмо бюро комсомольской организации села Губовка, в котором сообщалось, что комсомольской организацией села принято решение посеять 5 гектар сои в пользу строительства самолёта “Комсомолец ...” с призывом к комсомольским организациям сёл Грузское, Обозновка, Карловка и Масленниковка последовать их примеру.

В-826. В этой же газете от 5 июля 1933 года № 154 (835) помещена статья Кучинского и Малишевского “Организовать в Елисаветграде школу планеристов”. В статье отмечается, что победы первой пятилетки стали базой для развития нашей авиации, которая стала не только грозным оружием обороны, но широко применяется и на фронте социалистического строительства. В этом году трудящиеся СССР будут праздновать десятилетие товарищества друзей воздушного флота. За эти годы построено много сотен самолётов, а авиамоделизм и планеризм, которые ещё недавно были делом небольших групп энтузиастов и любителей, стали на рельсы массового пролетарского спорта. Возникают первые аэроклубы. Елисаветградский городской совет ОСОАВИАХИМа получил два планера. Они выставлены в механическом цеху завода “Красная

Звезда” и в клубе металлистов. Здесь же будут организованы и первые планерные кружки.

Призыв “Комсомолец на самолёт” не прошёл мимо внимания Володи Драгомирецкого, к которому авиация в виде двух планеров, подошла вплотную. Стать лётчиком на фоне таких событий стало очень престижно.

В 1933 году столяр-станочник завода «Красная Звезда» Драгомирецкий Владимир Порфирьевич получил комсомольскую путёвку и в 1935 году успешно окончил Балашовскую лётную школу ГВФ. В школе будущие пилоты подготовку проходили в визуальных полётах на самолётах Р-1, Р-5 и У-2.

Работал в Красноярске командиром эскадрильи Енисейской группы ГВФ, затем лётчиком-инструктором Московского управления Аэрофлота.

В июне 1942 года военкоматом города Боготол Красноярского края был призван в Красную Армию, переучился на скоростной бомбардировщик (СБ-2) на котором и летал в 337 БАП АДД. Весной 1943 года капитан Драгомирецкий стал командиром авиационной эскадрильи, осваивавшей, поступающий по ленд-лизу, американский бомбардировщик В-25.

Интересна история появления в нашей авиации этого самолёта.

Ещё в конце августа 1941 года по информации советского атташе, торгпредством в США были закуплены пять четырёхмоторных бомбардировщиков “летающая крепость”. Группе советских лётчиков во главе с прославленным Михаилом Михайловичем Громовым, перелетевшим с экипажем в 1937 году на самолёте АНТ-25 из Москвы через Северный полюс в Сан-Джасинто (США), предстояло полететь за ними. Там же в США, предстояло переучиться и возвратиться на “летающих крепостях” в Москву. С этой целью советские лётчики с 28 августа по 5 сентября на двух гидросамолётах преодолела расстояние в 11 700 километров вдоль северных берегов СССР и Аляски за 64 лётных часа. Каково же было их разочарование когда, появившись на аэродроме Сизтл (США) 7 сентября, они увидели закупленные торгпредством аэропланы. Вместо обещанных четырёхмоторных «крепостей» американцы, оказывается, нам продали пять двухмоторных бомбардировщиков “Норт-Америкен В-25” среднего тоннажа и средней дальности (океан на них не перелетишь). Переучившись,

группа вместе с самолётами на океанском корабле отправилась на родину. Наконец, 20 декабря 1941 года, был брошен якорь на рейде родного Мурманска.

А теперь я приведу выдержку из моей книги «В небе Кировоградщины» касающейся истории родственного, 250 гв. БАП АДД. «В апреле 1944 года началось формирование 335 БАП на самолётах Б-25, который в декабре 1944 года был преобразован в 34 гв. БАП АДД, а затем в 250 гв. БАП АДД».

Поэтому я могу писать, что в конце мая 1944 года происходило аналогичное переформирование 337 БАП АДД на аэродроме Калиновка под Винницей, который в декабре 1944 года был преобразован в 35 гв. БАП АДД, (хотя Соловьёв утверждает, что к 7 ноября 1944 года БАП получил почётное наименование «гвардейский»), а затем в 251 гв. БАП АДД. Командир полка убыл с повышением на новое место службы, а полком в это время командовал его заместитель по лётной работе Л.Л.Давыдов. В полк прибыло новое пополнение опытных лётчиков из ГВФ. Шли полёты по отработке их техники пилотирования. Давыдов, выполняя контрольные полёты, попал в аварию и был госпитализирован. На аэродроме в это время с целью уточнения приказа о переформировании полка находился командующий ДА Главный маршал авиации Голованов Александр Евгеньевич.

Узнав о происшествии, он дал команду: “Командира 1-й АЭ ко мне!” Буквально тут же появился Драгомирецкий и доложил: “Капитан Драгомирецкий по вашему приказанию прибыл”. “Ознакомился с Вашим личным делом. Вы назначаетесь командиром полка. Почему капитан?” и обращается к ординарцу “К утру вместе с приказом о назначении командиром 335 бомбардировочного авиационного полка подготовить приказ о присвоении воинского звания майор”.

В течение месяца полк был сформирован и 16 июня 1944 года приступил к выполнению боевых заданий.

Это был период ВОв окончательного освобождения Украины и освободительного движения советских войск по территории Румынии и Венгрии. Выполнялись полёты и к партизанам в Югославию. Продолжительность полёта вначале составляла 3,5-4 часа, но в дальнейшем, в результате обмена опытом и более тщательного изучения всех прилагаемых к самолёту инструкций при том же наличии топлива её увеличили вдвое, до 7-9 часов. О

выброске наших секретных агентов в Югославии знали только командир и старший штурман полка.

К 10 октября 1944 года командир полка майор Драгомирецкий совершил 212 боевых вылетов на воздушную разведку и бомбардировку

железнодорожных узлов и военных объектов в глубоком тылу противника, скоплений его живой силы и техники. В 1944 году 11 раз доставлял югославским партизанам оружие, боеприпасы, медикаменты.



В декабре 1944 года на румынском аэродроме Рошиоре Де-веде полку было вручено гвардейское знамя

В декабре 1944 года полк перебазировался в Румынию на аэродром Рошиоре Де-веде, а затем в Венгрию на аэродром Дебрецен. После Дня Победы

гвардии подполковник Драгомирецкий с полком перебазировался в Житомир.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1958 году окончил Военную академию Генштаба. Заслуженный военный лётчик СССР, генерал-лейтенант авиации. В начале 1950-х годов началась новая война, теперь уже “холодная” между Западом и Востоком, которые олицетворяли США и СССР. Поступил приказ двум эскадрильям 251 гв. БАП дальней авиации перебазироваться на аэродром Марково (Чукотка) и выполнить аэрофотосъёмку для строительства аэродромов ДА (ближе к США). Это аэродромы Анадырь, мыс Шмидта, остров Врангель. После возвращения из командировки полк передислоцировался на аэродром Борисполь и личный состав переучился на самолёт Ту-4.

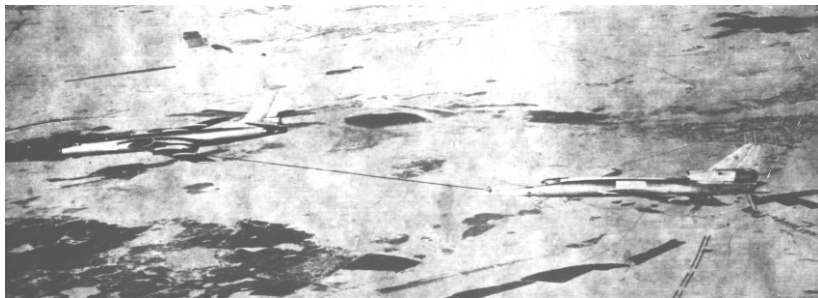
Здесь я добавлю, что летом 1950 года освоил самолёты Ту-4 и 250 БАП ДА, базировавшийся на аэродроме Кировоград. Однако короткие взлётно-посадочные полосы не позволили «летающим крепостям» в полном объёме выполнять программу боевой

подготовки и 9 февраля 1951 года полк был перебазирован на другие аэродромы, а часть лётного и инженерно-технического состава была направлена в 251 гв. БАП ДА.

Интересна также история появления самолёта Ту-4 у нас.

В 1942 году в США на фирме Боинг под руководством главного конструктора болгарина Асена Джорданова был создан тяжёлый четырёхмоторный бомбардировщик Б-29 "Суперфортресс". Джорданов известен так же, как главный конструктор знаменитого транспортного самолёта ДС-3, строившегося в СССР по лицензии под шифром Ли-2. В 1944 году начались крупномасштабные операции ВВС США против военных объектов Японии. По инструкции того времени лётчикам повреждённых американских самолётов разрешалось выполнять посадку на ближайшем советском аэродроме. Такой возможностью воспользовались экипажи четырёх Б-29, так как машины были повреждены японской зенитной артиллерией и не могли вернуться на свои базы. В соответствии с международным правом экипажи интернировали и переправили в США, а самолёты остались. Сталин приказал советской промышленности в кратчайший срок наладить выпуск копий этого самолёта со всеми его системами. Так был дан старт рождению самолёта Ту-4.

19 мая 1947 года заводской лётчик-испытатель Н. Рыбко поднял первый серийный Ту-4 в воздух. Выдающийся инженерный талант, широта технического и государственного мышления позволили Андрею Николаевичу Туполеву за срок менее двух лет поднять целые отрасли промышленности до мирового уровня, без которого серийный выпуск этих самолётов просто был бы невозможен.



Дозаправка в воздухе

В 1956 году личный состав 251 гв. ТБАП освоил самолёт Ту-16 и в 1959 году перебазируется на аэродром Белая Церковь. Здесь он стал ракетоносцем (ракеты КСР-2, КСР-11, КСР-5, КСР-5П) но после появления самолётов Ту-22 одна эскадрилья Ту-16 использовалась как танкерная для дозаправки Ту-22 в полёте.

В полку кроме Драгомирецкого служили



Г. Г. Агамиров

Герои Советского Союза: Агамиров Гога Григорьевич – ком АЭ,



А. Д. Давыдов

Давыдов
Александр
Дмитриевич
– ком АЭ,

Кириллов
Михаил
Михайлович
– штурман
полка,



М. М. Кириллов

Горелик Евгений Илларионович – штурман АЭ, и три Народных Героя Югославии Булкин И.А., Улиско В.Л. и Моногадзе Л.Т. Почётное звание Героя Советского Союза командиру, штурману полка и командирам АЭ было присвоено одним указом от 5 ноября 1944 года, а штурману АЭ - 29 июня 1945 года, а вот о Народных Героях Югославии я никакого материала не нашёл. Кроме того, в полку служил будущий командующий ДА и главком ВВС РФ Дейнекин.



Е. И. Горелик

С 1976 года Драгомирецкий в отставке. Жил в Москве. Герой Советского Союза Драгомирецкий награждён тремя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского и Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, медалями. 23 августа 1979 года неутомимое сердце Владимира Порфирьевича остановилось.

65-тая годовщина 251 ЛТБАП



О Драгомирецком читайте также в книгах:

Бундюков А.Т., Кравченко М.В. «Сыновья верность Отчизне». Одесса, 1982 (стр. 114);
 «Герои огненных лет». М. 1980, кн. 4 (стр. 392-397).

Глава № 26. Штабная работа

Принципиальное решение о возвращении к эскадрильной системе вроде бы было принято, но какие-то внешние силы его не поддержали. Как мы видим из 24-й главы, меня с 28 апреля 1993 года перевели на должность командира АЭ самолётов 4-го класса, а ещё до этого события с 19 апреля я приступил к повторному освоению самолёта Ан-2, на котором в 60-е годы летал целых пять лет. Тренажёрную подготовку со мной проводили Павел Алексеевич Банников и Юрий Никитович Ермаков, а лётную - Павел Игнатьевич Байздер. С ним я налетал 20 мая 8 полётов, 1 час 15 минут, а 21 мая, приняв окончательное решение о выходе на пенсию, выполнил последние в моей жизни два полёта по 6 минут каждый. За эти два дня я полностью восстановил навыки своей техники пилотирования на этом типе.

За период с 25 апреля 1953 года по 21 мая 1993 года, а это 40 лет и 27 дней, я выполнил 425 прыжков с парашютами разных систем и налетал 13300 часов на различных винтовых, турбовинтовых и реактивных самолётах - Як-18, Ил-28, Як-12, Z-226, Z-326, Ан-2, Ил-14, Як-40, Ан-24, Ан-26, Л-410УВП. Если цифру общего налёта умножить на среднюю скорость полёта в 400 км/час, то получается более 5 миллионов 320 тысяч километров, а если посчитать количество дней, месяцев, то получается, что я в полёте находился один год шесть месяцев и более двадцати суток.

Длина экватора, делящего земной шар на Северное и Южное полушария составляет 40 075,696 километров. А теперь посчитаем, сколько раз я облетел по экватору вокруг земного шара. 5 320 000 делим на 40 075,696 и получаем колоссальную цифру – 132,7 раза!

Впереди просматривалось очень значительное сокращение лётного состава и, слава Богу, что у нас появилась международная авиакомпания УРГА, в которой лётный состав, а также инженерно-технические работники могли трудоустроиться.

Наконец, в ноябре 1993 года остановились на том, чтобы создать два лётных отряда, но пока по безэскадрильной системе.

В первом ЛО сосредотачивались первоначальное лётное обучение на самолётах Л-410УВП и группа пилотов сверхлёгких летающих аппаратов, а во втором ЛО - обучение пилотов и штурманов на выпускных типах воздушных судов.

Для первого лётного отряда определили деревянный финский домик, расположенный между улицей Короленко и водонасосной станцией академии.

1	Ком. р. №	Малого А.А.	257	№ 25, 26 МАК	Бушман	СВ
2	Жил. к. р. №	Федоров А. 2.	258	№ 27, 28 МАК	Брагадзе	ВС
3	Ст. ш. № 10	Рубцов Б. 2.	259	№ 29, 30 МАК	Вильямский	АВ
4	ш. №	Березко В.Ф.	260	№ 31, 32 МАК	Волобуев	АВ
5	"	Мондрин Ю.А.	261	№ 33, 34 МАК	Тригубовский М.	
6	Ст. ш. ш. № 10	Трапезнико Ю.А.	262	№ 35, 36 МАК	Тригубовский В.В.	
7	"	Байзуров З.У.	263	№ 37, 38 МАК	Голов	ВБ
8	"	Добинин В.А.	264	№ 39, 40 МАК	Дубровский Е.А.	
9	"	Иванов А.И.	265	№ 41, 42 МАК	Дубровский В.В.	
10	Ст. ш. ш. № 10	Возрахов А.В.	266	№ 43, 44 МАК	Зарей	МВ
11	"	Медведев М.Ф.	267	№ 45, 46 МАК	Косеев Е. 2.	
12	"	Мамаров С.В.	268	№ 47, 48 МАК	Куркин В.Ф.	
13	"	Шевелев В.А.	269	№ 49, 50 МАК	Наумов	МВ
			270	№ 51, 52 МАК	Жемчужинко Е.В.	
		Штаб	271	№ 53, 54 МАК	Таровский З.А.	
			272	№ 55, 56 МАК	Толочков А.П.	
			273	№ 57, 58 МАК	Туркин О.А.	
			274	№ 59, 60 МАК	Мустьевский З.А.	
1	ш. ш. ш. № 10	Тернов Б.У.	275	№ 61, 62 МАК	Сорокин А.И.	
2	ш. ш. ш. № 10	Димитренко В.А.	276	№ 63, 64 МАК	Федосинин М.В.	
3	ш. ш. ш. № 10	Тригубов В.Ф.	277	№ 65, 66 МАК	Харченко С.Т.	
4	ш. ш. ш. № 10	Масанца В.А.	278	№ 67, 68 МАК	Хилько В.П.	
5	ш. ш. ш. № 10	Реденко Т.Ю.	279	№ 69, 70 МАК	Талицкий С.А.	
6	ш. ш. ш. № 10	Калинин В.А.	280	№ 71, 72 МАК	Митяев А.П.	
			281	№ 73, 74 МАК	Акули	А.С.
		ш. ш. ш. ш. № 10				
1		Видаль В.И.				
2		Березко М.В.				
3		Бориско А.В.	1			
4		Богданов З.В.	2			
5		Боски В.А.				
6		Богданов С.У.				
					ЧАСТТ	
					Серов В.И.	
					Вихарев В.К.	

О многих работниках первого лётного отряда ГЛАУ я писал в своей книге «В небе Кировоградщины», которую можно почитать в Интернете на сайте <http://library.kr.ua/elib/Chizhov/>

А сейчас я хочу поведать Вам о тех людях, с которыми судьба свела меня вплотную. Должен сказать, что в этом коллективе я нашёл полное взаимопонимание. После сорокалетней экстремальной нагрузки на свой организм я оказался в

комфортных условиях работы. Светлый уютный кабинет с окнами на юг, за окном красивые деревья, виноградник, цветочные клумбы. Командир отряда Александр Андреевич Молочко, его заместитель Фёдоров Алексей Геннадиевич, старший штурман отряда Рубцов Пётр Георгиевич, биографии которых я с большим удовольствием представляю.

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 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 был награждён знаком “Отличник аэрофлота”. В начале 90-х годов освоил самолёты Ан-24 и Ан-26 и 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. 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 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.

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 первый авиационный отряд 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. 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 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.

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 ГПУ № 6 на электрослесарное 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

Колымское 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 метеорологической 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 полгода, 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, 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. Затем долгие годы Пётр Георгиевич работал в должности заместителя декана ФЛЭ ГЛАУ, а сейчас старший преподаватель. Пётр Георгиевич награждён медалью “За воинскую доблесть”.

Для управления тридцать одним экипажем ВС Л-410УВП и двумя пилотами, летавшими на сверхлёгких летательных аппаратах, в лётном отряде было четыре старших пилота-наставника: Адаменко Юрий Викторович, Байздер Павел Игнатьевич, Довбыш Владимир Александрович, Иванов Андрей Ивович и четыре старших пилота-инструктора: Богданов Александр Владимирович, Мажаев Михаил Фёдорович, Макаров Сергей Владимирович и Шевелёв Владимир Леонидович.

А непосредственно в моём подчинении находились: инженер лётного отряда Дмитренко Вячеслав Леонидович, экономист ЛО Третьак Наталья Юрьевна, техник по оформлению документации Масанина Валентина Александровна, машинистка Ребенок Татьяна Юрьевна и диспетчер по планированию Калинин Виктор Андреевич. О Масаниной у меня нет никакого материала, а о Третьак и Ребенок очень подробно написано в главе №26.



Дмитренко Вячеслав Леонидович.

Родился 24 апреля 1951 года в городе Кировограде. Его семья проживала на улице Кирова где-то в районе пересечения с улицей Ленина. Учился в 11 школе. После окончания средней школы в 1968 году работал на предприятии “Спецтехмонтаж №200”, а весной 1969 года был призван в СА и определён в военную школу младших авиационных специалистов, которую в августе этого же года окончил с отличием, получив квалификацию авиационного моториста. Командование авиационного полка, в котором проходила вся срочная служба в должности авиационного механика, высоко оценила его, о чём свидетельствует вывод характеристики, выданной ему по окончании конституционной срочной воинской

службы 7 июля 1971 года: *“По своим моральным и деловым качествам достоин учиться в высшем учебном заведении”*.

После демобилизации с сентября 1971 года Вячеслав Леонидович принят на должность авиамоториста в инженерную авиационную службу Кировоградской школы высшей лётной подготовки, в которой эксплуатировались самолёты Ан-2, Ли-2, Ил-14, Як-40, Ан-24, Ан-26 и Ан-30. В 1978 году на базе КШВЛП было создано Кировоградское высшее лётное училище ГА. Для первоначальной лётной подготовки будущих инженеров-пилотов с 1979 года поступили самолёты Як-18Т, а Вячеслав Леонидович к этому времени, без отрыва от производства, окончил Киевский институт инженеров гражданской авиации. Его направляют на обслуживание этих самолётов. Умело сочетая производственную деятельность с учёбой, он последовательно прошёл все ступеньки, начиная от авиамоториста до старшего инженера ИАС и был одним из тех первых, кто принял на эксплуатацию с 1989 года самолёты Л-410УВП (УВП-Э).

В апреле 1995 года 1-й лётный отряд стал отдельной АЭ а инженер ЛЮ Дмитренко инженером этой отдельной АЭ. В июне он уволился в связи с переводом в авиакомпанию «Трансавиа». Если можно так выразиться, эти несколько лет мы работали с ним душа в душу. Должен сказать, что он очень скромный человек и я, работая над материалами этой книги, был вынужден попросить помощи у его сына Александра. Из его слов Вячеслав Леонидович после ухода в АК “Трансавиа” и до 2004 года обслуживал самолёты на Кубе, в Ирландии, Франции, Иране, Ираке, Кувейте, в Австралии и практически во всех странах Африки. В настоящее время Вячеслав Леонидович главный инженер МААК “УРГА”, и я горжусь им - замечательным моим другом и товарищем.



Калинин Виктор Андреевич рассказал мне, что родился он 9 июля 1949 года в городе Кировограде. Отец пошёл оформлять в ЗАГС свидетельство о рождении 29 августа, и там ошибочно записали день рождения 29 августа 1949 года. После окончания средней школы в 1968 году поступил и в 1970 году окончил Кировоградскую школу высшей лётной подготовки по специальности авиационный

штурман. В то время был период обострения “холодной войны” и



части выпускникам-штурманам было предложено летать на бомбардировщиках Ту-16 в разведывательной авиации Северного Флота. Так по распределению Виктор Андреевич оказался в городе Североморске, расположенном немного севернее Мурманска. Приходилось летать в Атлантику на воздушную разведку кораблей НАТО.

Продолжительность полёта с дозаправкой в воздухе составляла 8 - 8,5 часов. Каждый полет за 22-й меридиан, считался боевым вылетом. Через три года службы он, в 1973 году, вернулся в родной Кировоград и был зачислен в 3-й лётный отряд Кировоградской школы высшей лётной подготовки на должность штурмана-инструктора самолёта Як-40. В то время я уже окончил Академию ГА и был назначен на должность заместителя командира авиационной эскадрильи самолётов Як-40. По долгу службы мне неоднократно приходилось летать с ним в экипаже, при проверке курсантов на допуск к самостоятельным полётам, при тренировке его командира, а также проверяющим в маршрутных полётах при перевозке особо важных пассажиров, так называемых “VIP-персон”. Со временем мы вместе с Виктором Андреевичем освоили самолёты Ан-24 и Ан-26. Когда его налёт превысил 5000 часов, он успешно прошёл проверку в Высшей квалификационной комиссии, и ему был присвоен 1-й класс штурмана гражданской авиации. Ещё нас роднит то, что мы с ним почти вместе ушли на пенсию по выслуге лет. Это был 1993 год. Мне с 1 декабря этого года была предложена должность начальника штаба 1-го лётного отряда, а Виктор Андреевич в нашем штабе был диспетчером по планированию полётов. Так и работали мы рука об руку до 26 апреля 1994 года, когда эта его должность была сокращена.



Продолжатель дела отца Калинин Андрей Викторович

В то время в академии на штурманском факультете учился его сын - Андрей, курсант-штурман с 1991 года. Это был период затухания полётов самолётов Ан-24 и Ан-26 и возникало бесчисленное множество

препятствий для выполнения лётной программы. Любящий отец буквально не отходил от сына, проводил с ним дополнительную наземную подготовку, акцентировал его внимание на нужные детали штурманской подготовки и естественно всячески способствовал его продвижению по лётной программе.

Одним словом с его помощью все трудности были преодолены. Сын оказался достойным своего отца, в 1995 году окончил нашу академию работал старшим штурманом

Хмельницкой авиакомпанияи “ВАТ-Поділля”, а в конце 2010 года в Голландии переучился на самолёт «Дорнье» на котором и летает сейчас в Борисполе.

Только в 1995 году наша Государственная лётная академия Украины возвратилась на эскадрильную систему. Первый лётный отряд стал отдельной авиационной эскадрильей, подчинённой отряду во главе с Владимиром Осиповичем Ковшом и начальником штаба Григорием Григорьевичем Жабиным. На свои места возвратились должности командиров АЭ, их заместителей.

Наша АЭ осталась на том же месте и в том же составе, разве что изменились названия должностей и произошли некоторые перестановки. Так Фёдоров стал заместителем командира отряда по первоначальной лётной подготовке курсантов, а по выпускным воздушным судам - Виктор Николаевич Горбань.

Командиром АЭ стал Павел Игнатьевич Байздер, а Сергей Николаевич Иващенко – его заместителем. Меня же из

1	Коло	Ковши В.О.
2	ЗКЛО	Горбань В.П.
3	ЗКЛО	Федоров А.П.
4	КЛФ	Рейтинский В.В.
5	"	Белова В.Ф.
6	"	Коваленко Я.П.
7	ЗКЛФ	Шамиско С.П.
8	"	Шаломоно А.К.
9	"	Трубицкий В.А.
10	КЛФ (вс)	Байздер П.И.
11	ЗКЛФ (-)	Шевчук В.В.
12	с/п. инд. АЭ	Иващенко В.Ф.
13	инд. АЭ	Корсаков В.В.
14	"	Гударев Т.Д.
15	"	Булганов А.В.
16	"	Рылов В.Г.
17	с/п. инд. АЭ	Иващенко В.Ф.
18	с/п. инд. АЭ	Корсаков В.В.
ИЛР		
1	инд. инд. АЭ	Жабин П.П.
2	Лин. КЛФ	Чижов В.И.
3	инженер АЭ	Шевчук В.В.
4	инженер АЭ	Семилетко В.В.
5	диспетчер по т.	Звездер В.В.
6	дел. инд. АЭ	Черныш М.А.
7	"	Мензлер Ю.В.
8	техник по ав. АЭ	Байздер П.И.
9	эконом. по т. инд. АЭ	Коваленко А.В.
10	Машинистке	Коваленко М.К.
11	"	Реденко Г.Ю.

начальника штаба отряда сделали помощником командира АЭ авиационного отряда Государственной лётной академии Украины.



Ковш Владимир Осипович родился 9 марта 1944 года в селе Соколы Брейтовского района Ярославской области. В 9-летнем возрасте остался без матери и отца с маленькими братом и сестрой. Всех их отправили в детский дом. В 1961 году окончил 10 классов школы-интерната в городе Рыбинске Ярославской области и сразу же пытался поступить в Тамбовское высшее военное авиационное училище лётчиков, но не прошёл по конкурсу. После неудачного поступления

по комсомольской путёвке был направлен плотником промышленного строительства в город Рубцовск Алтайского края, где овладевал азами плотницкого дела от 1-го до 3-го разряда. На следующий 1962 год предпринял вторую попытку поступить, но уже в Сасовское лётное училище гражданской авиации и снова не поступил. Только в 1963 году осуществилась его заветная мечта стать лётчиком. С третьей попытки он всё-таки стал курсантом-пилотом Бугурусланского лётного училища. Учился с полной отдачей, поэтому по окончании курса в 1966 году и получения свидетельства пилота гражданской авиации был оставлен в училище на должности пилота-инструктора. В 1969 году Владимир Осипович переведен в Омское лётно-техническое училище и работал в нём на этой же должности до 1975 года. Одновременно учился на факультете заочного обучения Академии ГА, которую окончил в 1977 году. По разрядке МГА 2 июля 1975 года вместе с пилотом-инструктором Пидопригорой Владимиром Васильевичем был направлен в Кировоградскую ШВЛП для дальнейшего роста. Действительно, сразу после прибытия в КШВЛП он был переучен на воздушное судно Ан-24, введен в строй в качестве командира ВС-инструктора и приступил к переучиванию слушателей на турбовинтовой технике. В 1982 году его перевели в ЛМО КВЛУ ГА, а в 1983 году он стал командиром авиационной эскадрильи.

В 1989 году он был повышен в должности и стал заместителем

командира 2-го ЛО по ОЛР. С декабря 1994 по декабрь 1997 года был снова повышен в должности и стал командиром АО Государственной лётной академии Украины. В настоящее время Владимир Осипович работает начальником отдела сертификационного центра ГЛАУ.

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 сверху), 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 красный 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 окончанию 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 60-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 красным 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) ему предложили перейти туда на работу. В настоящее время Виктор Николаевич работает в должности старшего пилота-инструктора тренажёрного центра ГЛАУ.



Жабин Григорий Григорьевич один из тех командиров кораблей восемнадцати Ли-2, полностью укомплектованных командно-лётным и инженерно-техническим составом в количестве 60 человек, которые с 8 июля 1960 года, в несколько этапов, прибыли на аэродром Кировоград из Краснокутского лётного училища ГВФ, дав начало плодотворной деятельности Кировоградской ШВЛП.

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

		КРС
1	КАО	Федоров А.Г.
2	ЗКАО	Иващенко С.Н.
3	ЗКАО	Коваленко В.А.
4	"	Заря А.С.
5	ЗКАО	Прилуцкий В.Ф.
6	"	Шевелев В.И.
7	сд. мид. АО	Прилуцкий В.Ф.
8	мид. АО	Губарев Г.Д.
9	"	Березинский В.И.
10	сд. бр.ч. АО	Кузнецов Е.Б.
мид.б		
1.	нар. штаба	Числов Г.И.
2.	мид. АО	Воронин В.И.
3.	мид. АО	Дубинин В.А.
4	дел. мид.	Церный М.А.
5	экскаватор	Киселько А.В.
6.	техник	Возник И.А.
7.	машинистка	Золотко И.К.
8.	техник (штаб)	Масалова В.А.
9	Ялч. КС	Темляченко И.В.

Но вернёмся к моей работе. Количество пилотов-инструкторов в нашей эскадрилье сократилось до 17 человек. А после смерти моего учителя, наставника и друга Григория Григорьевича Жабина в отряде снова очередная перестановка. Командир отряда Фёдоров Алексей Геннадиевич, его заместитель Иващенко Сергей Николаевич, командиры АЭ Коваленко Пётр Петрович, Заря Анатолий Степанович, старший штурман отряда Прилуцкий Вадим Фёдорович, старший бортмеханик Кузнецов Евгений Борисович, а я остаюсь

во главе штаба отряда из девяти человек. Теперь мне необходимо планировать теоретическую и тренажёрную подготовки, составлять планы полётов на следующий лётный день, не упускать из виду хозяйственных и ремонтных работ, контролировать оформление полётной документации, лётных книжек по которым оформляются пенсии лётному составу, организовывать разборы полётов, поддерживать постоянную связь с руководством академии и всеми службами обеспечивающими полёты.



Иващенко 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 (ВУАЦ) 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 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. 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 был назначен на должность заместителя командира АО ГЛАУ. 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.

К этому я хочу добавить, что наш лётный состав пользовался большим спросом во многих авиакомпаниях Европы, Азии, Африки и Южной Америки. Командиры нашего отряда в эти тяжелейшие годы конца XX и начала XXI веков менялись буквально через каждые полгода, а у руля управления авиационным отрядом бесменно находился начальник штаба. Были даже периоды, когда начальник штаба Чижев Борис Игнатьевич исполнял обязанности командира авиационного отряда. В непосредственном подчинении у меня были очень хорошо профессионально подготовленные люди с большим опытом работы, на которых я мог полностью положиться. С ними мы с честью прошли через выпавшие на нашу долю испытания Судьбы. Одно только перечисление их фамилий, имён, отчеств, вызывает у меня душевный трепет: помощник начальника штаба Бесчерев Валерий Петрович, инженер АО Вознюк Василий Дмитриевич, инженер АЭ Дмитренко Вячеслав

Леонидович, дежурный штурман Чёрный Михаил Александрович, экономист отряда Квитко Александра Петровна, техник по учёту штабной документации Базык Жанна Александровна, машинистка Чопенко Ирина Николаевна.



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.

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.

В ноябре 1974 года Валерий Бесчерев возвратился в Кировоград и был зачислен в КШВЛП 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 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 ГЛАУ 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 меня заместитель начальника штаба АО ГЛАУ
Валерий Петрович Бесчерев



Вознюк Василий Дмитриевич родился 29 сентября 1940 года в Хмельницкой области. После окончания средней школы поступил и в 1965 году успешно окончил Рижский институт инженеров ГА. К своей трудовой деятельности приступил во Фрунзенском объединённом авиационном отряде Киргизского управления ГА в должности инженера по технической

эксплуатации авиационной техники. Грамотного, инициативного и способного авиационного инженера заслуженно ждало повышение. Вскоре он стал начальником участка трудоёмкого обслуживания двухмоторных самолётов Ил-14 и магистральных четырёхмоторных самолётов Ил-18. Как бы ни было хорошо на чужбине, а родиной Василия Дмитриевича всегда оставалась Украина. Поэтому, когда в августе 1972 года появилась реальная возможность перевестись в Кировоградскую ШВЛП, он без всяких колебаний дал согласие на должность инженера смены оперативного обслуживания самолётов Ан-24. В октябре 1976 года был переведен на должность старшего инженера 1-го лётного отряда КШВЛП, а в мае 1980 года на должность заместителя главного инженера КВЛУ ГА по поршневой авиационной технике. Шли годы, постепенно уходила поршневая техника, а Василий Дмитриевич с 1982 года уже трудился в должности инженера смены по трудоёмкому обслуживанию самолётов Ан-24, Ан-26, Ан-2 авиационно-технической базы ВЛУ. После приобретения в 1991 году Украиной независимости началось постепенное снижение объёмов подготовки авиационных специалистов (пилотов и штурманов). Только за счёт курсантов из Российской Федерации полёты самолётов Ан-24 и Ан-26, совмещённые с коммерческими перевозками ещё продолжались до 1995 года. Затем наступил момент, когда эксплуатация этих самолётов в Государственной лётной академии Украины стала экономически нецелесообразной. Наступала безработица. Лётный и инженерно-технический состав был востребован в возникающие многочисленные авиационные

компании. Так Василий Дмитриевич с декабря 1993 по июнь 1994 года работал по обслуживанию авиационной техники и обеспечению безопасности на самолёте Ан-26 в Югославии. В качестве борт оператора налетал около 300 часов в составе миссии ООН в Боснии и Герцеговине, с мая 1996 года обслуживал авиационную технику в Судане, с апреля по ноябрь 1999 года в Анголе, с декабря 2000 по июль 2001 - в Конго.

С февраля 1998 по апрель 1999 года Василий Дмитриевич Вознюк, отдыхая от длительных зарубежных командировок, работал в авиационном отряде Государственной лётной академии Украины в должности старшего инженера авиационного отряда.



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 АДД, 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 АДД (1 сентября 1951 года) капитан Чёрный Михаил Александрович уже был на должности старшего преподавателя самолётовождения УЛО. 30 декабря 1956 года Михаил Александрович награждён орденом Красной Звезды. По состоянию здоровья 4 марта 1957 года майор Чёрный был уволен из рядов ВС в запас. До организации на базе 60 ВАУЛ Кировоградской школы высшей лётной подготовки ГВФ 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 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 издал учебник “Самолётовождение”, переизданный в 1977 году, а в 1983 году издал 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 издал 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.



Квитко Александра Петровна начала свою трудовую деятельность с 28 ноября 1968 года работником отдела кадров КШВЛП. Высшее педагогическое образование позволило Александре Петровне перевестись в 1-й авиационный отряд на должность экономиста отряда. Свой кругозор она расширила тем, что в ШВЛП и КВЛУ сменила целый ряд должностей: инженер-экономист планово-

экономического отдела (ПЭО), печатник редакционно-издательского отдела, техник по учёту ПЭО, экономист 3-го ЛО, техник по обработке лётно-технической документации в 3-м ЛО, экономист по планированию ЛМО. К тому же, с 1983 по 1987 год, сочетая работу с учёбой, Александра Петровна заочно училась на экономическом факультете Рижского ИИГА. По окончании ВУЗа ей была присвоена квалификация экономист. С 1992 года Александра Петровна бессменный экономист авиационного отряда. 5 марта 1993 года ей присвоена квалификация экономист 1-й категории, с 30 апреля 1999 года - ведущий экономист. Все годы работы связаны у Александры Петровны с фольклорным ансамблем "Чиста криница", в котором она является одной из ведущих артисток.

Ирина Николаевна Чопенко с 1985 года работала в деканате факультета лётной эксплуатации Кировоградского высшего лётного училища ГА, а в 1995 году была переведена во 2-й лётный отряд Государственной лётной академии Украины, к которому в сентябре этого же года присоединился 1-й ЛО и он стал называться авиационным отрядом.



2001 год.
Техник АО Ирина Николаевна Чопенко слева и экономист АО Александра Петровна Квитко

К большому сожалению хорошей фотографии **Базык Жанны Александровны** я не нашёл, но, в своём альбоме обнаружил

одну, дату которой без ошибки могу точно назвать - 21 февраля 1997 года, когда отряд поздравлял меня с 60-летним юбилеем.



На фото Ирина Николаевна вручает мне букет цветов, а Жанна Александровна на очереди держит в руке конверт с деньгами

Поискал фото Жанны Александровны, и в сердце защекотало.



Родные лица – за
столом Владимир
Осипович Ковш, руку
пожимает Григорий
Григорьевич Жабин,
жить которому
осталось 10 месяцев и
25 дней, слева
аплодирует Валерий
Сергеевич Степанов, с
которым связана моя

работа по руководству второй эскадрильей.

Вам *шестьдесят*, но это не предел
Вы, как железный прут высокой пробы.

У Вас учились, да и снова Вы у дел.

Такой же стройный, в нашей синей робе.

В глазах у Вас зазорный огонёк.

И годы на лице оставили лишь лёгкий росчерк.

У Вас морщины - словно капли на стекле,

А выйдет солнце и исчезнет дождик.

Вы небу подарили не одну судьбу.

И эти судьбы, слившись, дарят Вам успехи

И радость жизни, и земную красоту,

И вдохновенье, и любовь по жизни.

Давайте выпьем и опять нальём

За человека, лётчика, pilota.

И пусть не покидает его дом

Невидимая нить до самолёта.

Борис Игнатьич! Ты нам дорог всем

От удочки до листика бумаги,

В которой ты приказы пишешь всем,

А без тебя не будет к небу тяги.

Так проживи ещё хотя бы до ста лет

И внуков проводи до самолётов.

А с нами раздели во всём успех

Не только в праздник, но и в дни полётов!

Это стихотворение Аушев Юрий Анатольевич сочинил к моему юбилею.



Вверху слева Аушев Юрий
Анатольевич, Шевелев Владимир
Андреевич.

Внизу Бесчерев Валерий
Петрович, а стоят слева Киркин
Александр Борисович, Безбожко
Владимир Николаевич, Батюк
Сергей Иванович, Квитко
Александра Петровна, Ковш
Владимир Осипович, Горбань
Виктор Николаевич и справа от
меня Игнатов Анатолий
Дмитриевич

Глава № 27. Начало творчества

Моими спутниками детства были книги, в том числе и полное собрание сочинений Александра Сергеевича Пушкина. Накануне 200-летия (6 июня 1999 года) со дня его рождения мы в отряде решили организовать конкурс на лучшее стихотворение, написанное работниками лётной службы, в том числе курсантами и слушателями. Для приобретения призов организовали сбор средств от всех любителей поэзии, которые накапливались в руках Михаила Александровича Чёрного. В комиссию по определению призовых мест вошли: Юрий Анатольевич Аушев, Валерий Анатольевич Босый и Сергей Сергеевич Подгорный. Комиссия пообещала, что стихотворения, занявшие призовые и поощрительные места будут напечатаны в газете “Старт”. В последующих номерах газеты появились стихи Алексея Петровича Бамбуркина, Владимира Васильевича Весёлого, Михаила Николаевича Бескокотова, Нины Николаевны Бредихиной и моё стихотворение:

Как хочу сказать тебе слово.

Тихое украинское слово.

Слово, от которого жизнь расцветает снова.

Слово, от которого сердце всегда замирает.

Самое нежное слово, КОХАЮ.

Я хочу, чтобы слово это «звучало»

В милом взгляде твоём без устало,

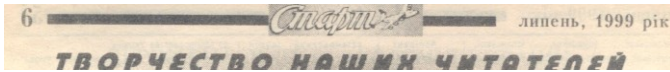
А ещё я хочу видеть в взгляде твоём,

Что и «бес» в нём сидит,

Страсть играет огнём.

Победителем конкурса стал Михаил Николаевич Бескокотов, и ему был вручен приз, я, как видите, занял поощрительное место, так как моё стихотворение всё же поместили в нашей газете.

Воодушевлённым таким вниманием к моему «творчеству» со стороны редактора газеты, я решил написать рассказ, в котором задействованы как Аушев, так и Киркин



«Профессор» из Голубиевичей

В понедельник утром Юрий Анатольевич, хитро прищурившись, покручивая пальцами усы, произнёс:

- *Вчера поймал шестнадцать карасей по 300 – 400 грамм.*
- *Где был, на что ловил, как добирался? – посыпались вопросы.*

Юрий Анатольевич достал пачку «Мальборо», вытащил сигарету, прикурил от протянутого чьей-то услужливой рукой огонька и начал рассказывать:

- Как только я закончил ремонт своего автомобиля, так тотчас появилось желание отдохнуть на берегу реки с удочкой в руках. Накопил червячков, подготовил снасти и рано утром в субботу поехал хорошо знакомой, не один раз езженной дорогой к новому посёлку переселенцев из Чернобыльской зоны. Раньше здесь находилось село Ленинское - сейчас новое название, отзвук далёкого Полесья – Голубиевичи.

В прошлом году в маленьком пруду при въезде в деревню хорошо ловился карп. Должен сказать вам, что некоторые достигали шести килограмм массы, что заставило меня раскошелиться и купить прочное финское удилице с импортной леской. Только такой снастью можно было их выудить. Ездил часто и, почти всегда, без промаха. Там и познакомился со светловолосым местным пареньком. Серёжа учился в шестом классе, но обладал завидной эрудицией. Он всегда мог рассказать о том, где и какая рыба находится, на что ловилась вчера, ловится сегодня, и будет ловиться завтра. За эти, очень важные для нас сведения, мы с моим другом и постоянным спутником Александром Борисовичем присвоили ему звание «Профессор».

Вот и на этот раз не успели мы въехать в деревню, как на дороге показался наш юный знакомый. Он поприветствовал нас поднятием рук. Мы остановились. В прошлом году он не был в

обиде на меня, так как всегда получал презент в виде нескольких уловистых крючков, поплавок, карабинчиков и прочей рыбацкой мелочи. «Дядя Толя! – заявил он. – На большом пруду пошёл карась весом до килограмма!» Вот так я и порыбачил.

На следующую субботу мой выдавший виды Жигуль с торчащими из окна удочками въезжал в Голубиевичи. Естественно, что моими спутниками были слушатели живописного рассказа Юрия Анатольевича. На всю компанию, состоящую из четырёх рыбаков с двенадцатью удочками, был пойман один карась, а вот с Серёжей мы познакомились. На певучем украинско-белорусском наречии он рассказал, что здесь действительно иногда ловится рыба, что сюда, на рыбалку, в прошлом году часто, а в этом году один раз приезжал на красивой импортной машине дядя Толя и, что в этот раз, он поймал аж шестнадцать карасей до килограмма каждый. Вдруг он неожиданно спросил: «А как вы учились в школе?» На моё признание, что я был круглым хорошистом – гордо заявил: «А я – отличник!» Счастья тебе, Серёжа.

Это была только маленькая разминка перед моей литературной деятельностью. Дело в том, что в моём кабинете стоял компьютер, на котором Валерий Петрович Бесчерев составлял заявки на полёты, планы работ, отчёты и прочую нужную в нашей работе документацию. Понимая, что на случай его отпуска или болезни всё это мне придётся делать своими руками, я начал подсаживаться к компьютеру, и не спеша постигать премудрости работы на нём. Мне было с кем проконсультироваться по всем непонятным вопросам, так как рядом кроме Валерия Петровича находились Александра Петровна, Ирина Николаевна, Жанна Александровна в совершенстве владевшие искусством работы на нём. Начальник штаба являлся связующим звеном между авиационным отрядом и внешним миром. Короче говоря, он постоянно в рабочие часы обязан находиться у телефона. Получалось, что при налаженной работе, когда все планы составлялись и выполнялись своевременно и качественно буквально в первую половину дня, вторая половина была относительно свободна. Вот в это относительно свободное время я с целью тренировки сочинил и одним пальчиком опечатал этот рассказ. Мне очень нравилось, что на экране монитора, прочтя написанный абзац, можно было менять местами слова и даже

целые предложения, добиваясь выразительного звучания написанной фразы.

Начало 2000 года было очень суровым. От обледенения и ветра падали деревья, столбы электропередач, поезда останавливались иногда на сутки, почти повсюду не было света. Упало по области около 20 тысяч столбов. Естественно, что полётов не было и в штабе было полное затишье.

Нарушила его пришедшая ко мне в кабинет редактор газеты «Старт» Наталья Алексеевна Домарева. «Борис Игнатьевич – говорит она – приближается 50-я годовщина создания нашего лётного учебного заведения. Я знаю, что Вы его ветеран. Я прошу Вас написать несколько статей в газету, в которых красочно отобразить некоторые эпизоды его истории».

Выслушав её предложение, я вдруг вспомнил своё кущёвское детство, когда я третьеклассник вдруг начал писать роман «Приключения Эрика Коха». Уже тогда гены моих предков призывали меня к литературной работе, а я отдался авиации. На её предложение ответил: «Наташа, давай я напишу книгу, а ты из этой книги выберешь для своей газеты нужный материал». Так, благодаря Наташе я отдался их призыву и стал писателем.

Домарева Наталья Алексеевна. Родилась 9 июля 1947 года



в городе Кировограде. После окончания средней школы в 1966 году поступила в Кировоградский педагогический институт имени Пушкина. Решением государственной экзаменационной комиссии от 28 июня 1971 года ей был выдан диплом с присвоенной квалификацией учителя математики средней школы. Свой трудовой путь Наталья Алексеевна начала 15 ноября 1971 года в должности секретаря Кировоградской средней вечерней школы №2. Почти через год, 4 октября 1972 года, освободилась вакансия и

приказом по городскому отделу народного образования Наталья Алексеевна была принята на должность учителя математики а потом и черчения в своей же школе. 16 декабря 1978 года она была уволена по собственному желанию в связи с переходом на

работу в Кировоградское лётно-штурманское училище гражданской авиации.

На второй день после увольнения был издан приказ о её зачислении в КЛШУ с 19 декабря на должность техника тренажёров учебно-диспетчерского пункта. Её добросовестное отношение к работе было высоко оценено командованием и 15 февраля 1980 года Наталье Алексеевне было присвоено почётное звание “Ударник коммунистического труда”. Затем были благодарности, почётная грамота и денежная премия за активное участие в смотре-конкурсе по рационализаторской работе.

После расформирования ЛШУ Наталья Алексеевна была переведена в Кировоградское высшее лётное училище ГА вначале старшим лаборантом кафедры высшей математики (1986), затем переведена на должность инженера ТСО ФЛЭ и с 5 апреля 1991 года стала редактором редакционно-издательского отдела.

1 ноября 2002 года была уволена с должности редактора газеты в связи с переходом на пенсию. Под её редакцией выпущено 67 номеров газеты “Старт” от 141 до 208. Полная подшивка этой газеты хранится в музее академии.

Я увлёкся и ежедневно в свободные часы работал у компьютера. Написание книги заняло месяцев 10. В конце ноября 2000 года я доложил Наташе, что материалы в газету готовы и находятся в памяти компьютера. Тут же в кабинет пришёл работник издательства с дискеткой, переснял мою «писанину» и, отнёс редактору.

В декабрьском номере начало моих воспоминаний «Это было недавно, это было давно...» было помещено на четвёртой странице.

Буквально на следующий день после выхода газеты меня уже останавливали и восхищались: «Ну, Борис Игнатьевич, ты и даёшь!» Это меня вдохновило, и я принял решение заниматься писательской работой до конца своей жизни.

Спасибо тебе Наталья Алексеевна!



Первой Кировоградкой нового XXI века стала дочь Ирины Розумнюк, родившаяся в 5.30 утра.

Перепись населения прошедшая в стране показала, что в Кировограде проживает 254103, а вместе с посёлком Новым 262543 человека (украинцы - 85,8%, русские – 12% и другие национальности - 2% с небольшим).


В академии к 50-летию был объявлен конкурс на текст «Марша лётной академии». Я принял участие в этом конкурсе, а директор Дома культуры «Авиатор» Иван Дмитриевич Дубовой написал музыку на мои стихи, и всё это нашло своё отображение в поэтическом сборнике рядом со стихами ректора академии Рубца Михаила Ивановича, и нашей поэтэсы музыканта и певицы Бредихиной Нины Николаевны. Кстати Нина Николаевна вовлекла меня в клуб „Крылья” который я посещал без особого энтузиазма, так как считал себя не поэтом, а лишь прозаиком. Но, глядя на наших поэтов, я невольно заряжался духом поэзии и иногда даже сам сочинял стихи. За мою жизнь их накопилось много и может быть где-то в 2014 году я издам уже свой сборник стихов.

Руководителем нашего клуба «Крылья» был поэт, публицист, журналист, член Национального союза писателей Украины, заслуженный журналист Украины Виктор Алексеевич **Погребной**, который критически слушал наши сочинения, выискивал недостатки, тут же помогая рифмовать строчки.

*Присвячується
80-річчю цивільної авіації України
та 100-річчю міжнародної авіації*

П'ЯТИЙ ОКЕАН

*Збірник маршів, пісень та віршів
членів літературно-музичного клубу "Крила"
Державної льотної академії України*



Випуск-1

Кіровоград
ДЛАУ, "Степ"
2003

16 августа 2001 года в газете «Кіровоградська правда»
появилась маленькая статья.

**Мені й раніше доводилося читати вірші, на-
віть видані збірки поезій відомих лікарів, ди-
ректорів заводів, а що вже — вчителів!.. Але
ректора льотної академії — читаю вперше.**

Давно знаю чудову людину Михайла Івановича Рубця.
Знаю, цікавиться літературою, творчістю наших земляків,
якось і розмовляли з ним з приводу літературного життя, а
ось — не підозрював... Переді мною — дві пісні про майбут-
ніх пілотів, про небо і рідну землю, на яку повертаються з
небесних мандрів літаки. Слова до однієї написав поки що
невідомий мені Б.Чижов, а друга — «Марш льотної акаде-
мії» належить...літаючому ректору Кіровоградської держав-
ної льотної академії України М.І.Рубцю. Чеканний ритм
(ясно ж — у темпі маршу!), точні рими, а останній рядок —
вінець:

Путівка в небо — нагорода.

Віктор ПОГРІВНИЙ.

МАРШ ЛЬОТНОЇ АКАДЕМІЇ

Слова Б.ЧИЖОВА

Музика І.ДУБОВОГО

В са-мо-му цен - трі рід - но - ї кра - ї - ни е
міс-то з назво - ю Кі - ро - вог - рад, там
ма-є змо - гу мрі - ю-ча лю - ди - на зрос-
-ти - ти кри-ла без чу-жих по - рад. Ці
кри - ла зрос-та-ють у ДЛА - У, го - то - ві кур-сан-ти на
зліт, щоб ду-ще зміц-ни-ти дер - жа - ву під -
-няв-шись в ви-со-кий по - літ.

В самому центрі рідної країни
Є місто з назвою Кіровоград.
Там має змогу мріюча людина
Зростити крила без чужих порад.

Приспів: Ці крила зростають у ДЛАУ,
Готові курсанти на зліт,
Щоб дужче зміцнити державу,
Піднявшись в високий політ.

Даємо клятву зберегти ці крила,
Здолавши відстань і висоти всі,
Ми ті, хто щиро любить Україну –
Курсанти, всі майбутні фахівці.

Приспів.

Знайома світу "Альма" наша мила,
Де вчаться люди із усіх кінців.
За півстоліття виростили крила
До півмільйона льотних фахівців.

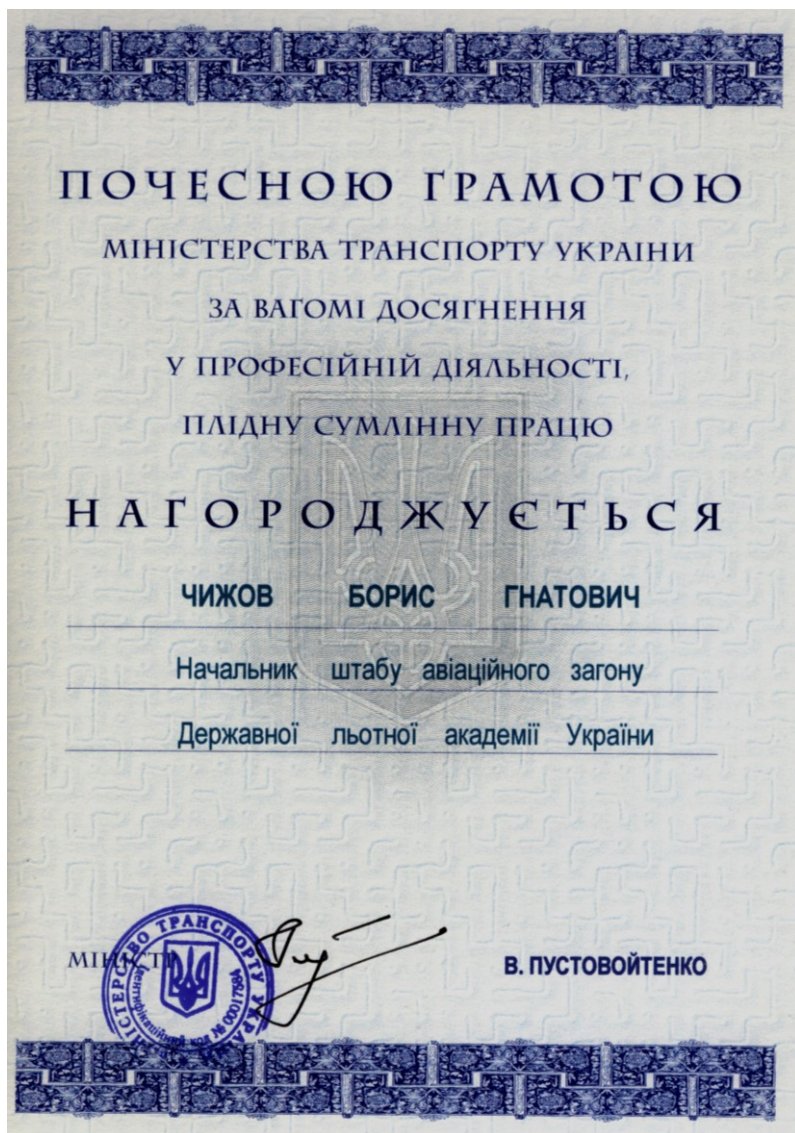
Приспів.

За участие в конкурсе я получил денежное вознаграждение.

25.05.2001	Денежная премия за активное участие в конкурсе по написанию тезисов "Марш лётной академии"	25.05.2001	№ д/466
27.08.2001	Государственная премия за успешную работу на выставке 50-летию государственной лётной академии Украины	27.08.01	№ д/562
			№ д/44

А тем временем приближались торжества по случаю 50-летия Государственной лётной академии Украины. Прилетел министр транспорта Украины Валерий Пустовойтенко, который привёз с собой ряд поощрений для ветеранов нашего уникального лётного

учебного заведення. На торжественном собрании я получил почётную грамоту Министерства транспорта Украины.



После торжества концерт художественной самодеятельности курсанты открывали словами моего марша.

В следующих номерах газеты «Старт» мои воспоминания печатались регулярно до середины 2001 года.



Мои воспоминания о ВАУЛ и ШВЛП были напечатаны в газете «Старт» №16 за 2000 год и в №№ 1 - 7 за 2001 год

К этому времени у меня установились хорошие отношения с работниками издательства академии. На встречу Нового 2001 года (начало XXI столетия) я был приглашён в их коллектив, где поближе раззнакомился с очень милыми и приветливыми людьми. Пригласил меня директор издательства Собчук Виталий Романович. Там же под новогодней ёлкой я познакомился и с его женой – Зиной. Так как мою маму звали Зиной, то жена Виталия Романовича очень быстро завоевала и моё сердце. Позже мы с семьёй Виталия Романовича на долгие годы стали друзьями.

А в середине 2001 года Виталий Романович пришёл ко мне в кабинет с серьёзным разговором. Он попросил в семейных альбомах найти соответствующие тексту моих воспоминаний фотографии, так как творческий коллектив издательства намерен сделать книгу, которую назвать «Воспоминания пилота».

Он пригласил меня пойти на приём к ректору, чтобы в честь 50-летия академии издать эту книгу тиражом в 100 экземпляров.

Ректор Государственной лётной академии Украины Михаил Иванович Рубец сказал, что он сам с удовольствием читал газету

Літературно-художнє видання
СПОГАДИ ПІЛОТА

(на російській мові).

Автор: *Б. Чижов*

Головний редактор: *В.Р. Собчук*
Технічний редактор: *В.П. Будулатій*
Комп'ютерна верстка: *О.М. Болокан*

Здано до друку 01.11.2001. Підписано до друку 05.11.2001.

Формат 60x84 1/16. Папір газетний. Друк офсетний.

Ум. друк. арк. 12,5.

Зам. № 155/2001. Тираж 100 прим.



Видавництво ДЛАУ. м. Кіровоград,
вул. Добровольського, 1,
тел. 294-437.

и считает, что эта книга будет достойна такой дате нашего славного Кировоградского лётного учебного заведения.

Так на свет вполне официально появилась моя первая книга.

Собчук Виталий Романович. Родился в селе Майдан-Бобрик



Хмельниковского района Винницкой области, где и окончил восьмилетнюю школу. В 1966 году поступил в Винницкий строительный техникум на отделение ВК „Водоснабжение и канализация населённых пунктов”, после окончания которого, в марте 1970 года по направлению с дипломом техника-строителя приехал в Кировоград. Работать начал в должности инженера Озёрного и Масляниковского водозаборов городского водоканала. Проработал всего лишь два с лишним месяца, так как был призван в ряды Вооружённых Сил. Свой двухлетний конституционный долг

он отдавал в воинской части дислоцированной в городе Киеве. После демобилизации в июне 1972 года и месячного июльского отпуска он уже в августе работал мастером цеха на Винницком монтажно-заготовительном заводе. В декабре 1973 года Кировоградский городской водоканал пригласил активного, инициативного, знающего Виталия Романовича на работу к себе. Он согласился, и начался взлёт его трудовой карьеры. Для надёжности Виталий Романович с 1974 года учился заочно на факультете СТ Киевского инженерно-строительного института.

Перечень его должностей:

- март 1974 года - начальник сектора благоустройства и инженерного оборудования Кировоградского облкоммунхоза;
- сентябрь 1976 года - заместитель начальника водопроводно-канализационного отдела водовода “Днепр - Кировоград”;
- ноябрь 1978 года - начальник отдела планирования жилищно-коммунального, дорожно-транспортного хозяйства, связи и товарооборота;



Слева Виталий Романович, сваха Алла Николаевна, жена Зинаида Григорьевна и сват Александр Серафимович. О их детях и внуках в 3-й части этой книги

- февраль 1984 года - исполняющий обязанности начальника Кировоградского управления ОС;
- ноябрь 1984 - начальник лаборатории экономического анализа облгорколхозстроя;
- апрель 1986 года - главный инженер СПМК-10, а затем СПМК-1 треста “Кировоградспецсельхозмонтаж”;
- март 1988 года - начальник сантехотдела горстройпроекта;
- сентябрь 1990 года - начальник цеха № 25 производственного объединения “Радий”;
- октябрь 1990 года - директор Украинско-Чешского предприятия;
- сентябрь 1995 года - заведующий редакционно-издательским отделом КИСМа;
- декабрь 1997 года - директор издательства ГЛАУ.

Спасибо и Вам Виталий Романович за то, что открыли мне дорогу в писательский мир.

Пока Виталий Романович работал над оформлением моей первой книги, начальник Кировоградского АСК Григорий Николаевич Карапыш, частый гость начальника штаба авиационного отряда академии, принёс мне приглашение на Международную встречу ветеранов парашютизма Украины, Москвы и Санкт-Петербурга которая должна была состояться в Севастополе на аэродроме Сухарина Балка. Почему частый гость? Потому, что в академии с каждым годом ухудшалась обстановка с

авиационной техникой для первоначального обучения пилотов.



В переднюю кабину самолёта Як-52 Кировоградского АСК приглашались курсанты-пилоты ГЛАУ. В задней кабине начальник АСК Григорий Николаевич Карапыш

Между академией и АСК было заключено взаимовыгодное соглашение. По нему часть курсантов-пилотов эту подготовку проходили в АСК на самолётах Як-52. Академия взяла шефство над АСК, которое дало возможность сохранить в целостности авиационно-спортивный клуб в условиях развала Советского Союза, когда практически

прекратилось государственное финансирование и поступление авиационной техники с запасными и комплектующими частями, когда были перекрыты бензиновые краны, а стоимость высокооктанового бензина неимоверно возросла. Финансовые перерасчёты дали возможность АСК продолжать лётную работу, а его лётный состав прошёл все нужные процедуры в Департаменте авиационного транспорта Украины и получил свидетельства пилота ГА. Все эти вопросы легко решались с начальником штаба авиационного отряда академии, который, к тому же, был выпускником и ветераном парашютного спорта аэроклуба.

Карapyш Григорий Николаевич.



Родился 24 октября 1949 года в селе Хмелевое Кировоградской области. До 5-го класса учился в семилетней школе села Покровка Ново-Архангельского района. В 1966 году окончил 10-й класс Новомиргородской средней школы №1 (дореволюционная Златопольская гимназия) и поехал поступать в Кременчугское лётное училище гражданской авиации. Мечта стать пилотом зародилась у него ещё в раннем детстве. Его отец в Покровке был председателем колхоза. Однажды к ним в колхоз на авиахимработы из Кировограда прилетел самолёт По-2. Пилот покатал председательского сына и заронил в его душе эту, кажущуюся несбыточной, мечту. Проводя летние дни у своего дедушки в селе Вербовое, расположенном на окраине населённого пункта Глодосы, он мог часами глядеть на самолёты Як-18. Именно там, в пилотажной зоне над Глодосами, курсанты военного училища отрабатывали пилотаж. Живя в Хмелевом, он с друзьями не раз тайком пробирался на аэродром, чтобы поближе рассмотреть там самолёты. Когда семья переехала в Новомиргород, недалеко от его дома находился местный аэродром, на который ежедневно по расписанию из Кировограда прилетал пассажирский Ан-2, и базировались самолёты АХР. К этому времени в Ташкенте произошло землетрясение и поступать в Кременчуг приехало 200 узбеков. Училище вынуждено было организовать двойной набор, а тех абитуриентов из других республик СССР, которым ещё не

исполнилось 17 лет, отправили домой. В то время отец уже был председателем колхоза в селе Коробчино. Григорий Николаевич устроился на работу подсобным рабочим на строительстве дома культуры. Ноябрь. Сквозняки. “Поддай - принеси”. Работа была прервана страшнейшим фурункулёзом. Почти три года лечения закончились приклеиванием лоскутов собственной кожи на лице и шее в московском институте красоты. После выздоровления, в сентябре 1969 года, он поступил учиться на механико-машиностроительный факультет КИСМа. Весной 1970 года стал спортсменом-парашютистом Кировоградского АСК. За первый год он выполнил 10 прыжков. К весне 1973 года у него уже было 287 прыжков. На это время ситуация в АСК была следующая: начальник АСК - Адольф Васильевич Павленко, его заместитель по лётной подготовке - Анатолий Труфанов. Старший инструктор-парашютист Владимир Фёдорович Лебедев оформлял пенсию и 16 мая Григорий Николаевич был принят на эту должность. Переведясь на заочный факультет в КИСМе, с обязательным посещением вечерних занятий, он зимой 1973-1974 года поступил на отделение спортсменов-лётчиков, которых готовили летать на самолёте Як-12. В 1975 году продолжал летать на самолёте Як-12 в качестве лётчика-спортсмена и продолжал прыгать с парашютом. На соревнованиях парашютистов Украины занял 7-е место. Ему было присвоено звание “Мастер спорта СССР”. Как перспективного спортсмена его направили на курсы повышения квалификации в Тушино. В 1976 году он вошёл в состав сборной команды Украины, тренером которой была Александра Васильевна Хмельницкая. Именно Хмельницкая рекомендовала его, как мастера парашютного спорта с налётом в качестве пилота 267 часов, на сдачу экстерном экзаменов при Волчанском авиационном училище ДОСААФ. В Волчанске поставили условие - у кандидата должно быть законченное высшее образование (четвёртый курс КИСМа не в счёт). Опять-таки старший тренер сборной команды Украины Хмельницкая порекомендовала ему письменно обратиться за разрешением к руководству ДОСААФ. В итоге на его письменном рапорте появилась резолюция “ЦК ДОСААФ СССР не возражает при наличии свободной должности лётчика-инструктора в АСК”. Осенью 1976 года он выполнил программу переучивания на самолёте Ан-2, в 1977 году закончил ввод в

строй и был принят на должность лётчика-инструктора-парашютиста. В 1982 году Григорий Николаевич Карапыш был назначен командиром парашютного звена. Он подготовил в сборную команду Советского Союза выдающихся спортсменов, мастеров спорта и мировых рекордсменов, среди которых были Светлана Тараненко, Сергей Токарь и Игорь Куропятник. В 1992 году он стал начальником АСК.

Одним словом, 6 октября 2001 года на аэродроме «Сухарина балка», бывшем аэродроме Качинского военного авиационного училища лётчиков, на котором сейчас базируется Севастопольский АСК, состоялась эта международная встреча.



В Севастополь на Международную встречу ветеранов парашютного спорта прибыли: пятикратный рекордсмен мира, член сборной команды СССР, мастер спорта Павел Алексеевич Банников, начальник АСК, мастер спорта Григорий Николаевич Карапыш, мастера спорта, ветераны бригады спецназа Александр Иванович Байда и Виктор Владимирович Пономарёв, председатель Кировоградского городского комитета ОСО Украины, полковник, мастер спорта Александр Александрович Заболотный с женой Валентиной Александровной и начальник штаба Государственной лётной академии Украины бывший когда-то кандидатом в мастера спорта Борис Игнатьевич Чижов

Скажу откровенно, что прыгать я, в свои годы, уже не собирался. Хотелось встретиться с друзьями спортивной юности.

А вообще я даже не предполагал, что для ветеранов будут организованы прыжки, хотя наши везли с собой парашюты - на всякий случай. Наконец все участники встречи собрались на аэродроме «Сухарина балка».



6 октября 2001 года. Участники международной встречи ветеранов парашютного спорта Украины, Москвы и Санкт-Петербурга на аэродроме Севастополя «Сухарина балка»

Украина всегда занимала лидирующее место в мировом парашютном спорте. Наибольшее число абсолютных чемпионов мира, чемпионов мира по упражнениям, рекорсменов мира были нашими соотечественниками. Во встрече приняли также участие парашютисты, покорившие Северный полюс и Памир.

Для меня стало полной неожиданностью, когда было объявлено о том, что среди команд ветеранов будет разыгрываться упражнение на точность приземления с высоты 1000 метров. Я успокоился, так как этот вопрос меня с Павлом Алексеевичем не касался. Мы с ним уже вышли с прыжкового возраста, да и я последний свой 427-й прыжок выполнил более 10 лет назад – 17 июля 1991 года.

Для полного состава команды, а это пять спортсменов, не хватало одного человека. И тут полковник Заболотный, как председатель Кировоградского горсовета ОСОУ дал мне команду: «Борис Игнатьевич, я тебе отдаю свой парашют По-9, себе найду, но Честь Кировограда уронить не позволю». Пришлось

подчиниться. Для меня слово «Честь» всегда пишется с большой буквы. Александр Александрович нашёл мне кроме парашюта ещё и спортивный костюм с красной вставкой на груди, а для себя парашют, у которого запаска была в одном ранце с основным.



Команда ветеранов Кировограда была в полном составе:
Карапыш Г.Н., Байда А.И., Заболотный А.А., Чижов Б.И. и Пономарёв В.В.



Наша тройка – первый Байда, за ним Александр Александрович, а сверху я

Фотографировали нас находившиеся на старте Павел Алексеевич Банников и Валентина Александровна Заболотная.

В групповом прыжке на парашютах По-9 команда поразила цель с отличным результатом. Единодушным решением судейской коллегии кировоградская команда была признана самой организованной и результативной. Её и было присуждено первое место.



Чтобы не травмировать кинооператора я резко зажал клеванты, купол резко вздыбился, и я приземлился у его ног

Траектория снижения моего парашюта была направлена точно в цель – маленький, заветный пятачок. И надо же так случиться, что на маты, где находилась эта цель, головой прямо на пятачок улёгся кинооператор с видеокамерой, приземление на которого не предвещало ни чего хорошего ни мне, ни ему. Мне пришлось зажать клеванты, купол резко вздыбился и затормозил. Именно этот момент зафиксировал Павел Алексеевич. А я приземлился у ног кинооператора, который создал фильм, где зафиксировано всё моё снижение. Этот фильм хранится у меня для моих потомков.

Аэродром «Сухарина балка» для нашего товарища Александра Ивановича Байды был знаменателен тем, что на нём в 1973 году он выполнил норму мастера спорта. Тогда прыгал он на парашюте УТ-2Р. Из-за конструктивного недостатка парашюта в прыжке на точность приземления он не вошёл в норматив. Главный судья Вадим Тихоненко видел, что это вина не спортсмена, а конструктивной недоработки парашюта и дал разрешение на повторный прыжок, в котором Александр Иванович выполнил требуемую норму и стал мастером спорта.

Посмотрим на картину выживания нашей Государственной лётной академии Украины, которая как две капли воды похожа на картину выживания всего нашего государства в период после развала Советского Союза и приобретения независимости.

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 ЛЛ-410 стало для Государственной лётной академии Украины непосильной ношей



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 ICAO (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 ТАСІК и помощи, оказываемой государственными предприятиями по ОВД Украины “Украэроух”. Для пилотов был осуществлён поэтапный переход на международные стандарты ICAO и Евросоюза. При финансовой поддержке предприятия “Украэроух” была проведена модернизация тренажёрного центра



ОВД. Академией внедрены компьютерные технологии обучения.

Под крылом самолёта Ан-2 родная Кировоградщина

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 были израсходованы на страховку и сертификацию экипажей, коммунальные платежи, телефон, телеграф и другие услуги связи, хозяйственные расходы, таможенные платежи, налоги и на заработную плату работникам хозяйственности академии.



В Государственную лётную академию Украины на опытную эксплуатацию в 2000 году поступил очень экономичный сверхлёгкий летательный аппарат TL-232 CONDOR



На площадке Широкое в Запорожской области проходили учебные полёты

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 для внесения изменяемых со временем сведений.



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.

В наступивших суровых условиях жизни из-за ненадобности на производстве сокращение шло полным ходом. Люди оставались без заработка, а пенсионеры жили на мизерную пенсию. Помню как Иван Васильевич Дикий, один из основателей Кировоградской ШВЛП, с налётом в качестве командира Ли-2, Ил-14, Як-40 более 15000 часов после смерти жены остался один на пенсии размером 49 грн! Академия оказала ему помощь тем, что поставила на довольствие в столовой. Вместе с курсантами он ходил туда на завтрак, обед и ужин.

Даже природа возмущалась такому положению вещей. В январе 2000 года от обледенения и ветра падали деревья, столбы электропередач. Поезда останавливались иногда на сутки, почти всюду не было света. Только по Кировоградской области упало около 20 тысяч столбов. В конце зимы – начале весны 2001 года после февральских дождей вдруг ударил мороз. Обледенели все леса. Ветки падали и разбивались как стекло. А в июле в Светловодске наблюдался страшный мор рыбы. Вода в Днепре +28°. Начали гнить и разлагаться водоросли. В августе чудовищный ливень уничтожил всё посеянное в Компанеевском районе. Эти катаклизмы природы усугубились террором. 11 сентября «Аль-Каида» во главе с Усамом Бен Ладеном захватила четыре «Боинга». Два в Нью-Йорке врезались в башни-близнецы, третий – в Пентагон, а четвёртый упал в поле. Погибло 2974 человека и 24 пропали без вести.

Мы же старались, как могли. Ещё в декабре 2000 года ректором был издан приказ о приобретении за свой счёт до 15 марта всему личному составу и курсантам установленной формы одежды, и вы уже видите на предыдущей странице остатки когда-то огромного авиационного отряда в белых рубашках с погончиками в чёрных брюках и обуви.

Освободившиеся экипажи Государственной лётной академии Украины были широко востребованы различными авиакомпаниями. В поисках заработка опытный лётный состав (от командира отряда до рядового инструктора) работал примерно по такому плану: пол года – год работает в академии, столько же в авиакомпании где-нибудь в Африке, Азии или Латинской Америке. Характерный эпизод того времени на фото внизу.



Кабул. Весна 2006 года. Справа: инженер по Ли РЭО вертолётов из Нижневартовска Чижев 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 бортинженер Гладун Юрий Иванович



Я же оставался всегда на месте.

7 ноября 2002 года на должность инженера отряда прибыл очередной опытный работник из АТБ **Тумайкин Борис Александрович**.

Родился он 20 сентября 1944 года на блок-посту Шахтайка Могочинского района Читинской области за Байкалом в том месте, где реки Аргунь и Шилка, сливаясь воедино, образуют полноводную

реку Амур. Его трудовая жизнь началась сразу же после окончания средней школы. В июле 1962 года получил аттестат зрелости, отдохнул месяц, и 27 августа уже был учеником слесаря подъёмочного цеха паровозного депо станции Зилово Забайкальской железной дороги. Учёба была предельно короткой, и с 3 октября Борис Тумайкин стал слесарем деповского ремонта 1-го разряда. От момента окончания школы до осеннего 1963 года призыва в армию Борис сумел дважды повысить свой рабочий разряд, и перед призывом уже был слесарем по ремонту паровозов 3-го разряда. Срочная служба в армии прошла без эксцессов. Там его физически закалили и привили моральное чувство ответственности за выполнение поставленной перед ним задачи. Служил он на территории ГДР в воздушно-транспортной авиации (ВТА). Летал вначале бортовым механиком, а



впоследствии бортовым техником самолёта Ли-2. Именно в ВТА началось его увлечение парашютным спортом.

1964 год. ГДР ВТА

Сразу же после демобилизации Борис Александрович снова стал рабочим человеком, помощником стволового участка внутришахтного транспорта в Донбассе (Родинское шахтоуправление комбината Красноармейскуголь). Увлечение авиацией победило, и 5 сентября 1972 года Борис Александрович стал работником авиационно-технической базы Кировоградской ШВЛП ГА, а в 1973 году студентом заочного отделения Егорьевского авиационно-технического училища (ЕАТУ). Перед молодой семьёй в те поры остро стоял вопрос получения квартиры. Именно тогда военные друзья подсказали ему, что в военной авиации этот вопрос решается очень просто. Эта подсказка заставила Бориса Александровича действовать, и он снова с 9 августа 1974 года был призван в СА на должность авиационного механика самолёта МиГ-21 190-го иап, базировавшегося на аэродроме Канатово.

Надо заметить, что своё увлечение парашютным спортом он активно продолжал в Кировоградском авиационном спортивном клубе. Участвовал в составе сборной команды города во всех соревнованиях парашютистов, как по линии ДОСААФ, так и по линии СА. В 1974 года ему было присвоено почётное звание мастера парашютного спорта СССР.



Всего он выполнил 760 прыжков с парашютом.

Мастер парашютного спорта
Борис Александрович Тумайкин
в свободном полёте
над аэродромом Фёдоровка

После окончания в 1976 году ЕАТУ он получил диплом техника-механика по эксплуатации самолётов и двигателей. К тому времени решил квартирный вопрос в кооперативном доме и Борис Александрович, протрившись с армией, вернулся в АТБ ШВЛП на должность авиационного техника по 4-му тарифному разряду, а 1 апреля 1983 года протоколом МКК ему был присвоен 5-й тарифный разряд.

Безупречная многолетняя работа на планерах и двигателях самолётов КШВЛП, с 1978 года КВЛУ, и с 1993 года ГЛАУ позволила Борису Александровичу 14 июня 1995 года занять должность инженера Пид цеха №1 АТБ. Начался период больших сокращений. Инженерно-технический состав был востребован в МААК “УРГА”. Однако Борису Александровичу не повезло, и он вынужден был устроиться на работу в акционерное общество “Гидросила”, в механосборочный цех №2 слесарем механосборочных работ 4 разряда.

Наконец, в мае 2001 года он был востребован АТБ ГЛАУ, а с 7 ноября 2002 года был принят на должность инженера АО ГЛАУ. Так до моего перехода в музей мы и работали в авиационном отряде рядом. В свободные от работы минуты мы делились воспоминаниями о своей жизни.

В настоящее время Борис Александрович Гумайкин работает в должности инженера учебно-производственного отдела авиационно-технической базы (АТБ) ГЛАУ.



23 января 1985 года после тяжёлой и продолжительной болезни умер мой тесть, участник боевых действий Великой Отечественной войны Менчинов Василий Алексеевич.

Мой тесть, участник боевых действий ВОВ
Менчинов Василий Алексеевич
(20 марта 1911 года – 23 января 1985 года)

Умер в Кировоградском тубдиспансере при соответствующем этому мрачному учреждению диагнозе. По просьбе вдовы Веры Сергеевны хоронить его решили в Новомиргороде. Руководство КВЛУ в соответствии с



с коллективным договором оказало нам помощь, выделив грузовую автомашину для перевозки гроба с телом из Кировограда в Новомиргород и на кладбище.

Частный дом напротив больницы

К этому времени их частный дом с приусадебным участком, расположенным напротив Новомиргородской районной больницы был снесён и на его месте построено общежитие для шахтёров. Взамен им выделили двухкомнатную квартиру на втором этаже пятиэтажки.



Похоронили Василия Алексеевича со всеми почестями.

Моя теща Вера Сергеевна Менчинова

Не совсем здоровая Вера Сергеевна осталась одна в приватизированной

квартире. Были даже такие времена, когда она перед сном открывала дверные задвижки, чтобы в случае если умрёт, то люди могли войти. Страхи были несколько преувеличены, так как жила она с детства в родном городе, где её все знали и уважали. Чтобы понять её состояние, приведу один пример. Однажды в 20.00, накануне празднования Нового года раздался телефонный звонок. Вера Сергеевна звонила, что ей стало плохо, и она просит немедленно приехать. Не теряя времени даром, я сел в свои «Жигули» и помчал в Новомиргород. Приезжаю. Дверь на запоре. Звонивший я начал выяснять её местонахождение, а она у знакомых встречает Новый год, и мой приезд ей был абсолютно не нужен. Успокоившись, я поехал домой.

Погода была сказочной. На открытый подмёрзший грунт выпал тонкий слой снега, искрившийся в лучах фар автомобиля. До Нового года оставался один час, и на дороге не было видно ни одной встречной или попутной машины. Только в одном месте откуда-то сбоку обозначились ещё свежие следы мотоцикла с коляской. Рядом со следом лежала огромная рыбина. Я остановился. На тонком слое снега лежал, чуть отблескивая от света фар, пятикилограммовый карп. За пять минут до Нового года я вошёл к себе в дом с неожиданной добычей в руках.

Но это только эпизод, а общее настроение у Веры Сергеевны оставалось одно - надо жить с детьми. Мы ей советовали переезжать в Черкассы к старшей дочери. Она об этом и слушать не хотела и изъявляла желание жить только с нами. – Давайте, говорит, - обменяем наши две квартиры на одну большую, и я буду с вами доживать свой век. У вас двое детей и когда-нибудь вы методом обратного обмена сможете обеспечить их жильём.

Умудрённая тяжёлой жизнью женщина говорила истинную правду. Начал я искать возможность обмена и обнаружил, что почти рядом на втором этаже одного из домов довоенной постройки согласны на такой обмен две семьи, живущие в коммунальной трёхкомнатной полнометражной квартире. Правда одна семья жила на Севере и срок контракта у неё заканчивался. Семья, жившая в Кировограде, согласилась переехать в нашу прекрасную двухкомнатную квартиру с высокими потолками и паркетными полами, а северяне согласились на переезд в Новомиргород. Обмен состоялся. Мы въехали в огромную общей площадью около 100 квадратных метров трёхкомнатную квартиру

с отдельной кухней, столовой, ванной комнатой и отдельным туалетом. Приступили к ремонту. У северян ещё контракт не окончился, и на время ремонта Вера Сергеевна продолжала жить в Новомиргороде.

Затем мы перевезли Веру Сергеевну со всем её имуществом в большую площадь 18 квадратных метров комнату с огромным балконом и прекрасным видом на небольшой сквер с цветниками.

Безусловно, человеку оставившему всех своих знакомых, могилы родных и близких в Новомиргороде жизнь в Кировограде не то что не нравилась, а была непривычной и незнакомой с вытекающими отсюда последствиями. Мы понимали весь этот не уют и старались во всю, чтобы она чувствовала себя в нашей теперь уже общей семье спокойно и уверенно.

Она понемногу разнакомилась с людьми, и стала более сдержанной в высказываниях. А для себя мы сделали вывод, что очень хорошо, если последние годы своей жизни проходят там, где ты прожил жизнь, где тебя знают, ценят и уважают.

Похоронена Вера Сергеевна на Новолелековском кладбище, и теперь мы ежегодно в поминальные дни ездим в Новомиргород на могилу Василия Алексеевича и в Кировограде на могилу Веры Сергеевны. Способствует нам то, что поминальные дни на этих кладбищах имеют разницу в одну неделю.



На могилу моей мамы в Светловодске я езжу ежегодно в день её смерти - 31 марта или в близкие к этому дню выходные дни. Теперь уже и моя единственная, родная сестра умерла 27 января 2010 года, и я буду до конца своей жизни навещать в Светловодске две могилы



на двух кладбищах (мамы на центральном за мемориалом и сестры на новом кладбище за Светловодском). Все мы смертны.

Видите, какие грустные строки. А теперь вернёмся к тому моменту, когда мы снова оказались в двух квартирах.

В 1990 году Аня вышла замуж. В 1991 году у неё родился сын Алёша. Они с мужем и сыном уехали по распределению в

Таллинн. Там получили комнату и начали обустроить свою жизнь. Её муж, Виктор Анатольевич Гасленко, после окончания факультета воздушной навигации КВЛУ летал штурманом самолёта Ту-134, и всё складывалось самым лучшим образом.

Однако развал Советского Союза привёл и к развалу семьи. Началось с того, что Эстония отказалась эксплуатировать самолёты Ту-134 и перешла на эксплуатацию американских Боингов, на которых в экипаже штурман не предусмотрен. Самолёты Ту-134 эстонцы распродали, а вместе с самолётами у новых владельцев оказались и неустроенные в Эстонии члены экипажей. Одним словом штурман Виктор Гасленко оказался в Попраде (Словакия), а Аня с Алёшей у нас в Кировограде.



Мой внук Алёша Гасленко

Когда Алёше уже было 8 лет, и учился он в 3-д классе Кировоградского коллєгиума, к моей Галине Васильевне подошла хорошая наша знакомая, главный бухгалтер профсоюзного комитета ГЛАУ Светлана Владимировна Ильинова.

– Галина Васильевна, – говорит она. – У нас в семье появилась возможность расширения и улучшения жилплощади. Может Вы подскажете, кто в вашем доме будет согласен поменяться с нами на трёхкомнатную квартиру на 5 этаже кирпичного пятиэтажного дома перед клубом АРЗ, а мы ещё купим им другую квартиру?

Моя Галина Васильевна пообещала поговорить со старожилками. Дома я от неё услышал об этом предложении. Тут же у меня мелькнула мысль обустроить нашу дочь квартирой в центре города в районе Кировоградского коллєгиума, и вскоре мы нашли Ане двухкомнатную квартиру в доме №26 по улице Шевченко на пятом этаже пятиэтажного кирпичного дома.



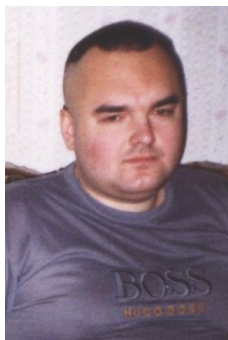
Состоялся обмен и ремонт. Никто никого не торопил. Так переплелись наши судьбы с Ильиновыми.

Ильинов Сергей Васильевич. Родился 2 октября 1949 года в селе Орехово Угодскозаводского ныне Жуковского района Калужской области. После окончания в 1967

году Белоусовской средней школы, до которой учился в школах сёл Орехово и Бухловка, четыре месяца работал воспитателем в спецшколе, а затем был принят на Серпуховский радиотехнический завод вначале учеником токаря, а уже с 3 июня 1968 года работал в 41-м цеху на токарном станке самостоятельно. В конце августа Сергей стал курсантом отделения эксплуатации самолётов и двигателей Троицкого авиатехучилища ГА. Учёба шла успешно и в 1971 году, с дипломом авиационного техника он прибыл по распределению в АТБ Кировоградской ШВЛП ГА. По отработанной технологии с 23 февраля его определили вначале стажёром, ровно через месяц авиамехаником и только с 1 июня 1971 года допустили к ответственной работе авиационным техником по обслуживанию самолётов Ан-24 и Ан-26. Тяга к совершенствованию привела его в 1972 году на заочный факультет Кировоградского института с/х машиностроения. 1974 год был для Сергея знаменателен тем, что он навеки связал свою жизнь с милой и очаровательной Светланой Волошиной - экономистом плодоовощного отдела Криворожского горпищеторга. Светлана Владимировна теперь уже Ильинова сама только окончила вечерний экономический факультет института и в вопросах высшей школы была очень даже сведущей. Её влияние на мужа мы находим в том, что с 1975 года Сергей Васильевич стал студентом Киевского института инженеров гражданской авиации. А его влияние на жену мы видим в том, что с 3 сентября 1979 года она связала свою жизнь ещё и с Кировоградским высшим лётным училищем ГА, о чём я напишу отдельно. Надо заметить, что свою совместную жизнь они начали в комнате восьмого общежития, того самого, в котором начиналась и моя семейная жизнь в авиагородке.

Руководство 2 лётного отряда ШВЛП заметило скромного и трудолюбивого авиатехника Ильинова и предложила ему стать бортмехаником самолёта Ан-24. Декабрь 1975 года стал знаменательным для Сергея Васильевича двумя важнейшими в его жизни событиями. 1 декабря он после окончания теоретической подготовки в УЛЮ впервые поднялся в воздух на самолёте Ан-24 в качестве бортмеханика-слушателя, а 15 декабря Светлана Владимировна родила мальчика, которому на семейном совете дали имя Александр. Переучивание было закончено 8 января. С 9 января он уже числился в должности бортмеханика-

инструктора, но только 21 марта 1975 года протоколом МКК ему был присвоен 3 класс, а в его лётной книжке первый его производственный налёт со слушателями 31 час 47 минут зафиксирован апрелем 1975 года.



Лётная работа и маленький Александр внесли свои коррективы в жизнь Сергея Васильевича. В октябре 1979 года он освоил второй тип ВС - Ан-26. Все эти служебные и семейные вопросы затормозили продвижение в учёбе, и, несмотря на это он продолжил при поддержке жены учиться заочно. КИИ ГА он закончил в 1980 году.

Александр Ильинов

Это не осталось без внимания руководства второго лётного отряда. Именно в это время там появилась необходимость сформировать экипаж для работы в Ливии.

Бортмеханика-инструктора с высшим образованием Ильинова Сергея Васильевича включили в экипаж самолёта Ан-26 Владимира Владимировича Гриценко. С октября 1982 года в течение 15 месяцев без отпуска с ежемесячным налётом почти под санитарную норму, а это под 70 часов, он летал днём и ночью. Его общий налёт за этот период составил 909 часов, из которых только ночью 282 часа.

А теперь я расскажу о его Светлане.



Ильинова (Волошина) Светлана Владимировна родилась 22 декабря 1951 года в огромном промышленном, красном от железорудной пыли городе - Кривом Роге. В этом мегаполисе она успешно окончила школу, и 30 июня 1969 года вступила на собственную трудовую вахту в Криворожском горпищеторге (учётчик, продавец, а затем экспедитор бакалейной базы №1). Все это время она упорно добивалась овладением специальности

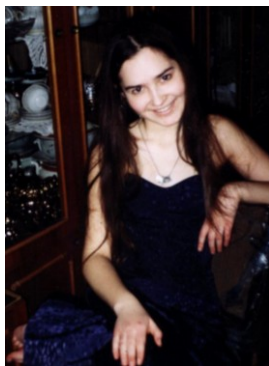
экономиста, учась заочно в Криворожском филиале Днепропетровского института советской торговли. После окончания института Светлана была переведена на должность экономиста плодоовощного отдела своей базы.

После замужества она переехала в город Кировоград. 15 декабря 1975 года родила сына и вместе с мужем в отдельной комнате общежития занималась его воспитанием. Сын рос не по дням, а по часам, а в авиагородке был детский садик, и когда Саше ещё не исполнилось и трёх лет, его удалось устроить туда в ясельную группу. Света расправила плечи и 18 сентября 1978 года устроилась на работу экономистом планового отдела Кировоградского райпищеторга. Удалённость места работы от дома и садика создавали Шашиной маме некоторые неудобства.

Почти через год ей посчастливилось перейти на работу в авиагородок на должность коменданта хозотдела КВЛУ ГА, а с 26 января 1981 года она была назначена на должность старшего бухгалтера объединённого комитета профсоюза этого престижного высшего лётного учебного заведения.

Мы увлеклись Светланой, а в конце декабря 1983 года с заграничной командировки вернулся уставший, выжаренный африканским солнцем Серёжа. Появилась реальная возможность решить квартирный вопрос, и вскоре семья покинула ставший родным общежитие и переехала в отдельную однокомнатную квартиру. 14 декабря 1984 года Сергею Васильевичу Ильинову протоколом МКК был присвоен первый класс бортмеханика, а ещё через некоторое время 14 апреля 1988 года в семье Ильиновых родилась Машенька.

Дочь Ильиновых - Машенька



После выхода с декретного отпуска Светлана Владимировна была повышена в должности и стала главным бухгалтером профкома.

Прилежание и трудолюбие позволили им поменять свою однокомнатную квартиру на трёхкомнатную, в пятиэтажном доме городка АРЗ.

В 1993 году Сергей Васильевич освоил полёты на самолёте Ил-76 и в качестве бортинженера налетал на нём вместе с переучиванием 68 часов 21 минуту. Это были сложные времена выживания ВУЗа. Этот самолёт КВЛУ передало в аренду, и так он больше в ВУЗ и не вернулся. Более того, самолёты Ан-24 и Ан-26, на которых летал Сергей Васильевич, потихоньку сходили с

арены. Лётный состав ждало большое сокращение. Однако МААК “УРГА” только начала разворачивать свою деятельность, и в начале февраля 1996 года он перевёлся из ГЛАУ в эту международную авиакомпанию бортмехаником на период выполнения авиаперевозок в Западной Сахаре. По окончании контракта в середине апреля 1997 года уволился, с 28 октября почти месяц поработал лаборантом учебно-лётного отдела академии, а затем с 25 ноября этого же года заведовал хозяйством института аэронавигации на 0,5 ставки

Обмен квартир с нами произошёл 15 декабря 1999 года.

30 октября 2001 года на профсоюзной конференции Светлана Владимировна Ильинова была избрана председателем профсоюзного комитета Государственной лётной академии Украины, и руководит профсоюзом ГЛАУ по настоящее время.



Экипаж Николая Александровича Сизова (второй слева) в одной из африканских стран

На лётную работу Сергей Васильевич Ильинов вернулся в феврале 2003 года бортинженером лётной службы МААК “УРГА”. С 19 января 2006 года он старший бортинженер лётной службы. С 12 апреля 2007 года - старший бортинженер-инструктор лётной службы. А с 26 февраля 2008 года уволился из-за оформления пенсии по выслуге лет. В настоящее время Сергей Васильевич Ильинов - инструктор по лётной эксплуатации тренажёрного центра ГЛАУ. Его общий налёт составляет 13 465 часов 35 минут, из которых 3 125 часов 54 минуты ночью.

Прошло несколько лет с тех пор, как я переехал жить в городок АРЗ. Дорога на работу удлинилась. Если раньше мне на неё приходилось тратить 15 минут, то сейчас - 25. Это обстоятельство меня только радует, так как, по глубокому моему убеждению, хождение пешком явно идёт на пользу здоровью.

Летом 2003 года над аэродромом с раннего утра, как пчёлы над цветником, гудели новые самолёты НАРП-1. На них летали мои друзья и сослуживцы пилот-инструктор Задков Валерий Валентинович и командир авиационной эскадрильи Шевелёв Владимир Леонидович. Если Шевелёва можно смело назвать моим молодым соратником, то Задков принадлежит уже к следующему поколению лётчиков. В лётной академии он первопроходец самолёта НАРП-1.

Утром 22 июля я, как всегда в белой отутюженной рубашке с короткими рукавами и с погончиками (четыре золотые лычки на чёрном фоне) спешил на своё рабочее место в штаб авиационного отряда. Ещё не успел открыть дверь своего кабинета, как услышал продолжительный и настойчивый телефонный звонок. Звонил Владимир Леонидович Шевелёв. “Борис Игнатьевич, свои первые полёты с курсантом выполняет Крат. Желательно этому моменту придать торжественность, в 9.00 он будет садиться на заправку”.

Ирина Николаевна Чопенко, была тут же послана мною за цветами, а я сел за свой письменный стол, взял в руки карандаш, и на листе бумаги полились строки:



Крат Владимир Анатольевич

Чудовий ранок двадцять друге липня.
Штурвал курсант стискає у руках.
Інструктор Крат піднявся у повітря,
І все це сталося на моїх очах.

Пілот-інструктор молодий, завзятий,
Тобі я щиро заздрю і тому,
Ці гарні квіти я дарю як брату,
Літай собі упевнено в ДЛІАУ.

Нехай здобув цю мить ти своїм потом,
Вклади в польоти джерело душі,
Ти будеш най досвідченим пілотом,
Тому й складаю я тобі вірші...

В следующем году 19 ноября, когда

я уже работал в музее, Владимиру Анатольевичу исполнилось тридцать лет. Я был приглашён вместе с его сослуживцами к нему на именины. Не долго думая, я сел за стол и сочинил:

Сегодня ровно тридцать лет
Как ты увидел белый свет.
Отрядный ваш родной поэт
Представлю вам такой сюжет:

Володя Крат и НАРП, полёт.
Всё, как в июле прошлым летом.

Веди красиво самолёт
И я горжусь тобой при этом.

Владей, мой юный командир,
Своей завидною судьбою.

Носи достойно свой мундир
Незримо рядом я с тобою.

С 2006 года Владимир Анатольевич командир авиационной эскадрильи самолётов НАРП-1 и Ан-2. В феврале 2010 года переучился во Франции в Париже на самолёт «Эмбрайер-145», Сейчас летает в авиакомпании «Днепр-Авиа» (Днепропетровск).

Чтобы закончить тему «НАРП и мои стихи» посмотрите фото и статью из газеты «Старт» написанную командиром авиационного отряда Задковым Валерием Валентиновичем в октябре 2004 года, когда я уже работал в музее.



Командир авиационного отряда Задков Валерий Валентинович (справа) поздравляет пилота-инструктора Руслана Гринченко с успешным полётом

В нашей Академии есть категория персонала, от квалификации и совершенства которой зависит очень много в уровне профессиональной подготовки выпускаемых нами пилотов. Это пилоты-инструкторы авиационного отряда ГЛАУ. Эти люди в сложнейших условиях выполняют свой профессиональный долг. Ведь научно-технический прогресс в авиации по-особому ставит проблему подготовки лётных кадров, независимо от того, каким будет первоначальный и выпускной самолёт.

Стать настоящим пилотом-инструктором может только человек одарённый и заинтересованный. Мотивационными факторами его деятельности, кроме достойной оплаты труда, должны служить славные авиационные традиции.

В своём небольшом, но сплочённом коллективе авиационного отряда мы стараемся возрождать утерянные замечательные традиции. Например, по итогам месяца определять лучшего пилота-инструктора. В ходе лётно-методических проверок за октябрь им стал пилот-инструктор Гринченко Р.Н., который, к слову, в июле текущего года получил в нашем АО эту гордую приставку "инструктор" и допуск к работе с курсантами.

На собрании АО, 29 октября 2004 г., командованием ему были вручены наградные часы, а поэт нашего времени, директор музея - Чижов Б.И. посвятил ему своё четверостишие:

" В высоком небе НАРП летит,
А в нём курсант-пилот сидит,
Ему дорогу в Пятый океан
Открыл инструктор - Гринченко
Руслан".
Командир АО В.Задков

В газете "Старт" за август 2001 года помещена моя статья:

Страницы новейшей истории

Исполнилось 50 лет ГЛАУ. История лётного учебного заведения начинается 7 мая 1951 года, когда назначенный приказом командующего Дальней Авиации начальник Кировоградского ВАУЛ генерал-майор авиации Мельников А.Г. издал приказ №1. Планировался выпуск лётчиков на самолётах Ил-4 (ДБ-3Ф). (На снимке 1952 года на аэродроме училища, у самолёта Ил-4 Алексей Артёмович Чижик). Прошедшая война, старая авиационная техника требовала замены, и с 1954 года училище передают ВВС и начинают снабжать новой учебно-боевой техникой - фронтовыми реактивными бомбардировщиками Ил-28, на которых курсанты летали после освоения переходного самолёта Ли-2. (На фото 1953 года

Николай Васильевич Щёткин готовится к полётам. А на фото 1958 года, слева направо, выпускники КВАУЛ 1956- 1957 годов Бредихин Владимир Алексеевич, Дашко Дмитрий Давыдович, Шульгин Алексей Иванович и Литвин Анатолий Николаевич).



В 1959 году было организовано 60-е Высшее военное авиационное училище лётчиков (60ВВАУЛ), начальником училища назначен генерал-майор авиации Новоқщєнов Михаил Сергеевич.

Был произведен набор курсантов, приступивших к обучению по программам высшей школы.



В связи с сокращением Вооружённых Сил на 1 млн 200 тысяч человек, решением правительства училище передало курсантов в другие высшие военные училища и в 1960 году освободило базу для создания Кировградской школы высшей лётной подготовки.

Начальником КШВЛП был назначен Иван Семёнович Погорелов. Из Краснокутского лётного училища прибыл отряд самолётов Ли-2, который вместе со значительной частью демобилизованных офицеров и других освобождённых работников КВВАУЛ составил основу КШВЛП. Первоначально приступили к решению задач по переучиванию лётного состава, из числа сокращённых из ВВС, на самолёты Ли-2 и Ан-2. В 1962 году освоили самолёт Ил-14, в 1963 - новый турбовинтовой самолёт Ан-24. В 1968 году - реактивный пассажирский самолёт Як-40, в 1975 году - Ан-26 и Ан-30 для переучивания лётного состава подразделений гражданской авиации СССР и зарубежных авиакомпаний (На снимках Григорий Павлович Молчанов и Николай Максимович Дементьев на своих рабочих местах в летящем самолёте Ил-14). В 1975 году начальником КШВЛП стал выпускник Кировоградского ВАУЛ 1955 года Виктор Макарович Викторенко. (На снимке мы видим его с экипажами на аэродроме Кировоград).

С 1 сентября 1978 года приступил к учёбе первый набор курсантов-пилотов вновь созданного Кировоградского высшего лётного училища (КВЛУ) ГА. Организацию обучения, по программам высшей школы взял на свои плечи назначенный на должность начальника КВЛУ ГА д.т.н., профессор Андрей Александрович Комаров.

В 1979 году в училище поступает самолёт первоначального обучения ЯК-18Т. С 1984 года новый начальник КВЛУ ГА Николай Филиппович Никулин перевооружает учебный процесс техническими средствами обучения. С 1987 года Кировоградским высшим лётным училищем ГА руководит Михаил Иванович Рубец.

В 1989 году впервые в мировой авиационной практике самолётом первоначального лётного обучения становится двухдвигательный турбовинтовой самолёт Л-410УВП, поступивший на эксплуатацию в 1988 году. С 1993 года училище становится Государственной лётной академией Украины.

Воздавая должное тем, кто своими именами обогатил историю лётной академии, командование и общественные организации надеются, что она будет продолжена и дополнена новыми делами во имя возрождения авиации независимой Украины.

Авиации в Украине быть!

В газете “Старт” за февраль 2002 года помещена редакционная статья “Быть верным крылатой профессии” Я переписывать её не буду. Приведу только выдержки и оживлю фотографией.

Итак, 8 февраля 2002 года авиационный отряд отмечал 50-летие со дня образования. В большом штурманском классе отряда собрались практически все поколения лётного состава, которые работали в нашем учебном заведении все эти 50 лет. С приветственной речью выступил ректор академии, пилот 1 класса Рубец Михаил Иванович. Пройдя славный путь подготовки лётных кадров, коллектив АО накопил опыт и знания, востребованные сегодня мировым авиационным сообществом. Это стало возможным благодаря славным традициям, заложенным полвека назад, традициям, среди которых комплексный подход к решению задач по обучению лётных кадров, творческая самоотдача, высокая требовательность. Настоящими именинниками в этот день были: Викторенко Виктор Макарович, многие годы возглавлявший лётную службу нашего учебного заведения, за плечами 36 лет работы, 13 тысяч часов налёта. Щёткин Николай Васильевич имеет 35-летний стаж лётной работы, лётчик-инструктор, командир корабля, 15 тысяч часов налёта. Карпов Николай Владимирович имеет налёт более 12 тысяч часов, освоил 18 типов ВС. Ильяшенко Виктор Епифанович, Бредихин Владимир Алексеевич, Литвин Анатолий Николаевич, Семенихин Эдуард Александрович, Васильев Николай Васильевич, Одинок Михаил Тимофеевич, Якутин Иван Яковлевич, Пришедько Владимир Андреевич, Худяков Валентин Петрович, Декусар Владимир Лукич, Назаренко Георгий Павлович, Чижов Борис Игнатьевич и многие, многие другие, имена которых обогатили историю нашей академии, историю авиационного отряда.

Незаметно пролетели десятилетия, на висках белеет седина, но сердца ветеранов по-прежнему молоды. Ветеранов приветствовал пилот АО Юрий Анатольевич Аушев, а курсант 1-го курса ФЛЭ Дима Овсянников и 3-го курса ОВД А. Мельник порадовали присутствующих, исполнив несколько замечательных песен.

В конце торжественной части был продемонстрирован видеофильм “Хроника прошедших лет”, созданный видеостудией академии. Время праздника пролетело незаметно, но в памяти он останется надолго.

Участники праздника у памятного знака 50-летию ГЛАУ



Жизнь шла своим чередом. В отряде чествовали именинников, дома встречали гостей, ездили с друзьями на рыбалку и т.п.

О семейной жизни, детях, внуках, друзьях и о многих исторических событиях речь пойдёт в третьей части этой книги, которую я постараюсь выпустить самиздатом в 2012 году.

А сейчас только несколько штрихов в фотографическом плане.



Галина Васильевна в коллективе библиотеки академии



Я в коллективе своего авиационного отряда



Дома семья,



друзья,

а по выходным дням рыбалка.



Справа от меня Пришедько Владимир Андреевич,
слева Калмыков Вячеслав Арсентьевич и юный рыбак Рома Олейник

2 августа 2003 года на аэродроме Фёдоровка в честь 70-летия аэроклуба состоялось чествование ветеранов, на который были приглашены и работники ГЛАУ - выпускники Кировоградского аэроклуба. От академии был снаряжён автобус. Кроме ветеранов места в автобусе нашлись и для моего внука Алёши и для Яны Польгуй и для Александры Петровны Квитко.



2 августа
2003 года.
Аэродром
Фёдоровка.
Алёша,
Александра
Петровна,
Яна Польгуй

Совершенно неожиданно мне предложили два варианта: или выполнить полёт по кругу на самолёте Як-52 с инструктором, или самостоятельно прыгнуть с парашютом в групповом прыжке.

Я выбрал прыжок с парашютом По-16.



Участников группового прыжка выстроили и повели на медицинский контроль



Я выполнил свой последний 427-й прыжок.
После приземления меня встречали Алёша с Яной

В газеті «Старт» за октябрь 2003 года помещена моя статья на украинском языке:

„Ми з вами – послідовники авіаційних традицій”.

У сторічній історії авіації місто Кіровоград займає одне з провідних місць не лише в Україні чи на теренах СНД, а й в усьому світі. Судіть самі – через шість років після зльоту братів Райт, 20 грудня 1909 року, у Єлисаветграді відкрився відділ Петербургського аероклубу. 8 березня 1910 року пілот паралельно відкритого Одеського аероклубу Кузнецов П.А. на іподромі нашого міста виконав політ на аероплані „Блеріо-ХІ”.

Що до 80-річчя цивільної авіації України, то через рік після заснування 26 березня 1923 року українського акціонерного товариства “Укрвоздухпуть”, 25 травня 2004 року цим товариством були відкриті регулярні польоти на лінії Харків – Єлисаветград – Одеса.

Державна льотна академія України, до якої належимо і ми з вами, по праву є послідовником безперервного авіаційного минулого нашого міста, один перелік якого займає 10 сторінок книжки „Державна льотна академія України” підготовленої до друку з нагоди славного ювілею.

В авіаційному загоні абсолютну більшість пілотів-інструкторів складають недавні випускники академії. Очолює загін пілот 1-го класу, допущений до польотів на Ан-24/26 та ПС Ан-32 по самому найнижчому мінімумі погоди Іващенко Сергій Миколайович, який після закінчення Актюбинського вищого льотного училища з 1982 року пройшов шлях в нашому льотному учбовому закладі від пілота-інструктора на ПС Як-18Т до командира загону. Саме з його ініціативи, підтриманої старшим штурманом авіаційного загону Безбожко Володимиром Миколайовичем, який очолює ПАЛС (профспілку асоціацію льотного складу) академії 30 вересня цього року в авіаційному загоні відбулося торжество присвячене ювілеям авіації.

Було прийнято рішення на цих урочистих зборах нагородити грамотою і грошовою винагородою за високі показники праці та професіоналізм у підготовці авіаційних фахівців заступника командира авіаційної ескадрильї Задкова Валерія Валентиновича, який першим освоїв літак НАРП-1 і дав пугівку в небо на ньому молодому льотному складу; заступника командира авіаційної ескадрильї Богданова Олександра Володимировича, який очолює в

авіаційному загоні напрямок по підготовці пілотів на ПС Ан-2 і використанні його у ЗАНГ (застосування авіації у народному господарстві); командира повітряного судна-інструктора Савицького Віталія Олександровича, одного з провідних фахівців по підготовці курсантів на ПС Л-410, Ан-24/26 і штурмана-інструктора Дригу, провідного фахівця по підготовці курсантів в навігаційному напрямку на ПС Ан-24/26.

За якісну інструкторську роботу по освоєнню нового типу , яким на даний час є ПС НАРП-1, також було прийнято рішення про нагородження грамотою та грошовою винагородою пілотів-інструкторів Шевельова Андрія Володимировича і Крата Володимира Анатолійовича, які в цей час виконують тяжку, але почесну роботу по початковому навчанню наших курсантів підкоряти небо на літаку вітчизняного виробництва НАРП-1.

Не забули нагородити грамотами та грошовою винагородою за сумлінне відношення до роботи та виконання службових обов'язків пілотів-інструкторів Войтовича Андрія Івановича, Молочка Олександра Олександровича та Грінченка Руслана Миколайовича.

Науково-технічна бібліотека академії організувала виставку літератури на авіаційну тематику. Галина Василівна Чижова з Оленою Миколаївною Будаєю часті гості в авіаційному загоні. Вони завжди з нагоди розбору польотів, льотно-технічних конференцій чи ювілеїв провадять такі виставки, які користуються у льотного складу великим попитом. Так і в цей день біля виставлених ними стендів пожвавлення.

В гості до авіаційного загону прийшов запрошений на урочистості начальник сертифікаційного центру Грицаєнко Микола Максимович. Його виступ із спогадами про польоти в такому недалекому минулому заворожував молодь. Микола Максимович - легенда нашого навчального льотного закладу. Він розповідав, як після польотів на ПС Ан-2 перевчився на Лі-2, а за ним на Як-40. Саме на цих літаках він потім очолював третій льотний загін спочатку в КШВЛП, а потім у КВЛУ.

На превеликий жаль на цих урочистостях був відсутній наш товариш, командир ескадрильї, пілот першого класу, заслужений працівник транспорту України Шевельов Володимир Леонідович, бо саме в цей час під його керівництвом на посадочному

майданчику Широке, що в Запорізькій області, в повну силу йшли польоти на ПС НАРП-1.

В польоті наша молодь – послідовниця авіаційних традицій, сторіччя яким ми відмічаємо у 2003 році.

Щастя Вам!

Начальник штабу АЗ Чижов Б.Г.

Работа над первой частью этой книги ярко показала мне, что о жизни своего отца я знаю очень мало. В то же время хранящиеся в семейном альбоме фотографии и документы подсказывали, что он был одним из строителей советской власти в Елисаветграде, директором Зиновьевского филиала Украинбанка, работником завода «Красная звезда», Аджамской МТС и техникума механизации сельского хозяйства в городе Кирово, ныне Кировоград. Практически я вырос без отца, так как его 23 августа 1937 года, когда мне было всего лишь 6 месяцев и 2 дня, арестовали органы НКВД и осудили как врага народа на 10 лет «без права переписки».

Вдохновленный успехом моей первой книги я намерился продолжать писать, и мне в голову пришла простая мысль обратиться в Кировоградский областной архив, в котором наверняка найдутся следы его работы в нашем городе.

К огромному моему удивлению в архиве даже упоминания о Чижове Игнатие Львовиче не было. Работники архива посоветовали мне обратиться в Управления Службы безопасности Украины (УСБУ) в Кировоградской области, в архиве, которого наверняка хранится его уголовное дело или в Одесский областной архив, так как город Кирово ныне Кировоград в 1937 году относился к Одесской области.

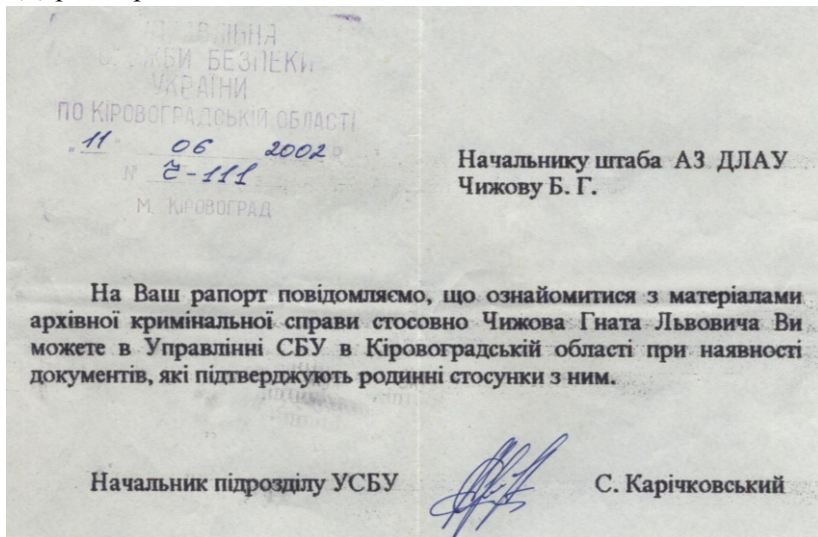
Красивое здание Управления службы безопасности Украины (УСБУ), бывшего КГБ – НКВД, всегда вызывало во мне чувство глубокой неприязни. Четыре года я учился в строительном техникуме и ежедневно, проходя мимо, чувствовал, как мурашки ползают у меня по спине. Но времена изменились, и архивы бывшего Народного комиссариата внутренних дел (НКВД), стали открытыми для потомков их жертв.

Как начальник штаба авиационного отряда Государственной лётной академии Украины я через режимный отдел академии подал рапорт на имя начальника УСБУ в Кировоградской области с просьбой ознакомить меня с уголовным делом моего отца.

13 июня 2002 года пришло разрешение, а 18 июня в кабинете



УСБУ я делал выписки, которые позволили мне написать книгу «Дорога предков».



Её я выпустил самиздатом в количестве всего лишь 10 экземпляров. Один экземпляр находится в библиотеке Чижевского, а один в Кировоградском краеведческом музее.

А сейчас я расскажу почти детективную историю. Встречает меня директор издательства Виталий Романович Собчук и говорит, – Борис Игнатьевич, вы же оканчивали семь классов в украинской школе. Я предлагаю Вам написать книгу об истории Государственной лётной академии Украины на украинском языке. Украина стала независимым государством, украинский язык стал государственным, и книги, написанные на государственном языке, будут иметь преимущество при их издании.

Он был абсолютно прав. Я с ним согласился и приступил к работе. Через ректора академии Михаила Ивановича Рубца мы обратились ко всем руководителям подразделений академии с просьбой представить мне истории коллективов с фотографическим материалом. К тому времени у меня появился авторитет и работа закипела. К 20 февраля 2003 года материалы были поданы в издательство, а 20 мая были подписаны ректором к печати в количестве 1000 экземпляров. Первые десять экземпляров были отпечатаны для рассылки в Государственную библиотеку Вернадского, библиотеку Чижевского и на окончательный вердикт ректора.

Літературно-довідкове видання

Борис Гнатович Чижов
ДЕРЖАВНА ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ

Головний редактор: *В.Р. Собчук*
Технічні редактори: *В.П. Будулатій, В.Р. Собчук*
Комп'ютерний набір: *Б.Г. Чижов, О.М. Болокан*
Комп'ютерна верстка: *О.М. Болокан, М.Ф. Малахова, С.В. Собчук*

Здано до друку 20.02.2003. Підписано до друку 20.05.2003.

Формат 60x90 1/16. Папір офсетний. Друк офсетний.

Ум. друк. арк. 11.

Зам. № 470/2003. Тираж 1000 прим.



Видавництво ДЛАУ. м. Кіровоград,
вул. Добровольського, 1,
тел. 294-437.

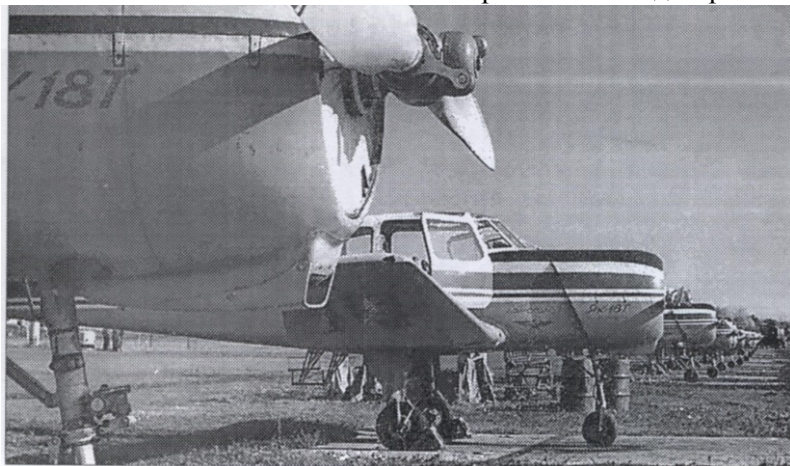
Совершенно неожиданно в такое хорошее дело вмешалась политика. В нашем отряде летал на Л-410 пилот-инструктор Купчик Владимир Петрович. Я с ним был в очень хороших отношениях, и никаких секретов о моей новой литературной работе от него не держал. Он был приверженцем партии «Наша Украина», а я, как и многие украинцы, так же был оранжевого цвета. Владимир Петрович в политическом плане был очень активным человеком и входил в круг людей окружения губернатора Кировоградской области.



Однажды он обратился ко мне с просьбой дать ему с компьютера выписки из готовящейся книги, губернатор, мол, хочет посмотреть.

Без всякой задней мысли я сбросил на дискетку свою наработку и передал её для губернатора с мыслью, вот удача, может губернатор сделает тираж книги в 10 тысяч экземпляров!

Когда мы пошли к ректору с первыми отпечатанными экземплярами книги для решения



Ці літаки стали непотрібні навчальному закладу. 1991 рік.

её дальнейшей судьбы, то, вдруг, совершенно неожиданно получили от «ворот поворот». Единственное, что сказал Михаил

Иванович, надо бы подписать под фотографией самолётов Як-18Т изменить. А там было написано: „Ці літаки стали непотрібні навчальному закладу. 1991 рік”.

Выяснилось, что группа работников академии, в которую входил и Владимир Петрович Купчик, подала иск на ректора по поводу распродажи самолётов Як-18Т после перехода к первоначальному лётному обучению на самолёте Л-410УВП и материалы моей книги, распечатанные с дискетки, оказались подшитыми к делу как улика. С этого момента меня предупредили, что больше мои книги издательство академии печатать не будет. И я приступил к овладению издательским делом на дому, то есть самиздатом.

В еженедельнике “Украина-Центр” за 13 февраля 2004 года корреспондент Лариса Гурина поместила огромную статью под заголовком “Любимый город Бориса Чижова”. Мне эта статья очень нравится и поэтому, я её добросовестно перепишу в эту книгу без сокращений.

Когда учёные говорят об истории стран и целых народов, складывается впечатление, что она совершается где-то там наверху, в месте, которое и определить-то нельзя. Но на самом деле история страны есть совокупность судеб её граждан. Эта простая, может, даже тривиальная мысль приходит в голову после прочтения книг “Дорога предков” и “Воспоминания пилота”. Такую любовь к своим предкам, к истории своего города не часто встретишь в людях. Беседу с автором, Борисом Чижовым, начальником штаба АО Государственной лётной академии Украины, о его книгах, о Кировограде и, конечно, о людях, которые жили и живут в нём, мы и предлагаем нашим читателям.

- Борис Игнатьевич, что подтолкнуло вас, лётчика, человека, по сути, далёкого от литературного творчества, к написанию книг?

- Всё началось с того, что ко мне обратилась редактор выпускаемой в стенах академии газеты “Старт” с просьбой в предверии 50-летия образования Кировоградского лётного училища написать статью. Вы, говорит, наш старожил, дайте нам какую-нибудь историю. Вы знаете, отвечаю, я могу написать лишь о себе. И не статью, а книгу. Она мне: - ради Бога, пишите книгу. Мы оттуда материалы возьмём.

К тому времени у меня накопилось очень много материалов. Жена всё просила выбросить хлам за ненадобностью. Но, когда я заглянул в свой архив, убедился: незачем искать никакие исторические источники, нужно просто заглянуть в свои записные книжки. Там все события, люди, с которыми мне довелось познакомиться...

Принёс в редакцию рассказ о том, как мы, курсанты 10-й военной авиационной школы, прибыли в Кировоград для продолжения учёбы в военном авиационном училище лётчиков. Нас провели через проходную, мимо караула, разместили в казарме и повели в столовую. Там сразу же засуетились официантки: “Вы же ничего не заказали. Что будет есть: ромштекс или свиную отбивную, пюре или гречневую кашу?” И приносят отбивную на пол тарелки, а рядом пюре под листиком петрушечки, половинка помидорчика, огурчик... Эту статью напечатали. На следующий день мне уже проходу не давали. Ну, Борис Игнатьевич, даёшь!..

Вот та моментальная обратная связь и подвигла меня на написание книг. Я сел за письменный стол и так увлёкся, что за два месяца написал первую часть «Воспоминания пилота». А после неё появилась “Дорога предков”.

- В вашей “Дороге” чрезвычайно много фактического материала. Откуда он? Богатый семейный архив?”

- Эта книга на одну треть результат моего художественного вымысла, а две трети - то, что я знаю о своей семье, деде, отце. Я - кировоградец от корня до корня. Елисаветградский период в истории моего рода начался с1898 года, когда мой дед по матери, Евдоким Кожуховский, приехал работать кондуктором электрического трамвая. Елисаветград тогда по праву называли маленьким Парижем. Это был город европейского образца с настоящим императорским дворцом, мощёнными бульварными улицами, домами и даже целыми архитектурными ансамблями, выполненными в европейском стиле. Трамвайные пути начинались от железнодорожного вокзала, шли мимо кавалерийского училища, далее по Дворцовой, Большой Перспективной, мимо Успенского собора, Греческой церкви, поворачивали на Большую Пермскую улицу и заканчивались у пивзавода Зельцера. Проехать на электрическом трамвае, которого не было в то время ни в Одессе, ни даже в Киеве (там работала лишь конка), было очень престижным делом. И солидная публика каталась на нём, ведя просвещённые разговоры о городе. Слушая людей, дед потихоньку увлёкся историей города. К тому же в его руки попала очень интересная книга “Исторический очерк г. Елисаветграда”, написанная мэром города А.Н.Папутиным в 1897 году. Потому, наверное, моё увлечение - это работа генов.

Кстати, год 1754 мы считаем годом постройки Крепости Святой Елисаветы, на самом же деле это был год начала строительства. То же касается и Дня Советской Армии и Военно-Морского Флота, отсчёт которого шёл от 23 февраля 1918 года. Это надуманная дата. Ведь уже в ноябре 1917 года мой отец служил командиром эскадрона Первого Советского кавалерийского полка Красной Армии.

- Расскажите, пожалуйста, о зданиях, не переживших советскую эпоху, но определявших в своё время лицо города.

НА-ЦЕНТР
сентября 2004 г.

КИРОВОГРАДСЩИНА, КО

и, что
летчи
илеко
орче-

Когда ученые говорят об истории стран и целых народов, складывается впечатление, что она свершается где-то там наверху, в месте, которое и определить-то нельзя. Но на самом деле история страны и есть совокупность судеб ее граждан. Эта простая, может, даже тривиальная мысль приходит в голову после прочтения книг «Дорога предков» и «Воспоминания пилота». Такую любовь к своим предкам, к истории своего города не часто встретишь в людях. Беседу с автором, Борисом Чижовым, начальником штаба Государственной летной академии Украины, о его книгах, о Кировограде и, конечно, о людях, которые жили и живут в нем, мы и предлагаем нашим читателям.



новыми зве
что входили
одной руке
котелок с д

Кущевка
ды в сплош
Не общее ли
о победе, а
стало от уг
смерти. Две
поступали п
рвало. Нена
рающим суд
полняла ду
дей. Каждый
окупации с
ни нашему,
эта война не
Потом не

ЛЮБИМЫЙ ГОРОД БОРИСА ЧИЖОВА

что ко
выпус-
газе-
ддвде-
Киро-
лища
т, наш
ю-ни-
ответ-
ишь о
У. Она
книгу.
ьмем.
нако-
иалов.
осить
о, ког-
и, убе-
какие
нужно
исные
люди,
озна-

ского кавалерийского полка Красной Армии.

- Расскажите, пожалуйста, о зданиях, не переживших советскую эпоху, но определявших в свое время лицо города.

- Там, где сейчас стоит дом с колоннами, находился Успенский собор. У меня когда-то была фотография 1898 года. На ней был запечатлен мой дед, стоящий на подножке трамвая. А фоном для

нику, в том числе и из Забайкалья, где служил Караваев. С самолетамы прибыл и его бывший сослуживец-техник. Парень он был творческий. Вот и запечатлел Николая. Так что эта скульптура уже более 50-ти лет украшает наш город.

- Давайте теперь поговорим о нашем городе 40-х годов. Вы ведь пережили оккупацию?

- В конце лета 1941 года советские войска оставили Кировоград. Через город на восток, вперемежку с отступающими воинскими подразделениями, катился поток беженцев. Настали дни безвластия. Сомнительного вида люди взламывали двери магазинов, предприятий, складов и тащили оттуда все, что возможно.

Совершенно неожиданно в нашем дворе появились немецкие солдаты в зеленых френчах с погонями, обшитыми серебряной каймой. В здании, где была стоматполиклиника, разместился штаб СС. В том месте, где впоследствии расположилось кафе

вытащили
Жизнь уху
днем. Толл
дворам, пр
дать было
голода люд
под забор
ственные ка
ра очередь
100 граммо
сутки. Прич
груз несли
чтобы по д

Но посте
валась. Ма
школу, а я -
46-м мы пр
новились в
нерушимый
Каждую вес
жение цен
и промышл
магазинах и
питались м
кой с селед
вкус ржавч
дешевая. В
тогда учил
мама вперв



Семья Чижовых. 1930 год.

- Там, где сейчас стоит дом с колоннами, находился Успенский собор. У меня когда-то была фотография 1898 года. На ней был запечатлен

мой дед, стоящий на подножке трамвая. А фоном для него служил Успенский собор. И улица, на которой он стоял, называлась не Гоголя, а Успенской. Это была жемчужина архитектурного Кировограда, выполненная в стиле раннего классицизма. Собор был настолько ажурным, по-моему, даже, красивее киевской Софиевки. Во время войны в него какая-то бомба попала, но он не был разрушен. А где-то в 1956 году его снесли. Вы знаете, как у нас относились к культовым сооружениям? Лучшее, что могло с ним произойти, это храм мог стать клубом...

Напротив Преображенской церкви находится Путевой дворец – двухэтажный жилой дом. На первом этаже в своё время жилила прислуга, а на бельэтаж вели открытые итальянские ступени. Мы сами до войны жили в бывшем двухэтажном господском доме по улице Карла Маркса 25. К дверям квартиры вела лестница из белого мрамора. Высокие потолки были украшены богатой лепниной. Вообще наш город раньше был, как мне кажется, более красивым. Уже позже, в 70-х, Кировоград застроили многоэтажными коробками, и он стал каким-то безликим. Например, такие здания как УТО, можно встретить чуть ли не в каждом третьем городе страны.

А знаете историю памятника, стоящего перед зданием лётной академии? Так вот, этот лётчик – мой друг, ныне здравствующий Николай Караваев. Когда я был курсантом, капитан Караваев служил у нас в эскадрильи инструктором. Во время войны он летал стрелком на дальних бомбардировщиках. Получил звание старшины. И лишь после войны поступил в Балашиовское лётное училище. То есть освоил сначала лётное дело на практике, а потом подкрепил его теорией. В 1951 году в Кировограде открылось военное авиационное училище лётчиков, где полёты проходили как раз на таких дальних бомбардировщиках Ил-4. Вот он одним из первых приехал к нам, но чтобы уже обучать. Сюда же из разных авиационных частей направляли отслужившую технику, в том числе и из Забайкалья, где служил Караваев. С самолётом прибыл и его бывший сослуживец-техник. Парень он был творческий. Вот и запечатлел Николая. Так что эта скульптура уже более 50-ти лет украшает наш город.

- Давайте теперь поговорим о нашем городе 40-х годов. Вы ведь пережили оккупацию?

- В конце лета 1941 года советские войска оставили Кировоград. Через город на восток, вперемежку с отступающими воинскими подразделениями, катился поток беженцев. Настали дни безвластия. Сомнительного вида люди взламывали двери магазинов, предприятий, складов и тащили оттуда всё, что возможно.

Совершенно неожиданно в нашем дворе появились немецкие солдаты в зелёных френчах с погонами, обшитыми серебряной каймой. В здании,

где была стоматполиклиника, разместился штаб СС. В том месте, где в последствии расположилось кафе «Золотой петушок», солдаты устроили курилку и по вечерам под губную гармошку пели песни. Особенно им нравилась наша «Сердце, тебе не хочется покоя». Взрослые старались по возможности не выходить из квартир, а мы, дети, были с немцами на короткой ноге. Через несколько дней, по домам начали ходить полиция с предложением прибыть в комендатуру для получения аусвайса. Видя, что немцы ведут себя прилично, никого из мирных жителей не трогают (за месяц они навели такой порядок, какой наши не навели бы и за год), люди осмелели. Начали открываться булочные, лавки, появился базар, на котором мама продавала нашу фаянсовую посуду. Этим мы и жили.

Однажды рано утром раздался громкий стук в дверь нашей квартиры. Испуганная мама пошла открывать. На пороге стояли два полиция: «Поднимай сына, мы его забираем для переброски на работу в Германию». Так мой брат стал остарбайтером. Два года мама с ним переписывалась – почта у немцев работала отменно.

Самое удивительное, что на площади Кирова на Новый год немцами была установлена большая ёлка с игрушками. Только на верхушке вместо звезды водрузили белый крест. Но миф о культурной немецкой нации лопнул, как мыльный пузырь, когда по городу поползли слухи о массовых расстрелах евреев.

В 1942-м мы переехали жить к деду на Таврическую улицу. В школе напротив разместилось немецкое подразделение, и к нам на постой подселили немецкого солдата по имени Ганс. Отношения с ним сложились доверительные. Вечерами мы приглашали его на чашку чая. Именно он спас мою сестру от отправки в Германию.

- Но пришёл долгожданный день освобождения...

- Вечером 6 января 1944 года, как раз в ночь перед Рождеством, в нашем доме появились человек десять грязных, уставших бойцов. Они были в мокрых шинелях, в ботинках с обмотками и шапках-ушанках с яркими рубиновыми звёздочками. Интересно, что входили они в дом, держа в одной руке автомат, а в другой котелок с дымящимся супом.

Кущёвка встретила День Победы в сплошных стенаниях и плаче. Не общее ликование вызвала весть о победе, а ещё больнее и горше стало от утрат. Заработала почта смерти. Два с половиной года не поступали похоронки, а тут как прорвало. Ненависть к политикам, играющим с судьбами народов, переполняла души обездоленных людей. Кажется, соприкоснувшийся при оккупации с немцами, понимал, что ни нашему, ни немецкому народу эта война не была нужна.

Потом началось время массовых грабежей и убийств. На ночь мы закрывали на запоры все двери и ставни и дрожали от страха. К осени наш забор начали по ночам разносить на дрова, из погребов вытаскивали

все наши запасы. Жизнь ухудшалась с каждым днём. Толпы нищих ходили по дворам, прося милостыню, а подать было нечего. Опухшие от голода люди медленно умирали под заборами. На продовольственные карточки, заняв с вечера очередь, можно было купить 100 граммов хлеба на человека в сутки. Причём этот драгоценный груз несли домой под охраной, чтобы по дороге не отобрали.

Но постепенно жизнь налаживалась. Мама пошла работать в школу, а я – учиться. Помню, в 45-46-м мы приходили в школу, становились в шеренгу, пели «Союз нерушимый...» и шли на уроки. Каждую весну объявлялось понижение цен на продовольственные и промышленные товары. Хотя в магазинах и было из чего выбрать, питались мы в основном картошкой с селёдкой. Она имела привкус ржавчины, но была очень дешёвая. В году пятидесятом (я тогда учился в шестом классе) мама впервые купила мне хлопчатобумажную синюю курточку с латунными пуговицами. До этого я донашивал вещи брата. Надев её, почувствовал себя капитаном дальнего плавания.

- Как же люди пятьдесят лет назад проводили свободное время? Как общались, о чём говорили?

- На Куцёвке по соседству с нами жила семья Самохваловых. Отец был железнодорожником, мать – домохозяйкой. Их сыновья – моими друзьями-погодками. Несмотря на то, что времена были очень тяжёлые, бедные, на праздники у них собиралось большое количество друзей, знакомых. На стол ставили винегрет, селёдку, холодец. В складчину покупали водку. Общались, разговаривали, но главное - пели. Я помню «На диких степях Забайкалья...». А по будням вечерами соседи садились где-то на завалинке, лутили семечки. Говорили о бытовых проблемах, о родных, не вернувшихся с войны, о будущем детей. В общем, о том, о чём люди говорят всегда. Единственное, чего не было, это разговоров о политике.

- Совершенно?

- Люди боялись. Ещё свежи были в памяти ночные визиты военных в хромовых сапогах и с петлицами с надписью «НКВД». Моего отца так забрали 23 августа 1937 года. Тогда у ворот тюрьмы с утра до вечера толпились сотни людей – жёны и дети «врагов народа». Создавалось впечатление, что весь народ стал врагом самого себя. По городу ползли зловещие слухи, и никто не был уверен, что его не арестуют.

Тем не менее, в узком кругу крамольные речи звучали. Я дружил с семьёй Игнатьевых. Однажды мы собрались у них, это было ещё до 53 года, и в разговоре отец как-то сказал: «Сталина никто не любит». Мы и рта открыли. Слышать такие слова... Дальше нас они конечно не пошли. Я сын «врага народа», по себе хорошо знаю, как нужно следить за тем, что ты говоришь. Времена были такие.

- Давайте перейдём от этих мрачных страниц к более светлым. Жизнь потихоньку налаживалась. Развенчали культ личности. Народ работал. Но ведь как-то и развлекался, особенно молодёжь?

- По субботам и воскресеньям центр нашего города напоминал фойе Большого театра во время антракта. Знаете, когда два потока людей по правилу правой руки движутся навстречу друг другу. Дамы рассматривают наряды и причёски, мужчины- дам... То же было и у нас. Вся молодёжь часов с пяти вечера гуляла от здания кинотеатра "Сивашец" (сейчас это гостиница "Киев") по Карла Маркса, площади Кирова до входа в парк имени Ленина и обратно. По ходу особенно шустрые и с девушками познакомиться, и податься успевали. Можно было в толпе и кошелек потерять... Но нам то что, у нас, пацанов, денег не было.

- А куда можно было сходить, чтобы, так сказать, духовно расти?

- Культурная программа у нас в Кировограде вообще была сказочной. В пятидесятые в городе работали два театра - "Сивашец" и "Имени Дзержинского". Так вот, перед демонстрацией фильмов (а сеанс длился два часа) звучала музыка. На импровизированной сцене выступали музыканты местного музучилища. В их исполнении звучали произведения Баха, Бетховена, Глюка, Моцарта... То есть людей ненавязчиво приобщали к произведениям классики.

- Вы помните, как город встречал свой двухсотлетний юбилей?

- Такого празднования, с феерверками, как модно нынче, не было. Люди трудились, ведь это был 1954-й год. Именно тогда построили швейную фабрику, филармонию. Я в то время учился в строительном техникуме и принимал участие в работах. На месте филармонии в своё время стояли сараи, где хранили дрова, которыми отапливали кавалерийское училище.

- А знаете, как выглядели крепостные валы раньше? Правильно. Как и должны были - голыми, без зелёных насаждений. Так вот в честь юбилея нас, студентов всех учебных заведений Кировограда, с саженцами в руках и направили туда, на склоны крепостных валов. Так что нынешней весной этим деревьям исполняется ровно пятьдесят лет. Вот какие мероприятия проводили в честь праздника! Они должны были остаться в памяти на долгие годы.

- Борис Игнатьевич, ваша любовь к городу просто поражает...

- Вы знаете, просто я с увлечением занимаюсь изучением его истории, много читаю, вспоминаю, пишу. Любовь к городу, как и к человеку, не возникает на пустом месте. Человека начинаешь любить, когда с ним поговоришь ишь, заглянешь к нему в душу, прочувствуешь его...

- Когда же по вашему мнению, был расцвет его?

- Когда он был Елисаветградом. И моё заветное желание - чтобы наш город снова носил это славное имя.



Глава № 28

Наша Кировоградская баня

Ещё выдающийся римский врач Асклепиад (128 - 56 г.г. до н.э.) подчёркивал, что *“зарождение приятного настроения”* - самое первое, что требуется для предупреждения болезней. А баня тут на самом почётном месте.

Если заниматься физическими упражнениями и вести здоровый образ жизни - писал Авиценна (980 - 1037 г.г.) - нет никакой нужды в употреблении лекарств”.

Мудрая Зоя-Евпраксия, внучка киевского князя Владимира Мономаха (первая половина XII века) обращала внимание на то, что баня *“очень предохраняет здоровье и укрепляет тело”.*

Суворов любил баню. Он выдерживал ужасный жар на полке, после чего на него выливали ве́дер десять холодной воды и всегда два ведра вдруг.

Фёдор Шаляпин проделывая все банные процедуры с покряхтыванием, восторженно обрабатывая себя веником, провозглашал *“И-э-э-х ты! Люблю, братцы, баньку! Затем на мотив “Волга, Волга - мать родная” пел: “Баня, баня, мать*

родная ...” Выходя из парной, хохотал, резвился, плескался водой и любил пить хлебный квас.

Рассказывает банщик Петька, который Льва Толстого мыл: *“Худенький был старичок, с животиком. Сурьёзно мылся, и никогда чтоб в кабинет, а всегда в общем зале...”*

Сейчас во всех методических пособиях по физиотерапии баня рассматривается как классический метод теплолечения. Миллионы людей черпают в этом самобытном и простом средстве бодрость, здоровье и закалку.

Накоплением тепла в теле человек усиливает деятельность капилляров, повышая этим самым процесс сгорания в клетках и тканях, пробуждая защитные силы организма. В капиллярах содержится 80% всей циркулирующей по телу крови. Общая же протяжённость их около 100 тысяч километров (в два с половиной раза длиннее экватора). А причиной старости является высыхание организмам из-за закупорки капилляров!

Два с половиной миллиона потовых желез кожи способны выделить за 1 час до 1 - 1,5 л влаги и вместе с ней ненужные организму продукты обмена веществ - шлаки.

В соответствии со СНиП (Строительные нормы и правила) для бани установлен такой оптимальный режим температуры (t) и влажности:

- раздевалка	t - 23-25 град. С	влажность 60 %;
- мыльная	27-29	80 %;
- парная	68,4	76 %.

Финны теперь не гонятся за сверхвысокими температурами. В их саунах она не выше 100 градусов по Цельсию при достаточной влажности и хорошей вентиляции.

А теперь, оставив теорию для новичков, я захожу в парную. Стиснуло жаром и отдало каким-то приятным запахом. *“Чувствуешь?!”* поднеся два пальца к своему покрасневшему носу, радостно закричал наш поддающий Серёжа. *“Мята! С мятой парок поддаём!”*

Пока веник парился в шайке с горячей водой я сидел на полке, потел и покряхтывал от удовольствия. В очищающейся от шлаков голове ясно проносилась история нашей бани: вот перед моим мысленным взором “План города Елисаветграда” составленный городским землемером Рябковым П.З. издания Елисаветградской городской думы 1913 года. По этому плану я внимательно

изучаю район, где расположена наша баня. Бойня, рядом скотопригонная площадь, сквер и проектируемый парк на скотопригонной площади, еврейская больница.



С запада Покровская улица (возле бойни) плавно переходит в Скотопригонную площадь, а с северо-востока также как и сейчас Преображенская улица упирается в улицу Костопальную. Мост через Бянку ещё не построен и дороги на Бережинку на карте ещё нет. Костопальная улица по деревянному мосту выводит нас на Крымскую, которая за каменным оврагом превращается в дорогу на Клинцы. Параллельно северо-восточнее расположена моя родная Таврическая улица, где по диагонали от Кущёвского

начального училища находится дом, в котором я жил с 1942 по 1966 год, где прошло моё детство и юность.



В 1955 году, на один год раньше меня, окончил отделение ПГС Кировоградского строительного техникума Анатолий Отян. В один день с ним мы познакомились с парашютом и стали спортсменами-парашютистами. Сейчас Анатолий Васильевич Отян живёт во Франкфурте на Майне и пишет книги. Основными героями его книг являемся мы - Кировоградцы. В одной из них он описывает и нашу баню:

«В 1957 году я работал прорабом в облремстройтресте, который потом возглавлял. В городе была тогда только одна баня, которая находилась на площади Богдана Хмельницкого... И вот, где-то в апреле месяце, мне поручают строить новую баню... Основание здесь очень лёгкое для разработки и очень хорошее, песок (ничего не бывает так прочно, чем дом, построенный на песке), что для Кировограда является редкостью. Видимо когда-то здесь была пойма Ингула.

Конструктивно стены возводить было интересно. Много арочных проёмов и на входах две ниши, оканчивающиеся полусферами. Стены мы возвели очень быстро, буквально за пару месяцев, а потом я перешёл работать в другую контору. Чуть позже, находясь на срочной службе в армии, я обратился к командиру полка с просьбой о предоставлении мне отпуска для поездки домой в связи с рождением сына... Итак, я приехал домой, а так как дома ни душа, ни ванной не было, я пошёл мыться в баню. Причём не в ту, что была в центре, а в ту, что мне довелось строить. Я подошёл к бане, оглядел её снаружи, остался доволен и был горд, что мой труд вложен в это неплохое и значительное по тем временам для Кировограда сооружение. На первом этаже находились индивидуальные душевые кабины, куда я и пошёл. Я с наслаждением стал мыться под душем, который открыл на полную мощность. Я мурлыкал себе под нос “нам парашютистам, привольно на небе чистом”. Я люблю петь вообще, а под душем особенно. В общем, я ловил, как сейчас говорят, полный кайф. Мне казалось, что я один в этом счастливом мире. Я дома, в родном Кировограде. Здесь мои

жена, сын, мама, аэроклуб, в который я обязательно пойду, а моюсь в бане, которую сам строил. Мир прекрасен! И вдруг раздался грохот. Я не сразу понял, откуда он исходит. Потом очнулся от грёз и понял, что стучат ко мне в дверь, и услышал женский крик: “А ну закрой воду, мудыло, зальёшь весь коридор”. Я сказал, что не виноват, а как же можно без воды купаться? Я был возмущён и выступал как на собрании. “Щоб тому хто строив цю баню руки повидсыхали” услышал в ответ. Я мигом замолчал и притих. Уже без песни под тонкой струйкой домьлся, оделся. С опущенной головой и поджатым хвостом, который я тогда у себя обнаружил, как побитая собака побрёл домой. И хотя моей вины в том браке не было, я не делал ни полы, ни сантехнику, настроение моё было испорчено».

При хорошей погоде, как правило, я иду в баню от центрального рынка пешком по Преображенской улице. Мне, человеку с Елисаветградскими корнями, так как мой дедушка Кожуховский Евдоким Григорьевич с 1898 года работал кондуктором первого Елисаветградского трамвая, моя мама, его дочь, родилась в Елисаветграде в 1900 году, мой отец, Чижов Игнатий Львович - курсант первого набора (1920-1922 г.г.) Елисаветградской 5-й Кавшколоы имени Будённого да и сам я родился в роддоме больницы, расположенной напротив нашей бани. Первый раз отец с мамой везли меня по заснеженной Преображенской улице, в санной пролётке, через несколько дней после моего рождения, в конце февраля 1937 года. Пройти по этой улице доставляет мне огромное удовольствие.

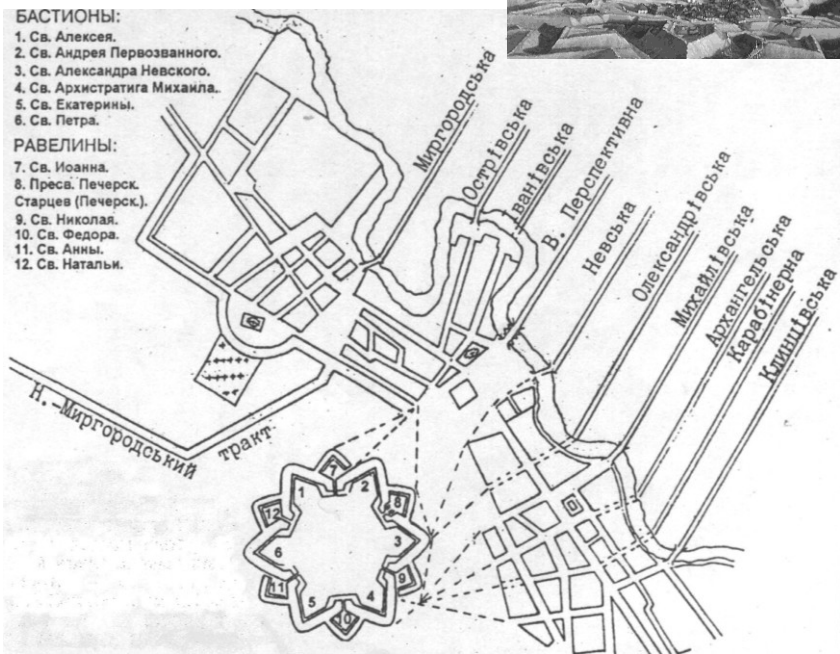
У меня за спиной, справа от площади Богдана Хмельницкого, сразу после войны размещалась Кировоградская баня, в которой впервые мне удалось побывать в конце сороковых годов. Хорошо помню, что в ней парной не было. Были отдельные кабины с ваннами и душем и общее отделение с бетонными лежаками и с шайками на них. Набрав из кранов по вкусу горячей и холодной воды, ставишь шайку на лежак и начинаешь мытье с помощью губки с мылом. Затем становишься под душ и чувствуешь себя таким счастливым!

На последней странице книги Пашутина “Исторический очерк г. Елисаветграда” читаем:

Еврейская общественная баня с купальнями, каменное здание одноэтажное. Находится ... на Банной Площади. Построено в

1867 году.... Часть бани в 1895 и 1896 годах капитально перестроена...

На плане (смотрите две страницы назад) уездного города Елисаветграда П.З. Рябкова под № 4 находится “Банная площадь”. На этом месте сейчас расположен кукольный театр (справа от площади Богдана Хмельницкого), а у Пашутина читаем: *Для предотвращения больших наводнений в городе Елисаветграде... предполагалось урегулировать течение реки Ингула, (до 1850 года Ингул, между прочим, проходил по Банной площади...), дав ему прямое нынешнее направление прорытием нескольких каналов...*



Город начинался на правом берегу Ингула и делился на две части - Быковскую и Пермскую. Первая получила своё название от фамилии капитана Быкова, который отвечал за её застройку и заселение, а вторая, потому что там лагерем стоял Пермский карабинерный полк, обеспечивая охрану строительства крепости.

Со временем начал застраиваться и левый берег. Первоначально по ландшафтному признаку это место получило название Подол. Большинство перпендикулярных к Ингулу центральных улиц города в XVIII столетии были продолжением

дорог и тропок, идущих от крепости. Эту гипотезу и схему с названиями бастионов, рavelинов крепости и соответствующими им названиями улиц пересекающих Преображенскую я взял из статьи моего хорошего товарища, научного сотрудника Кировоградского краеведческого музея Константина Васильевича Шляхового.

Для вдумчивого читателя этой информации будет вполне достаточно. Выше я писал, что река Ингул протекала через Банную площадь. В 1850 году русло реки спрямили каналом. Что получилось? Часть воды пошла по каналу, а часть осталась в старом русле. Образовался остров. Улица, которая брала своё начало от острова, получила название Островской.

Преображенская улица (ранее Купеческая) переполнена историческими достопримечательностями. Начну с истории возникновения церкви. Из «Св.-Преобр. собор» Левицкий В.И., Чуднов А.В.



11 июня 1774 года. Жаркий летний день. До захода солнца ещё далеко. Возле ратуши на Подоле крепости Святой Елисаветы собралась толпа. Крепкие мужики, молодницы в платочках, бородатые деды возле утомлённых лошадей, а на подводах старые удручённые женщины с иконами и малыши - беспечные, весёлые, бегают вокруг, поднимая пыль.

50 семей раскольников, осевших на Белгородщине девять лет назад, прибыли на поселение возле крепости, в которой со временем будет резиденция всеильного князя Григория Потёмкина. Не без его влияния царица Екатерина II проводит умеренную политику по отношению к староверам, ценя их деловые качества и привлекая всякими указами к переселению на юг империи.

Сохранился текст письма князя Григория Александровича Потёмкина архиепископу Екатеринославскому и Херсоно-Таврическому Амвросию (Серебрякову) Аврааму Никитовичу.

“Преосвященнейший владыко, милостивый государь и архипастырь. Ваше высокопреосвященство, благословляя здешних старообрядцев на построение церкви во имя Покрова Пресвятыя Богородицы, снабдить их изволили на то и грамотою. Но как храм сей долженствует быть во имя Преображения Господня в знак собственного их преобразования: помятую грамоту при сем препровождая, покорнейше прошу пожаловать другую с наименованием уже храма Преображения Господа нашего и прислать оную мне, пребывающему с истинным к вам почтением и преданностию.

Вашего высокопреосвященства, милостивого государя и архипастыря покорнейший слуга князь Потёмкин-Таврический.

Генваря 29-го дня 1788 г. Елисаветград”.

Архиепископ дал благословение на строительство церкви во имя Преображения Господнего в городе Елисаветграде. 22 августа 1788 года построенная однопрестольная деревянная церковь была освящена на старом антиминсе ревнителем старообрядчества курсунским игуменом Иоасафом. На то время приход состоял из 15 домов, в которых обитали купцы и мещане. Кроме того, к этой

церкви причислили единоверцев, живших в окрестных сёлах и помещавшихся в 105 домах.

10 июля 1798 года в Елисаветграде, все строения которого были из дерева, произошёл пожар. *Сгорели дома городских присутственных мест и духовного управления с архивами, две церкви - Преображенская и Успенская, больше 20 жилых кварталов и 72 торговые лавки. Выгорел почти весь центр города и Ковалёвка. Купцы и мещане понесли убыток почти в 700 000 рублей.* Тогда император Павел I пожаловал Елисаветградским погорельцам 100 000 рублей. А.И.Пашутин в “Историческом очерке города Елисаветграда” пишет, что, например, у купца I гильдии Ивана Лагунова убыток от пожара составил 17 100 рублей, и ему была предоставлена ссуда в 3 500 рублей. Он приводит ещё одну купеческую фамилию - братья Арешниковы Павел, Иван и Тимофей. Логика подсказывает, что погорельцы не стали повторять старых ошибок и вложили деньги на изготовление кирпича. Пока решался кирпичный вопрос, богослужение проводилось в молитвенном домике, сооружённом из не сгоревших остатков деревянной церкви.

В 1805 году на месте сгоревшей заложили новое строение Свято-Преображенской церкви. Через год были завершены кирпичные работы. Церковь состояла из двух ярусов: нижнего (тёплого) - им. Св. Николая Чудотворца и верхнего (холодного), посвящённого Преображению Господнему. Случилось непредвиденное событие. 26 августа 1806 года церковь рухнула и разрушилась. Осталась только одна звонница.



В 1813 году
была построена
каменная
Преображенская
церковь с тремя
престолами, пятью
банями и звонницей.

Слева за колонами
Преображенской церкви
виден **Жилой дом**
(Архитектурный памятник.
Построен в 1800 году)

В 30-е годы прошлого столетия церковь закрыли, а строение использовали под зернохранилище. В 1942 году богослужение возобновили и совершали до 1961 года. С 1965 по 1990 год здесь размещалась картинная галерея. Наконец в 1991 году церковь Преображения Господнего вернули парафиянам.

По диагонали напротив Преображенской церкви находится архитектурный памятник **Жилой дом – ул. Володарского, 65**. Как уже понятно, в конце XVIII - начале XIX столетия основным материалом для строительства зданий в городе становится кирпич. Как правило городская знать и купцы строили из него жилые одно- и двухэтажные дома в 3 - 5 окон по главному фасаду, часто с лепным фризом и выступающим карнизом. По значению и характеру архитектуры эти жилые дома делились на две группы: дома владельцев среднего состояния и дворцы городской знати (как, например, особняк бывшего предпринимателя Барского в котором ныне размещён Кировоградский областной краеведческий музей).

Жилой дом по ул. Володарского (бывшая Александровская) - одно из первых таких сооружений - построен в 1800 году. Здание двухэтажное, кирпичное, оштукатуренное. На первом этаже были служебные и хозяйственные помещения, на втором - повышенном, более парадном - жилые покои владельца. Чёткому объекту соответствует простота и лаконичность. Основным в архитектуре этого здания является сочетание глади стен с симметрично размещёнными окнами по главному фасаду и чётких вертикальных пилястров. Скромный карниз отделяет первый этаж от второго, украшенного балконом-лоджией с изящными колоннами. Карниз второго этажа значительно развит и заканчивается сухариками. Окна обрамлены оштукатуренными наличниками. Здание построено в строго выдержанных пропорциях стиля русского классицизма. (А.Л. Губенко "Путеводитель" Кировоград, 1989) Дом до 1833 года принадлежал наследникам Головиной - Лагуновым, а затем перешёл к Арешникову.

Елисаветград был местом постоянных корпусных сборов... к которым иногда присоединялись и соседние корпуса кавалерии и пехоты. В августе и сентябре начиная с 1817 года (1823, 1827, 1845, 1847гг. и еще восемь раз) на убранных от посевов полях маневрировало до ста тысяч солдат.

До постройки штабных зданий на Ковалёвке, и дворца для императора, Высочайшие Особы останавливались в доме Месникова, ныне Головиной, против Преображенской церкви и в доме Лагунова, ныне Арешикова там же.

В 1863 году было сделано шоссе по Преображенской улице... от Ивановской до Александровской, в 1874 году продлено до Ингульской, в 1881 и в 1885 годах старое шоссе было снято и замощено камнем, и наконец, в 1893 году на некоторых участках было снято старое шоссе и сделана улучшенным способом мостовая из гранитных осколков."

С 1900 года вокруг этого дома с Гоголя - Успенской на Александровскую и далее по Преображенской улице на Кущёвку по рельсам начал двигаться электрический трамвай.

В нашем семейном альбоме хранилась фотография. На ней на перекрёстке улиц Александровской и Преображенской стоит трамвай. За трамваем Преображенская церковь, а в проёме задней двери мой дедушка Иван Евдокимович Кожуховский – кондуктор этого трамвая. Случилось так, что в 1966 году я поступил на факультет заочного обучения Ленинградского высшего авиационного училища ГВФ, и меня на первые два года закрепили за Кировоградским пединститутом. На то время моим преподавателем был доцент, кандидат педагогических наук Пётр Минович Безтака, один из авторов истории города Кировограда в многотомной энциклопедии о городах и сёлах Украины. Уже тогда во мне зарождался патриотизм краеведа и я, без никаких на то сомнений, передал ему эту фотографию. К большому сожалению, она не попала на страницы энциклопедии и навсегда ушла из нашего семейного альбома.

Немцы во время оккупации вывезли рельсы и оборудование в Германию.

На следующем квартале за улицей Володарского (Александровской) с правой стороны, за живописным искусственным прудом с золотыми рыбками, располагается коммерческий банк. Это бывшая баня "Чайка" с парной. Она была построена примерно в 1977 году, и мы долгое время ходили туда париться.

А за зданием банка, своим фасадом на улицу Покровскую, выходит старая Покровская церковь, о которой я знал мало, так как в мою бытность она была приспособлена под клуб.

Совершенно неожиданно, в еженедельнике «Украина-Центр» за 18 ноября 2010 года, как бы помогая мне разобраться в этом вопросе, напечатана статья Ольги Березиной «Дорога к Храму».

Она пишет: *Исчерпывающие данные об истории этого культового сооружения нам рассказала архитектор Региональной службы охраны и реставрации памятников градостроения и архитектуры Раиса Григорьевна Ковалёва.*

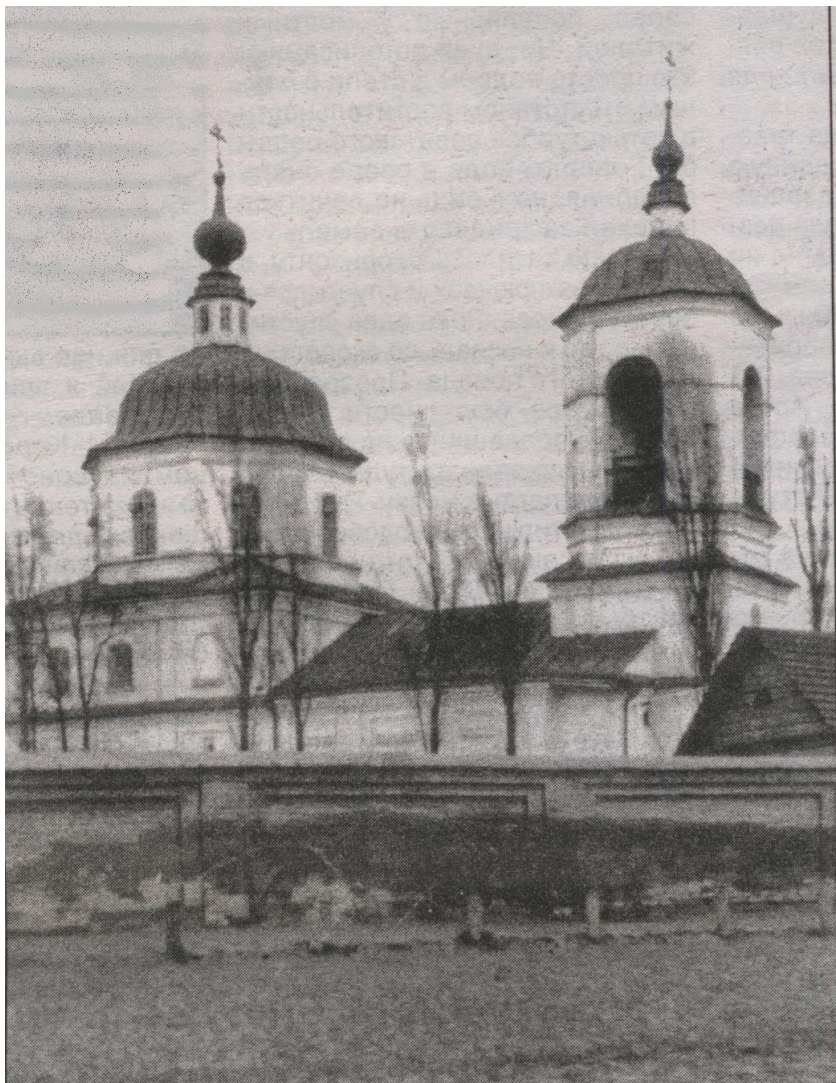


Покровская церковь
в наши дни

Я им бесконечно благодарен за такую своевременную и ценную информацию, но переписывать всю статью не стану, а изложу её суть своими словами.

В 1795 году на месте старой деревянной часовни для единоверцев было начато возведение церкви. Наконец 13 июля 1826 года храм был освящён во имя Покрова Пресвятой Богородицы. Это был уже второй храм для единоверцев, наконец-то осуществивших свою мечту иметь именно Покровскую церковь. Регулярные богослужения в нём начались только 1 ноября 1847 года, так как часовенные верующие-единоверцы отказывались принять навязанного им священника, требуя его свободного выбора. Первым священником в нём стал Василий Абрамов, приглашённый из города Обоянь Курской губернии. В 1941 году храм был закрыт и приспособлен под склад. В 1963 году были снесены купола, а в восстановленном после войны здании разместился Клуб работников торговли. И только в 1997 году помещение было передано Украинской автокефальной церкви, которая осватила храм во имя Святого Владимира.

Восстановлению исторического облика бывшей Покровской единоверческой церкви помог случай. В 1995 году Раиса Григорьевна, работая в фондах Санкт-Петербургского исторического архива, обнаружила фото здания этой церкви, датированное 1899 годом. В настоящее время здание храма находится в состоянии реконструкции. Планируется вернуть ему его истинный облик.



Следующий перекрёсток с улицей Кирова (Михайловской). На этой улице после войны располагался мой родной аэроклуб, в который я, недосыпая, бежал среди ночи, чтобы на рассвете прыгнуть с парашютом. В нём прошла моя юность, и с него начался мой путь в большую авиацию.



Космонавт Георгий Береговой вспоминал свой аэроклуб:

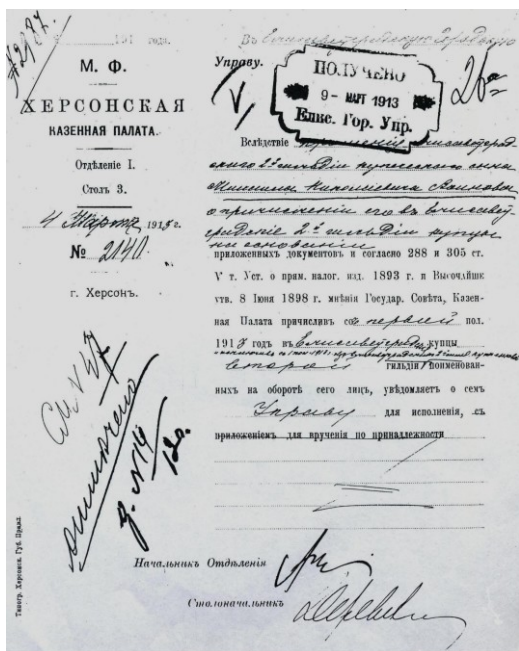
“Аэроклуб для меня и большинства моих товарищей был не просто школой, а определённым этапом учебно-тренировочного процесса перед поступлением в лётное училище. Это была целая эпоха. В аэроклубе происходило становление и мужание наших характеров; здесь мы вырабатывали свои взгляды на жизнь и дружбу, познавали чувство долга и ответственности, учились определять наши

взаимоотношения чёткой мерой гражданственности”. Я полностью разделяю его мнение.

После пересечения улицы Кирова слева участок, ограждённый забором. Именно об этом месте вспоминается в “Историческом очерке г. Елисаветграда” А.Н. Пашутина в главе о бедствиях постигших наш город:

*“Во время самого большого пожара 1798 года, июля 10-го дня, сгорели здания городских присутственных мест и духовного правления, а также их архивы, две церкви, более двадцати кварталов и семьдесят две лавки. Из числа сгоревших церквей - одна деревянная Преображенская (она же единоверческая)... Пожар начался с дома Морозова, на углу Михайловской (Кирова) и Купеческой (Преображенская) улиц. На означенном месте в настоящее время находится дом наследников купца **Воинова**. От*

дома Морозова пожар распространился по двум направлениям: ... по Преображенской улице на базар ...по Успенской улице на Перспективную, а оттуда на Ковалёвку”.



Документ от 4 марта 1913 года
о причислении Воинова
Михаила Николаевича в
Елисаветградские
2-й гильдии купцы

В музее рядом со мной Надежда Петровна Салтанова. Она прямой потомок купца Воинова. Это не первая моя встреча с

ней. Вы уже прочли в главе “КОШБРА - 198 бап АДД” о лётчике Петре Шапошникове. Надежда - его дочь. Это именно она принесла мне документы своего отца. Теперь же передо мной документы, купцов Воиновых. Что может быть интереснее как узнать о жизни людей, которые ходили по нашим улицам несколько сотен лет назад?

Открываю принесенную мне книгу “Краєзнавчий вістник Кіровоградщини” за 2008 год. В статье руководителя пресс-службы СБУ Кировоградской области Фёдора Александровича Шепеля имеется биография **Сергея Михайловича Воинова** репрессированного органами НКВД 12 июля 1941 года только за то, что он когда-то был купцом Второй гильдии и торговым депутатом Херсонской губернии. Родился Сергей Михайлович 5 августа 1870 года в городе Елисаветграде в семье купца. У него было три брата: Гавриил, Михаил и Василий. Начальное образование он получил в 1881 году. После этого три года учился в гимназии. После смерти отца Воинова Николая Михайловича с 1988 года, недоучившись, чтобы оказать помощь матери, оказался за прилавком магазина. А мама, Надежда Алексеевна, для сохранения своего купеческого звания выбрала гильдейское свидетельство и унаследовала после мужа не только бакалейную лавку на Большой Перспективной улице вблизи Большого моста, но, и стала „Второй гильдии купчихой елисаветградской”. С тех пор она имела право торговать внутренними и иностранными товарами, покупать и продавать в пределах города и уезда. Фактически Сергей Михайлович сам стал купцом Второй гильдии уже после смерти матери в 1912 году, в свою очередь выбрал гильдейское свидетельство, уплатив определённую сумму денег. В отличие от других подразделений уезда пребывание в купечестве не было пожизненным. Его ежегодно необходимо было подтверждать.

„Гор. Елисаветград. Тысяча девятьсот четырнадцатого года Января шестнадцатого дня. Я, нижеподписавшийся Елисаветградский купеческий сын Гавриил Николаевич Воинов, выдаю эту расписку братьям моим Елисаветградским купеческим сыновьям Михаилу, Василию и Сергею Николаевичу Воиновым, в том, что я получил от них сего числа четыре тысячи рублей, завещанных матерью моей Надеждою Алексеевною Воиновою по духовному ея завещанию, утверждённому к исполнению Елисаветградским окружным судом, определившим его, состоявшемся 25 октября 1913 года”
Кроме текста на листе имеются подписи братьев, нотариуса, мокрая печать и гербовая марка стоимостью 5 копеек.

Сергей Михайлович вместе с братом Гавриилом содержали магазины. В 1922 году всё имущество (две бакалейные лавки, два жилых дома и одно складское помещение) было национализировано советской властью.



Каким то образом Воинову всё же, потеснившись, удалось остаться жить в одном из собственных домов на Преображенской улице. До конца своих дней он продолжал активно трудиться, но для советской власти был „врагом народа”. Начало войны послужило

поводом для его ареста. Они пришли ночью в 23.30, люди в синих гимнастёрках под ремнём, с кобурой и пистолетом, и в такого же цвета галифе, заправленном в хромовые сапоги. На воротниках гимнастёрок сверкали петлицы с надписью „НКВД”. Пока зачитывали ордер на арест наступила полночь. В 3 часа, выполнив тщательный обыск, они увезли Сергея Михайловича вместе со старинными монетами, современными денежными знаками и какими-то старыми медалями. Из научной литературы известно, что в купечестве поощрялось предпринимательство. Существовали награды в виде серебряных или золотых медалей, которые носили на груди и на шее. Медали чеканились в форме диска диаметром 4-5 см с профилем императора!

Дальнейшая судьба нашего земляка неизвестна. Есть только документ о его реабилитации от 6 апреля 1995 года.

Дальше перекрёсток с Красногвардейской улицей. Я помню, что в послевоенные времена она носила имя Молотова. Но изначально это улица Архангельская.

На Преображенской с левой стороны моего движения в сторону бани, перед улицей Карабинерной, находилась 12-я мужская школа. В квартале от неё на улице Гоголя (Успенской) - 31-я женская школа. В 12 школе учился наш с вами товарищ Александр Иванович Байда, а с 31-й женской школой у меня были деловые отношения, связанные с парашютным спортом.

Одним словом я в 1954 году вёл парашютный кружок со старшеклассницами этой школы. Почти все они выполнили по одному прыжку с парашютом из самолёта По-2.

Расписание
занятий парашютного кружка школы №31
на январь и февраль 1954г

Дни	Часы	Темы	место	кто проводит
21.1.54г	18 ³⁰	История развития парашюта	шк. №31	Читов
28.1.54г	18 ³⁰	Устройство парашютов	"	Читов
"	"	"	"	Читов
11.2.54г	18 ³⁰	Укладка парашютов	"	Читов
"	"	"	"	Читов
"	"	Трактика укладки	"	Читов
"	"	"	"	Читов
"	"	"	"	Читов
"	"	"	"	Читов
24.2.54г	18 ³⁰	эксплуатация парашютов	"	Читов
"	"	Теоретические вопросы прыжка	"	Читов
11.3.54г	"	Гигиена парашютиста	"	Читов
		Правила поведения на аэродр.		
11.3.54г	"	Оставление самолёта	"	Читов
11.3.54г	"	Действие в воздухе	"	Читов
11.3.54г	"	Приземление.	"	Читов

инструктор учебной группы Читов.

У меня сохранился “Журнал по парашютной подготовке СШ №31”. Из двадцати девяти девушек на Преображенской улице проживало семеро: в доме № 15 - Правда Н., № 32 - Галицкая Т., №44 - Хмельницкая, № 54 - Новикова А., № 59 - сёстры Медвецкая З. (8 кл) и Медвецкая В. (9 кл), а в доме № 69 - Фабрика.

А вот и Карабинерная улица, сохранившая своё истинное название. Дальше я подошёл к широкому проспекту с оживлённым автомобильным движением. Это улица Кропивницкого, бывшая Клинцовская.

За моей спиной остался большой участок центра Кировограда, имеющий интереснейшую историю, связанную с евреями. Елисавета Петровна была яркой антисемисткой. После восшествия на престол в 1741 году, она в 1745 году издала указ, по которому все евреи были выселены за пределы Российской империи. Но не будем вести речь об империи, а давайте посмотрим, как это примерно выглядело в нашей нынешней Кировоградской области. Во времена её царствования граница между Польшей и Россией проходила по реке Большая Вись. Все мы знаем город Новомиргород. Его возникновение датируется 1740 годом. Вначале это был запорожский зимовник Тресяги (20 - 30 хозяйств), а на том берегу Польша - город Гуляй-Поле (ныне Златополь). Вот с 1745 года в соответствии с указом императрицы все евреи с Новомиргорода были выселены в Златополь. После её смерти (1761) в конце XVIII столетия было три перерасдела Польской территории (1772, 1793 и 1795 гг.) Представляете - Златополь вместе с евреями перешёл к России, а страной правит Екатерина II. Вот перед нею и встал вопрос, а что же делать с евреями? Её последователи с 1804 по 1812 год евреев выселяли с сельской местности, с 1821 года выселяли из государственных поселений Черниговской Губернии, с 1822 - Полтавской, позднее Белорусской, Гродненской, Подольской, с 1825 - Воронежской Саратовской и других губерний. Выселяли с городов: с 1827 - из Киева, с 1829 - из Николаева и Севастополя. Евреи на законном основании имели право жить только в Елисаветграде, с 1836 года в Вильно и с 1854 года в Житомире. Кроме того, в 1850 году в Елисаветграде было объявлено распоряжение об отведении места евреям под застройку которое ограничивалось улицами Большая Перспективная (К.Маркса) - Петровская (Шевченко) - Клинцовская и рекой Ингул. Теперь нам понятно, почему больница перед баней называлась еврейской. Территория, на которой расположена и больница и наша баня называлась Скотопригонной площадью.

И снова передо мною открывается страшная картина. Я вспоминаю как осенью 1943 года на наш, оккупированный немцами город производился налёт авиации Красной Армии. В ту пору мне было шесть с половиной лет. Днём я сидел в нашей комнате и рассматривал картинки в книге "Вселенная и человечество". Вдруг затряслась земля, донесся грохот близких

бомбовых разрывов, в комнате с полок на пол стали сваливаться вещи. Я бросился во двор и побежал к погребу, в котором мы прятались во время налётов. Дверь погреба оказалась закрытой изнутри. Я посмотрел вверх и увидел большую группу советских бомбардировщиков с красными звёздами на крыльях. Сейчас я чётко знаю, что они летели с курсом 330 градусов. А тогда я видел своими глазами, как прямо над моей головой из открытых бомболуков вываливались бомбы, которые с падением вниз продолжали по инерции двигаться вслед летящими самолётами. Дверь погреба открылась, и мама за руку затащила меня в примитивное бомбоубежище. Вечером мы уже знали, что была разбомблена еврейская больница и другие объекты города.



Оставим воспоминания и окунёмся в круг товарищей и друзей.

Глава № 29. На полках парильни



Зимой на реке хорошо, а в бане лучше



Алексеев Виктор Алексеевич. Родился 28 октября 1931 года в селе Алексеевка Кинельского района Куйбышевской области в крестьянской семье. В 1941 году поступил в Кинельскую среднюю школу. После её окончания в 1950 году продолжил учёбу в Куйбышевском авиационном институте на факультете технической эксплуатации.

Как пишет в своей автобиографии Виктор Алексеевич: “Любовь к самолётам у меня проявилась в раннем детстве, когда над Кинелем пролетал первый самолёт У-2, а мы, дети, толпой бежали вслед за ним и видели лётчика. Восторгу не было границ”. В войну в Кинеле базировался 43-й запасной штурмовой авиационный полк, в который с авиационного завода под Куйбышевым поступали новые самолёты Ил-2. Здесь на них переучивали лётчиков и авиационных техников, а затем отправляли на фронт в штурмовые полки. Штурмовики летали над Кинелем весь день, “некоторые к нашему удовольствию даже пикировали на школу”. После освобождения Киева этот полк в полном составе убыл на фронт.

В 1956 году Виктор Алексеевич защитил дипломный проект, получил диплом о высшем образовании с квалификацией авиационного инженера и был направлен в Казахстан. До 1961 года работал сменным инженером в Караганде и Уральске. В 1961 году по ходатайству командира 2-го лётного отряда КШВЛП



Василия Иосифовича Саломатина его приняли на работу инженером АЭ самолётов Ли-2. Затем он работал инженером смены и начальником смены тех. обслуживания самолётов.

Инженерно-технический состав смены обслуживал 22 самолёта Ли-2, на которых

Весна на аэродроме учебные экипажи летали, как днём, так и ночью. В 1969 году эти самолёты были списаны, и Виктор Алексеевич был переведен в учебно-лётный отдел на преподавательскую работу. Преподавал курсантам штурманам и диспетчерам черчение, авиационные материалы, конструкцию и эксплуатацию авиационных двигателей, горюче-смазочные материалы. Слушателям преподавал конструкцию и эксплуатацию авиационных двигателей. В 1993 году был сокращён, а в 1996 году вновь принят в учебно-лётный отдел на должность инженера-методиста.



Лабораторная работа по исследованию
вибрации дисков компрессора



Байда Александр Иванович.
Родился 17 октября 1943 года в деревне
Лебяно Хмелевского района
Кировоградской области. В 1947 году
родители переехали в город Кировоград.
В 1950 году поступил в 1-й класс 12
средней школы, на улице тогда Карла
Либкнехта, а сейчас Преображенской.

В 1959 году, когда я учился в девятом классе, рассказывает Александр Иванович, к нам в школу пришёл молодой спортсмен-парашютист аэроклуба Анатолий Аношин, которому, по существовавшим на ту пору правилам, нужно было для выполнения норматива второго спортивного разряда подготовить несколько школьников для выполнения ими по одному прыжку с парашютом из самолёта.

Так я попал в его группу, прошёл подготовку и вместо одного, выполнил три прыжка. После этого мне очень захотелось стать спортсменом. Для зачисления в группу спортсменов необходимо было пройти медицинскую комиссию. В итоге я оказался вполне здоровым и пригодным к такому рискованному роду деятельности.

Среди инструкторов парашютного звена аэроклуба я полюбил Владимира Фёдоровича Лебедева, которого обожал как отца родного за его мудрость и открытость. Со многими спортсменами завязалась дружба: с Николаем Малухой, Борисом Байздером, Александром Пузырёвым.

Я немного отвлеку Вас, дорогой мой читатель. Вы помните из первой части моих воспоминаний, что в 1960 году после сокращения вооружённых сил СССР наше Военное авиационное училище лётчиков перестало существовать, а нас, его выпускников, жизнь разбросала кого куда. Лично я пошёл работать в свой родной аэроклуб на должность лётчика инструктора-парашютиста и все вышеназванные друзья вместе с Александром, стали нашими спортсменами.

Помните, я писал, как молодая красивая девушка в полёте на выброску испугалась бездны за дверью самолёта. Повернула ко мне своё прекрасное юное, может быть ещё не вкусившее мужского поцелуя лицо с губками-вишенками и с невысказанной маской ужаса. Как я, бросив ручку управления самолётом, впился в эти губы пьянящим поцелуем и она, ошалев от такого хамства, выскочила в мгновение ока за дверь самолёта, находившегося на удалении восемьсот метров от земли. Почему-то я считал, что свидетелей при этом не было. Но именно Александр Байда был всё-таки свидетелем. Когда он прочёл первую часть воспоминаний, то напомнил мне об этом: «Борис Игнатьевич, ну как же не было свидетелей!? Я же сидел в самолёте за вашей спиной и всё видел!»

К 1962 году у меня было уже сто сорок четыре прыжка. Жизнь kloкотала во мне с полной силой. Мне было девятнадцать лет. Я жил в Акимовском переулке, который пересекался с Вашей, Борис Игнатьевич, сказочной Таврической улицей, улицей, на которой жили Вы и мой любимый инструктор Владимир Фёдорович Лебедев. Я жил почти на берегу нашей маленькой речки Биянки и может быть там, впервые в своей юной жизни «невинной нежной и тугой груди рука моя касалась»:

*Я пьян от запахов весны,
Садов цветущих ароматов,
Бездонной неба глубины
И туч плывущих вдаль куда-то.*

*Весна и солнце – радость мне,
Бреду в любви по белу свету
Роятся мысли в голове:
Кто же мне сотворил всё это?*

*Невинной, нежной и тугой
Груди рука моя касалась.
Стояли молча над рекой,
Луна нам хитро улыбалась.*

*Твой аромат, как зов мечты
Меня пьянил, рука дрожала,
Волна приятной теплоты,
По телу сладко пробежала.*

*Хотелось вечно так стоять,
Тела в любви слились единой.
И миг за счастье принимать
Всегда готов с тобой, любимой.*



Аэродром Фёдоровка. Наши спортсмены

В этом же году меня призвали на срочную службу в армию.

Снова мой комментарий. В те годы мы по заданию областного военного комиссара для воздушно десантных войск (ВДВ) готовили допризывников по специальной программе, заканчивающейся тремя прыжками из самолёта с парашютом. Таким образом, в ВДВ попадали уже подготовленные в аэроклубах парашютисты. А если в ВДВ попадал «новичок» со ста сорока четырьмя прыжками, умеющий крутить сложнейший акробатический комплекс в свободном тридцатисекундном падении и приземляющийся буквально в нескольких метрах от

центра мишени, которой служил выложенный на земле из белых полотнищ крест то:

Попал я в Тульскую транспортную дивизию в отдельную комендатуру десантного обеспечения.

*Ты освещалась светом лунным
В полукрытое окно
И здесь впервые я увидел
Всё то, что женщине дано.
Какое счастье – то мгновенье
Я в этот вечер испытал.
Моё кончалось увольнение
И старшина в казарме ждал.*

Старшиной у меня оказался некто Шейко, который был также

старшиной и у Анатолия Отыана. Кроме того, начальником ПДС дивизиона был майор Гринберг, у которого в десантной кировоградской бригаде спецназа после войны наш Павел Алексеевич Банников был укладчиком парашютов.

Вскоре меня зачислили в команду спортсменов тульской дивизиона. С ней я выступал на всех соревнованиях. Уволился я с армии в 1965 году, когда на моём счету было уже 405 прыжков.

Последние прыжки.

Я скоро уезжаю.

Мой парашют получит

Кто-нибудь другой!

И, может быть,

Мне больше не придётся

С неба любоваться

Сизой пеленой птичьего полёта!

Прыжок. Полёт. И радость

Заполняет грудь от сладости

Свободного паденья. Ещё секунда,

Я открою парашют

И быстро перейду

На плавное снижение. К земле,

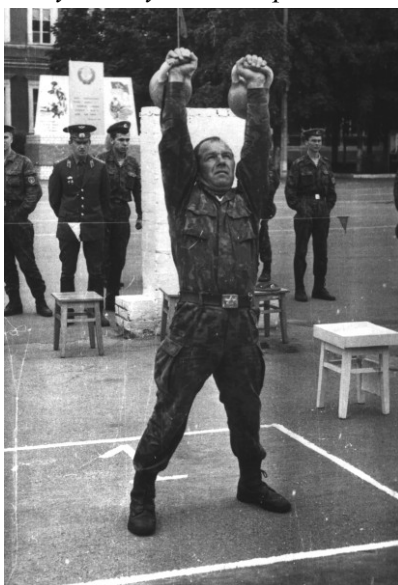
Где ждут друзья,

Родные мне по спорту,

И ждут не где-нибудь,

А в самом центре

Круга приземленья.



Дальше Александр Иванович вспоминает:

После демобилизации я вернулся в Кировоград и устроился на работу слесарем, а потом сварщиком в восьмое строительно-монтажное управление, которым до недавнего времени руководил Анатолий Отян. Но в это время он уже был начальником Областного ремонтно-строительного треста.

Я продолжал заниматься парашютным спортом. В 1973, 1974 и в 1975 годах был чемпионом и абсолютным чемпионом области, ездил на все соревнования и в Севастополе, на аэродроме Сухарина Балка стал мастером парашютного спорта.

Меня пригласили на должность инструктора-парашютиста в парашютное звено аэроклуба, и я дал согласие. Одновременно поступил на вечерний факультет физического воспитания педагогического института.

Проработал я на этой должности всего девять месяцев. После хороших заработков в строительно-монтажном управлении заработок инструктора парашютиста был мал (в два-три раза ниже).

Кировоградская бригада спецназа отслеживала нужные для её особой деятельности кадры. Завербовал меня на службу в бригаду майор Заболотный Александр Александрович. Мне дали должность заместителя командира взвода, и я продолжал заниматься парашютным спортом. Получил квартиру.

В бригаде была собрана команда со скромным названием «Ингул». Руководил командой Коваленко Валентин Андреевич. В состав команды входили Сергей Авдеев, приехавший из Волгограда, Юрий Мелехин, Виктор Пономарёв и я. Команда в этом составе успешно выступала на первенство сухопутных войск СССР и неоднократно была чемпионом.

Команда постоянно обновлялась молодыми талантливыми спортсменами: Игорь Куропятник, Анатолий Усенко, Юрий Омельченко, Фёдор Школа, Николай Диденко. Все стали мастерами спорта. Команда редко не попадала в призёры на соревнованиях любого ранга. На спартакиадах Украины мы имели право выступать за Кировоградскую область, дополняя свой состав девушками из Кировоградского аэроклуба. В те годы я уже был тренером сборной команды нашей области и мечтал создать такую команду, которая будет побеждать, и занимать только призовые места на Украине.

Осень

Спортивной жизни краток путь,
И мне давно уже за тридцать.
Хочу надеть свой парашют,
И в небе оказаться птицей.
Затем, чтоб лихо падать вниз.
И за руки держась с друзьями,
Лететь, подобно стае птиц.
Тот миг, не передать словами!
И приземлиться в пятачок.
Вам юным есть к чему стремиться!
Готов и я на свой прыжок,
Чтоб с небом навсегда проститься.
Мне грустно, молодость прошла.
Уж осень, не вернуться маю!
Во сне я комплексы кручу,
Тяну, кольцо и просыпаюсь.

Июль 2004 г.



На личном счету у мастера парашютного спорта Александра Ивановича Байды более четырёх тысяч двухсот прыжков с парашютом!

Виевский

Виталий Михайлович.

Родился в

географическом центре Украины в селе
Добровеличковка

Кировоградской
области.



Памятный знак
„Географічний
центр України”

После освобождения родного села от немецко-фашистских захватчиков поступил в первый класс Добровеличковской школы. Любимыми учителями в школе у Виталия Виевского были Марина Антоновна Сурина и Фёдор Парамонович Бондаренко. Их педагогический талант оставил

глубокий след в душе школьника, и он принял решение идти в жизни по педагогической линии.

После успешного окончания школы в 1954 году поступил в Одесский государственный университет имени Мечникова. Дальше была служба в армии и работа по партийной линии. В 1965 году судьба привела его в Компанеевку.

Компанеевский район в жизни моих предков знаковый. Моя мама Зинаида Евдокимовна Кожуховская после окончания Бобринецкой гимназии в 1920 году поступила на сельхоз курсы при Елисаветградском реальном училище. В 1921 году экономическое положение страны заставило от политики военного коммунизма перейти к новой экономической политике (НЭП). Слушателям курсов предложили после первого года обучения приступить к работе по различным специальностям.

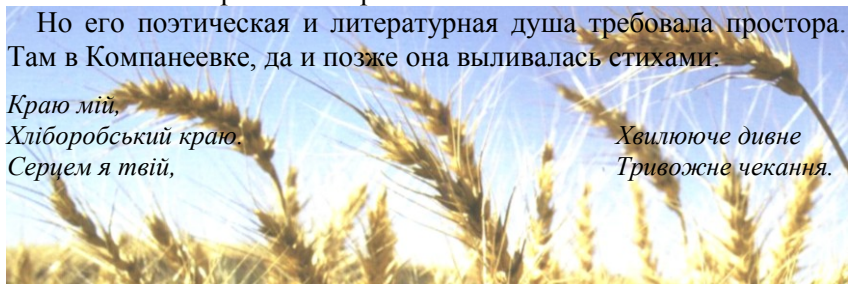
Зинаиду 15 мая 1921 года определили в Елисаветградский отдел народного образования и послали воспитателем в детский дом села Червоновершка. 27 октября этого же года она была переведена воспитателем в Островскую трудшколу Компанеевского района, в которой и работала до октября 1926 года. А её дядя и братья ещё с 1906 года являются одними из основателей и коренными жителями села Полтавка на месте брошенного немецкого поселения, а прибыли переселенцы из Звенигородского уезда на Киевщине.

Но вернёмся к Виталию Михайловичу. В мае 1965 года после неудачного укрупнения районов Кировоградской области Компанеевке вернули статус населённого пункта городского типа. Компанеевка снова стала районным центром, в который вошло десять сельских советов: Богодаровский, Гармановский, Губовский, Зелёновский, Лозоватский, Нечаевский, Петровский, Полтавский, Софиевский и Федосеевский, которым были подчинены один населённый пункт городского типа и 76 сельских поселений. Целых восемнадцать лет Виталий Михайлович руководил партийной работой района в должности секретаря Компанеевского райкома партии.

Но его поэтическая и литературная душа требовала простора. Там в Компанеевке, да и позже она выливалась стихами.

*Краю мій,
Хліборобський краю,
Серцем я твій,*

*Хвилююче дивне
Тривожене чекання.*



Тебе прославляю...

*Колись малесеньке було
Хлоп'ятко ніжне, миле.
Як швидко все те - десь сплило,
Лиш спогади лишило*

*Чи пройде надривне
Душевне терзання?*

*Тепер моя країна
Розтерзана лежить.
Гине все, кругом руїна,
- Як же жити?!*

Вполне естественно, что дальнейший путь Виталия Михайловича оказался связанным с кафедрой украинской литературы Кировоградского педагогического университета. Его любимой лекцией для студентов была: „Поетика комедійної творчості І. Тобілевича (Карпенка-Карого)”. Издано четыре книги. Более сотни научных статей напечатаны в украинских журналах и сборниках научных исследований Кировоградского, Одесского, Черкасского, Черновицкого и других педагогических университетов.

Віталій ВІЄВСЬКИЙ

Исследования Виталия Михайловича интересны своей неожиданностью. В своей книге „Замальовки” в статье „Актриса Марія Заньковецька починала в Єлисаветграді” он пишет:

Після турецької кампанії полк, у якому служив молодший офіцер царської армії, брат Івана Карповича Тобілевича, Микола Карпович, дислокувався у Бендерах. Якось увечері Микола прогулювався по одній з вулиць міста. Раптом почув ніжний жіночий спів під фортепіанний акомпанемент, що линув із напіввідчиненої квартирки будинку. Офіцер не втримався і зазирнув у кімнату. Біля фортепіано він побачив молоду вродливу жінку, котра співала, акомпанував їй офіцер. Упізнавши свого командира, Микола спочатку відсахнувся від вікна. Та виконувана пісня „Місяць на небі” заповонила його душу, і він підтримав той чарівний голос. Так створився цікавий і своєрідний дует. Офіцера закликали до кімнати. Відбулося знайомство. Пісню співала Марія Адамовська, за фортепіано був Хлистов, її чоловік. Після цього вони часто виступали у концертах для жителів міста, офіцерів і солдат.

У 1882 році почалася велика організаційна робота до першої вистави українського професійного театру корифеїв у будинку Марка Лукича Кропивницького з добору акторів. Для дебюту вибрали „Наталку Полтавку” Котляревського. Марія Адамовська була прийнята до трупи одразу на роль Наталки Полтавки.

*Після генеральної репетиції Кропивницький, готуючи афіші про виставу запитав. Як тебе записати? Марія замислилась і запропонувала в основу псевдоніму взяти назву рідного села – Заньки. Так на сцені з'явилася **Марія Заньковецька**.*

Сейчас Виталий Михайлович Виевский председатель Кировоградской городской организации ветеранов Украины.



Ворона Анатолий Леонтьевич. Основал в январе 1992 года частное предприятие “Инсер”. Предусматривалось, что оно будет представлять услуги по защите коммерческих интересов и способствовать деятельности в сфере внешней экономики. Но в начале 90-х годов рынок таких функций ещё не требовал. Поэтому фирма переориентировалась на торговлю хозяйственными товарами. Фирма имела



Моя дочь Анна

семь торговых точек. В одном из магазинов на улице Мира несколько лет работала продавцом и моя дочь Гасленко Анна Борисовна. Вполне естественно, что я сказал в бане об этом Анатолию Леонтьевичу. Как руководитель он об Анне дал очень хороший отзыв. Так завязались наши тёплые с ним отношения. Однажды он признался, что его отчество записано неправильно. Его отца звали Левко, поэтому его отчество должно звучать Левкович. Так как

непосредственным начальником у Ани в ту пору был его сын, заместитель руководителя фирмы Эдуард, и я был знаком с ним лично, то, прощаясь, я всегда говорю Анатолию Левковичу: «До свидания, с лёгким паром, Эдику привет!»



Джемига Анатолий Васильевич родился в нормальной крестьянской семье состоящей из: отца Василия Ивановича, мамы Александры Гавриловны, братьев Ивана и Петра, и сестёр Ольги и Галины. Это событие произошло 6 ноября 1940 года в селе Высокие Байраки, как раз накануне празднования очередной годовщины начала Великой Октябрьской социалистической

революции. Вы, наверное, читаете, и удивляетесь слову “нормальной”. На данный момент это уже многодетная семья (пятеро детей), а нормой у нас, ровесников Анатолия Васильевича, стала семья из двух детей. А если следовать этой логике дальше, то нормой наших детей становится однодетная семья. Вот смотрите. У Анатолия Васильевича с женой Тамилей Алексеевной двое детей Олег и Алла. У Олега один сын, продолжатель фамилии Джемига - Кирилл, и у Аллы одна дочь, любимая внучка Анатолия Васильевича, Мария (Машенька).

В январе 1953 года, когда Толя Джемига был ещё в шестом классе, мы возможно с ним встречались. Заглянем в первую часть этой книги:

Перед новым 1953 годом наш соученик, Милентий Сибирцев, предложил устроить вечеринку в кругу своей группы. Родители предоставляли свою квартиру и соглашались устроить стол и музыку. Мы дружно поддержали его предложение, сбросились со стипендии на покрытие затрат и вечеринка состоялась. После легкой наливки, под музыку танго, девочки учили нас правильно переставлять ноги, потом пошла игра в бутылочку и первые невинные поцелуи в темном коридоре. На нашем курсе училась девушка, Валя Воскобойникова, отец которой был председателем колхоза в Высоких Байраках. Она занималась фехтованием и к тому времени имела первый спортивный разряд. Эта очень активная девушка предложила устроить лыжный поход по маршруту Кировоград - Высокие Байраки и назад.

Поход состоялся с обедом в председательском доме и с очень вкусной наливкой. Там мы впервые пытались петь и увидели воочию, что получается это у нас плохо. Тут же мы договорились организовать в техникуме хор и разучить несколько песен. Через месяц наш хор пел на концерте, в актовом зале техникума, близкие нашей душе песни:

*Знову цвітуть каштани,
Хвиля Дніпровська б'є,
Молодість мила,
Ти щастя моє. . . .*

Несколько песен, спетых нами на концерте, были записаны на магнитофонную ленту и в течение месяца звучали в коридорах техникума во время перерывов. Мы были счастливы.

Так уж получилось, что вторая с ним встреча произошла в 2005 году. Тогда ко мне, как к директору музея авиации, обратился председатель Союза участников боевых действий и Военно-воздушных сил (УБД И ВВС) города Кировограда Джемига

Анатолий Васильевич с предложением организовать на День Авиации (отмечавшийся раньше в Советском Союзе 18 августа), совместную с нашими ветеранами торжественную встречу в музее. На торжество прибыло 70 ветеранов. Они выступали с воспоминаниями о своём боевом пути. На встречу были приглашены представители средств массовой информации (радио и телевидения).

С тех пор наш музей стал родным домом для УБД и ВВС города Кировограда. Кроме того, мы с Анатолием Васильевичем ещё и постоянные посетители нашей кировоградской общественной бани. При написании трёхтомника “В небе Кировоградщины” на его страницы попал в подавляющем большинстве лётный состав. Когда же я приступил к продолжению своих мемуаров “Воспоминания пилота”, то там появилась глава “Кировоградская баня”, в которой все равны и генералов нет. Учитывая цепь соприкосновений (Высокие Байраки 1953, музей 2005, и баня еженедельно до сегодняшнего дня) я попросил Анатолия Васильевича почтить эту мою главу своим присутствием. Поэтому читаем дальше его биографию.

Итак, в 1957 году после окончания Высоко-Байрацкой средней школы Анатолий целых два года работал заведующим клубом в родном селе. Я задаю себе вопрос, какой может быть завклубом молодой выпускник средней школы? Оказывается, может! Зная его не понаслышке, я с полной ответственностью могу сказать, что люди с таким напором внутренней энергии встречаются далеко не часто.

В 1959 году его призвали в армию. Прослужил три года в Прикарпатском военном округе в радиотехнических войсках противозенитной обороны (ПВО) на радиолокационной станции (РЛС). Демобилизовался в 1962 году в звании старший сержант. За время службы стал отличником Советской Армии и был сфотографирован у знамени части. Именно при прохождении воинской службы он ощутил своё призвание - быть военным.

Вернувшись домой, он не узнал неба над своей головой. Из соседнего аэродрома Канатово, вовсю взлетали в небо реактивные истребители МиГ-17. Решение было принято. В 1963 году он поступил на сверхсрочную службу. Отныне он стал начальником подвижного пункта управления связи и наведения 190 истребительного авиационного полка. Своей эрудицией и

мощной энергетикой он покорила сердца комсомольцев воинской части, и в 1966 году они избрали его секретарём комсомольской организации, а командование присвоило ему офицерское звание - младший лейтенант.

Партийно-политическая деятельность захватила его. В 1970 году он окончил межкорпусные курсы политсостава и сдал экстерном экзамены за полный курс военно-политического училища по военно-политической и общевойсковой специальности. Затем пошло движение по службе: замполит своей роты, в 1972 году - заместитель начальника полигона по политической части - руководитель полётов Ворошиловградского училища штурманов в городе Багерово. В 1975 году был переведен в город Жданов, где был избран секретарём парткома.

В 1979 году после окончания курсов усовершенствования при Военно-воздушной академии имени Гагарина по специальности политработник ВВС был переведен в гарнизон Канатово на должность заместителя командира батальона аэродромно-технического обеспечения (БАТО) по политчасти.



Заместитель командира БАТО гарнизона Канатово по п/ч Джемига Анатолий Васильевич

В 1983 году был откомандирован для прохождения службы в 26 транспортный авиационный полк, дислоцированный в гарнизоне Шперенберг. Этот полк занимался транспортным обеспечением вооружённых сил стран Варшавского договора.



Гарнизон Шперенберг. Организация транспортного обеспечения вооружённых сил стран Варшавского договора

Майор ВВС Джемига Анатолий Васильевич демобилизовался в 1989 году.

С 1990 по 2000 год работал в Кировоградском райисполкоме начальником штаба гражданской обороны. В настоящее время председатель Союза УБД и ВВС города Кировограда.

Анатолий Васильевич
и любимая внучка Мария Кассова (Машенька)



Желтоногов Владимир Михайлович.

Мне всегда приятно видеть на полках парильни своих товарищей по совместной лётной работе. Родился он 29 октября 1944 года и в свои годы поддерживает нужный для себя уровень состояния здоровья тремя методами: умеренной физической работой на даче, посещением сауны и сбалансированным питанием.

В перерывах между заходами в парилку мы сидим в раздевалке и ведём бесконечные разговоры-воспоминания. Глядя на наши розовые от жара тела, Владимир Михайлович вдруг вспомнил декабрь 1978

года. Тогда он в качестве бортового механика летал на самолёте Ан-24 со слушателями в экипаже Юрия Ивановича Овчара со штурманом Геннадием Александровичем Батющенко и бортрадистом Виктором Афанасьевичем Волковым.



Инструкторский экипаж самолёта Ан-24. Слева командир корабля Юрий Иванович Овчар, бортрадист Виктор Афанасьевич Волков, штурман Геннадий Александрович Батющенко, бортмеханик Владимир Михайлович Желтоногов

После маршрутного полёта в облаках, при наличии обледенения,

выполнялся обычный заход на посадку на бетонную взлётно-посадочную полосу аэродрома Львов. Как и положено противообледенительная система была своевременно включена. Выпустили шасси и закрылки на 15 градусов. При входе в глиссаду приступили к выпуску закрылков на посадочный угол (38°). Когда закрылки дошли до положения 25°, самолёт резко начал опускать нос, Юрий Иванович потянул штурвал на себя, аж до живота, потом отпустил и снова на себя. Владимир Михайлович увидел растерянность командира и интуитивно отпустил переключатель закрылков (было около 30°), но самолёт продолжал опускать нос. Командир растерянно дёргал штурвал, туда - сюда. Владимир Михайлович сам, не понимая причины, без команды командира, так как времени было мало, поступил по своему правилу: привести потребитель в исходное положение и поставил переключатель закрылков на уборку. Самолёт стал слушаться штурвала. Закрылки в этот момент находились в положении 15°. Затем самолёт коснулся поверхности бетонки. Ощущение было жуткое от непонимания причины происшедшего. Выйдя из самолёта, члены экипажа увидели на нём за передней кромкой крыла “барьерный лёд” и поняли, что они попали в “клевок”.

Информация была представлена в конструкторское бюро Антонова и в “Руководствах” были внесены изменение о посадке в условиях обледенения с закрылками, выпущенными на 15°.

Заболотный Александр Александрович. Родился 28 января 1938



года в городе Одессе. В 1954 году окончил 10 классов, а в 1958 году Черновицкое пехотное училище Прикарпатского военного округа. После училища был направлен командиром разведывательного взвода в Южную группу войск, дислоцированную на территории Венгерской Народной Республики.

По замене, с должности командира разведывательной роты, был переведен в Уральский военный округ на должность командира отдельной окружной роты “Спецназ”.



Продолжал службу в Туркестанском военном округе. В 1970 году окончил разведывательный факультет военной Академии имени М.В. Фрунзе и был оставлен в Москве на должности офицера спецразведки ГРУ ГШ. В 1973 года был направлен на должность начальника штаба 9-й отдельной бригады “Спецназ” центрального подчинения ГРУ ГШ, дислоцированной в городе Кировограде.

С 1976 года стал командиром Кировоградской бригады “Спецназ”. В 1981 году по приказу Министра Обороны СССР был переведен на должность заместителя начальника разведки армии (Забайкальский ордена Ленина военный округ). Получил воинское звание полковник и был назначен начальником специальной разведки округа. Демобилизовался в 1989 году. До 1994 года работал заместителем начальника АСК в городе Кировограде, затем председателем

Кировоградского городского комитета ДОСААФ. Преподавал военное дело в Кировоградском строительном техникуме

(преподаватель 1-й категории). В настоящее время работает в системе охраны объектов. Награждён Александр Александрович орденом и двенадцатью медалями. С 1965 года совершил более двух с половиной тысяч прыжков с парашютом из самолётов Ан-2, Ли-2, Ил-12, Ан-14, Ан-8, Ан-12, Ан-26, Ил-76 и из вертолётов Ми-4, Ми-8 и Ми-6. Мастер спорта СССР по пулевой стрельбе из револьвера, по военному пятиборью (гимнастика, фигурное вождение автомобиля ГАЗ-69, кросс 10 км, плавание 100 м и стрельба из пистолета).

Механик-водитель лёгкого танка 1-го класса, и механик-водитель среднего танка 2-го класса. Разведчик 1-го класса.

Как я уже писал, на базе Севастопольского АСК в связи с 70-летием парашютного спорта состоялась международная встреча ветеранов парашютизма Украины, Москвы и С.Петербурга. Во встрече приняли участие и парашютисты, покорившие Северный полюс и Памир. Были приглашены и ветераны парашютного спорта Кировоградского аэроклуба, который сейчас называется АСК (авиационно-спортивный клуб). Среди ветеранов разыгрывалось упражнение - групповой прыжок на точность приземления с высоты 1000 метров.



Карapyш Григорий Николаевич, Банников Павел Алексеевич, Байда Александр Иванович, Заболотный Александр Александрович, Чижов Борис Игнатьевич

В команду вошли: председатель горкома ОСО Украины полковник Александр Александрович Заболотный, начальник Кировоградского АСК Григорий Николаевич Карапыш, начальник штаба АО ГЛАУ Борис Игнатьевич Чижов и ветераны спецназа мастера спорта Александр Иванович Байда и Виктор Владимирович Пономарёв.



В групповом прыжке на парашютах По-9 (летающее крыло) команда поразила цель с отличным результатом. Единодушным решением судейской коллегии она была признана самой организованной и результативной. Ей было присуждено первое место.

За спиной Александра Александровича вся команда



Последний свой прыжок с Александром Александровичем я выполнил на 70-летие моего родного аэроклуба в 2003 году на аэродроме Фёдоровка в том же составе. Слева Виктор Владимирович Пономарёв, а дальше Чижов, Заболотный, Байда. Правда, на этот раз Григорий Николаевич Карапыш справа в роли хозяина



На торжественных мероприятиях мы, парильщики, стараемся держаться вместе.

На фото за спиной у Александра Александровича сидит Александр Иванович Байда, а за моей спиной - заместитель по лётной подготовке начальника АСК Станислав Леонидович Скрипко

Зараменских Николай Иванович.

Родился 2 декабря 1949 года в деревне Нижний Пальник Лебяжского района Кировской области в семье сельских интеллигентов. Ещё с детских лет ходил в баню с отцом - сильнейшим парильщиком. Бани в деревне были разные. Приходилось париться даже в бане по-чёрному.

В 1965 году после 8 класса поступил в педагогическое училище, по окончании которого в 1969 году стал учителем младших классов. Однако в этой должности проработал всего три месяца, так как был призван в армию.



Воинская служба началась с учебки Военно-воздушных сил в городе Камышин Волгоградской области. После её окончания служил в штабе авиационной транспортной дивизии в городе Витебске на должности метеоспециалиста. В 1971 году демобилизовавшись с должности командира отделения и в звании младшего сержанта, остался жить в городе Витебске. До декабря 1972 года работал там токарем на заводе заточных станков. Появился первый жизненный опыт для сравнения. В армии дисциплина, порядок, полное государственное обеспечение: форменное обмундирование, питание, жильё и денежное обеспечение. На заводе только одно денежное обеспечение.

К этому времени в армии возобновился институт прапорщиков, упразднённый после Октябрьской революции, а это офицерское форменное обмундирование и две звёздочки на погонах. Так двадцатитрёхлетний Николай принял грамотное для себя решение и поехал в декабре 1972 года учиться в Балашовскую школу прапорщиков. В феврале он был уже прапорщиком гарнизона Колобзег (ранее Кольберг) на берегу Балтийского моря (Северная группа войск, Польша). Его надежды оправдались, служба шла хорошо, гарнизон очень красивый, а в гарнизоне общая баня. В пятницу женский день, в субботу - мужской.

В августе 1979 года по замене продолжил службу в гарнизоне Канатово (Кировоград). Дальше в своей автобиографии он пишет:

Служил на аэродроме диспетчером. Вот где была баня - ЛЮКС! Во-первых, рядом с диспетчерской. Парились почти каждое дежурство и получали море удовольствия.

В 1986 году в течение 40 суток находился в Чернобыле на вертолётной площадке в 13 километрах от реактора.

В декабре 1987 года уехал служить в ЦГВ в Чехию. Служил там два с половиной года. В гарнизоне полно бань, парься хоть каждый день и чешское пиво!

В июле 1990 года перебрался в Польшу. Служил в штабе ВВС город Легница до 1992 года. В мае этого же года демобилизовался с выслугой 20 лет. Переехал в Кировоград и сейчас живу с женой на две пенсии. Дети выросли. Дочь с мужем живёт с нами. Сын в России - кандидат химических наук. Баня в нашей жизни приносит только радость и свежесть встреч с друзьями. Служба прошла, но жизнь не останавливается. Порох держим сухим. Вот так. А баня, есть баня.

Калинов Александр Николаевич. Родился 26 марта 1937 года



на хуторе Северин Тбилисского района Краснодарского края. Учился там же в средней школе № 1. После окончания школы в 1956 году поступил в Бугурусланское лётное училище ГВФ. В 1958 году его оставили в училище работать пилотом-инструктором самолёта Як-18А. Через некоторое время он был уже командиром авиационного звена. В 1968 году был приглашён в 3-й лётный отряд

Кировоградской ШВЛП на должность пилота-инструктора самолёта Ан-2. Вскоре он стал командиром звена, затем заместителем командира авиационной эскадрильи. В 1970 году переучился на турбовинтовой самолёт Ан-24, ввёлся в строй, немного полетал в 1-м ЛО и в 1972 году перевёлся в Краснодарский ОАО. В 1973 году переучился на Як-40 и летал командиром на нём в Кировоградском ОАО до выхода на пенсию в 1979 году. Его общий налёт составил около 13000 часов. В 1975 году протоколом Высшей квалификационной комиссии ему был присвоен первый класс пилота гражданской авиации. После ухода на пенсию работал в Кировограде мастером на Радиозаводе, Пишмаше и Кировоградсельстройиндустрии.

Каменецкий Николай Викторович. Я поделился с ним мыслью

о том, что хотелось бы в своей книге написать главу под заглавием “Наша Кировоградская баня”. Он тут же откликнулся и первым принёс мне свои данные. Родился Николай Викторович



7 февраля 1960 года на родине Левко

Мациевича Александровке Кировоградской области. Там же в 1978 году окончил среднюю школу и целый год, до призыва на срочную службу в армию,



работал на местном сахзаводе слесарем. Службу начал с учёбки в Кронштадте. Затем Северный флот, город Полярный, 4-я эскадра дизельных подводных лодок, боевой поход в Средиземное море с заходом в Тунис. После демобилизации в 1981 году поступил в Кировоградское ЛШУ ГА. К тому времени там готовили только авиационных диспетчеров, а Николаю хотелось летать.



Это фото хранится в музее ГЛАУ. 7 ноября 1981 года.
В первом ряду слева курсант Каменецкий



Поэтому после окончания первого полугодия уволился, некоторое время работал лаборантом цикла самолётовождения под непосредственным руководством Алексея Петровича Бамбуркина. За пол года работы на цикле вместе с преподавателями реализовал три рацпредложения.

Огромное желание связать свою жизнь с лётной работой в 1982 году привело его в Кировское авиационно-техническое училище ВВС. В должности заместителя командира взвода он прошёл полный курс обучения и в 1984 году с отличием был выпущен по специальности техник-механик вертолётов Ми-2, Ми-8, Ми-24. Распределение получил в Группу советских войск в Германии на должность бортового техника - воздушного стрелка

вертолёт Ми-8ТВ. Вертолётный авиационный полк дислоцировался в гарнизоне Мальвинкель.



В 1989 году по замене был в этой же должности направлен в вертолётный авиационный полк, дислоцированный на Дальнем Востоке. Участвовал во многих учениях, боевых стрельбах, перевозке грузов и командного состава для инспектирования гарнизонов. После образования независимой Украины в 1992 году был по собственному желанию переведен для прохождения дальнейшей службы в ВС Украины. Службу продолжил в городе Миргороде Полтавской

области, где обеспечивал радиотехническую связь боевых истребителей Су-27 и МиГ-29 с пунктом управления полётами. В 1993 году был переведен в Кировоград, где продолжил службу в должности начальника электросиловых установок. Уволился из рядов ВС Украины в январе 1996 года в звании старший прапорщик. После увольнения из армии он одно время работал директором нашей бани, а сейчас занимается частным бизнесом.

Костенко Алексей Тимофеевич. Родился 1 июля 1942 года в



селе Завадовка Кировоградского района Кировоградской области в бедной крестьянской семье. Учиться начал в Завадовской восьмилетней школе, а с 1958 года продолжил учёбу в Оситняжской средней школе Александровского района (в настоящее время Кировоградского района). В школе увлёкся велосипедным спортом, и это увлечение сопровождало его всю жизнь.

Учился хорошо, поэтому после окончания школы в 1960 году сразу же подал документы в Кировоградский педагогический институт имени А.С.Пушкина. Успешно сдал вступительные экзамены, прошёл конкурс и стал студентом факультета физ. воспитания. На факультете сложилась благоприятная обстановка для продолжения занятий велосипедным спортом. Замечательная команда, в которую кроме Алексея вошли Симоненко Н.И., Петушков Л.А., Терещенко М.Д. и Поляков Н.П., принимала участие в городских, областных и республиканских

соревнованиях. Сразу же после окончания педагогического института в 1964 году, получив диплом о высшем образовании с квалификацией преподавателя физ. воспитания, анатомии и физиологии человека, Алексей был призван на срочную службу в ряды Вооружённых Сил СССР. Его послали в учебную радиолокационную школу имени Немировского, а после её окончания направили служить в воинскую часть, дислоцированную в городе Житомире. После демобилизации в 1966 году Алексей Тимофеевич Костенко поступил на работу по специальности. Он стал руководителем физ. воспитания моего родного Кировоградского строительного техникума, который я окончил десять лет назад. Техникум располагался там же, на улице Ленина.



На фото сверху тренерская работа в ДЮСШ города Кировограда



На фото слева его воспитанник, мастер спорта СССР Сова Алексеивец в гонке на первенство СССР «Приз Череповича»

Велосипедный спорт оставался главным в его стремительной жизни. Когда ему предложили, то он не отказался вначале от работы тренером по велосипедному спорту в техникуме (1968-1970), а затем тренером по велоспорту детской юношеской спортивной школы ГорОНО.

Только в 1975 году он возвратился на работу в строительный техникум на должность преподавателя физкультуры и работал до 1985 года. Интересно то, что все эти годы директором техникума был ещё мой директор - Сужаев Вячеслав Иванович.

В жизни иногда складываются ситуации, когда текущего заработка явно не хватает для решения насущных проблем. В 1985 году в связи с материальными условиями Алексей Тимофеевич был вынужден перейти на более высокооплачиваемую работу на заводе Красная Звезда. Работа не по специальности продолжалась целых восемь долгих лет.

В 1993 году он снова вернулся в строительный техникум на свою любимую работу и трудился там в своё удовольствие до выхода на пенсию в 2006 году. Именно в техникуме он познакомился и подружился с работавшим там военруком Александром Александровичем Заболотным, далее познакомился с Александром Ивановичем Байдой. Вместе ходим в баню, вспоминаем мгновения прожитой жизни, и все сообща боремся за сохранение своего здоровья.

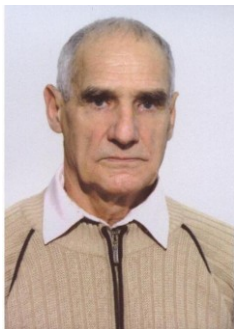


Котляров Владимир Алексеевич. Сын военного лётчика, летавшего ещё до войны на тяжёлых бомбардировщиках ТБ-3, скоростных бомбардировщиках СБ, а во время войны на пикирующих бомбардировщиках Пе-2. Погиб он в тяжёлом для страны 1942 году, заронив в сердце мальчишки мысль о том, чтобы стать лётчиком. После войны Владимир стал курсантом-штурманом Николаевского торпедоносного военного авиационного училища лётчиков Военно-морского флота (ВМФ) в котором проходил лётное обучение на самолётах-бомбардировщиках Ил-4, и Ту-2. После окончания учёбы служил в Военно-морской авиации и летал штурманом на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28 и торпедоносце Ту-14. Затем была работа в засекреченной воинской части, по ремонту ракетной техники, электронных охранных систем и тренажёров.

Владимир Алексеевич ветеран труда со стажем более тридцати лет. Тяжёлая болезнь на склоне жизни поразила Владимира Алексеевича, но он нашёл в себе силы, чтобы противостоять ей. И в этом, не простом, деле главную роль для него играет баня. Он постоянный её посетитель. Должен заметить, что по моим наблюдениям баня самым чудесным образом помогает ему почти уверенно держаться на своих ногах. До неузнаваемости изменила его жизнь. Неурядицы в семье и

болезни скрутили его в полном смысле этого слова. На фото 44-летней давности вы, дорогой читатель, видите его в полном расцвете жизненных сил. Это фото из военного билета, выданного ему Кировоградским городским военкоматом ещё в 1967 году.

Коц Борис Викторович. Он принёс мне свои воспоминания.



Я их прочёл и решил, что помещу в книгу без малейших изменений. Итак, читайте:

Я, Коц Борис Викторович, родился 2 сентября 1940 года в городе Кролевец Сумской области в семье рабочих. Украинец. Отец Виктор Николаевич 1914 года рождения работал слесарем на железной дороге, мать 1915 года рождения - ткачихой Кролевецкой ткацкой фабрики, знаменитой своими кролевецкими рушниками.

Перед войной отец поступил в Ульяновское танковое училище. По окончании его оставили в училище обучать курсантов. Так что первые годы войны я находился в Ульяновске. Потом отец добился, чтобы его отправили на фронт, а нас (маму с детьми) после освобождения Кролевца от фашистов, забрала бабушка. Мои детские и школьные годы прошли в Кролевце. Отец возвратился в 1944 году из Бакинского госпиталя после тяжелейшего ранения в грудь. По медицинскому несоответствию он был уволен с армии с должности командира танкового батальона с четырьмя боевыми орденами, в их числе орден Боевого Красного Знамени, и медалями. В 1946 году он построил собственный дом, так как у бабушки жили две семьи, и было тесно. Как я помню, в четыре года у меня уже была полная самостоятельность. В шесть лет познал курево и отборный мат. В восемь лет самостоятельно носил воду из колодца домой, помогал отцу и матери по хозяйству, так как хотя и был вторым ребёнком в семье, физически был более крепким. Всё свободное от занятий в школе и помощи по дому время проводил на природе. Природа у нас живописнейшая. Кролевецкий район самая северная часть Украины соседствует с Брянской областью. Такие же смешанные леса как на Брянщине, песчаный грунт, холмистая местность, торфяники. Были прогулки компанией ребятшек в лес - весной за берёзовым соком, летом за грибами. Зимой в те 50-е годы были крепкие морозы и глубокий

снег. Катались на коньках, бегали в лес на лыжах или съезжали со склонов оврагов вниз. Природа во многом влияла на наше духовное и физическое развитие.

С 1947 года учился в Кролевецкой средней школе №1, которую окончил в 1957 году. В Кролевце было две средние школы и две семилетние. Обучали в них на украинском языке. В 1949 году открыли ещё одну - среднюю, с обучением на русском языке (для детей интеллигенции).

Тяжело было учиться. Даже в первый класс никто нас за руку в школу не водил, за партией сидели по четыре человека, тетрадей и учебников не было, поэтому первый класс окончил работой по письму на лето. А в четвёртом классе за отличное окончание получил похвальную грамоту. Особого желания учиться не было. Поэтому уже в седьмом классе определился с выбором - поступать в военное училище. Считал, что там особенно учиться не придётся, что там основное внимание уделяется физической подготовке и закалке.

Школу закончил без троек, так как военкомат не направлял кандидатами в военное училище тех, у кого в аттестате были тройки. Военкомат в соответствии с моим аттестатом и моими физическими данными направил меня в Киевское танкотехническое училище. Перед поступлением в училище в Сумах прошёл медицинскую и мандатную комиссии. Все мы, абитуриенты, проходили эти комиссии без пап и мам. Мы вдвоём из Кролевецкого района самостоятельно поехали в Киев, но поступил я один.

Оказалось, что учиться в техническом училище сложнее и напряжённее, чем в школе. Особенно тяжело было учиться на первом курсе, так как все математические, физические и технические термины в школе изучали на украинском языке, а в училище на русском. На втором году обучения ввели дополнительно курс высшей математики, чтобы наши дипломы техника уравнивать с общесоюзным дипломом. Курс считался сверхсложным, а для меня был простым и даже увлекательным. Ко мне пришло прекрасное чувство познания. Учиться стало легко, и по окончанию я получил красный диплом техника-электрика. В училище по настоящему увлёкся тяжёлой атлетикой, выступал за сборную училища по футболу, которым увлекался с детства. Мне, 19-летнему лейтенанту, окончившему

училище по первому разряду, было предоставлено право выбора места службы.

Я решил для себя, что моим местом службы должно быть такое, откуда я смог бы максимально помочь семье. Моя мама была матерью-героиней. Она родила и вырастила десятерых детей, семеро сыновей и три дочери. Из них я первый стал на самостоятельный жизненный путь. Ещё с детства я понял как тяжело отцу и матери содержать большую семью.

Таким местом могла быть служба за границей, но при распределении такие места были уже заняты. Мне предложили любой военный округ СССР. Я выбрал для себя Сибирский военный округ, так как считал, что служить буду среди тайги, где деньги на развлечения тратить не придётся. Я благодарен судьбе, что выбрал это округ. Именно здесь я познал, что такое баня и что такое настоящий пар. В своей жизни я всего лишь два раза был в бане в Киеве, когда сгонял лишний вес перед соревнованиями, а в Кролевце бани не было.

В 1960 году произошло сокращение вооружённых сил. Сокращались все рода войск и при этом создавали новый вид вооружённых сил РВСН - (ракетные войска стратегического назначения).

Прибыв в Новосибирск, где располагался штаб Сиб ВО, я был направлен в РВСН. Служить пришлось в городе Ишиме Тюменской области. Три года успешной службы в Ишиме были очень интересными. Но, стремление к познанию, привело меня в Харьковское высшее командно-инженерное училище РВСН имени Крылова. Поступал легко, на устных вступительных экзаменах заходил первым. Набрал 23 балла из 25. Учёба в ХВКИУ РВСН с 1963 по 1968 год шла успешно. Закончил с красным дипломом инженера-электрика и золотой медалью.

Далее моя служба пошла не на командных, а на инженерных должностях. В 1971 году был направлен с отдельно поставленной задачей в ОКТБ (Отдельное конструкторско-технологическое бюро), в/ч 42346, центрального подчинения, расположенном в городе Кировограде. Эту задачу я выполнял до 1991 года. За это время прошёл путь от инженера-конструктора до начальника конструкторского отдела и закончил службу в звании подполковника. Интереснейшая работа в ОКТБ была связана с секретными разработками особой государственной важности.

Эта работа была связана с командировками в Москву, Ленинград, Киев, Харьков, Ленинск, полигон Байконур. Должен сказать, что и во время учёбы в Харькове и во время службы в Кировограде и в командировках обязательным для меня стало посещение парной. Например, в Байконуре парился в парной, где парились космонавты, в Подмоскowie, где находился главный штаб РВСН и Центральный командный пункт, парился с таким выдающимся штангистом как Куренков.

Женился в 1965 году. Моя Надя училась в той же школе, что и я, но на два года позже. Затем она поступила и окончила Глуховский педагогический институт. У нас четверо детей и шестеро внуков (дочь и трое сыновей, внучка и пять внуков).

Марченко Станислав Фёдорович. Родился 10 февраля 1946

года в Крыму в посёлке Нижнегорский. Так же как и я, он стал жителем Кущёвки в пятилетнем возрасте, когда его семья переехала на 1-ю Овражную улицу города Кировограда. Таким образом, с 1951 года мы с ним стали жить почти рядом, на параллельных улицах - он на 1-й Овражной ныне Байкальской, а я на своей Таврической, которая во все времена своего



наименования не меняла. Станислав в отличие от меня учился в первой школе, а я ходил на Катрановку во вторую школу.



Кущёвский парень
Слава Марченко

Вот как он описывает своё детство.

Кущёвка - романтическое название района. Никто не знает, откуда оно произошло. В далёкие 50 - 60-е годы окраина Кировограда, за которой находились глубокие овраги и степь, покрытая травой и цветами. Там прошло наше детство и юность. Оттуда уходили служить в Советскую Армию и туда возвращались после службы. Поэтому Кущёвка, как говорят, «наша малая Родина». Мы пацанами ходили на речку на “Скалки”. Тогда ещё в Ингуле можно было купаться. Жили в те времена не богато, но в то же время молодёжь была любознательна. Все мои друзья и сверстники ходили в какие-либо кружки, увлекались авиамоделизмом, радиолюбительством, мотогонками, посещали морской клуб на Ново-Алексеевском пляже. Я с детства увлекался радиолюбительством. Строил разных конструкций радиоприёмники. Начинал с детекторных радиоприёмников. Многие сейчас даже не знают, что это такое. Посещал кружок радиолюбителей на станции “Юных техников”, участвовал в выставках творчества радиолюбителей, которые проводились в фойе кинотеатра “Мир”. Тогда это было престижно. По окончании школы многие мои друзья детства поступили в одно из престижных заведений нашего города - Кировоградскую школу высшей лётной подготовки гражданской авиации. Так, Владимир Кравченко и Владимир Николаенко стали авиационными диспетчерами. Виктор Тупчиенко после окончания КШВЛП учился в Москве и летал позже на самолёте Ил-18 по маршруту Москва – Хабаровск. Виктор Потёмкин учился в Армавирском училище, летал на МиГх и Су, позже был инструктором и окончил службу полковником.

Оканчивает он свой рассказ тем, что после окончания учёбы в средней школе № 24 в 1963 году поступил в Кировоградский пединститут на физмат. Однако разочаровался и в 1969 году окончил Киевский политехнический институт по специальности инженер конструктор-технолог радиоаппаратуры. Детское увлечение переросло в цель, которую он достиг.

Парилкой он заразился ещё в начале 80-х. Ходил во все бани и сауны нашего города, начиная с общей бани “Чайка” возле Преображенской церкви. Он гордится тем, что входит в многочисленный коллектив кировоградцев, ведущих благодаря бане и парной в ней, здоровый образ жизни.

В четверг 9 июля 2009 года я как всегда углубился в чтение моего любимого еженедельника “Украина-Центр”. На шестой странице статья Александра Виноградова “Радий”: вчера, сегодня и завтра” вдруг натолкнула меня на мысль использовать её материал для дополнения биографии Марченко Станислава Фёдоровича. В субботу мы с ним встретились. Конечно же, в сауне! «Ещё в юном возрасте, - вспоминает Станислав, - я был школьником-практикантом на небольшом заводе, располагавшемся возле реки Ингул на улице Кирова. Завод изготавливал громкоговорители для радиоточек и носил скромное имя “Динамик”. До сих пор помню директора завода, бывшего офицера-фронтовика, который постоянно ходил в брюках “галифе” и хромовых сапогах. Так уж сложилось, что история завода стала историей моей жизни».



Каждый год 31 декабря мы с друзьями ходим в баню

В 1963 году “Динамик” изменил своё наименование на “Радиозавод”, хотя продолжал выпускать, но уже многомиллионными партиями, ту же продукцию. В начале 1970-х годов Кировоградский завод радиоизделий (КЗР) становится ведущим предприятием всего СССР по изготовлению сложной аппаратуры для телевизионных центров и передвижных

телевизионных ретранслирующих станций. После реконструкции основное производство было перемещено на южные окраины Кировограда. В 1976 году высшее руководство страны назначило завод главным поставщиком телевизионного оборудования для летних Олимпийских игр 1980 года в Москве. На заводе разработали и изготовили 43 передвижные телевизионные станции, свыше 600 комплектов оборудования для комментаторов и более сотни технических аппаратных. После проведения Олимпиады завод вышел на самый высокий в Союзе уровень предприятий приборостроения. В 1988 году КЗР становится головным предприятием в производственном объединении “Радий”, и для него открылась дверь в военно-промышленный комплекс. ПО “Радий” изготовило свыше сотни комплектов оборудования для кораблей ВМФ, а для космоса - технические средства для стартовых комплексов “Энергия”, “Буран” и Центра управления полётами.

К середине 1990-х годов оборудование для профессионального телевидения перестало пользоваться спросом, и на складах накопилась не реализованная продукция. В поисках рынков сбыта обратились в атомную энергетику и получили заказы - вначале от Южно-Украинской, затем от Запорожской АЭС на изготовление электроники для них. Начиная с 1995 года НПП “Радий” приступило к серийному изготовлению аппаратуры унифицированного комплекса технических средств управления технологическими процессами атомных электростанций для замены выработавшего свой ресурс оборудования. Такого вида аппаратуру способны изготовить только в пяти странах мира! В частности предприятие первым в Европе начало выпускать системы безопасности АЭС на основе программируемых логических интегральных микросхем, которые американцы выпускают для использования исключительно на военной и ракетно-космической технике. Предприятие выполнило полную реконструкцию систем управления и защиты исследовательского реактора Института ядерных исследований НАН Украины, выиграло тендер на модернизацию управляющих систем безопасности на АЭС “Козлодуй” (Болгария). Немалый вклад в стремительное развитие предприятия внёс и инженер-конструктор Марченко Станислав Фёдорович - воспитанник завода - предприятия.

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 КВЛУ 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. Его общий налёт составлял около 20 000 часов.



В последней своей командировке 2011 года Александр Иванович летал штурманом на самом большом вертолёте мира Ми-26 в Экваториальной Гвинее.

Ми-26 взлетает, салон с грузом и трактор рядом с ним для зрительного восприятия

Петров Леонид Иванович. С ним я познакомился на рубеже



столетий, когда активно приступил к освоению компьютера. Познакомил нас наш общий компьютерный мастер Анатолий Михайленко „Борис Гнатович, шо Ви ото їдите в общу баню. Я Вас запрошую в наш колектив. Баня на вулиці Біляєва білі міліції. Сьогодні о 18.00 я Вас з Леонідом Івановичем чекаю”. Вечером мы с Леонидом Ивановичем гружённые банными принадлежностями на маршрутке

катим к назначенному Анатолием месту. С той поездки в памяти зафиксировались два момента. Анатолий нас не встретил, поэтому в баню на Беляева мы не попали, но выяснилось, что Леонид Иванович, так же как и я заражён компьютером. Но в этой главе у нас с вами речь идёт о бане, а не о компьютерах. Так вот я и рассказал Леониду Ивановичу о нашей общей бане, которую строил мой друг по парашютному спорту и в которую я постоянно хожу на протяжении фактически всей своей сознательной жизни. Вот с той поры Леонид Иванович стал её постоянным посетителем и моим товарищем по бане. Я после своей работы успеваю туда примерно к 18.00. А выходим мы из бани после 19.30 и вместе добираемся домой. Я живу на Пляжевой улице в доме №2, а Леонид Иванович на этой же улице в доме №1. Ходим мы в баню, как правило, по четвергам, так как субботу оставляем не занятой на случай рыбалки. Леонид Иванович эрудит, спортсмен, умница и хороший рассказчик. С моей тугоухостью он для меня незаменимый товарищ. Он рассказывает громко, чётко и предельно понятно. Он работает в частных строительных фирмах инженером по охране труда и имеет полностью ненормированный рабочий день. Он прошёл сложную полную невзгод и несчастий жизнь. Родился 19 февраля 1938 года в городе Кушва Свердловской области в многодетной семье. В 1955 году его мать после рождения 12-го ребёнка умерла. Ещё в детстве после неудачного падения он нарушил позвоночник и с ним приключился костный туберкулёз позвоночника. Благодаря огромной силе воли и желанию быть здоровым он занялся физической подготовкой, которая и принесла ему здоровью положительные результаты. Его видами спорта были плавание, лыжи беговые (1-й спортивный разряд) и марафонский бег (42 км).

До сих пор он постоянно зимой и летом купается в реке. Его светлая голова позволила получить 1-й спортивный разряд по шахматам. В 1957 году после окончания средней школы и Нижнетагильского строительного техникума работал мастером стройуправления родного города. В феврале 1959 года был направлен в Свердловский институт охраны труда на курсы подготовки инженеров по охране труда. В 1960 году умер отец. С января 1961 года он инженер по охране труда на Всесоюзной комсомольской стройке Качканарского горно-обогатительного комбината. В городе Качканар поступил на вечерне-заочный шахтостроительный факультет Свердловского горного института и одновременно читал курс “Охраны труда” на вечернем отделении строительного техникума. Позже он работал инженером по охране труда на Всесоюзной комсомольской стройке - строительстве кислородно-конверторного комбината в Нижнем Тагиле, руководителем службы охраны труда с правами технического инспектора ЦК профсоюза в системе “Спецстрой”, чтобы можно было контролировать работу субподрядных организаций в этой закрытой системе.



В апреле 1985 года перевёлся на работу инженером охраны труда в трест “Кировоград горстрой”. В 1987 году был назначен начальником отдела охраны труда треста и работал до

ликвидации треста в 1996 году. Он награждён знаками “Отличник строительства РСФСР” и “Победитель социалистического соревнования” (1975, 1977 и 1978 г.г.)



Леонид Иванович постоянно зимой и летом купался в реке

Полонин Сергей Васильевич. Родился 26 сентября 1946



года в городе Кировограде. В 1962 году окончил восемь классов Кировоградской средней школы №14 и поступил в Кировоградский строительный техникум ровно на 10 лет позже меня, но, на тот момент ещё многие его преподаватели были и моими.

После окончания в 1966 году учёбы в техникуме свою трудовую деятельность, как и большинство выпускников отделения ПГС он начал в 1967 году в должности мастера-строителя ПМК-12 (Комбикормовый завод). Работа в этой должности наглядно показала ему, что надо продолжать учиться. И в голове Сергея возникает и осуществляется великолепный по своему замыслу план. Судите сами. Он поступил в 1968 году на факультет заочного обучения Одесского инженерно-строительного института, одновременно переходит на работу прорабом в отдел капитального строительства Кировоградского института сельхозмашиностроения и, одновременно, закрепляется за КИСМом как студент-заочник на первые два года, то есть на время прохождения общеобразовательных предметов. Учиться в

институте после техникума было не то чтобы легко, но, во всяком случае, и не сложно. В техникуме давали фундаментальные знания по таким важным предметам как физика, химия, высшая математика, теоретическая механика, сопротивление материалов, не говоря уже о специальных предметах - архитектура, основания и фундаменты, железобетонные конструкции и т.д. и т.п.

В то время специалистов с дипломом о высшем образовании ценили. В те времена такие дипломы не продавали и не покупали, а зарабатывали работой своих собственных мозгов. Поэтому инженер Полонин начал расти по служебной линии.

1974 - 1980 гг. - прораб, зав отделом ПКИ (проектно-конструкторского института: реконструкция, капитальный ремонт, капитальное строительство завода). 1980 - 1985 гг. - начальник отдела капитального строительства КИСМа (учебный корпус института, общежитие). Строительство велось почти хозяйственным способом с привлечением всего лишь 8 -10 специалистов строителей. Штаб стройки составляли до сорока сотрудников института, и ему был подчинён студенческий стройотряд из 250-ти студентов.

С 1985 года - прораб, главный инженер, заместитель директора Кировоградского сокоэкстрактного завода, ставший затем ликёроводочным. Вино, сахар, мармелад, конфеты, водка и друзья подорвали здоровье. В 1996 году инсульт, 3-я группа инвалидности и досрочный пенсионер.

Огромное желание вернуться к



Рисовал
М.И. Рубец

нормальной жизни заставило его собрать в кулак всю свою силу воли. Он начал активно посещать сауну и баню, трудиться и отдыхать, строил здание “Ошадний банк”, несколько коттеджей под Киевом и в Кировограде, занимался рыбалкой и охотой.

14 лет после инсульта по настоящее время не употреблял спиртного и никаких медицинских лекарств. Ежедневно утром бег и зарядка. На своём организме убедился, что внутренние органы человека (печень, желудок, кишечник) в результате физической терапии способны восстанавливаться. Его жизненный опыт для нас, его товарищей по бане, очень нагляден. Глядя на него даже предположить невозможно, что этот человек перенёс инсульт.

Салтанов Дмитрий Александрович. Родился в семье военнослужащего Советской Армии в городе Пхеньян (Северная Корея) 20 мая 1948 года. С 1955 по 1966 год успешно учился в школах Дальнего Востока, в городах и посёлках, где проходила служба отца и проживала семья.



1 мая 1983 года. Эгейское море. Праздничный приказ

В 1968 году был призван на срочную воинскую службу. Медицинская и мандатная комиссии показали, что призывник Салтанов здоров, вполне надёжен и пригоден к службе на атомной подводной лодке. Его направили во Владивостокскую школу гидроакустики Тихоокеанского Военно-Морского флота СССР, а по окончании курса обучения в Камчатскую флотилию атомных подводных лодок.

В результате варварских бомбардировок авиацией США (1964-1968 гг.) народному хозяйству Демократической Республике Вьетнам был нанесён значительный урон. Особенно сильно пострадали пути сообщения и энергетические предприятия. Хотя США под влиянием мировой общественности были вынуждены пойти на прекращение своих налётов, но на деле провокации продолжались. В декабре 1970 года в условиях усилившихся угроз со стороны США возобновить бомбардировки, руководство страны выступило с Обращением к соотечественникам, в котором призвали народ и армию ещё теснее сплотить ряды в борьбе против американской агрессии, усилить боеготовность вооружённых сил и повысить бдительность.

Именно в этих условиях проходила служба гидроакустика Салтанова на атомной подводной лодке до 1971 года. Экипаж его подводной лодки принимал участие и в автономных плаваниях, и в сопровождении транспортных средств с грузом до Северного Вьетнама. В 1970 году гидроакустик атомной подводной лодки Салтанов Дмитрий Александрович был награждён медалью “За воинскую доблесть”.

После демобилизации, воодушевлённый успехами на службе во флоте, Дмитрий Александрович подаёт документы в Одесское высшее инженерно-морское училище. После успешной сдачи вступительных экзаменов его принимают на факультет по специальности «Судовождение на морских путях».

Успешно завершив обучение, он в 1977 году получает диплом о высшем образовании и направление на работу в Азовское морское пароходство.



Ливия, Бенгази.
Теплоход «Н. Морозов».
Слева Салтанов Д.А.

Работать пришлось с морского порта Жданов на различных типах судов шестой группы, от навалочных до контейнеровозов.



Капитан судна «Академик Губер» Салтанов Д.А.

Капитан дальнего плавания Салтанов Дмитрий Александрович водил свои суда по Азовскому, Чёрному, Красному и Средиземному морям, по Индийскому, Атлантическому, а в молодости и Тихому океанам в регионах

Средиземноморье, Европа, Африка, Персидский залив, Малазия, а в молодости и Азия.



Дмитрий Александрович участник боевых действий, так как в 1978-1979 годах участвовал в перевозках военной техники на судах Азовского пароходства в Эфиопию во время войны между Сомали и Эфиопией. В Эфиопии выгружали военную технику на боевые базы.

В 1991 году перешёл по состоянию здоровья на береговую работу. В настоящее время живёт в Кировограде и является постоянным посетителем нашей бани.

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 значительно превышает 10 000 часов.

Скрипко Станислав Леонидович. Родился 29 августа 1954 года в городе Кировограде. С 1962 по 1972 год учился в Кировоградской средней школе №5. В 1971 году поступил на отделение спортсменов-пилотов Кировоградского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ. Программу лётной подготовки проходил на самолёте Як-18А. Осенью 1972 года был призван на срочную службу в армию. Во время службы попытки поступить в военное авиационное училище лётчиков не увенчались успехом, так как не был допущен медицинской



комиссией. После демобилизации поступил на должность техника связи родного авиационно-спортивного клуба и продолжал летать спортсменом-лётчиком.

С 1980 года был принят на должность штатного лётчика-инструктора. Здесь же вырос до заместителя начальника АСК по лётной подготовке. Освоил самолёты Як-12, Як-52, Як-50, Ан-2 и Як-55. В настоящее время работает в должности начальника штаба Кировоградского АСК. Женат. Растит и воспитывает двоих сыновей.



Таран Александр Владимирович. Примерно в 2003 году с ним меня, как выпускника отделения ПГС (промышленное и гражданское строительство) Кировоградского строительного техникума,



Здание строительного техникума на улице Ленина в середине прошлого столетия



познакомил Александр Александрович Заболотный. Мы разговорились. Оказывается, Александр Владимирович также выпускник отделения ПГС нашего техникума, только 1973 года, на семнадцать лет позже. Он рассказал мне, что сразу же после окончания техникума, как только начал работать в проектно-институте, так сразу же и поступил на факультет заочного

обучения, по специальности ПГС Криворожского горнорудного института. Как бы ни было тяжело, а об этом я хорошо знаю, сам учился заочно, но процесс овладения знаниями продвигался



успешно. В 1979 году он получил диплом о высшем образовании с квалификацией инженера-строителя. Накопленные знания требовали выхода на студенческую аудиторию.

В 1983 году инженер-конструктор Таран Александр Владимирович

был приглашён в родной строительный техникум на должность преподавателя. Годы начала преподавательской деятельности он считает самыми счастливыми. Ведь, что такое счастье? Это когда будто на крыльях летишь на работу, где тебя ждёт аудитория молодых людей, задающих иногда не совсем программные вопросы. Ох уж эта продвинутая молодёжь! А затем спешешь домой, где тебя ждёт семья, а ты весь ещё мысленно в лекции, роешься в справочной литературе, чтобы убедиться правильно ли ответил и пытаешься предугадать, а о чём ещё они могут спросить?

Дела у молодого преподавателя продвигались успешно, руководство пришло к выводу, что не ошиблось в выборе кандидата на эту должность, и со временем предложило ему дальше трудиться в качестве уже заместителя директора по учебной работе. К этому времени у Александра Владимировича накопился солидный опыт работы в качестве, как инженера-конструктора, так и преподавателя.

Совершенствовалась строительная техника, появлялись новые строительные материалы и качественно новая методика выполнения строительных работ. В техникуме открывались новые отделения. Всё это требовало подготовки новых программ обучения, переподготовки преподавательского состава, новой организации практики в мастерских техникума и на строительных объектах. Надо отдать должное, что со всем этим он справился и с 2003 года стал директором Кировоградского строительного техникума (строительного колледжа).

Сейчас колледж готовится отметить свой 80-летний юбилей. В 1930 году Зиновьевская художественная школа в связи с возросшей необходимостью подготовки кадров для народного хозяйства была реорганизована в строительный техникум. Несмотря на серьёзные трудности, техникум сумел организовать работу и обеспечил кабинеты и лаборатории всем необходимым для ведения учебного процесса. Кроме того, в своих мастерских был налажен выпуск готовой продукции. На доходы от её реализации были закуплены необходимые для строительства механизмы и машины.

Великая Отечественная война прервала ладившуюся работу. Много студентов и преподавателей ушло на фронт. Они мужественно сражались с немецкими захватчиками. Выпускник техникума 1936 года лётчик-истребитель Василий Ефремович Колесниченко 1 июля 1942 года на 93-м боевом вылете под Воронежем таранил фашистский самолёт-бомбардировщик. За этот подвиг ему посмертно было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.



Колесниченко В.Е.



1946 год.
Группа ПГС
1944-1948 гг. Справа
внизу Чижова Лина и
Голикова Шура

Через три года после войны техникум вошёл в число передовых учебных заведений своей системы. Именно в эти годы (1944-1948) там училась моя старшая сестра Чижова Июлина Игнатьевна, а за нею и я с 1952 года стал его учеником.

Хохликов Сергей Николаевич. Родился 20 октября 1960



года в городе Чебоксары и оказался воспитанником школы-интерната города Канаш Чувашской АССР. Ещё в школьные годы он проявлял большую активность в общественной жизни, которая перешагнула даже через границу СССР. По его инициативе завязалась переписка школьников небольшого чувашского городка со школьниками такого же небольшого посёлка Марцаны в ГДР. В 1975 году в составе делегации школы он

впервые в своей жизни побывал за рубежом. После её окончания в 1978 году поступил в Егорьевское авиационно-техническое училище ГА и окончил его с отличием в 1981 году.

Распределили его на работу авиационным техником вертолёта Ми-2 в Объединённый авиационный отряд города Бельцы в Молдавии. В то же время окончание училища с отличием давало ему право на поступление в высшее учебное заведение. Он воспользовался своим законным правом и поступил на механический факультет, одного из самых престижных высших учебных заведений Советского Союза, Киевского института инженеров гражданской авиации. Учась в институте, он проявил себя дисциплинированным, добросовестным, успевающим по всем дисциплинам студентом. С первого курса учился отлично, регулярно участвовал в студенческих научно-технических конференциях, а в работе комсомольского бюро 506 группы механического факультета был ответственным за академический сектор. Являлся участником художественной самодеятельности факультета и постоянно работал в студенческих строительных отрядах: в 1983 и 1984 годах в отряде “Факел”, работавшего в городе Певек Магаданской области, в 1985 в отряде “Зодчий”, трудившийся в городе Надым Тюменской области, за что имеет благодарности от ЦК ВЛКСМ Украины. Его портрет красовался на доске Почёта отличников учёбы механического факультета. На пятом курсе он стал победителем конкурса “Чехословакия - страна друзей” и Жовтневый райком ЛКСМ Украины города Киева рекомендовал его для туристической поездки в ЧССР сроком на 15 дней с конца сентября 1985 года. Его светлая от

природы голова позволила ему окончить в 1987 году КИИГА также как и училище с отличием.

С этого времени начинается его работа в Кировоградском высшем лётном училище гражданской авиации, и Вы думаете в какой должности? В должности заместителя главного бухгалтера по контрольно-ревизионной работе. Для этого его отправляют обогащаться дополнительными знаниями на государственные курсы бухгалтеров. Курсы он также оканчивает с отличием в 1988 году.

Именно в это же самое время КВЛУГА перешла на безэскадрильную систему и меня, теперь уже бывшего командира АЭ, перевели в ЛМО (лётно-методический отдел) на должность старшего пилота-инструктора. Служебное помещение ЛМО располагалось рядом с управлением КВЛУ. На осеннем, 1988 года, субботнике по уборке территории от опавших листьев, мы с Серёжей и познакомились. Первое наше знакомство окончательно укрепилось тогда, когда весной уже следующего 1989 года он попал в мою команду добровольцев на окончательную подготовку к открытию зоны отдыха “Тарханкут” в Крыму. Неформальное общение с лётным составом заставило его переосмыслить свои достижения, и он принял решение перейти на

работу в авиационно-техническую базу училища на должность авиационного техника по техническому обслуживанию самолётов Ан-24 и Ан-26. Именно с этой должности протоптывалась дорожка для переучивания на бортмеханика.



Его надежда оправдалась. С 1991 года он оканчивает при КВЛУ курсы подготовки бортмехаников-инструкторов самолётов Ан-24 и Ан-26 и включается в лётную работу по подготовке инженеров-пилотов, инженеров-штурманов и инженеров по управлению воздушным движением. Но, наступали тяжёлые времена. Из училища были выпущены последние курсанты из Российской Федерации и полёты на самолётах Ан-24 и Ан-26 постепенно начали

сворачиваться, что привело к массовому сокращению лётного состава. А жить то надо! Так Сергей Николаевич в 1997 году оказался в России на Нижнекамском нефтехимическом комбинате аппаратчиком 5 разряда. А в Кировограде рядом с Государственной лётной академией Украины, в 1993 году было переименовано КВЛУ, набирала обороты Международная акционерная авиационная компания “УРГА”. Туда требовался



В Африке сплошная экзотика. Утром покормил обезьяну и на весь день в пустыню.

лётный состав. С 1999 года и по настоящее время Сергей Николаевич Хохликов летает в авиакомпании на должности бортинженера ВС Ан-24 и Ан-26. Его общий налёт перевалил уже за 5000 часов. Он работает в странах Африки: Сомали, Кения, Руанда, Западная Сахара, Конго, Эритрея, Эфиопия и других странах по линии Организации Объединённых Наций.

Владеет английским языком и мечтает переучиться на бортинженера воздушного судна Ан-124 “Руслан”.

Шарафутдинов Сергей Хамитович

В бане меньше всего говорят о политике. Больше всего выслушивают советы об укреплении здоровья и вспоминают свою молодость. Я как-то рассказывал о том, что детство моё прошло на Кущёвке, а учился - в школе №2.

Подошёл Серёжа, один из скромных постоянных посетителей нашей бани и поведал мне, что сразу после войны на Новгородской улице жили и в школе №2

работали Волковы Пётр Порфирьевич и Елизавета Александровна. Я его попросил дать мне материал для книги, так как Елизавета Александровна моя первая учительница. Читайте:

Мои первые воспоминания о Петре Порфирьевиче и Елизавете Александровне Волковых связаны с моим приездом в Кировоград в 1964 году. Тогда я, пятилетний мальчишка, приехал на лето со своими родителями к моей бабушке, Мальчевской Ольге Ивановне.

Мы в то время жили на Дальнем Востоке, и на меня Кировоград произвёл неизгладимое впечатление. Очень ухоженный в то время Ковалёвский парк (тогда парк имени Ленина): уютный, чистый, с работающими фонтанами, в которых купались дети, с постоянными, грандиозными выставками цветов. Он казался мне сказкой из “Тысячи и одной ночи”. А красивее уникального здания Кировоградского украинского музыкально-драматического театра я в те времена вообще не встречал. Улицы Кировограда в то время благодаря огромному количеству зелени больше напоминали аллеи парка, чем просто улицы.

Пётр Порфирьевич и Елизавета Александровна (по словам моей бабушки, она была нашей дальней родственницей) в то время жили на улице Киевской в доме №37 за Ковалёвским парком, а моя бабушка в центре города, и мы с бабушкой часто ходили к ним в гости. Я никогда не забуду, как в один из первых дней приезда мы с мамой пошли к ним в гости, и Елизавета Александровна подарила мне игрушечный маузер, который стрелял пробками, а Пётр Порфирьевич - тоненькую детскую книжку со стихотворением В.Маяковского “Кем быть”.



В последствии я узнал, что Пётр Порфирьевич был большим знатоком творчества Владимира Владимировича. Он мог говорить о нём часами и даже рассказывал, что присутствовал на поэтических вечерах великого поэта в начале двадцатых годов, когда авангардист Маяковский вёл непримиримую борьбу с классицизмом и романтизмом.

4 января 1938 года.

*Елизавета Александровна Волкова
подарила это фото своей тёте,
прабабушке Сергея Хамитовича,
Мальчевской Александре Андреевне*



В мои последующие приезды в Кировоград, когда я бывал у Волковых в гостях, они очень много рассказывали о своих учениках. У меня складывалось впечатление, что я побывал одновременно на нескольких встречах самих выпускников.

Ноябрь 1945 года.

Школа № 2. На фото моя первая учительница
Елизавета Александровна Волкова. Я вверху слева

Пётр Порфирьевич с Елизаветой Петровной также были частыми гостями моей бабушки. Бабушка жила со своей мамой, Мальчевской Александрой Андреевной, преподававшей в Кировоградской школе №11 английский язык. А у Елизаветы Александровны была родная сестра, Антонина Александровна, преподававшая математику в Кировоградской школе №14. Она также была частой гостьей у Волковых на Киевской улице в доме № 37.

Это была плеяда настоящих потомственных педагогов, рождённых в начале двадцатого столетия, испытавших на себе революционные потрясения, голод тридцатых, ужасы Великой Отечественной войны, все тяготы послевоенной жизни и, несмотря на это, отдававшие всё тепло своих сердец детям.

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-24/26 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



Инженер производственно-диспетчерского обеспечения МААК «УРГА» Шевчук Владимир Васильевич прибыл в Конго. Рядом Сергей Николаевич Хохликов

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”.



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 Бобровичи 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 Вооружённых Сил Украины в связи с выходом на пенсию в 1994 году.

В первой части своей книги “В небе Кировоградщины” я описывал историю 9-й отдельной бригады спецназ. Тогда Иван

Іванович и приобрёл эту книгу. Оказывается, он также был из состава этой славной бригады. Когда мне в голову пришла идея, описать посетителей нашей бани я обратился к нему с просьбой дать мне свою биографию и фото. И то и другое я помещаю для Вашего, дорогой читатель, рассмотрения:

Іван Іванович Ярославський. Народився 8 квітня 1954 року на Кіровоградщині в славнозвісному селі Розумівка, відомому за межами України завдячуючи православній церкві, пам'ятнику архітектури пізнього українського бароко, що стала усипальницею героя Вітчизняної війни 1812 року генерала, графа Раєвського Миколи Миколайовича та його родини.

На фото в центрі ↓ Іван Іванович

З лазнею знайомий ще з малечку, пам'ятаю, коли дід перший раз завів у темну, продимлену лазню. Пашило жаром від груді каміння, я як карась хватав ротом гаряче повітря, що діставало аж до горла, скоцюбився наче від морозу, а по шкірі від ший вниз по рукам і ногам побігли сироти. Було



зрадів, коли дядько Вітя дерев'яним кухлем зачерпнув води з перерізу її бризнув на каміння – подумалось, загасить жар, та від того стало ще жаркіше. Пригнувшись до долі я порачкував до корита з холодною водою, що було спасінням. Дід, завзято махаючи вінником, бив себе в груді й весело приговарював „не бійся, Ванік, пару, хай баба Яга боїться жару”. Мені ж було не до сміху, все плескав на себе воду, тим ставало приємно тілу. Таким був мій перший досвід парильщика.

Летить час, вершаться події, в динаміці життя ми пишемо власну історію, що називається „біографія”. У 18 років, як і всіх ровесників, мене призвали до лав Радянської Армії, а там захопила доля військового... Перекочовував з місця на місце по „необ'язній стране”. Залишив сліди в Марах, Сковородіно, Хабаровську, Алма-Аті, Москві..., бував і за кордоном – то служба Вітчизні. Зірок, як кажуть, з неба не хватав, та всеж писалися представлення та наградні листи. Службу закінчив у рідному Кіровограді в 9 Окремій бригаді „Спецназ”. Служив під началом твердих, вольових, вимогливих командирів і прекрасних людей: Чмутіна Анатолія Федоровича, світлої пам'яті Воронова Юрія Олександровича та Римара Володимира Михайловича.

Протягом усього свідомого життя мене супроводжувала парильня. Випробував баньки: домашню „по-чорному” і „по-білому”, тайожену і

армійську, польову ДДП-душогубка, загальну й номерну – бувало і з жінками. Завжди хлистався віниками – дубовим і березовим, евкаліптовим і клиновим, ялицевим і змішаним – це гартувало тіло й радувало душу.

Тепер, коли життя тече повільним плесом, раз-два на тиждень влаштовую свято для тіла – відвідую парну. Парильня приваблює паром, жаром, ароматом ефірних олій – це без сумнівів і коментарів, а головне, що над усе – товариство. Тут під запальний чоловічий регіт лунають жарти, дружні шаржі, політична сатира – створюється доброзичлива атмосфера, що дарує позитивні емоції і психологічний релакс, а значить тілесне здоров'я, силу і натхнення. Іноді і додому не хочеться йти...

В бане, как в раю

Все перед Богом равны.

Дай-подай парку

Выраж пусть будет полный!

В бане – будь ЗДОРОВ!

Для всех один завет,

А главное – там генералов нет.

Какой блестящий украинский язык! Сам я, окончивший украинскую школу, всю свою сознательную жизнь прожил в русскоязычном окружении и так красиво выражать свои мысли на родном мне, украинском, просто не способен! Но, я люблю украинский язык!

При следующем нашем совместном посещении бани я ему высказал всё, что о нём думаю. В ответ он мне предложил дополнительно использовать в этой главе и его рассказ «Досвіт».

Д О С В І Т

/Оповідка для батьків та дітей/

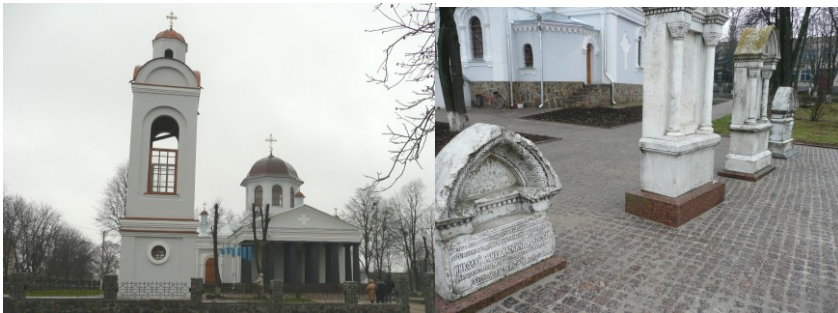
Дитина до шести років дуже допитлива – Чому? Що? Де? Як? Коли? – сипле питаннями, як піском, на голови батьків, старших братів та сестер, аніскільки не турбуючись про їхню доречність, а отримані відповіді емоційним сприйняттям закріплюються у чіпкій пам'яті маляти й переходять у міцні, ґрунтовні знання на все його подальше життя й зберігаються як те, що називається власним досвідом. Так пізнає дошкільнятко великий загадковий світ. Щось подібне відбувалось і зі мною. Про один такий епізод з свого дитинства я хочу повідати.

1

Коли я був ще маленьким і мені, здається, ледь виповнилось п'ять років, то днями, а то й тижнями жив біля своєї рідної тітки, у Розумівці. Розумівка – село дуже гарне. У самому центрі глибочить великий продовгуватий став. Хоч він і розділяє село навпіл, та широка насипна, добре утрамбована гребля міцно зв'язує між собою дві його

половини, а довга, з поручнями кладка з'єднує протилежні береги і слугує зручною пішохідною переправою. Люди, коли розповідають щось одне одному, то кажуть: це було на цьому чи на тому боці. І взагалі, став глибоко вріс у життя і побут розумівців, які відводять йому відтінок якоїсь загадкової тасмичності, бо все, що відбувається в Розумівці – відбувається навколо нього. Своє повноводдя він бере із шлюзного витоку Бондарського ставу; той знаходиться дещо вище на захід від села й виблискує прозорою водою поміж лісу та високого спуску, вкритого запашиною травою й подекуди шишиною, та з протяжною, на декілька кілометрів, широкою балки, яка з'єднує ці водоймища. Балка багата на джерела холодної води, що повільно, нагріваючись улітку, тече вниз між осоки й очерету, утворюючи на своєму шляху неглибокі озерця. Поділ балки називають Вершиною. Води в ставу вистачає, щоб напоїти корів, для купання та для хвоси,* що витікаючи із щедрого батька й петляючи поміж верб і калини, де – бистриною, де – повільно, спішиють до Бовтишки – невеличкої річечки, яка наповнює інші ставки й озера, що лежать каскадом по течії.

Уздовж ставу, з обох сторін, крутими косогороми в гущавинах слив і вишняку піднімаються вузькі вулички. Протоптані сільчанами стежки змійками тягнуться на розлогі пагорби, де розташовувалися заможні садиби. Всі господи по-хазяйськи обнесені тинами подекуди штахетними. Оселі не запираються на замки, а їхніми охоронцями слугують мітла, коромисло або лопата, поставлені господарями упритул до дверей, попереджаючи прийшлих, що мешканці дому відсутні. Побачивши такого «сторожа», гість іде геть із двору.



На височині одного з пагорбів, виблискуючи золотавими хрестами на маківках куполів і дзвіниці, ґрунтовно опершись на дванадцять дужих колон, величаво стоїть церква. Вона називається Хресто - Воздвиженською. Своєю формою, художньою витонченістю, за архітектурним виконанням, вона віддзеркалює стиль пізнього українського бароко, і є візитною карткою Розумівки. В її стінах

знаходиться усипальниця героя Вітчизняної війни 1812 року, графа Раєвського, а на церковному цвинтарі покаяться члени його родини. Завдяки цьому ось уже близько сорока років безбожної радянщини, церква продовжує виконувати функцію храму Божого.

Поки ще не простягнулися руки вандалів, що під вивіскою «реставрація», позносять купола й дзвіницю, щонеділі та щосвята дзвонар б'є у дзвони, а їхні дзвіноголоси розносяться на всі боки. І чути їх далеко-далеко: бом-дзень-бом-дзень-дзень-бом-дзень. У цю хвилину, люди залишають свої справи й заворожені звуками, слухають рапсодію дзвонів, яка ще довго, повільно затихаючи, камертоном дзвенить у вухах: бом-дзень-бом-дзень-дзень-бом-дзень...

Йде до церкви розумівський мир і люди з околиць сіл: хто на літургію, хто на молебень за небіжчика, хто будь-що – вінчатися, та частіше, хрестити новонароджених, хто – відкрито, хто – таємно.

П'ять років тому тут охрестили немовля Марії із роду на прізвисько Царьки. Цареня назвали Іваном. Таїнство хрещення відбувалося таємно, бо два хрещені батька, Василь Бурлака й Михайло Красюк, були: один комуністом, інший комсомольцем та обіймали видні посади на селі: Василь – завклуба, Михайло – колгоспного зоотехніка. І все ж, таємне стало явним – обидва хрещені отримали по догані.

Вечорами, коли нарешті закінчено денні справи, на протилежному пагорбі, над крутим його схилом, біля млина, на вигоні чується мелодійна, чаруюча слух, дівоча пісня:

Птичка невеличка по полю літала,
Птичка невеличка по полю літала,
По полю літала, гніздечка шукала.
Не знайшла гніздечка, найшла соколичка...

Дівчат переспівують веселі парубки, заводячи завзятими басами:

А я в батька один син, один син
Погуляти хоч би з ким...

Над ставом вибухає регіт, починаються гульки, що тривають до самої півночі й закінчуються задумливою піснею:

Чом ти не прийшов,
Як місяць зійшов,
Я ж тебе чекала?
Чи коня не мав,
Чи стежки не знав,
Мати не пускала..?

Раптом село ніби завмирає. Настає тиша до світанку.

З північного сходу й до північного заходу схилами улоговин і невеличким узгір'ям широкими хвилями село обступають глухі листяні ліси, де владарюють дуб, граб, ясен, клен... На ближньому плані з усіх боків розкинулося плато опуклих полів та перелогів, здається, що воно

оберігає Розумівку від натиску лісу. І все ж він підступив до села й цілком обхопив правий схил Вершини велетенськими дубами, що глибоко пустили коріння, жадібно п'ючи воду джерел, перешептуються між собою зеленим листям. Десь там біля Бондарського широко розкинувши гілля розкішно розмістилися двос дубів-побратимів, що багато бачили й чули на своєму довгому віці й можуть про все цікаво розповісти.



Анатолій Миколайович Братушко народився і виріс біля цього дуба, тобто в Розумівці



Володя, Галина Василівна, я і Аня обіймаємо легендарного дуба

За легендою, ці дуби посадили Микола Раєвський та Олександр Пушкін, коли знаменитий поет гостював у славетного генерала.

За полями, що лежать на схід, з півдня на північ, село огинає болотиста долина з ланцюгом невеликих озер, до якої приєднуються балки, яри, байраки, сплітаючи чудернацьке мереживо рельєфу. Колись уздовж цієї долини проходила межа між Київською та Херсонською губерніями, а сьогодні вона розділяє ліс від полів. На півночі із заходу на схід, покрившись переліском й утопаючи в духмяні різнотрав'я з материнки, дзвоників, айстри польової, конюшини, миколайчиків, медоносу, завершує кільце оточення села Бовтиський яр. Цю пейзажну облогу стрімко прориває, як і доповнює її, перетинаючи яр, дорога до більшака,** що з'єднує Розумівку з районним центром і великим миром.

На схід, за овалом поля, від долини піднімається Кружлик*** – найвища точка місцини. Його крутоплогий, не захоплений лісом округлий лоб, овіюється сезонними вітрами, а сам він, ніби той невмирущий мудрець, споглядає за вічно живою картиною життя, що застигла для нього тільки на мить, щоб знову відновити свій рух із минулого в майбутнє. Він неначе дбайливий хазяїн, слідкує, щоб ніхто не порушив установлений порядок природного ландшафту, який поєднує ліс, долину, балки, поля, переліски й складає єдине ціле його дому, що гармонійно обрамляє всю гаму неповторної краси українського села. А хто зійде на його шпиль, то не на мить замилується краєвидом до самого що не є тремтіння душі і багато що зрозуміє про вічний процес буття Природи і своє власне життя, як частину цього буття. А випросторивши свою уяву, усе бачене порівняє з рельєфом головного мозку. Недарма село йменується Розумівкою, де споконвіку живуть і працюють розумні, красиві люди.

2

Тітчина хата знаходиться скраю, з вікна можна бачити дорогу, що веде до сусіднього села Миколаївки і ліс – аж до самого горизонту.

На ту пору моя тітка була ще молодою і своїх дітей не мала, тому віддавала все своє жіноче тепло і ласку мені й піклувалася про мене, як про рідну дитину. А коли бувало мама прийде, аби мене забрати додому, то тітка будь що намагалася мене залишити, а тому я перебував між двох осель: вдома або в тітки.

Тітка Олена, так звати її, працювала на фермі дояркою, і коли йшла до своїх корів, я теж з нею. І взагалі, куди б вона не пішла, я всюди за нею – хвостиком.

На ранкову дойку вона ходила одна, у цей час я міцно та безтурботно спав, а поверталася, коли вже сонечко високо сяяло. Я пробуджувався, але очі не розплющував, вслухався у цвірінкання горобців за вікном і чекав на прихід тьоті. Щоразу вона приносила мені вишні, сливи, яблука чи груші або й печиво з цукерками. Так було й цього

ранку. Тьотя тихенько, щоб не розбудити мене, увійшовши до кімнати, наблизилася до мого ліжка, аби поправити ковдру, аж я раптом відкриваю очі, обійнявши її за шию.

- А що ти сьогодні принесла?

А вона мені:

- Ой! Гіганчику – тітка іноді так називала мене – як ти мене налякав! А я принесла тобі груш. Уночі був рясний дощ, тож вітер натрусив їх багато-багато, я й назбирала, коли йшла через садок.

Зазвичай я починаю смакувати ними та про все розпитувати, а вона про все розказувати. Я запитав:

- Чому я не чую, коли ти йдеш на роботу?
- Я прокидаюся ще вдосвіта, коли ти ще міцно спиш.
- А що таке досвіт?
- Це такий час доби, коли ще не зійшло сонце, коли ще досить темно, але вже починає розвиднюватися, усе світлішає, світлішає, потім сходить сонечко й розпочинається новий день.

Я хотів намалювати в уяві цей досвіт, але в мене чомусь геть нічого не виходило – темно, або – уже день. Увечері, коли тітка вклала мене у ліжко, я попросив її розбудити мене вдосвіта.

- Чому так рано? – спитала вона.
- Хочу подивитися на досвіт.
- Це надто рано, ти тієї митті ще солодко спиш.

Я неабияк обурився.

- Я хочу, хочу побачити досвіт!

- Ну добре, добре, я взавтра тобі його покажу, а зараз – спатки!

Уночі я навіть прокинувся, запитав: «А досвіт це далеко?» Вона крізь сон відповіла: «Спи, я обов'язково тебе підніму»...

Пробудився я від того, що мене щось лоскотало по щоці. То тьотя будила мене.

- Ваник, вставай, а то проспши досвіт.

Я відкрив очі й ледь розгледів крізь темінь її обличчя.

- Що, це вже досвіт?

- Так, зараз ми підемо, побачимо його й почнемо за ним спостерігати.

Вона зодягнула мене й ми вийшли з хати.

Сірішало. Було ще доволі прохолодно. Стояла тиша, хіба що раз-по-раз виспівували голосисті півні та ледачкувато, спросоння погавкували сусідські собаки. Я був трохи здивований і гордовитий за себе з того, що всі люди ще сплять, а ми з тіткою вже бадьорі, йдемо спостерігати досвіт. Небо було не таким темним, як серед ночі, та й зірок було негусто, але одна казкова, яскрава зірка над лісом сяяла, ніби маленьке сонечко. Вище, децю збоку, блищав сріблясто-білий місяць, схожий на

підкову, своїми ріжками він дивився униз у напрямку, де знаходився довжок – невеличкий лісок, покриваючий великий байрак за яром серед поля й нагадував мені бугайчика, котрий зібрався з кимось битися.

Ми пройшли повз вишневий садок і пішли стежкою, що на городній межі, із сусідкою Наталкою. Проминули високі росяні коноплі, дісталися Миколаївської дороги, звернули ліворуч і вийшли на скошене, але ще не зране поле. Зупинились.

Потрохи розвиднювалося. Навкруги вже можна було добре розгледіти лісопосадки молодих дубків, сад, споруди центрального господарчого двору, найближчі хати і навіть вітряний млин, що самотньо стоїть ген там на пригорку між Розумівкою та Миколаївкою. Небо поділялося на дві частини: одну – що світліша, та іншу – зовсім ще темну. На темній ще подекуди тьмяніли окремі зірки, а на світлій, казково панувала лише та, велика, яскрава зірка.

Нахилившись до мене, тьотя неголосно сказала:

- Ось це і є досвіт.
- А що то за зірка над лісом?
- Це ранкова зірка, вона завжди з'являється у цей час. А тепер поглянь он туди, – вказуючи рукою, куди я повинен дивитися, – там зійде сонечко.

Долиною, що попід лісом, аж до самої Бовтишки простягнулися пасма важкого, сивого туману, вони чомусь нагадували мені хмаринку, що прилягла на землю й зачепившись за верхівки молодих сосонок, – відпочивала. Було кумедно дивитися на неї зверху.

А над Федворівським лісом уже видко як удень. Небо ніби виграло різноманітними кольорами. Біля самого небосхилу яскравів насичений рожевий колір, повільно піднімаючи очі, я побачив, як він змінювався досі небаченою драбинкою: жовтий – перетворювався в зеленкуватий, прозоро – блакитний переходив у синій і вище – на темній частині неба десь губився й був подібний каламутній воді. А над нами дрібненькі хмаринки розфарбовувались жовтим і виглядали соняшниками. Усе довкола щомиті змінювалось. Кольори несподівано переливались один в одного, де тільки-но домінував рожевий – уже накопилася прозора хвиля жовтогарячого, і невдовзі вся темна частина неба була захоплена світлою голубінню.

Я стояв, мов зачарований, невзможі поворухнутися, не відводячи дитячих очей від живої картини, й не міг збагнути, чи все бачене знаходиться довкола, чи воно живе в мені самому й вихлюпується з мене у видноколо. Тьотя щось казала мені, а я все дивився туди, де було найсвітліше. Здавалося, що ліс у тому місці має ось-ось спалахнути. Тут я побачив, як раптом над щільним верхів'ям лісу вигнула яскрава смужка, що нагадувала розжарену залізачку – я вже бачив таку в кузні, коли дядя коваль щипцями дістав її з печі. Ось вона

перетворилася у червоний язик. Він поступово все більшав, більшав... І тоді це вже був зовсім не язик – народжувалось яскраво-червоне сонце. Воно потужно відірвалося від краю лісу, піднялося й тепер вже походило на повітряну кулю, від якої веселкою відсвічувалися різнобарвні промінці, а якщо довго дивитися, то воно наче б то не віддавало, а навпаки – вбирало їх у себе. Цієї і наступної митті я відчув його грайливу, ніжну ласкавість, що пестила моє обличчя, наповнюючи моє тіло світлом і теплом. Мимоволі я потягнувся до нього, простягаючи руки, та ніби посадив його собі на долоні. По щоках котилися сльози, мені стало смішно.

- Тьотю, дивись, я тримаю сонечко!

- Ну що ж, нехай воно завжди буде в твоєму житті. А тепер ходімо, бо я спізнююся на ранкову дойку.

Увесь день і ще й потім довго опісля я розповідав чи не кожному своєму знайомому, що бачив досвіт, а ввечері побіг до яру, дивитись, як заходить сонце. Тільки що воно торкнулося лісового обр'ю, набравши повні груди повітря, я прокричав до нього: «До побачення, сонечко-о!...»

З тих пір минуло багато часу – я став дорослим, але досвід, набутий у дитинстві, залишився зі мною на все моє свідоме життя. Я й тепер, щоранку розплющую очі ще вдосвіта, одягаюся і йду зустрічати сонце, аби відчувти, як зароджується новий день, а ввечері зазвичай проводжаю його. Коли воно своїм пурпуровим диском торкається горизонту, тихо проговорюю: «До побачення, сонечко». Я щиро вдячний тепер уже старенькій тітіці, за те, що колись вона відкрила мені велику таємницю природи – подарувала досвіт.

Іноді я чую від окремих, заклопотаних людей, таке: «За щоденною роботою мені навіть ніколи вгору глянути». Зізнаюся, мені їх відверто шкода. Певно, що їм ніхто, ніколи в дитинстві, а може і в житті, не показував досвіт.

Іван Розумівський

* Хвоста – витік з водоймища: ставу, озера. Так, за місцевим діалектизмом, Сибірська ріка Ангара, є хвосою озера Байкал.

** Більшак – шлях, що з'єднує великі населені пункти.

*** Круглик – власне найменування узгір'я. Круглик дуже походить на Лобне місце в Єрусалимі, на час, що описаний у Новому Завіті. Дослідники, можуть у цьому переконатись...

(Продолжение следует)

СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ	3
Глава 22. ВТОРАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ	26
Глава 23. ПРИЯТНО ВСПОМНИТЬ МОЛОДОСТЬ	86
Глава 24. А В ЭТО ВРЕМЯ	109
Глава 25. МОИ ПРЕДКИ ПО МАМЕ	152
Глава 26. ШТАБНАЯ РАБОТА	181
Глава 27. НАЧАЛО ТВОРЧЕСТВА	205
Глава 28. НАША БАНЯ	267
Глава 29. НА ПОЛКАХ ПАРИЛЬНИ	287

Літературно-художнє видання
СПОГАДИ ПІЛОТА
Частина друга

(на російській мові)

Автор *Б. Чижов*

Головний редактор Б.Г. Чижов
Коректор В.О. Алексєєв
Комп'ютерна верстка Б.Г. Чижов

Тираж 100 прим.