

**Анатолий Панин, Надежда Козырева**  
**АЭРОКЛУБ ПРОДОЛЖАЕТ ПОЛЕТ**



**Харьков**  
**2005**

**Анатолий ПАНИН  
Надежда КОЗЫРЕВА**

# **АЭРОКЛУБ ПРОДОЛЖАЕТ ПОЛЕТ**

*Очерки и воспоминания аэроклубовцев*

**Харьков**

2 0 0 5

**Панин А. С., Козырева Н. М.**

П16      Аэроклуб продолжает полет: Очерки и воспоминания аэроклубовцев.— Харьков: Майдан, 2005.— 126 с.

ISBN 966-372-005-0

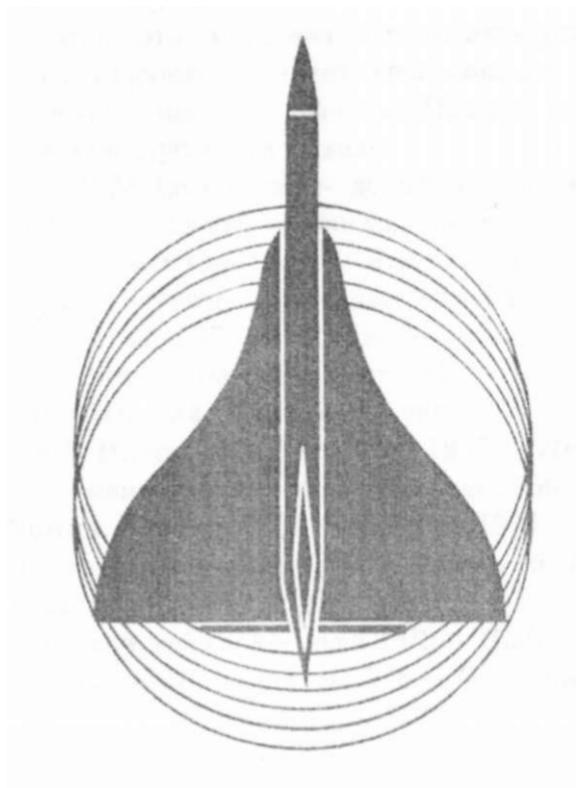
Эта книга подготовлена к 80-летию Харьковского аэроклуба им. В. С. Гризодубовой. В ней собраны очерки об аэроклубовцах, воспоминания о себе и своих товарищах, о пути в авиацию, который открыл для них первый прыжок с парашютом или первый самостоятельный полет на самолете. Судьбы авиаторов неординарны. Многие работали и в «холодных» (в прямом смысле), и в «горячих» (тоже часто в прямом) точках страны и зарубежья, внесли большой вклад в жизнедеятельность отдаленных и ближних регионов, в решение больших и малых задач, которые ставились перед ними.

Авиация — это отрасль, которая всегда требовала людей мужественных, смелых, отважных, специалистов высочайшего класса. Такими они и предстают со страниц книги.

ББК 75.724г

*Мы остаемся, как всегда,  
Верны единственной, но властной,  
Красивой, строгой и опасной,  
Влекущей смелых на века —  
Лишь АВИАЦИИ прекрасной.*

*В. Никулин,  
бывший аэроклубовец*



*Александр СКРЫННИКОВ,  
начальник Харьковского  
аэроклуба им. В. С. Гризодубовой*



## От прошлого - к будущему

исполнилось 80 лет Харьковскому аэроклубу. Возраст солидный, обязывающий подвести итоги пройденному пути и наметить ориентиры на будущее.

Сделано немало, но предстоит еще больше трудиться, находя способы выживания в нынешней сложной обстановке, чтобы передать детям и внукам ту жизненную стойкость и силу духа, которые были переданы нам — поколению, родившемуся в очень трудные послевоенные годы.

Готовя этот материал, я попытался установить, кто же возглавлял аэроклуб с момента его основания. К сожалению, архив за довоенные годы не сохранился. По не до конца проверенным данным, аэроклубом руководили:

С **1923** (два года — до официального открытия **1 января 1925 г.** — ушло на организационную подготовку и поиски всего необходимого) по **1930 г.** — **Ямпольский Филипп Самойлович.**

Затем идут быстро сменявшие друг друга Тираспольский, Раминов, Богданов, Гичко, Поколотный.

Послевоенные годы: март **1947** — январь **1951** — **Рыбальченко Николай Андреевич**; январь **1951** — март **1951** — **Шуляков Г. И.**; март **1951** — апрель **1957** — **Левенберг Илья Александрович**; апрель **1957** — февраль **1960** — **Чепенко Николай Фомич**; февраль **1960** — февраль **1964** — **Шестаков Алексей Федорович**; февраль **1964** — апрель **1970** — **Мотовилов Петр Федорович**; апрель **1970** — май **1973** — **Ткаченко Валентин Петрович**; май **1973** — июнь **1978** — **Цыбульник Евгений Иванович**; июнь **1978** — ноябрь **1978** — **Олейник Василий Григорьевич**; ноябрь **1978** — январь **1982** — **Нечипас Виктор Петрович**; январь **1982** — июнь **1990** — **Мизяк Анатолий Алексеевич**;



**Самолет Ан-2 Харьковского аэроклуба на стоянке**

июнь 1990 — настоящее время — **Скрынников Александр Васильевич.**

За свою 80-летнюю историю аэроклуб эксплуатировал самолеты У-2, УТ-2, Як-18 (и все их модификации). Z-226, Z-326, «Вильга»-35, Ан-2, Ли-2; планеры — свыше 12 типов, от А-1 до «Бланика» и ПАИ-6; вертолеты Ми-1 и Ми-2.

Говоря о вертолетах, мы в приказах по аэроклубу наткнулись на интересные факты. С ноября 1959 г. в Калуге началось переучивание летного и технического персонала нашего аэроклуба на вертолеты. Уже с января 1960 г. в аэроклуб из Ростова поступил первый вертолет Ми-1, в апреле — еще четыре, в июле — пять... Вот сейчас бы так! И в первый год освоения — 1960-й — аэроклуб подготовил 41 вертолетчика.

Вспоминая друзей, товарищей, всегда приходят на память те, кто действительно повлиял на твою дальнейшую судьбу.

Летное обучение я начал в Ростовском учебном центре ДОСААФ в 1967 г., а в следующем налетал на вертолете Ми-1 почти 62 часа. В числе первых курсантов я вылетел самостоятельно. А сначала мучился вопросом, смогу ли вообще летать. Инструктор Леонид Трофимов развеял мои сомнения. Уже в следующем году я побывал на учебных сборах в Богодуховском УАЦ по подготовке офицеров запаса. Обучал меня опытный летчик Владимир Завьялов. По окончании сборов получил звание мл. лейтенанта и с нетерпением ожидал призыва в ВВС. Но, к сожалению (или к счастью), эти призывы прекратились. А желание летать привело меня в Волчанское училище летчиков, где я уже сам стал летчиком-инструктором. Большой наградой для меня стало, что все мои 7 курсантов первой летной группы вылетели с оценкой «отлично». На третьем году работы меня, молодого летчика, назна-

чили командиром звена. Ответственности прибавилось, работы тоже. Но вскоре звено стало «отличным».

Я не случайно вспомнил то время, когда звания «отличный экипаж», «отличное звено», «ударник коммунистического труда» были по большому счету единственной наградой за твой труд. И как бы мы ни относились к такого рода поощрениям, они считались почетными и помогали двигаться вперед.

Нисколько не сожалею и всегда с гордостью говорю, что окончил ВАУЛ (Волчанское авиаучилище). Здесь давали отличную подготовку летчикам, выпускали с налетом 170-190 часов, причем до 60 часов — с инструкторского сиденья (аналогов чему не было ни в одном училище). Встречаясь с друзьями, мы всегда говорим, что годы, проведенные в ВАУЛе, — это лучшие годы. И с уважением называем имена его руководителей. Это — начальники Д. К. Кобец, г. А. Крутилин, Ф. И. Акчурин.

В 1988 г. мне было предложено перейти в Харьковский АСК на должность зам. начальника по летной подготовке. Вскоре начал работать в клубе заместителем начальника, а с июля 1990 г. — начальником, кем и являюсь по сегодняшний день. Пришлось перестраиваться на ходу и решать насущные проблемы.

Но сегодня другая беда: выбранный государством курс на капитализацию (именуемый для маскировки «рыночными отношениями») все более отдаляет от народа такой любимый молодежью спорт, как авиационный. Уже ясно, что он не будет, как раньше, массовым. Но кое-что и в этих условиях при материальной поддержке спонсоров нам удастся сделать.

После длительного перерыва, впервые за годы независимости, в 2003 г. на аэродроме Коротич был проведен учебно-тренировочный сбор по подготовке к 31-му чемпионату Украины по вертолетному спорту. Кандидаты на участие в чемпионате восстановили навыки пилотирования и былого спортивного мастерства. В сентябре того же года чемпионат состоялся и прошел успешно.

Мне довелось быть начальником сборов и соревнований. Главным судьей назначили Я. Б. Працюка — воспитанника нашего аэроклуба.



**Генеральный директор ХГАПП, президент Федерации авиационных видов спорта в Харьковской области П. О. Науменко на открытии соревнований.**

**Аэродром Кортич. 2003 г.**

абсолютной чемпионки Украины по праву завоевала Любовь Татарина. Н. М. Глушков и О. Л. Резинкин выполнили норматив мс, а О. Н. Комаров — кмс.

Спортсмены начали летать! Какими словами передать эти чувства? На глазах появлялись слезы радости и благодарности за те минуты единения с винтокрылой машиной. А что может заменить встречу с друзьями, с которыми прожиты лучшие годы в авиации!

На таком эмоциональном подъеме и завершился 2003 год. Уезжая, спортсмены подумывали о том, как бы встретиться и на следующий год. Но самому аэроклубу провести подобное мероприятие не под силу. Помощь в решении этого вопроса оказали народный депутат В. И. Потапов и зам. председателя ОСО Украины полковник В. И. Шевченко. Заручившись финансовой поддержкой, мы спланировали сборы и соревнования на 2004 год, в

Команда Харьковского аэроклуба выступала в составе: кмс Резинкин О. Л., 1 разр. Глушков Н. М., 1 разр. Комаров О. Н. Команда Сумской области: змс Приходько Л. Ф., мсмк Татарина Л. М., мс Павлов Н. В., мс Кулаго А. В. В личном первенстве выступали: мс Гончаренко В. Б. (Харьков), мс Рапотько В. Н. (Волчанск).

Команда Харьковского аэроклуба заняла 1-е общекомандное место и завоевала переходящий Кубок, а также первые места в упражнении № 1 («Слабом и мастерство»), и № 3 («Точность прибытия по времени со сбросом груза»). В личном первенстве по многоборью и звание

которых приняло участие уже 15 человек, три команды — «Аэро-клуб», «Харьковская область», «Слобожанщина».

В командном зачете 1-е место и переходящий Кубок завоевала команда «Слобожанщина» (мс Кулаго А. В., мс Довбак М. И., мсмк Татарина Л. М., мс Громова Н. И.). В личном первенстве абсолютной чемпионкой Украины стала Л. Ф. Приходько.

Радостным открытием чемпионата явилось участие мс Н. И. Громовой. К полетам она приступила в этом году, за короткое время восстановила навыки, да еще стала чемпионкой Украины по упражнению № 1.

32-й чемпионат Украины проведен на высоком профессиональном уровне. Думаю, по результатам соревнований Украина могла бы выставить достойную команду на очередной чемпионат мира по вертолетному спорту.

Не могу не отметить другую участницу чемпионата — воспитанницу аэроклуба Любовь Татаринovu (Кобзарь). Она родилась в 1952 г. в с. Боровая Харьковской области. Окончила Харьковский авианститут. Учась в ХАИ, увлеклась самолетным спортом, а когда в аэроклубе появились вертолеты, успешно освоила и их. Выйдя замуж, переехала в Сумы и там продолжила заниматься авиаспортом. Неоднократно была чемпионкой СССР и Украины по самолетному и вертолетному спорту, не счесть наград и званий летчика-инструктора 1 класса Любви Татариновой, которая и сейчас находится в хорошей спортивной форме.

Закрытие 32-го чемпионата Украины по вертолетному спорту совпало с Днем авиации Украины. В этот день аэродром Коротич был открыт для всех. Многочисленные посетители познакомились с авиационной техникой, наблюдали за показательными выступлениями авиамodelистов, за полетами воз-



День авиации Украины. Вертолет Бэл-409. Командир ВС В. И. Пашенко. Аэродром Коротич. 2004 г.

душных змеев и воздушного шара. С интересом встретили приехавших из Киева артистов эстрады и кино, дружно приветствовали артистов, которые снимались в фильме Л. Быкова «В бой идут одни старики». Из США приехал приглашенный вертолетной федерацией Украины авиатор Сергей Игоревич Сикорский, сын известного авиаконструктора Игоря Сикорского. На пресс-конференции С. Сикорский ответил на многочисленные вопросы, вручал призы и награды победителям соревнований. Сергей Игоревич поразил нас разносторонними знаниями и прекрасным знанием русского



**День авиации Украины. С. И. Сикорский с супругой Еленой.  
Аэродром Коротич, 2004 г.**

языка. Сам в прошлом профессиональный пилот, он, несмотря на пожилой возраст, продолжает летать «для души». От встреч и бесед с ним у нас остались приятные воспоминания и, конечно, снимки на память.

Помнится, в печати было много разговоров о том, что будущие летчики в училищах практически не летают из-за отсутствия горючего и современной техники. У нас родилась идея: предложить ВВС Украины для первоначального обучения использовать имею-

щиеся в аэроклубах самолеты и вертолеты. Наша инициатива была поддержана в ЦК ОСО Украины. Были заключены договоры. Подготовку курсантов на самолетах Як-52 взял на себя Николаевский АСК, а наш аэроклуб — на вертолетах Ми-2. Мы благодарны судьбе за то, что вместе с военными смогли решить общегосударственную



**Вручение грамоты курсанту ХУ ВС Украины по окончании первоначального летного обучения. Аэродром Коротич, сентябрь 2004 г.**

задачу и дали возможность молодым ребятам обрести крылья. Аэроклуб ощутил себя востребованным, смог передать десятилетиями накопленный опыт. В 2003 г. мы дали первоначальную летную подготовку четверем, а в 2004 г. — уже 18 курсантам Харьковского университета ВВС Украины.

Затруднений в освоении вывозной программы не наблюдалось. Все курсанты вылетели самостоятельно в установленные сроки и с хорошими результатами. Мне приятно сознавать, что несмотря на всю сложность летной работы, повышенные требования, особенно к дисциплине, мы создали здоровые отношения и хороший микроклимат в коллективе. Ребята прямо рвались на аэродром, потому что они не выслушивали здесь скучные нотации, а **летали**.

Я много места уделил вертолетному спорту не потому, что сам вертолетчик. Эти аппараты, как видим, в нынешней жизни аэроклуба заняли одно из ведущих мест.

Но они не потеснили парашютистов. Парашютный спорт — один из самых зрелищных, всегда привлекателен и любим молодежью. В 2004 г. аэроклуб уже восьмой раз провел на своей базе 9-й кубок Украины, 7-й кубок им. К. А. Калинина и 2-й кубок памяти Героя Украины В. Мельникова. Уровень участия в них



**Выпуск курсантов ХУВС Украины 2004 г. Результатами довольны. Начальник аэроклуба А. В. Скрынников, начальник Университета ВС Украины генерал-майор авиации В. К. Медведев и начальник летного факультета О. Ф. Захаров**

ведущих спортсменов Украины практически остается стабильным и высоким.

Хочу подчеркнуть, что проведение Кубков Украины по классическому парашютизму без участия Харьковского авиазавода (генеральный директор П. О. Науменко), Федерации авиационных видов спорта Харьковской области (президент П. О. Науменко) и Федерации парашютного спорта Харьковской области (президент О. В. Шаповалов) были бы невозможны. Я благодарен им за поддержку и сотрудничество.

Не могу не отметить О. В. Шаповалова, с которым мы нашли общее понимание и интерес в подходах к воспитанию молодежи, ее нуждам и проблемам, развитию парашютного спорта.

Олег Владимирович свой первый прыжок выполнил сравнительно недавно — в 1996 г., а сейчас имеет на своем счету более 900 прыжков. Является спортсменом категории «Д» по групповой акробатике, бронзовый призер Кубка им. Г. Сурабко и кубка «Агросоюза» по групповой акробатике, трижды рекордсмен Украины

в категории «большие формации», участник рекорда Гиннеса 2004 г. — «Массовый десант — 672 чел.» в Бангкоке и др.

За заслуги перед Украиной О. В. Шаповалов награжден Грамотой Верховного Совета Украины. За заслуги по возрождению духовности в Украине награжден высокой церковной наградой — орденом святого Архистратига Михаила.

В 2002 г. О. В. Шаповалов избран депутатом Харьковского областного совета, совсем недавно, в начале 2005 г. — заместителем председателя облсовета, а в феврале 2005 г. — председателем Харьковского областного совета.

Федерация парашютного спорта, руководимая О. Г. Шаповаловым, профинансировала целый ряд мероприятий, приняла самое активное участие в организации и проведении Кубков Украины на стадионе Коротич.

Хочу от души поздравить наших спонсоров и весь коллектив аэроклуба с успешным завершением летного сезона 2004 года, пожелать крепкого здоровья каждому, удачи и благополучия, а аэроклубу — процветания.

Мы вступили в 81-й год существования аэроклуба. На долгом его пути были взлеты и «вынужденные посадки», удачи и невзгоды. Но несмотря ни на что, аэроклуб не сложил свои крылья — он **продолжает полет!**

**Необходимое дополнение.** Когда уже версталась эта книга, А. В. Скрынникова избрали председателем Харьковского областного комитета ОСОУ (Общества содействия обороне Украины). Но мы решили оставить его подпись как начальника аэроклуба, справедливо полагая, что А. В. Скрынникова еще мало кто знает как председателя ОСОУ, а как начальника аэроклуба, которым он руководил 15 лет, — сотни его воспитанников. В их памяти он навсегда останется начальником аэроклуба.



*Виктор НЕЧИПАС,  
начальник Харьковского аэроклуба  
в 1978-82 годах, а ныне —  
зам. Генерального директора  
авиакомпани «Экспарк Аэрлайнз»*

## И снова - о харьковском аэроклубе

Предлагаемая читателям книга — не повторы издание изданной к 75-летию Харьковского аэроклуба книги А. Панина «Полеты начинались с рассветом». Сейчас аэроклубу уже 80 лет, и он продолжает полет, как сказано в названии. И это — не просто констатация фактов, а немаловажное событие в нашей нынешней беспокойной и сложной жизни. Аэроклуб не только выжил — он ЖИВЕТ. И понемногу развивается, начав почти с нулевой отметки первых лет после развала Союза. На быстрый рост, к сожалению, рассчитывать не приходится. Государство уже давно не обеспечивает ни средствами, ни новыми парашютами, самолетами, запчастями и всем прочим — все приходится добывать самим, во всем опираться на собственные силы.

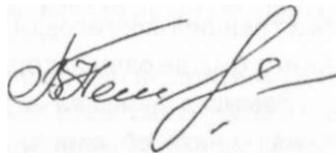
Я познакомился с этим интересным сборником очерков и воспоминаний еще в рукописи, и мне приятно было встречать известные по работе в аэроклубе фамилии, узнавать, "как жили и трудились его воспитанники в послеаэроклубовский период и как трудятся и живут сейчас. Неизменно повторяется мотив: совершил первый полет или прыжок — и влюбился в небо на всю жизнь. Мало кто изменил избранному пути. Были отдельные случаи, когда по разным обстоятельствам авиаспециалист переходил на другую работу. Но... потрудились «на земле» год-другой и с особой остротой понял, что без неба, без полетов ему не жить, и вновь возвращался к любимому делу.

Большинство публикуемых в книге материалов невелико по размерам. И это понятно: их писали не литераторы, а, так сказать, люди от штурвала, и потому рассказы их немногословны, но конкретны и убедительны. Об этом говорят и названия: «Спорт науке не помеха», «Мой путь в авиацию», «Начатое в аэроклубе продолжил в армии», «Позвало небо», «Мечтал с малых лет» и т. д.

Коротко, без лишних слов. Восторженные нотки встретил лишь в рассказах впервые прыгавших с парашютом, так называемых «перворазников»: «Это было потрясающе!», «Я был счастлив!» и пр. Очень хорошо, что авторы-составители нашли возможным выслушать этих ребят и поместить их искренние и взволнованные рассказы, не подвергая по сути редакторской правке, а лишь сделав необходимые сокращения. Думаю, такие же молодые парни и девушки, если прочитают, что говорят их сверстники о первых своих прыжках и полетах, тоже загорятся желанием подняться в небо.

Что сказать в целом об этой книге? Читается она, несмотря на определенную специфику и разностильность, с интересом и полезно будет не только нынешним и бывшим аэроклубовцам. А мне, облетевшему полмира, было приятно вспомнить о своей работе в Харьковском аэроклубе и порадоваться тому, что он не сложил крылья, а и теперь продолжает полет.

Всяческих успехов ему в дальнейшей работе. И чтобы к следующей «круглой» дате о нем было что написать. И почитать тоже.



**Наша справка.** Московская авиакомпания «Экспарк Аэрлайнз» в прошлом осуществила несколько крупных экспедиций на Северный полюс. Работала под эгидой ООН по оказанию гуманитарной помощи народам Югославии, Анголы, Сомали, Шри Ланки и в других «горячих» точках. Сейчас главной своей задачей считает восстановление межобластного и местного авиасообщения, которые за годы пресловутой перестройки были полностью развалены. Ведь это ненормально, когда, скажем, из Рязани невозможно слетать в Саратов, из Тулы — в Калугу и т. д. А желающему лететь на южные курорты надо сначала добраться до Москвы, ибо только она пока располагает такой возможностью.

Не мешало бы и у нас в Украине создать такую авиакомпанию, которая занялась бы возрождением местного авиасообщения. В этом, как говорят факты, имеется большая нужда.

## Авторское предисловие

К 75-летию Харьковского аэроклуба им. В. С. Гризодубовой вышла книга А. Панина «Полеты начинались с рассветом». Она вызвала большой отклик прежде всего среди бывших аэроклубовцев. Читая ее, рассматривая старые фотографии, они вспоминали те дни и годы, которые провели на аэродромах и в классах аэроклуба, своих друзей и товарищей, о судьбе которых многие не знали. И, конечно, некоторые испытывали известное чувство досады, что вот, мол, о других написали, а обо мне нет, хотя путь в авиации я прошел большой и интересный... И поступили предложения издать книгу вторым изданием — значительно расширенным и дополненным.

Собрали в аэроклубе совет и рассудили: «второе расширенное» — дело слишком хлопотное. А тут уже набегает новая дата — 80-летие аэроклуба, и решили: сделать новую книгу, а в целях быстрой подготовки текста посчитали необходимым, чтобы у книги был не один автор, а хотя бы два.

Замысел перешел в конкретные действия, и вот перед вами новая книга об аэроклубе. Разумеется, и здесь мы не смогли (и вообще едва ли бы кто смог) написать обо **всех** воспитанниках, обретших крылья в своем любимом клубе — их многие сотни. Но наиболее важные и интересные моменты и крылатый путь его «прикипевших к небу» выпускников мы постарались осветить.

Надеемся на то, что рассказ о наших аэроклубовцах, возможно, станет путеводной звездой на жизненном пути молодых. А это достижимо уже потому, что Харьковский аэроклуб и в изменившихся сложных условиях все-таки не ушел в свое прошлое — он и в годы пресловутой перестройки, лишенный государственной поддержки, нашел пути к самовыживанию, продолжению — хотя и не в прежних объемах — своей деятельности. И, надеемся, будет ее наращивать.

Харьковский аэроклуб имени В. С. Гризодубовой продолжает полет!

## Связь поколений - связь времен

Когда неумолимое время» словно пассажирский экспресс, прогромыхав на стрелках, «отстучало» 60 лет, есть над чем задуматься, подвести итоги сделанного, прожитого и пережитого, ощутить их значимость и попытаться заглянуть в будущее: каким будет следующий перевал?

Об этом мы попросили рассказать Геннадия Александровича ГОРБЕНКО, профессора ХАИ, отметившего 11 ноября 2004 года свое 60-летие.

— Я хорошо чувствую связь поколений, — сказал он, — и моя жизнь является частичкой бесконечной человеческой сущности.

История моей семьи, как в зеркале, отражает непростую, противоречивую историю нашей страны в XX веке.

Дед, Максим Ефимович Горбенко, — довольно культурный для своего времени полтавский крестьянин, был раскулачен в 1930 г. и выслан вместе с семьей в Архангельскую область. Мой отец, Александр Максимович, тогда 15-летний подросток, пришел пешком из Архангельска в Харьков к своему дяде, Горбенко Григорию Ефимовичу, в то время первому ректору Харьковского авиационного института.

Григорий Ефимович — Георгиевский кавалер Первой мировой войны, активный участник революции, закончил академию им. Жуковского в Москве в 1926 г. вместе с Ильюшиным, Бахчиванджи и другими известными авиационными авторитетами.

Дядя Григорий приютил и воспитал племянника, дал хороший профессиональный задел — авиационного слесаря-механика и, когда над ним нависла угроза репрессий, отправил его в Узбекистан «от греха подальше». Репрессии последовали в 1938 г., когда дядю арестовали вместе с известным авиаконструктором К. А. Калинин. Но в заключении Григорий Ефимович провел лишь два года: надвигающаяся военная угроза потребовала реабилитации видных авиаспециалистов.

Я родился 11 ноября 1944 г. в Ташкенте, где отец тогда жил и создал семью. Детство, как и у всех послевоенных детей» было трудное. Но не покидала надежда на лучшее будущее. В этом городе, ставшим в годы войны по сути интернациональным, пошел в школу. Там же состоялось и первое знакомство с небом. В Ташкентском аэроклубе совершил первые прыжки с парашютом, а в школе получил аттестат зрелости с серебряной медалью.

Отец часто вспоминал Харьков, свою работу на авиазаводе, и вполне естественно, что я поехал в город отцовской молодости и поступил в авиаинститут, а в Харьковском аэроклубе совершенствовал свое спортивное мастерство.

Дальше о Геннадии Александровиче рассказывают его друзья и сослуживцы с кафедры аэрокосмической теплотехники.

— Г. А. Горбенко стал мастером парашютного спорта СССР. Являлся неоднократным призером всесоюзных и международных соревнований. Был абсолютным чемпионом Украины. В течение пяти лет он — бессменный капитан команды ХАИ, которая входила в состав сборной Украины.



**1 мая 1977 года. Чемпионы среди вузовских команд команда ХАИ: Сергей Шкараев, Геннадий Горбенко, Татьяна Дягилева, Петр Фомичев, Владимир Перминов**

Институт закончил в 1968 г. с отличием. Присвоили квалификацию инженера-механика и оставили в институте на преподавательской работе. В январе 1979 г. — кандидат технических наук. Затем — доцент на кафедре теплофизических основ двигателестроения. Год 1991. Решением бюро федерации космонавтики СССР награжден медалью академика С. П. Королева. В марте 1993 г. присуждена ученая степень доктора технических наук.

Ветеран парашютного спорта Геннадий Горбенко поддерживает связь с аэроклубом, с друзьями по спорту. Принимал участие в показательных прыжках на авиапраздниках. Успешно выступал на соревнованиях ветеранов, посвященных 60-летию парашютного спорта. На его счету весьма солидное количество прыжков — 2500!

С учетом новых требований рынка труда зав. кафедрой аэрокосмической теплотехники профессор Горбенко существенно



**11 ноября 2004 г. Друзья поздравляют юбиляра. Надежда Козырева, Геннадий Горбенко, Владимир Семенчин**

преобразовал учебную программу специальности «Аэрокосмическая теплотехника». С 1999 г. на кафедре ведется подготовка по специализации «Кондиционеры и холодильная техника».

В научном багаже профессора — разработка принципиально новой системы обеспечения теплового режима Международной космической станции, исследования различных энергоустановок и энергосберегающих технологий. Установлены широкие связи с учеными Украины, России, Беларуси, США, Франции, Германии. Совместно с доктором технических наук профессором В. Н. Блиновым организовал новое структурное подразделение ХАИ «Учебно-научный центр технической физики». Воспитал 8 кандидатов технических наук, которые успешно работают в Украине, России, США, Мексике, Канаде. В 1997 г. Г. А. Горбенко совместно с коллегами из ракетно-космической корпорации «Энергия» (Россия) учредил ООО «Остров Харьков». Сейчас это одно из самых крупных предприятий Украины в области инжиниринга промышленного холодильного и климатического оборудования. Им выполнены полная реконструкция всех птицеперерабатывающих предприятий «Наша Ряба» (50% рынка птицы на Украине), оборудование сети супермаркетов «Таргет» в Харькове. «Остров Харьков» взаимовыгодно сотрудничает на договорной основе с ХАИ, оказывает спонсорскую поддержку учебному процессу.

Значительны и замечательны прожитые годы, но и на будущее немало планов.

А идти по жизни помогает, идет рядом (но остается в тени) верный, испытанный друг и помощник — жена Валентина. У них замечательный сын Максим. И внук — тоже Максим.

— Совпало так, — добавляет сотоварищ и друг по парашютному спорту Н. М. Козырева, — что наши внуки Максим Горбенко и Михаил Шморгун (Козырев) учатся в одном классе (уже в 7-м гимназии «Очаг», что по соседству с ХАИ. Хотелось бы, чтобы их будущее было и счастливым, и связанным с авиацией, с достижениями в учебе и покорением неба.

Остается только присоединиться к этому пожеланию.

## Мой путь в авиацию

окончить аэроклуб — еще не значит стать авиатором. Аэроклуб для многих — любимый вид спорта. Для меня он явился первой ступенькой, первым шагом к профессии пилота — к любимому делу на всю жизнь.

Впервые вылетев самостоятельно, я поняла, что это мое, без чего я уже не смогу жить дальше. И стала в аэроклубе инструктором-летчиком, начала учить молодых (хотя и сама была молодая) — подобно птице, которая учит птенцов впервые ощутить силу собственных крыльев и поверить в себя, в свои силы, формирует в них волю, мужество, стремление к достижению избранной цели, к непрерывному совершенствованию мастерства.

В учебных полетах я учила их видеть и красоту Земли, насла-

ждаться ощущением полета, чувствовать себя летящей птицей, а это возможно лишь тогда, когда ты сливаешься воедино с летательным аппаратом и со стихией, великодушно принявшей тебя в свои владения.

О моих учениках в аэроклубе и в авиационном институте можно написать не одну книгу. Много среди них интересных, увлеченных, грамотных специалистов, прекрасных людей.

Спустя почти 40 лет, то есть подходя к пенсионному возрасту, бывшие курсанты, а ныне летчики (вертолетчики) с богатым опытом, отыскивали меня. Встречи были наполнены радостью, теплом родственных душ, воспоминаниями об аэроклубе как о родном доме.



**1967 г. Днепропетровск. Республиканские соревнования по планерному спорту Украины.**

**Чемпионка Украины мастер спорта  
В. В. Турсунходжаева (Щукина)**

12 апреля 2004 г. в аэроклубе состоялась встреча ветеранов-выпускников и их наставников — представителей всех авиационных профессий. Сошлись «на огонек» более 80 человек. С трудом узнавали «своих» — ведь прошло столько лет! Радостным встречам, объятиям, шуткам не было конца. «А ты помнишь?» — «О, да тебя не узнать!» — «Что, и с белыми медведями встречался?»... Возвращение в юность, которая не забудется никогда, всегда волнительно.

Встретила я и своих выпускников 1962—1963 гг. Упомяну здесь некоторых.

**Александр Новиков.** Стал профессиональным летчиком гражданской авиации, освоил немало типов самолетов, налетал уже 9000 часов. **Алексей Тертышный** летал и на пассажирских самолетах, и на военных, «учил летать» самолеты на Харьковском авиазаводе, налетал в общей сложности 14 000 часов (а это значит — провел в воздухе более полутора лет!). Сейчас работает авиадиспетчером на Харьковском авиазаводе. Лично самолетами не управляет, но «ведет» их в воздухе. **Геннадий Черкас** работал



12 апреля 2004 г., Харьков. Встреча ветеранов в аэроклубе.  
Слева направо: Алексей Тертышный, Александр Новиков, Валентина Васильевна Щукина (Турсунходжаева), Борис Кушнир, Геннадий Черкас

не только на Украине, но и в Заполярье (об этом он расскажет подробнее сам).

Схожая судьба у Евгения Павловского, Владимира Якименко и ряда других. Но своеобразным рекордсменом среди воспитанников аэроклуба можно назвать **Игоря Чугая**.

Родился он в 1944 г. в Сумах. Воспитывали его бабушка и... улица. Все же окончил семилетку, затем техникум (без материальной и моральной поддержки родных). Увлёкся авиамоделизмом, и это оказалось началом пути в «большую» авиацию.

Не обо всем, но о наиболее важном в его судьбе я узнала из его писем. После аэроклуба Игорь летал на вертолетах в Сумском авиационном центре ДОСААФ, затем в Богодуховском, переучивался в Кременчуге, а с 1966 г. работал по распределению в Якутском управлении ГА (гражданской авиации), в его Алданском объединенном авиаотряде, а через три года перевелся в Ленинградский авиаотряд. Прошел здесь все ступеньки — до командира отряда в 1992 г.

Высокое мастерство и накопленный опыт позволили ему выполнять ответственные задания по приглашению правительств Швеции, Мозамбика. ЮАР. Три года работал в Турции — на тушении лесных пожаров, обслуживании выборной кампании, а также туристов — днем и ночью по всей территории страны.

Очень интересная командировка была в Сьерра-Леоне: почти год возил президента страны и выполнял другие работы. С 1998 г. работа в Академии Наук. С 2000 г. по настоящее время — пилот-инструктор МЧС (Министерства чрезвычайных ситуаций). Участвовал в учениях международных спасательных авиакомпаний в Швеции, в тушении лесных пожаров в Греции. Общий налет составил 15 тыс. 200 часов!



**И. Чугай** — заместитель командира летного отряда. 2-й Ленинградский объединенный авиаотряд. 1984 г.



Сильно волновался Игорь Дмитриевич, когда вызвали его на ЦМЭК (Центральная медицинская экспертная комиссия) — ведь сюда с боязнью приходят летчики даже

**Я летела в этом самолете 7 сентября 2003 г. в 55 лет, а ему исполнилось 60.И «добро», полученное от**  
**Аэродром Кортич**

столь строгой комиссии, явилось для него лучшим подарком к юбилею. Он получил право продолжать полеты, а что может быть дороже для летчика, всю жизнь свою и судьбу связавшего с авиацией!

Дорога в небе — как и дорога на земле: всякое случается. И печальное, и смешное. Как-то, вспоминает Игорь Дмитриевич, взлетели с аэродрома в Анкаре, а командир спрашивает: «Ты в мавзолее Ататюрка был?» — Да, отвечаю. — «А я не был. Давай хоть сверху на него посмотрим». — Он почти в центре, а там пролеты запрещены. — Командир упрасивает. Осведомляюсь у турка — он с нами летел. Тот отвечает: «О'кей». Свернули к центру. В кабине вдруг появился дым. Через несколько секунд уже не видим друг друга. Открыли дверь. Пошли на посадку. Выходим — и не узнаем машину: она вся черная от копоти. Оказывается, «потеряли» выхлопную трубу.

— Теперь вы поняли, что над городом летать нежелательно? Могло быть и хуже, — говорю командиру...

В Мапуту (Мозамбик) принимали дела у тюменцев — они работали здесь два года и делятся с нами опытом. Командир их звена говорит мне: «Будете садиться в-Малеме, держите повышенную скорость на пробеге», — А зачем? — спрашиваю. А сам думаю: может, из-за того, чтобы меньше находиться в облаке поднимаемой красной пыли и не подвергать абразивному износу двигателя? А он мне: «Там параллельно посадочной полосе река, и если на

малой скорости будешь приземляться, из реки выползут крокодилы и сожрут резину на колесах». И смотрит на меня, как я заглатываю эту байку, но сам не выдерживает, и мы взрываемся хохотом...

*Валентина ЩУКИНА  
(Турсунходжаева )*

**Краткое добавление из биографии Валентины Щукиной.** Родилась в 1936 г. в Белоруссии. Среднюю школу закончила в г. Витебске и там же одновременно аэроклуб (отделение пилотов). После окончания летного училища в Калуге работала летчиком-инструктором в родном аэроклубе. В 1957-59 гг., как с юмором отмечает Валентина Васильевна, — «полеты» по Советскому Союзу (на чемоданах) с мужем — офицером СА. В 1961-67 гг. — спортсменка, инструктор-общественник Харьковского аэроклуба, затем инструктор-летчик, планерист. В эти же годы стала мастером спорта, рекордсменом СССР, чемпионом Украины по планерному спорту. В самолетном спорте — пилотаж прямой и обратный, ночной, строем, в закрытой кабине... В 1965 г. стала студенткой ХАИ и через два года прекратила работу в аэроклубе. В 1972 г. закончила ХАИ и там же стала работать преподавателем на кафедре прикладной математики. В 1996 г. вышла на пенсию. Узнав о попытке энтузиастов — бывших летчиков и авиаинженеров построить точную копию легендарного По-2 (У-2), пришла в лабораторию ХАИ, включилась в работу коллектива и на построенном По-2 в 2003 г. налетала несколько часов, отметив таким образом 50-летие со дня первого взлета на таком же самолете. Довелось полетать и со знаменитым украинским летчиком Е. В. Прозоровым, который делал контрольные полеты на этом самолете на аэродроме Коротич, и какая-то трагическая нелепость оборвала жизнь его и самолета.

## Спорт науке не помеха

Владимир Семенчин родился в 1940 г. — одиннадцатым в дружной рабочей семье. Отец был трактористом, мать работала на конном заводе. Воспитанием «младшенького» занималась в основном бабушка Пелагея. Она привила внуку любовь к природе, к жизни, к труду.

Началась война. Отец, старшие братья и сестры ушли на фронт. Отец с трактора пересел на танк, сестра Ирина стала связисткой, Мария — медсестрой, братья — Валериан и Виталий — летчиками.

Вскоре отца отозвали с фронта: нужны были трактористы в тылу, пахать землю и давать фронту хлеб. Как и многие семьи, похоронка не обошла и Семенчиных: погиб брат Валериан.

Тяжелых минут в детстве Володи было немало. В первый класс он ходил за 7 километров через лес самостоятельно. Однажды ранней зимой, возвращаясь из школы, купил буханку хлеба для семьи. Переходя речку по тонкому льду, провалился. Но мысль о том, что нужно сберечь хлеб, который ждали домашние, заставила его сначала вытолкнуть буханку на лед, а потом уже выбираться самому. Пришел домой, гремя сосульками на пальтишке. Бабушка ахнула, сразу раздела, растерла, дала выпить горячего чаю и отправила на русскую печь, где сушилось зерно.

С малых лет Володя помогал отцу дома и в колхозе. Навсегда запомнил отцовский девиз: «Что бы ты ни делал — делай как для себя».

Закончив в 1957 г. школу, Володя мечтал поступить в летное училище, продолжить традицию старших братьев, но не прошел комиссию. На семейном совете было решено: он поедет в Харьков, чтобы поступить в ХАИ и научиться конструировать самолеты.

Поступил и быстро освоился со студенческой жизнью. Работал в комитете комсомола, со стройотрядом выезжал на целину, заслужив медаль «За освоение целинных земель».

Учеба шла успешно. Его ценили преподаватели, уважали товарищи. Однако тяга к небу не давала покоя. И путь к мечте пролегал через Харьковский аэроклуб. Совершив первый прыжок, оконча-

тельно решил для себя заниматься парашютным спортом. Выполнял все спортивные разряды, стал мастером спорта СССР.

Владимир Семенчин входил в сборную команду Харьковской области, а затем и Украины. Был капитаном сборной команды ХАИ, которая три раза подряд занимала первое место среди вузов СССР. И переходящий хрустальный кубок навсегда остался в институте, заняв почетное место в музее ХАИ.

На всех соревнованиях Семенчин за

абсолютным чемпионом Украины.

В 1963 г., закончив институт, он получил предложение преподавать в нем и остался работать на кафедре аэрогидродинамики. Но прыгать с парашютом не бросил, даже получив ученую степень. Как-то во время соревнований он ловко и точно приземлился в центр круга. Товарищи тут же сочинили: «Кандидат всех технаук приземлился прямо в круг».

Росло число прыжков и росло продвижение вверх в научном плане. Сначала ассистент, затем старший преподаватель, доцент, а с 2000 г. — профессор. Будучи с 1967 г. деканом факультета, он требовательно, но с уважением относится к студентам, энергично решает возникающие вопросы и проблемы.

Студенты относятся к нему с большим уважением и между собой называют «папа Сэм».

Первыми выпускниками В. А. Семенчина были П. А. Фомичев — ныне доктор технических наук, профессор и тоже мастер спорта, А. С. Кривцов — бывший зам. губернатора Харькова. А в целом Владимир Алексеевич уже более чем трем тысячам студентов дал путевку в жизнь. Можно много говорить о его профессионализме, высокой ответственности за порученное дело, хочется лишь



**Абсолютный чемпион Украины  
1969 г. Владимир Семенчин**



**В. А. Семенчин — призер по точности приземления. Волоколамск, первенство вузов. 1976 г.**

подчеркнуть, что все это требует не только глубоких знаний, но и хорошей физической закалки, что позволило, помимо всего, написать свыше 30 научных трудов.

Владимир Алексеевич помнит свое прошлое. С любовью и уважением относится к своим близким — жене Галине, с которой прожито уже 40 лет, детям — Светлане и Алексею, внукам — Танюше и Вовочке. Авторитет отца в семье Семенчиных сомнению не подлежит. Когда родился внук, сын, не задумываясь, назвал его в честь деда Володи.

У Конфуция есть такое выражение: «Достойный человек не может не обладать широтой познаний и твердостью духа. Его ноша тяжела, а путь его долог». Владимиру Алексеевичу Семенчину 64 года. Он прошел большую школу жизни, большие испытания, что помогло ему не утратить, а укрепить дух.

Ветеран парашютного спорта до сих пор поддерживает связь с аэроклубом, где в юности получил путевку в небо.

## Настойчивость и смелость

Война прошла по Кировоградщине, как и по всей Украине, огненным смерчем. Лукьяна Козловского, отца многодетного семейства, призвали в армию. Второй раз пришлось воевать (первый раз — на германской, в 1914 г.). Мать осталась одна с тремя маленькими детьми, и рождение еще одного ребенка сейчас было явно нежелательным. Но он родился в тяжелом 1942-м и сразу заявил свои права. Появившаяся на свет девочка «назло врагам» росла крепенькой и смышленной. Назвали ее Тамилей — кому-то из родных понравилось это несколько необычное имя среди Татьян, Тамар, Марий и других примелькавшихся имен.

Говорят, в имени человека скрыта и его судьба. Может быть. Но если и есть здесь доля правды, то вся правда — в характере человека, в его целеустремленности, умении идти, не сворачивая, к намеченной цели.

А имя свое Тамиле почему-то не понравилось. Но не менять же его! Других забот хватало. Семья переехала в Кировоград. Здесь Тамиле пошла в школу. Училась хорошо. А дальше? Как-то не задумывалась над этим. Подруги собирались после школы идти на местную швейную фабрику. Швея — профессия вполне женская, и заработок неплохой. Ну что ж, и она станет шить рубашки и платья, чем это хуже работы бухгалтера или продавца?!

Но жизнь внесла существенные коррективы. Еще когда училась в 9-м классе, пришел к ним в школу инструктор-парашютист местного аэроклуба, рассказал, как это здорово — прыгать с парашютом, и у многих загорелись глаза. Сразу пять девчонок записались (ребят в классе было мало) и стали посещать занятия. Однако одной вскоре разонравилось, три других отсеялись чуть позже. А Тамиле, наоборот, после первого же прыжка влюбилась в небо. Раз и навсегда. Уже в школьные летние каникулы она так «распрыгалась», что совершила аж 75 прыжков! Ее зачислили в сборную Кировоградской области, и она уже участвовала в соревнованиях на первенство Украины.

Закончив школу, Тамила все-таки пошла на швейную фабрику, но только потому, что там работа шла в две смены, и она в первую смену была на аэродроме и прыгала, а во вторую садилась за машинку на фабрике — надо ведь было на что-то жить самой и помогать семье, где появился еще один братик.

Только прыгать Тамиле уже показалось мало, и она параллельно стала заниматься самолетным спортом. Ну, а дальше, если говорить коротко, события развивались так. Нормативы мастера спорта СССР выполнила в 1961 г. Через год в составе сборной Украины установила два мировых рекорда на точность приземления. Налетав самостоятельно на Як-18 нужное количество часов, поехала поступать в Саранское летное училище ДОСААФ. И поступила на отделение инструкторов-летчиков-парашютистов. В 1964 г. в составе сборной команды училища участвовала в первенстве России в г. Рязани и установила мировой рекорд в комбинированном прыжке с задержкой раскрытия парашюта в 20 с.



**Аэрофлот. Тамила Козловская**

Год 1965. Первенство России. Тамила становится чемпионкой РСФСР по прыжкам на точность приземления. В том же году она окончила училище и была направлена в Харьковский аэроклуб инструктором-летчиком-парашютистом. Работая, продолжала прыгать, входила в состав сборной команды Украины. Счет прыжков достиг солидной цифры — 1200. Летала на Ан-2 и Як-12 и была командиром парашютного звена.

Через два года Тамила Козловская (Мялица) ушла работать в ГВФ командиром самолета Ан-2. Летала во многие города Украины и по спецзаданиям. На достигнутом не останавливается. В 1979 г. заканчивает школу высшей летной подготовки в Жулянах, по курсу командиров кораблей Ан-24. Но полетать на них долго не пришлось: через полгода эскадрилью Ан-24 из Харьковского авиаотряда перевели в другой город. Снова пришлось переучиваться. В этот раз на самолеты Ан-26 (грузовые). Тамила, вероятно, была единственной женщиной в стране, которая водила грузовой самолет.

Когда Тамила шла в аэрофлотовской форме по аэровокзалу к стоянке самолета, на красивую, стройную женщину засматривались экипажи и пассажиры.

Она возила на космодромы различные приборы и оборудование, необходимые для запуска космических кораблей. Возила вахты в Тюмень и Сургут. Приходилось садиться на заснеженные полосы, летать ночью и днем и в не всегда предсказуемую погоду Заполярья.

Т. Л. Козловская была делегатом XXVI съезда КПСС. А на съезде профсоюза авиаработников Украины избиралась членом ЦК профсоюза. Пять лет являлась депутатом областного совета. Всё это — признание ее заслуг перед народом, перед товарищами по профессии, перед авиацией, которой отданы лучшие годы жизни. Потому так радостны ее встречи в аэроклубе, в аэропорту со старыми друзьями, навсегда спаянными неизбывной любовью к небу.

— Когда вижу летящий самолет, — говорит Тамила Лукьяновна, — у меня щемяще-сладко замирает сердце. Сколько я сама вот так же бороздила небо! И я мысленно говорю пилоту: «Веди машину спокойно и уверенно. И пусть у тебя количество взлетов всегда равняется количеству посадок!»...



*Петр ФОМИЧЕВ,  
профессор Харьковского  
аэрокосмического института «ХАИ»*

## И летное поле, и лаборатория

родился в феврале 1950 г. в г. Опочка на Псковщине. Отец был офицером, мама — учительницей. До 1953 г. семья жила в Ленинграде, потом — на Дальнем Востоке. После демобилизации отца в 1956 г. переехали в Харьков.

В школе увлекался ракетным моделизмом, занимался велосипедным спортом, имел разряды по трековым и шоссейным гонкам. В 1967 г., после окончания школы с серебряной медалью, поступил в ХАИ, который окончил с отличием и рекомендацией в аспирантуру. Вся дальнейшая деятельность связана здесь с кафедрой прочности летательных аппаратов. В 70-е годы в ее лаборатории проходили статические испытания самолета Як-40, ресурсные испытания элеронов Ту-154, узлов и проводки управления Ту-134.

С 1975 г. стал ответственным исполнителем темы с ОКБ им. Туполева, занимался методами расчета ресурса элементов авиаконструкций. В 1978 г. защитил кандидатскую диссертацию.

В парашютное звено Харьковского авиаспортклуба пришел в 1968 г. Через два года стал спортсменом. Тогда же общественным тренером команды начал работать Валерий Михайлович Ярыгин. Для нас он был больше, чем тренер. Долгие годы, уже после окончания спортивной карьеры, все, кто был в Харькове, собирались в декабре у него дома в день его рождения.

Очень многим не только в спорте, но и в дальнейшей жизни, мы обязаны В. М. Ярыгину, Ю. Н. Черняку, инструктору-парашютисту М. С. Мальцеву. Они приучили к порядку и дисциплине. В парашютный склад к Михаилу Степановичу можно было войти только после доклада и босиком, там был абсолютный порядок и свежeweымытый пол.

В начале 70-х годов для получения допуска на ручное раскрытие надо было 10 раз раскрыть запасной парашют в воздухе. Всеми молодыми спортсменами это воспринималось как пытка. Мало

того, что прыгали на плохо управляемом ПД-47, но с раскрытым запасным управлять снижением было практически невозможно. Был случай, когда Володя Шагуров (в настоящее время один из ведущих сотрудников крупнейшего российского оборонного предприятия), приземлился рядом с высоковольтной линией. Купол запасного парашюта захлестнулся на проводе. Володя долго носил в бумажнике обуглившийся лоскут купола. Но это — эпизод. Сложно судить о целесообразности именно десяти раскрытий в воздухе, но отработанные навыки оказались полезными в дальнейшей спортивной жизни.

Для присвоения звания мастера спорта требовалось подтверждение нормативов на двух соревнованиях. С Николаем Наумовым мы выполнили нормативы на первенстве Украины в 1976 г., но подтвердить их в том же сезоне не смогли. В апреле 1977 г. команда Харькова при энергичном содействии Леси Григорьевны Беспятой была приглашена на открытый чемпионат Армении. Поехали мы с Николаем и женская сборная области — Света Матора, Таня Подсосонная и Надя Данильченко. Очень тепло нас приняли, мы испытали все прелести кавказского гостеприимства. К слову, наши девушки завоевали тогда первое место среди женских команд, а мы с Колей подтвердили мастерские нормативы.

Этапным был переход на новые, планирующие купола. Благодаря энергии Валентина Михайловича Плохого у нас в Харькове раньше, чем во многих городах Украины, появились первые ПО-9, полученные для авиазавода. Сборы по подготовке к первенству Украины проходили в Кировограде совместно со сборной кировоградского спецназа. Самые теплые воспоминания остались о военных спортсменах, их вдумчивой бесшабашности, доброй внутренней силе. А впереди этих ребят ждал Афганистан...

Время от времени в качестве положительной зарядки от тренировок и соревнований устраивались показательные прыжки, в том числе на воду. Как-то прыгали на Алексеевское водохранилище. День был жаркий. Я прыгал босиком, в одних плавках, со стареньким УТ-15. Он плохо подчинялся управлению, и мне вместо водной поверхности, где прыгающих подбирали катер, пришлось приземлиться на... огородную делянку, где бабушка с дедушкой окупивали картошку. Трудно передать их состояние, когда рядом



**Женская сборная Харьковской области. 1975—1976 гг.**

**Слева направо: Татьяна Пономаренко, Надежда Борисенко, Антонина Иваницкая (Лысенко), Татьяна Подсосонная (Дягилева), Наталья Пургина, Светлана Матора**

с ними, выполнив два кульбита, появился почти голый человек с парашютом. Пришлось побыстрее ретироваться, пока не огрели тяткой за помятые грядки.

В 70-е годы костяк сборной команды области составляли студенты и сотрудники ХАИ. Бессменным капитаном был доцент (ныне профессор) В. А. Семенчин — человек предельно принципиальный и беззаветно преданный спорту. Команда была в группе лидеров, регулярно занимая высокие места. Но вот однажды в результате досадного сбоя мы не попали в число призеров. Наш капитан всерьез обиделся. Но это несколько не помешало и через много лет его тепло вспоминать членам команды и непременно передавать при случае привет и лучшие пожелания.

На преподавательскую работу я перешел в 1980 г., продолжая трудиться и в лаборатории. Со спортом пришлось расстаться через год. В то время мы начали создавать оригинальные установки для исследования свойств алюминиевых сплавов, которые определяют ресурсные характеристики конструкции. Появились серьезные

публикации, доклады на конференциях. В 1986-87 гг. по линии научного обмена работал в институте металловедения в г. Брно (Чехия). Итогом совместных работ явились статьи, доклады на международных конференциях, а главное, понимание дальнейшего направления экспериментальных и теоретических исследований.



**П. Фомичев, В. Семенчин, В. Швец**

В конце 1987 г. в Братиславе проходила крупная международная конференция по механической усталости металлов. Как-то вечером после моего доклада ко мне подошел В. Т. Трощенко — академик, директор Института проблем прочности. Валерий Трофимович предложил сделать расширенный доклад по выполненным работам в ХАИ на научном семинаре его института. К этому докладу готовился почти год. В 1989 г. поступил в докторантуру ХАИ, а моим научным консультантом стал В. Т. Трощенко. Докторскую диссертацию защитил в его институте в 1992 г. Параллельно продолжались исследования по заказам ведущих авиационных организаций — ЦАГИ, ОКБ им. А. Н. Туполева, им. П. О. Сухого и др. В конце 80-х начали защищать работы и мои аспиранты.

Помимо плановых исследований Укравиатранс делегировал лаборатории право на проведение сертификационных экспертиз в области начавшегося производства легких самолетов.

Созданный метод расчета долговечности авиаконструкций нашел применение при обеспечении ряда отечественных машин. Он

оказался полезен и при анализе причин катастроф двух зарубежных самолетов. По этой теме совместно со специалистами Национальной аэрокосмической лаборатории Японии опубликован в 2002 г. доклад на конференции в Лондоне. Продолжается сотрудничество с авиационными организациями России.

В 2004 г. мне в составе группы специалистов АНТК им. Антонова и ХАИ за работы в области прочности, разработку метода расчета ресурса самолетов присуждена Государственная премия Украины.

## Живая легенда

Так называют товарищи **Валентина Михайловича Плохого**. Он действительно легенда парашютного спорта. И Харьковский аэроклуб трудно представить без него.

Правда, он непосредственно не работает в аэроклубе, но все соревнования, чемпионаты и кубковые встречи проходят на его аэродроме непременно с участием В. М. Плохого. Он и организатор, и вдохновитель, и судья. Кстати, как судью его знают на очень многих аэродромах, где проходили республиканские, всесоюзные и международные соревнования. Валентин Михайлович занимает должность председателя Национальной коллегии судей Федерации парашютного спорта Украины, судья ФАИ (Международной авиационной федерации).

А начиналось все с Харьковского авиаинститута. Здесь была дружная команда спортсменов-парашютистов. Валентин вскоре стал одним из инициаторов всех ее начинаний. Еще учась в институте, он в 1960 году переступил порог проходной авиазавода и с тех пор с ним больше не расставался.

Окончив институт, работал на Харьковском авиазаводе инженером-конструктором КБ электросхем, был ведущим инженером ряда оригинальных конструкций, в частности, кабин канатной подвесной дороги Центральный парк — Павлово Поле, акустических щитов и панелей сценического оборудования Дворцов культуры в Киеве и Кишиневе, исправно работающих более 25 лет.

Не сосчитать побед Валентина Михайловича на различных чемпионатах и соревнованиях. Он был чемпионом Украины, Татар-



**Генеральный директор ХГАПШ, спонсор 7-го Кубка им. К. А. Калинина П. О. Науменко (справа) вручает диплом главному судье соревнований 2004 г. по парашютному спорту В. М. Плохому**

стана, Крыма. Золотая медаль рекордсмена мира В. М. Плохого на точность приземления хранится в музее авиазавода. Свое 60-летие в 1998 г. он отметил 4068-м прыжком. А после этого совершил еще более 20 прыжков.

Выдающийся парашютист В. М. Плохой привил любовь к небу сотням юношей и девушек, воспитал целую плеяду мастеров спорта, среди которых чемпионы Советского Союза, Украины, СНГ. Был старшим тренером сборной Украины, тренером сборной СССР.

Накопленный огромный опыт позволил В. М. Плохому стать также разработчиком Единой спортивной классификации по парашютно-атлетическому многоборью, Правил, Программ и инструкций производственной и спортивной тематики, автором очерков о выдающихся парашютистах.

Все это — не только в прошлом. Валентин Михайлович продолжает организовывать и судить новые соревнования и чемпионаты. И возраст этому не помеха.

## Наедине с парашютом

В 1973 г. я служила в транспортной авиации Закавказского военного округа в г. Кировабаде (ныне Гянджа). Собственно, служили втроем: муж Сергей Козырев (бортинженер), я и дочь Ольга (ей было три года). По тревоге в ночное время дочь брали с собой.

По должности я была старшим укладчиком спасательных парашютов, а кроме того, членом комендатуры десантного обеспечения, инструктором парашютно-десантной подготовки и членом сборной команды по парашютному спорту округа. Участвовала в учениях всесоюзного масштаба, в поисково-спасательных операциях, соревнованиях.

Как-то во время ночных полетов, получив команду «приготовиться» я надела парашют. Перед самым отделением выяснилось, что отказал мой фонарик, который я обычно вставляла под резинку запасного парашюта. У экипажа маленького фонарика не нашлось. Ну что ж, обойдусь без него, ведь в месте приземления разжигались костры. Я спокойно подошла к грузовому люку Ан-12 и по сигналу отделилась, послав мужу воздушный поцелуй. А когда выдернула кольцо и раскрылся парашют, оказалась в кромешной темноте. Стало как-то не по себе, потому что и на земле не было видно никаких огоньков.

Ночи на Кавказе абсолютно черные, без просвета на горизонте. А штурман, как потом выяснилось, ошибся в выброске на несколько километров. Земля приближалась. Я это чувствовала, однако совершенно ничего не могла рассмотреть. Что там, подо мной? Вспомнила, что в тех краях были овечьи кошары, а их охраняют свирепые кавказские овчарки. Волки и шакалы тоже водились. Мы когда-то на сборах нашли слепого шакаленка, и девчонки из Прибалтики поили его молоком из соски и увезли с собой.

Вся на пределе, насторожившись, чувствуя тепло земли, неуклюже приземлилась, но повезло — на ровное место. Оружия никакого. Решила парашют держать перед собой, наивно полагая, что если нападет какой-нибудь зверь, накрою его парашютом.

В какую сторону идти? Сориентировалась по звездам — только они теперь мой путеводитель. Шла на ощупь, но все-таки полетела с какого-то обрыва, еле выбралась. Наверное, это был арык, но без воды. Натерпелась страху, пока шла около трех часов сквозь тьму и неизвестность. Увидела наконец, как машины ездил по радиусу, освещая фарами местность вокруг площадки приземления. Горел бы у меня фонарик, я бы помигала — и они бы помчались ко мне.

Паника была серьезная. Поначалу не догадались, что штурман ошибся. Докладывают: «Козырева отделилась», а Козыревой нет. Наконец пришла. Доложили командиру полка, мужу, что жива и руки-ноги на месте. Думали уже, что парашют не раскрылся... А на следующий день — благодарность перед строем за мужество.

Я была единственная в полку женщина-военнослужащая. А ночных прыжков совершила около двухсот. Но одна больше в самолет не садилась.

Однажды днем с Ан-12 прыгали большой группой. Я у грузового люка. Загорелась лампочка — команда «пошел!» Смотрю, летим над горами и площадки не видно. Задержала первого парня (ногти, правда, обломала). Зато своевременно отделились и приземлились в районе площадки. Никого не пришлось в горах искать.

Впечатляющие полеты были над Каспием на высоте 50 м над уровнем моря. А было и такое, что за одни сутки побывали в Узбекистане, Таджикистане и Казахстане. То тубетейки на всех одинаковые, то косичек у девушек не сосчитать, то шаровары у женщин из-под юбок выглядывают... Это то, что бросалось в глаза с первого взгляда, а на второй времени не хватило.

Приходилось участвовать в поисково-спасательных операциях и с грузовыми контейнерами прыгать. Как-то сопровождала водородные баллоны. Коллеги шутили: «Осторожно приземляйся, а то взорвется баллон — одни штаны на саксауле повиснут».

Впечатлений, воспоминаний много. Молодость! Все было интересно, доступно. За прыжки нам платили отдельно, получала зарплату, давали паёк, обедала в летной столовой. Все относились с уважением. Были и есть замечательные друзья-однополчане. В октябре 2003 г. был юбилей — 40 лет ЦСПК (Центральный спортивный парашютный клуб) ВДВ в Рязани. Я с удовольствием

приняла приглашение, так как там какое-то время тоже служила. Вместе с десанниками принимала участие в знаменитом воздушном параде 1967 г.

Встреча с настоящими друзьями — всегда радость. Помню, целую ночь шила длинное платье, чтобы на торжественном вечере потанцевать с зам. командующего ВДВ генерал-лейтенантом И. И. Лисовым. И удалось! Я была счастлива. Вспоминали и выдающийся по мощи и красоте тот воздушный парад. На нем я после прыжка вручала цветы Министру обороны Гречко. Он говорил в микрофон, но взял меня за руку, а когда освободился, спросил: «Как зовут?» — Я сказала. — «А фамилия?» — Гречихина (это моя девичья). — Переспросил и сказал: «Похожа на мою». И вручил большую коробку кремлевских конфет. На трибуне были все члены правительства во главе с Л. И. Брежневым. Увидела и К. Е. Ворошилова. Старенький, с палочкой. И это было непривычно. А вообще сердце ликовало, что удалось так близко увидеть руководителей партии и правительства, которых раньше видела лишь на фотографиях и кинохронике.



**Н. М. Козырева — руководитель смены пассажирских перевозок. Харьковский авиаотряд. 90-е годы**

И еще запомнился город Ереван, аэродром Арзни, где в 1968 г. проходили соревнования ВДВ. Этот аэродром находится на границе с Турцией, у подножия Арабата. Когда набирали высоту, мне показали «нос» Ноева ковчега возле вершины горы, как бы выглядывающий сквозь освещенный солнцем лед. Выглядело все правдоподобно и заманчиво. Скоро туда собирается экспедиция для исследования «ковчега». Будем ждать, что скажут исследователи.

Последние 20 лет перед уходом на пенсию работала в Аэрофлоте, в Харьковском объеди-

ненном авиаотряде. Сначала диспетчером по центровке. Экипажи удивлялись, что на этой должности женщина. Но я серьезно относилась к своим обязанностям. Составляла расчет горячего на все типы самолетов, взлетный и посадочный вес, распределяла загрузку, чертила графики. Затем меня поставили начальником смены пассажирских перевозок. Мне как раз достался самый интенсивный для Харькова период полетов. Даже в ночную смену взлетало и садилось до 80 самолетов. Немало было и международных рейсов.

Я любила свою работу. И общественными делами занималась. Была занесена на доску почета авиаотряда и в Книгу Почета Аэрофлота.

А параллельно всегда была при аэроклубе. Была судьей на соревнованиях, проходивших во многих городах страны. Участников бывало более двухсот. Приходилось потрудиться, и я сравнивала: на работе — как на соревнованиях, на соревнованиях — как на работе, все на одном дыхании.

Судила соревнования войсковых парашютистов, спецназа. Последние восемь лет была главным секретарем соревнований.

В настоящее время я ответственный секретарь Харьковской областной федерации парашютного спорта. Ее президент, Олег Шаповалов, вносит большой вклад в работу феде-



**Судья соревнований 9-го Кубка Украины, 7-го Кубка им. К. А. Калинин, 2-го Кубка памяти В. Мельникова Н. М. Козырева и организатор 2-го Кубка памяти В. Мельникова, зам. начальника Харьковского облвоенкомата подполковник А. В. Пилипенко.**

**Аэродром Коротич. 2004 г.**

рации. Сейчас усиленно готовимся к юбилею аэроклуба, думаем открыть при нем музей.

12 апреля 2004 г., в День космонавтики, собрались около 80 выпускников аэроклуба: моделисты, планеристы, летчики, вертолечники, парашютисты. Встреча прошла очень торжественно. Многие давно не виделись, все были рады друг другу. Надеемся, что 12 апреля станет днем нашей традиционной встречи.

Дел хватает, стареть некогда! 30 мая 2005 г. — 75 лет ХАИ. Много общих друзей, которые заслуживают почета и уважения. Геннадий Горбенко, Владимир Семенчин, Петр Фомичев пришли в аэроклуб мальчишками-студентами, а стали профессорами, учеными. Немало среди бывших аэроклубовцев инженеров, конструкторов, летчиков, летчиков-испытателей. Путь на кафедры, в КБ, в небо открыл им аэроклуб. Ну, а те, кто трудится в других, не авиационных отраслях, никогда не забудут тех счастливых дней, которые они провели на аэродромах аэроклуба.

### **Ночной прыжок**

*В ночную тишину сквозь пелену тумана  
Взлетаем к звездам, в высоту,  
И, покидая двери «Ана»,  
Я устремляюсь в пустоту.  
Но вот нащупала привычно  
Кольцо. Рванула в тот же час,  
И на «кругу» встречают лично  
Друзья и командиры нас.  
В воздушном океане нет причала,  
Под звездным небосводом холодней,  
А здесь — Земля и все начала,  
От милых лиц становится теплей.  
Ночной прыжок — нелегкая работа,  
Мерцает ночь в посадочных огнях...  
Когда есть крылья для полета,  
То счастье светится в глазах.*

*Надежда КОЗЫРЕВА*

## Начатое в аэроклубе продолжил в армии

Как принято в армии, разрешите представиться: Пархоменко Александр Алексеевич, полковник ВВС. Родился в 1958 г. в Харькове. 16-летним начал прыгать в Харьковском аэроклубе, у инструктора Владимира Кузнецова. В 1975 г. поступил в ВАУШ (Ворошиловградское штурманское училище). Здесь прыгал под руководством Валентины Закорецкой, ныне занесенной в Книгу рекордов Гиннеса как имеющей самое большое количество прыжков среди женщин мира — свыше 11 тысяч.

По окончании училища получил назначение в Группу советских войск в ГДР. Два года летал штурманом, затем был назначен начальником парашютно-десантной службы полка и параллельно летал. Участвовал в испытаниях нового парашюта ПО-9 (летающее крыло). Продвигался по службе: начальник ПДС дивизии, начальник ПСС (поисково-спасательной службы), ПДП (парашютно-десантной подготовки). Организатор 1-го чемпионата и 1-го Кубка ВВС Украины по парашютному спорту.

В 1994 г. переехал в Харьков на должность начальника ПДС Харьковского института летчиков.

Сейчас являюсь зам. начальника Восточного регионального центра авиаработ по поиску и спасению МЧС Украины, вице-президентом по связи с военными Харьковской областной федерации парашютного спорта.

*Александр ПАРХОМЕНКО*

## Готовлю спортсменов высокого класса

Когда-то просто прыгнуть с парашютом было непростым делом. А сейчас прыгают с больших и малых высот, в одиночку и группами, составляют фигуры в воздухе, делают «этажерку», становясь на купол друг другу, и... В общем, парашютные прыжки стали предприятием очень сложным и очень зрелищным.

Сейчас на моем счету 6250 прыжков. А первый свой прыжок совершил в Харьковском аэроклубе в августе 1979 г. Через три года я был призван в ряды СА, где продолжал активно прыгать



**Прыжок 1-го уровня программы АФФ (ускоренная подготовка в свободном падении). Инструкторы В. Сокольский и Б. Волобуев**

с парашютом, участвовал в различных соревнованиях. Демобилизовавшись, вернулся в Харьков, где продолжал прыгать в Харьковском АСК. Выполнил нормативы мастера спорта СССР, защищал честь Харькова на различных соревнованиях. В 1987 г. стал служить сверхсрочно. Вплотную занялся парашютной акробатикой. Через три года был уже рекордсменом СССР по купольной и групповой акробатике, затем — неоднократным рекордсменом и чемпионом Украины в классе «большие формации».

Передаю свой опыт начинающим спортсменам, обучаю их по самым прогрессивным на сегодняшний день программам. Подготовил более 25 парашютистов высокого класса, трое из которых стали рекордсменами Украины по групповой акробатике.

*Вадим СОКОЛЬСКИЙ*

В настоящее время В. Сокольский работает в Харьковском институте летчиков инструктором парашютно-десантной подготовки.

## Началось с «Виража»

Рассматриваю молодого человека: как похож внешне на Витаса! Говорю ему об этом и спрашиваю: «Вы поете?» — «Нет, летаю». О, значит, есть, о чем поговорить.

Зовут его **Игорь Садовенко**, 1975 г. рождения, воспитанник Харьковского аэроклуба. В 14 лет полетал на вертолете с полковником Андрейченко, который организовал при аэроклубе группу «Вираж». Решение пришло сразу: «Это мое. Буду летчиком».

Два года Игорь занимался в группе «Вираж», потом еще год в составе учлетов аэроклуба. Затем — Кременчугское летное училище ГА. Призвали в армию — стал служить в Харьковской эскадрилье пограничных войск. Сейчас — старший летчик эскадрильи. Налетал уже около тысячи часов — днем и ночью, в сложных метеоусловиях.

«Со мной навсегда остались светлые воспоминания о тех — и прежде всего инструкторах аэроклуба А. Д. Оломском и И. И. Ткаченко, — кто дал мне путевку в небо и определил дальнейшую судьбу», — говорит Игорь.

## «Знаю свое место в жизни»

**Евгений Федорович Павловский** в 1962—63 гг. в Харьковском аэроклубе получил квалификацию пилота (Як-18) и вертолечика (Ми-1). Затем учился в Кременчугском авиаучилище и в 1966 г. был направлен по распределению в Якутское управление Гражданской авиации. До 2002 года работал в Батагайском авиапредприятии (700 км к северу от Якутска). Из этих лет 30 отлетал на вертолетах Ми-4 и Ми-8 и 6 лет работал на различных должностях в наземных службах. Общий налет — свыше 17 000 часов! И почти все эти часы приходятся на полеты в самых холодных местах бывшего Союза, что по плечу не каждому.

Природа наделила Евгения здоровьем и силой, отличной памятью, целеустремленностью и чувством долга. При необходимости умеет помочь другому человеку.

С детских лет много читал. На вопрос дедушки «Кем ты хочешь быть?» уверенно отвечал: «Летчиком». А на наш вопрос, что его



28.08.2004. День авиации. Аэродром Коротич.  
Инструктор Валентина Щукина и курсанты Владимир Якименко (слева) и Евгений Павловский.  
Выпуск 1962 г.

привлекло в авиации — романтика, материальный фактор, престижность? — Евгений Федорович ответил: «В наши годы о материальном интересе мы мало задумывались. Романтика, престижность? Пожалуй, нет. Авиация влекла меня возможностью проявить и утвердить в полной мере качества настоящего мужчины.

При попытках переубедить меня в правильности сделанного выбора, я отвечал: «Я знаю свое место в жизни!»

## Страна была огромной

Товарищ Евгения Павловского по учебе в Харьковском аэро-клубе **Владимир Якименко** тоже в 1962 г. овладел самолетом Як-18, а в следующем — вертолетом Ми-1. Затем были сборы в Богодуховском авиационном центре, учеба в Кременчуге и направление в 1966 г. не на север, как Евгения, а на юг — в Казахстан, г. Чимкент. Здесь свои особенности и свои сложности. Летал на Ан-2, со временем перешел на Ан-24. Налетал в общей сложности 9600 часов.

Выйдя на пенсию, Владимир Павлович не отсиживается дома — трудится сейчас в дергачевском лицее № 2 зам. директора по АХЧ. Он инициативен, энергичен, аккуратен и прививает эти качества учащимся и сотрудникам.

## Планеры харьковских конструкторов

Планеризм некоторые считают переходным этапом к самолетам. Но когда уже самолеты летали, планеры тоже... продолжали летать. Больше того, планеризм стал развиваться уже как самостоятельный вид спорта. И тоже прошел через ряд этапов.

Сначала планер запускали с горки, прицепив к канату, который тянули десятка полтора крепких ребят. Потом додумались до резинового амортизатора. А уже через какое-то время дело дошло до буксировки за самолетом. Набрав высоту, планерист отцеплял свой аппарат от буксира и парил в воздухе самостоятельно.

Горки и горы теперь стали не нужны, и с коктебельского Усть-Сырты планеры спустились во многие аэроклубы, расположенные на равнине, и стали любимым видом спорта тысяч юношей и девушек.

О том, как развивался планеризм в Харькове на его начальном этапе, и о его вкладе в общесоюзные достижения рассказывает публикуемая ниже статья исследователя авиации Дмитрия СОЛОДОВНИКОВА.

█

12 марта 1923 г. в Харькове для организации помощи Красному Воздушному Флоту было создано Общество авиации и воздухоплавания Украины и Крыма (ОАВУК). В уставе Общества одной из главных задач провозглашалось «создание кружков планерного летания». В сентябре того же года ОАВУК объявил первый конкурс на лучший проект одноместного рекордного планера. В декабре жюри конкурса под председательством Г. Ф. Прокуры рассмотрело и утвердило к постройке проекты планеров «Бумеранг» М. И. Гуревича, З. И. Журбиной и А. И. Бромберга; «Марс» С. М. Рыльцева и «ХТИАС» А. Л. Гиммельфарба, А. И. Борисенко и др.

23 декабря 1923 г. в Харькове ОАВУК создал Украинский планерный центр, а для поддержки кружков планеризма организовал спортивную секцию «Парящий полет». Возглавил ее один из пионеров отечественной авиации С. В. Гризодубов.

Во II Всесоюзных планерных испытаниях в Коктебеле в сентябре 1924 г. участвовали все три харьковские планера. Лучшим признан «Бумеранг». Летчик Рудзит совершил на нем рекордный полет на дальность 3860 метров. Второй его полет должен был стать рекордным, так как Рудзит находился в воздухе **более часа**. Неожиданно полет закончился катастрофой, летчик погиб. Причиной оказался производственный брак, который допустили рабочие авиаремонтной базы, строившие планер.

На планере «Марс» летчики Павлов и Грибовский совершили многочисленные, но непродолжительные полеты. На тренировочном планере «ХТИАС» летчик Кравцов совершил семь коротких полетов.

1 января 1925 г. в Харькове торжественно открылся Всеукраинский аэроклуб им. Ильича. Одной из главных задач аэроклуба, как и ОАВУК в целом, ставилась развитие планеризма. Начали действовать курсы по подготовке планеристов. Был объявлен конкурс на лучшие проекты планеров. Жюри конкурса рекомендовало к постройке четыре аппарата харьковских конструкторов.

На III Всесоюзных планерных состязаниях в Коктебеле на рекордный планер «Харьковец» С. М. Рыльцева возлагались большие надежды, но ночной ураган повредил ряд планеров, в том числе и «Харьковец».

К IV Всесоюзным состязаниям в сентябре 1927 г. харьковчане готовили два аппарата — «Горобец» и «ШПАК» (Школа планеристов аэроклуба). Они показали хорошие летные качества. На них прошла курс обучения первая советская женщина-планерист харьковчанка Е. А. Грунауер. На «ШПАКЕ» получила первые уроки свободного полета и юная харьковчанка — будущая знаменитая летчица, первая женщина — Герой Советского Союза Валентина Гризодубова.

К VI Всесоюзным планерным соревнованиям в 1929 г. Степан Васильевич Гризодубов подготовил планер «Пегас». Его помогали собрать планеристы авиазавода, полотняную обшивку сшила жена конструктора Надежда Андреевна при содействии дочери Валентины. В Коктебеле он не летал из-за обнаруженных недостатков в креплении крыла. Но после доработки «Пегас» успешно использовался для обучения спортсменов на планерной станции в Харькове. С. В. Гризодубов организовал группу, которая тренировалась на «Пегасе» в полетах с Журавлевских склонов. В составе группы были Валентина Гризодубова, инженер С. Я. Жолковский, студент Л. М. Шкловский и многие другие. Только в течение осени-зимы 1929—30 гг. было совершено свыше 500 полетов.

На VII Всесоюзные планерные состязания 1930 г. харьковчане представили учебный планер «Пегас-2» С. В. Гризодубова и рекордный планер «Колибри» инженера А. В. Коваленко (строился на авиазаводе). В Коктебеле планер облетывал известный летчик Б. Н. Кудрин.

В 1932 г. по чертежам С. В. Гризодубова построили еще три планера этого типа. Неприхотливые в обслуживании и надежные в эксплуатации, они долгое время использовались для обучения планеристов. Всего в 1924—32 гг. в Харькове только по линии ОАВУК—Осоавиахим было построено 15 планеров, в том числе 5 — по проектам Гризодубова.

Расширение массовости планеризма потребовало увеличения выпуска инструкторов. В 1932 г. ЦС Осоавиахима (основан в 1927 г.) Украины организовал под Харьковом, в пос. Васищево, летно-планерную школу. Среди выпускников школы были будущие Герой Советского Союза, лауреат Ленинской премии А. Д. Перелет, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР И. М. Дзюба, Герои Советского Союза А. И. Нефедов и В. И. Федоренко. До планерной школы они занимались в кружках при планерной секции Харьковского аэроклуба.

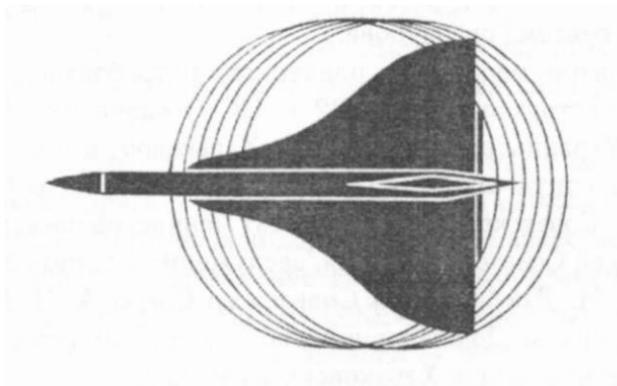
С 1933 г. в планерной секции аэроклуба развернулись проектирование и строительство четырех новых рекордных планеров.

Молодой конструктор О. Н. Кабанов с помощью инженера А. В. Коваленко спроектировал и построил с планеристами завода «Серп и молот» свой первый планер ОНК-1. По проекту А. В. Доденко построен планер Д-1 (ХАК-1). Строилось еще несколько аппаратов.

ОНК-1 Кабанова принял участие в X Всесоюзных планерных соревнованиях 1934 г. в Коктебеле. В 1935 г. по заказу Осоавиахима на Харьковском авиазаводе построены два новых планера конструкции О. Н. Кабанова. На XI соревнования в Коктебель из Харькова прибыл воздушный поезд в составе самолета-буксировщика П-5 (пилот Горянский) и двух планеров ОНК-2 и ОНК-3. После успешных выступлений кабановских планеров один из них был перегнан в Киев, где долго эксплуатировался в аэроклубе, а другой продолжил службу в летно-планерной школе.

В июле 1940 г. С. В. Гризодубов построил мотопланер Г-4 с мотором собственной конструкции мощностью 35 л. с. Аппарат совершил ряд успешных полетов, но без мотора, так как Степан Васильевич не успел его «дотянуть» до начала войны.

Всего до войны было построено не менее 20 планеров харьковских конструкторов.



## Харьков - координирующий центр

Авиамоделизм зародился в нашей стране в далеких 20-х годах прошлого столетия и в последующие годы бурно развивался — кружки авиамоделизма появились и активно работали почти во всех школах.

Поначалу авиамодели просто копировали известные самолеты, были больших размеров и тяжелыми, заставить их летать было непросто. Несмотря на это, первые Всесоюзные соревнования прошли в 1925 г. под лозунгом «От модели — к планеру, с планера — на самолет!». В них приняло участие более ста энтузиастов, представивших модели с поршневыми и резиновыми двигателями, планеры, гидросамолеты. На тип модели особого внимания не обращали — главное, сколько времени она продержится в полете.

Толчком к новому этапу развития авиамоделизма послужили первые международные соревнования и чемпионаты Европы. Зарубежные встречи позволили отечественному авиамоделизму пересмотреть всю технологию изготовления, освоить новые материалы, установить международные стандарты на каждый тип моделей, организацию и порядок проведения соревнований. В начале 60-х гг. авиамоделизм вошел в Единую спортивную классификацию СССР и стал авиамodelьным спортом. Снабжение материалами на местах осуществлялось через аэроклубы.

Интересно порой проходило знакомство с новыми материалами. Львовские моделисты обратили внимание на неизвестно как попавший к ним понтон американского производства: он был деревянный, но отличался высокой прочностью и очень малым весом. Позже установили, что это бразильское дерево бальза. Вскоре через ЦК ДОСААФ СССР по контракту с Бразилией к нам стала поступать эта бальза для постройки авиамodelей. Зарубежные коллеги покупали также новые образцы легкой и прочной бумаги для обклейки. Это очень важно для моделей. Появились новейшие образцы микродвигателей, радиоаппаратуры для управления моделями, а также надежные резиновые движители.

Созданная в 60-х гг. Федерация авиамodelьного спорта СССР проделала в свое время большую работу по популяризации отечественного авиамodelизма, стала полноправным членом Международной федерации авиамodelьного спорта.

Что практически дает детям, молодежи авиамodelизм? Приучает моделлистов к труду, в котором сочетаются навыки столяра, техника-механика, самолетостроителя, радиоспециалиста, творческому осмыслению создаваемого. А какой заряд энергии дает участие в соревнованиях, чемпионатах, особенно, если твоя модель показывает хорошие результаты! Нередко от «малой» авиации молодые люди переходили к «большой», от конструирования моделей — к созданию самолетов.



1963 год. Слева направо: мсмк В. Вишняков, 4-кратный чемпион мира, 8-кратный чемпион Европы, змс Е. Вербицкий, чемпион мира, СССР, змс В. Онуфриенко, мс Э. Эксаров

Центром развития авиамodelизма в Харькове являлся Харьковский авиационный институт, студентами которого стали многие авиамodelисты-школьники из многих городов Украины. Отсюда вышли в большую жизнь многие мастера спорта, чемпионы Украины, Советского Союза, Европы, мира и среди них — Евгений Вербицкий, Евгений Кондратенко, Борис Паценкер, Виктор Онуфриенко, Валентин Шаповалов, Владимир Сураев, Виктор Барков, Валентин Мозырский, Виктор Вишняков, Владимир Оксем, Семен Карнель, Виктор Исаенко и др.

Координирующим органом между всеми авиамodelьными кружками, клубами, организациями являлся Харьковский аэроклуб, где на протяжении почти 40 лет проработал всеми уважаемый инженер-авиамodelист, заслуженный тренер УССР Борис Романович Бельман. Благодаря его усилиям Харьков почти 30 лет

52

занимал ведущие места по авиамоделизму не только в Украине, но и в СССР. В Харькове было около 20 секций, кружков, клубов, где занималось большое число юных и молодых авиамodelистов, а руководителями были такие известные харьковчане, как Михаил Черкасский, Валентин Мозырский, Геннадий Байдаминов, Владимир Гладков, Леонид Липинский и др. Аэроклуб сумел построить в Журавлевском гидропарке кордодром, который по праву считался одним из лучших в Европе. Помимо корододрома к услугам авиамodelистов был и аэродром в Коротиче.

Третий этап в авиамodelизме приходится на начало 90-х гг. Он характеризуется, с одной стороны, резким скачком в развитии технологии изготовления моделей, а с другой — заметным спадом массовости, неразберихой в организационных структурах, отсутствием финансирования, закрытием клубов, организаций и т. д. и т. п., что явилось следствием распада СССР.

Только в начале XXI в. потихоньку началось возрождение авиамodelизма. В 2000 г. в Харькове ветеранами-энтузиастами В. Вишняковым, В. Усиковым, В. Мозырским, М. Мелиховым был создан и зарегистрирован Харьковский благотворительный фонд «АВИА-БАЗИС» для поддержки и развития авиамodelизма. Первыми его шагами стали объединение спортсменов в единую федерацию, восстановление и реконструкция корододрома, который за годы пресловутой перестройки был разворован и запущен. В результате корододром стал работоспособным, хотя до полного восстановления еще далеко.

Благодаря фанатам авиамodelизма появились частные фирмы по изготовлению комплектующих деталей к моделям и моделей в целом. Современный авиамodelизм представляет собой сгусток высокой инженерной мысли и современной технологии, а также применение композиционных материалов. Достаточно сказать, что модели свободного полета теперь автоматически могут менять свои аэродинамические качества — шаг винта, углы разворота, перебалансировку и др. А композиты делают модели очень легкими, необычайно надежными и прочными.

В корне изменилась и технология их изготовления. Конструкция собирается по шаблонам, что позволяет получить высокую точность.



**Учредители БФ «Авиа-Базис» и организаторы этапа Кубка мира 2001-2004 гг. (слева направо): Ю. Н. Кретов, В. П. Усиков, О. И. Васин, В. В. Вишняков**

Авиамодели, как и все остальное, стали товаром (и товаром хорошим), и говорить о массовости не приходится. Сейчас занятия авиамоделизмом практически сводятся к участию в соревнованиях с готовыми моделями, так как их можно приобрести в специализированных магазинах. Задача тренера состоит в обучении технике запуска, регулировке и другим особенностям. Кто же победит на соревнованиях, если модели купленные? Тот, чье самолюбие окажется сильнее и престижнее, а техническая подготовка более обстоятельная. Если на состязаниях свободнолетающих моделей после семи туров несколько спортсменов наберут одинаковое количество очков, даются дополнительные туры, увеличивающие время полетов. Очень интересно и зрелищно. Ну, а в классе кордовых моделей успех зависит прежде всего от мастерства пилотов. Свои нормативы разработаны и для других классов моделей.

Самый популярный и, можно сказать, массовый класс — радиоуправляемые модели.

Благодаря усилиям руководства Харьковского аэроклуба в штатное расписание ведена единица инженера-авиамоделиста, что позволило развивать авиамоделизм дальше и согласовывать взаимодействие аэроклуба с федерациями авиамодельного спорта, лучше организовывать соревнования.

Несмотря на все негаразды, харьковчане Юрий Бондаренко и Семен Лернер стали чемпионами мира, Европы, обладателями Кубка мира и чемпионами Англии. Мастер спорта международного класса Юрий Чайка завоевал на чемпионате мира 2004 г. серебряную медаль.

Большую работу в подготовке авиамоделистов-школьников проводит клуб «Горизонт» при авиазаводе, где благодаря усилиям известных ветеранов-руководителей Валентина Мозырского, Игоря Бурлака, Юрия Яценко и Сергея Молчанова авиамоделисты-школьники становятся в последние годы чемпионами Украины.

Что в итоге хотелось бы посоветовать молодежи? Да, авиамоделизм стал дорогим видом спорта, но эти затраты тройне окупятся в течение жизни, так как много стоят полученные навыки, творческий потенциал, выработанные трудолюбие, настойчивость, спортивная злость, общение в коллективе, постоянное повышение интеллекта, здоровый образ жизни. В конце концов, получение спортивных званий и завоевание престижных мест на соревнованиях — это ли не компенсация тех затрат!

Жизнь показала, что авиамоделисты — это золотой фонд Украины во всех отраслях науки, техники, промышленности. Так давайте будем пополнять этот фонд!

*Виктор ВИШНЯКОВ*

**Наше дополнение.** Виктор Владимирович Вишняков — мастер спорта международного класса. Начал заниматься авиамоделизмом в 1954 г. Был в составе сборной СССР в 1957-58 гг. Чемпион и призер Украины, ВВС, МВССО, призер первенств СССР. Председатель правления «АВИА-БАЗИС», инженер-авиамоделист аэроклуба, зам. президента Харьковской областной федерации авиационного спорта.

В 2003 г. наши авиамodelисты участвовали в трех чемпионатах Украины, в чемпионате Европы (Франция), в этапе Кубка мира по свободно летающим моделям, который проходил в пгт Благодатный Змиевского района.



**Награждение победителей и призеров Кубка Харькова по авиамodelьному спорту, посвященного 350-летию г. Харькова**

В 2004 году на Украине прошло 4 чемпионата авиамodelистов. **По свободно летающим моделям** — 1-е общекомандное место среди взрослых, 2-е общекомандное место среди юниоров. Чемпионом стал мс Р. Лавринов, призером — мс В. Усиков. **По кордовым моделям** — 2-е общекомандное место. А чемпионом стал мсмк Ю. Яценко, призерами — мсмк С. Сосновский и

В. Журавлев. **По радиоуправляемым моделям** — 2-е общекомандное место, чемпионом Украины стал С. Коваленко. На **первенстве Украины среди юниоров** — 1-е общекомандное место; звание чемпионов Украины завоевали Д. Помазанов и Д. Яценко.

В США проходил чемпионат мира по кордовым моделям. Наш известный моделест Ю. Чайка стал за океаном вице-чемпионом мира.

В Румынии, на чемпионате Европы по свободно летающим моделям чемпионом в командном зачете стал А. Молчанов.

Некогда созданная замечательным мастером и педагогом Б. Р. Бельманом школа подготовки спортсменов-авиамodelистов успешно действует. Авиамodelисты Харьковщины по итогам 2003-2004 гг. признаны лучшими и по праву занимают первое место на Украине.

Мы с полным основанием можем претендовать на проведение чемпионата Европы по свободно летающим моделям в пгт Благодатный Змиевского района Харьковской области. Необходимые документы направлены в ЦК ОСО Украины. Надеемся на положительное решение.

## Уникальные модели Василия Коротенко

Родился в 1963 г. В Харьковском аэроклубе стал прыгать с парашютом и познакомился с авиамоделизмом. В армии был инструктором парашютно-десантной подготовки и продолжал делать модели. Совершил более 850 прыжков и изготовил несчетное количество моделей. Приобрел в этом высокое мастерство, позволившее ему создавать уникальные аппараты. Последнее выдающееся достижение Василия Коротенко, начальника авиамodelьного клуба «Авиатор» АСЦ «Небо Украины», модель реактивного истребителя. Вот как об этом рассказывает журнал «Авиамоделизм Украши»:



**В. В. Коротенко**

«Это произошло на соревнованиях «Кубок Аэроса» на аэродроме «Чайка», которые проходили с 28 по 30 июня 2003 г. Модель-копия истребителя МиГ-29 от своего прототипа отличается, главным образом, размерами: масштаб 1:7. Схожесть с оригиналом и качество работы поразили даже бывалых спортсменов.

Автор этой копии мастер спорта по авиамodelьному спорту, чемпион СССР и Украины, член сборной команды СССР и Украины Коротенко Василий Валентинович авиамodelизмом увлекается 25 лет. Живет в Харькове и в настоящее время является начальником авиамodelьного клуба «Авиаторы авиационного спортивного Центра «Небо Украины». Здесь же создавалась эта уникальная модель. Активное участие в проекте принимали также Олег Лесовых, Олег Хвостов и Олег Дон.

По словам Василия Коротенко, модель реактивного истребителя является первой не только в Украине, но и в СНГ. Модели такого уровня в мировой классификации считаются сложнейшим



инженерным сооружением и самым дорогим направлением в авиа-моделизме. МиГ-29 в миниатюре создавался три с половиной года и потребовал больших капиталовложений. При этом было специально разработано несколько технологий. Планер модели полностью состоит из композиционных материалов (стеклопластик, углепластик) и изготовлен методом вакуумного формования. Автору удалось отобразить весь раскрой обшивки самолета, клепку, воссоздать интерьер кабины и даже экипировку пилота.

Управление рулевыми поверхностями и силовой установкой осуществляется дистанционно с помощью бортовых компьютеров. Модель оснащена убираемым шасси. На ней установлены миниатюрные газотурбинные двигатели Set Ket-P80 немецкой фирмы Gnaupner. Скорость этой копии МиГ-29 достигает 400 км/ч.

Показательное выступление Василия Коротенко со своей моделью на Кубке «Аэрос» стало первым в истории украинского авиа-моделизма публичным полетом радиоуправляемой модели с турбореактивным двигателем».

## И расцвело небо парашютами

Вы можете представить себе небо, в котором парят сразу 672 парашютиста?!

Это кажется совершенно невероятным даже для специалистов. Но это было в действительности, и как событие, выходящее за рамки всех наших представлений, оно занесено в Книгу рекордов Гиннеса. А произошло это суперрекордное действо 24 января 2004 г. в Таиланде. И рассказываем мы здесь о нем не только потому, что рекорд этот не знает себе равных в мире, но и потому, что в нем приняли участие два наших парашютиста — президент федерации парашютного спорта Украины Олег Мартыновский и президент Харьковской областной федерации парашютного спорта Олег Шаповалов. Вот что рассказал об этом Олег ШАПОВАЛОВ.

— Таиланд не знает нашей зимы, и вот жарким январским утром на военно-воздушной базе под Бангкоком собралась огромная масса парашютистов, чтобы совершить рекордный прыжок и засвидетельствовать почтение Ее Величеству Королеве Таиланда в день ее рождения.

В одной команде насчитывалось 672 представителя из 42 стран. Больше всех, конечно, было тайцев — 261. Массовый десант — мероприятие экстремальное с самого этапа отделения и до момента приземления. Выброска происходила на высоте 2300 м с самолетов тайских ВВС с интервалом 2 мин.

Залогом безопасности являлась разбивка по высотам. Первая партия парашютистов каждого борта открывалась на высоте 900 м, вторая — на 1200 м и третья — на 2000 м. Площадкой приземления послужила Королевская церемониальная лужайка внушительных размеров. Рядом еще одна, дополнительная, — футбольное поле.



**Олег Шаповалов, участник рекорда «672»**

Если отделение и раскрытие публике были мало доступны, то приземление оказалось весьма впечатляющим зрелищем. Со всех сторон «сыпались» купола. Несмотря на внушительные размеры площадки, уместиться такому количеству парашютистов представлялось проблематичным. Многие использовали футбольное поле, некоторые — проезжую часть. Приземлялись и на деревья, фигурные крыши домов, цеплялись куполами за флагштоки. Одна тайская парашютистка приземлилась на чей-то «Мерседес». Не обошлось и без травм, но всем по-

страдавшим тут же оказывалась помощь.

Представление длилось около получаса. Пока мы собирали парашюты, отовсюду слышались поздравления. Зрители подходили фотографироваться с героями дня, брали автографы.

Церемония награждения проходила по-королевски торжественно. Под звуки тайского гимна премьер-министр вручал медали всем участникам и пригласил всех на банкет.

Теперь можно было и праздновать — мы шли к этой победе настойчиво и преодолели все препятствия. Я себе сказал: «Ты должен показать здесь все, чему тебя научили. Выложиться по максимуму, использовать весь свой опыт». Поэтому после прыжка я радовался как никогда: ведь все мои действия были правильными.

К рассказанному Олегом Шаповаловым не лишне добавить такие факты. В августе 2003 г. в Киеве, на аэродроме «Чайка» был установлен Национальный рекорд Украины по групповой акробатике в классе «Большие формации». Выброска производилась на высоте 4100 м с самолета Ан-28. Несмотря на сложные метеоусловия, участники собрали формацию из 30 человек и удерживали ее в течение 13 секунд. Участниками рекорда были и харьковчане Олег Шаповалов и Вадим Сокольский. А в составе комиссаров судейской коллегии был Валентин Плохой.

В августе 2004 г. Олег Шаповалов был участником Национального рекорда Индонезии — собрали формацию из 100 парашютистов. Олег Владимирович поделился впечатлениями: «Хотя внешне, с высоты, Индонезия напоминает Украину, но ландшафт вулканический, живописный. И постоянно дует ветер более 8 м/с. Прыгали над океаном, совершали рекламные прыжки на островах Бали и Лонбок».

21 августа Шаповалов был уже в

Киеве и вновь участвовал в соревнованиях категории «Большие формации». В тот день собрали фигуру из 35 человек, а затем последовала формация из 41 парашютиста.



**9-й Кубок Украины. Президент ФПСХО Олег Шаповалов (справа) вручает грамоту начальнику отдела авиации и спорта ОСО Украины Анатолию Ластовкину**

# Маленький небоньрчик

**Аэродром «Майское», конец сентября 2003 г. Действующие лица: тандем-инструктор (он же папа) — Борис Волобуев, более 2400 прыжков; мама — Инна Волобуева, 650 прыжков; маленький небоньрчик — Боря Волобуев.**

— Мамочка, ну, пожалуйста, разреши мне прыгнуть — это мечта всей моей жизни. — умоляюще глядя мне в глаза, произнес мой сын шести с половиной лет от роду. От неожиданности я согласилась.

Долго готовиться к прыжку не пришлось — Борька все прекрасно знал. Просто максимально уменьшили подвеску пассажира, потеплее одели малого, на меня навесили 12 кг — падать решили без стабилизирующего парашюта. И вот в сопровождении оператора Сергея Даниленко мы идем к самолету: «Папа, мама, я — парашютная семья».

В процессе набора высоты сын задумчиво рассматривал пейзажи за иллюминатором, улыбался парашютистам, в общем, вел себя спокойно. Отделились мы с борта крайними — оператор, я в паре с папой и пристегнутым к нему сыном. На отделении немного покувыркались, но быстро стабилизировались. Борька все время смотрел вниз. Чтобы как-то привлечь к себе его внимание, постучала его по плечу. Но Борис Борисович воспринял это как команду раскинуть руки. Мы сделали несколько спиралей, поулыбались Сергею, я опять постучала Борьку по плечу — он убрал руки на грудь (подготовиться к открытию). Но на меня так и не посмотрел. «Вот это дрессировка — действия, доведенные до автоматизма», — пронеслось в голове.

После роспуска пары я моментально улетела вниз со своими 12 кг. Падая, я наблюдала, как Борис-папа выбросил вытяжной парашют, открыл основной, и только после этого, вздохнув с облегчением, открылась сама. Как-то слишком спокойно рассудила: вот и свершилось, ребенок прыгнул. Теперь у нас в семье трое ненормальных. Парашютистов, в смысле.

И вот я на земле, готовлюсь к встрече моего маленького небоньрчика. Приземляются. Ноги сына не достают до земли. Он болтается, пристегнутый к папе, как кукла, машет руками, закрывает лицо, смущается.



— Сынок, поздравляю тебя! Тебе понравилось?

**На учебно-тренировочных сборах перед Днем ВДВ в Кременчуге. Август 1998 г. Б. Б. Волобуев**

— Хочу еще!  
Хочу еще! — почти кричит.

— Почему не смотрел на меня?

— А почему мы не падали? Я смотрел на землю, и мне казалось, что мы висим на одном месте. Только ветер дул сильно в нос... А больше всего мне понравилось летать под парашютом. Я хочу еще!..

А этот разговор произошел спустя пять дней, совершенно неожиданно для меня.

— Мама, скажи, тебе страшно прыгать?

— Конечно, некоторое волнение присутствует... А почему ты спрашиваешь?

— Понимаешь, когда мы с папой подошли к открытой двери самолета, мне вдруг стало страшно, мне вдруг перехотелось прыгать. Я подумал, что бы сделать, чтобы не прыгать? И я тут же понял, что прыгнуть придется, потому что другого пути нет. Я же перестану уважать себя.

Пришлось, подбирая понятные малышу слова, рассказать сыну об инстинкте самосохранения, осознанности наших поступков, о привыкании и прочем. Сын помолчал, переваривая услышанное, и со вздохом облегчения произнес:

— Ну, слава Богу, а то я подумал, что я ненормальный...

В процессе подготовки к прыжку мне было очень интересно наблюдать за собой. Я все ждала, когда же взиграет материнский инстинкт, когда же я начну волноваться, бояться за ребенка. Волнение не приходило, инстинкт молчал.

И я поняла: мы не волнуемся, не боимся, не удивляемся, когда наши дети произносят первое слово, делают первый шаг, первый раз идут в школу. Мы радуемся этим малым большим достижениям маленьких людей. Прыжок с парашютом был для моего ребенка очередным шагом в познании мира. Мира, в котором прыгать с парашютом так же естественно, как жить.

А будет ли он прыгать еще, решать ему.

И это, наверно, тоже естественно — удивляться тому, что кажется необычным, а то и невозможным.

В школе одноклассники не поверили, что Борька прыгал с парашютом. Потом, правда, те, кто был с ним в одном детском саде, поверили. А учительница неделю смотрела на меня как на сумасшедшую, как на существо с другой планеты, а на предложение попробовать прыгнуть самой, решительно отказалась.

А в 2004 г. наш сын совершил еще два прыжка с парашютом.

*Инна ВОЛОБУЕВА*

**Коротко об авторе.** Инна Валериевна Волобуева родилась 29.12.1971 г. в п. Андреевка на Харьковщине. Первый прыжок выполнила в мае 1995 г. Сейчас на ее счету около 700 прыжков. Неоднократно занимала призовые места на различных соревнованиях и чемпионатах. 5 февраля 1997 г. родила сына Бориса, который уже в мае того же года впервые попал на аэродром и в дальнейшем «сопровождал» выступления своих родителей.

*Большая заслуга супругов Волобуевых — созданный ими в 2001 г. парашютный клуб олимпийского резерва. Этот клуб открыл дорогу в небо многим спортсменам-парашютистам, в том числе видеооператору А. С. Шанину, который в 2004 г. уже снимал национальный рекорд Украины.*



31 августа 2002 г. Коротич. Свадебный подарок А. С. Панина молодоженам Волобуевым — книга «Полеты начинались с рассветом», на обложке которой оказалась запечатленная невеста в свободном падении

*Клубом проведено несколько благотворительных акций в рамках программы «Небо, открытое для всех». Эта программа создана с целью социальной реабилитации инвалидов, получивших ранения и увечья в ходе боевых операций в период несения воинской службы или охраны правопорядка в мирной жизни. Программа дает возможность выполнять парашютные прыжки детям-инвалидам, детям-сиротам, детям из малообеспеченных или неблагополучных семей.*

*В 2004 г. клуб переименован в Центр парашютной подготовки.*

*Супруги Волобуевы не только энтузиасты парашютного спорта, но и умелые, деятельные его пропагандисты.*

## Случалось в воздухе и такое

В аэроклуб я поступил, когда мне еще не было 18 лет. Летние сборы прошел в 1963 г. у пилота-инструктора В. В. Турсунходжаевой. Под ее началом освоил самолет Як-18 и налетал на нем 40 часов. В последующие 10 лет в Сумах и Богодухове осваивал вертолеты, потом окончил Кировоградскую школу высшей летной подготовки, работал в Харьковском авиаотряде вторым пилотом Ан-2. А в 1972 г. перевелся в Норильский объединенный авиаотряд в качестве командира самолета Ан-2.

В Заполярье работал на всех видах работ, обслуживал гидрологические, геологические, сейсмологические экспедиции. Приходилось летать днем и ночью, и не только на колесах, но и на лыжах и поплавках. Общий налет — 9000 часов, из них 2500 ночных.

Из многих ярких эпизодов, имевших место за эти годы, опишу один, который случился в декабре 1979 г.

Ночью, после взлета с одного из небольших аэродромов Таймыра, набирал высоту. Курс был на Игарку. Стояла ясная звездная ночь. Я держал курс не по компасу, а взял за ориентир яркую звезду на горизонте. Второй пилот в это время заполнял бортовую документацию. Через какое-то время я обратил внимание на то, что звезда, на которую я ориентировался, постепенно увеличивается в своей яркости, чего раньше никогда не наблюдал. Еще через несколько секунд звезда стала самой яркой на всем небе, и яркость ее продолжала нарастать. Второй пилот тоже, отбросив документацию, «прикипел» к фонарю. Опасаясь, что это встречный борт с включенными огнями, я попытался связаться с диспетчером Игарки, но получил ответ, что в зоне в настоящее время, кроме нашего борта, никого нет. Тогда второй пилот несколько раз включил и выключил посадочные фары, однако ответа не последовало.

Высоту и расстояние до объекта в ночном небе определить было невозможно. Еще через несколько секунд от объекта вниз пошел луч света. Лишь когда осветился участок земной поверхности, мы смогли определить, что примерное расстояние между нами 5-8 км, высота примерно наша, т. е. около 600 м. Странно, но световой луч

не перемещался по поверхности. Значит, объект находился на месте или перемещался с очень незначительной скоростью. Затем эта «звезда» медленно отделилась от собственного луча и стала стремительно удаляться с попутно пересекающимся с нашим курсом. В считанные секунды она по дугообразной траектории скрылась за горизонтом.

Мы перевели взгляд на то место, где этот объект только что находился. Луч продолжал оставаться там же, лишь выглядел чуть размытым. Его «растворение» до полного исчезновения длилось около полуминуты. Что это было, никто не мог сказать даже приблизительно. Мы потом сообщили об этом случае в уфологическую комиссию.

Был в нашем отряде и другой потрясающий, но вполне объяснимый случай. «Героем» его стал второй пилот Аркадий Прийдак. Парень всесторонне развитый, но сорвиголова. Увлекался всеми видами спорта, кандидат в мастера по гимнастике. Летал он с командиром по фамилии Школа, который дисциплинированностью не отличался.

Однажды они выполняли рейс по маршруту Хатанга — Норильск. В спешке перед вылетом не сняли чехол с трубки указателя скорости. Командир заметил это во время взлета, когда обратил внимание на то, что стрелка прибора твердо стоит на ноле. Взлет он не прекратил, боясь разбирательств. А тут еще вспомнил, что в Норильске сейчас работает комиссия из управления ГА, и посадка с чехлом на трубке может принести неприятности.

Стали думать, что делать. И вот Прийдак говорит, что он может вылезти на левую плоскость через форточку фонаря и снять чехол. Как ни странно, командир дал согласие. Набрав высоту 1800 м, Школа уменьшил режим работы двигателя до минимального, и Аркадий через колени командира пролез в форточку, опустился на плоскость, держась за ленты-расчалки, добрался до трубки прибора, снял чехол и вернулся на свое место в кабину. За это время самолет потерял 600 м высоты. Посадку в Норильске произвели в приподнятом настроении, а нам эту историю рассказали лишь спустя полгода.

На Севере я работал вплоть до ухода на пенсию в 1983 г. За годы работы чаще всего вспоминались мои первые учебные сборы, когда

я, 18-летний юноша, впервые поднялся в небо на аэродроме Коротич. Память прочно запечатлела весь наш курсантский экипаж из 7 человек и нашего инструктора Валентину Васильевну Турсунходжаеву (Щукину). Она была тонким психологом. Сумела за короткий срок понять особенности характера каждого из нас, и к каждому из нас у нее был свой подход. Никогда мы не слышали от нее грубого окрика, даже повышенный тон был редкостью. Все мы считали, что с инструктором нам повезло.

Уйдя на пенсию и вернувшись в Харьков, встретил некоторых своих товарищей по экипажу, с которыми решили найти своего бывшего инструктора, хотя прошло с тех пор без малого 35 лет. Нашли быстро. Встретила нас у себя дома все та же Валентина Васильевна с ее живым пронизательным взглядом. Теперь это была преподаватель ХАИ, экс-чемпион Украины и рекордсмен СССР по планерному спорту. Она узнала каждого и назвала не только по имени, но и по отчеству.

Она рассказала нам о случае, который произошел с ней в 1964 г. на аэродроме Коротич. Находясь в пилотажной зоне на Як-18П, она пыталась выполнить вертикальную «восьмерку». Эта фигура входила в программу союзных соревнований, но ей в тот раз что-то не удавалось. Рассердившись, она разогнала машину до максимальной скорости, выполнила петлю, перешла в выполнение перевернутой петли. Обратная перегрузка при этом была настолько большой, что Валентина Васильевна потеряла сознание. Неуправляемый самолет свалился в штопор.

Спасла Валентину ее... семилетняя дочь Эля. Дело было так. В тот день она приехала на аэродром с Элей и, отправляясь в полет, оставила ее у руководителя полетов Барановского. Так как время, отпущенное на пилотаж, уже истекало, Барановский, не рассчитывая, что летчица сразу его послушает, позвал Элю, нажал кнопку микрофона и попросил ее сказать, чтобы мама шла на посадку. В эфир ворвался звонкий детский голосок: «Ма-ма! Ну когда ты уже сядешь?!»

Этот родной голосок, усиленный передатчиком, ударил по наушникам шлемофона, пронзил уши Валентины Васильевны и сразу пробудил ее. Она успела вывести самолет из штопора и пойти на посадку.

Мы были первыми, кому она рассказала эту историю. И мне стоило приложить немало усилий, чтобы взять у нее разрешение на описание здесь этого случая.

*Геннадий ЧЕРКАС*

## Видим звезды и днем

Скажите, это доступно только космонавтам? Да, они могут наблюдать звездное небо в любое время суток. Но сейчас видят звезды и днем и летчики-высотники. Забираясь все выше и выше, где-то уже за 30 км, на высотных самолетах М-17 «Стратосфера» и некоторых других, летчик видит, как сгущается до черноты синева за бортом, загораются звезды и если бы ему можно было сбросить скорость до нуля, он почувствовал бы невесомость.

Такие самолеты испытывает воспитанник Харьковско-го аэроклуба и ХАИ Владимир Васильевич Архипенко. Вот что рассказывает о нем генеральный конструктор ЭМЗ (Экспериментального машиностроительного завода) им. В. М. Мясищева В. К. **НОВИКОВ**.

«Имея уже солидный опыт летной работы, Владимир Архипенко после окончания в мае 1975 г. школы летчиков-испытателей, по приглашению генерального конструктора Владимира Михайловича Мясищева, приступил к испытательным полетам в нашем ЭМЗ НПО «Молния». Летал на различных тяжелых самолетах и истребителях. Участвовал в государственных испытаниях ЗМ с крылатыми ракетами. Испытывал на самолете-лаборатории пушечное вооружение и оптико-электронный прицельно-навигационный комплекс для борьбы с высотными аэростатами. Принимал участие в испытаниях самолетов — носителей блоков транспортной космической системы «Энергия-Буран» и выполнял их транспортировку на космодром Байконур.

В составе группы летчиков-испытателей МАП оценивал возможность ручной стыковки с космическим кораблем «Союз». В качестве ведущего летчика-испытателя выполнил большой



**Владимир Васильевич Архипенко в полете**

объем конструкторских и совместных госиспытаний на одноместных высотных самолетах М-17 «Стратосфера» и М-55 «Геофизика». Летал на устойчивость, управляемость, на предельные режимы, определение характеристик полета и посадки с выключенными двигателями, исследовал устойчивость работы двигателей для расширения их возможностей на высотах, не предусмотренных инструкцией по эксплуатации. Демонстрировал самолеты ОКБ на правительственных показах в стране и международных авиасалонах за рубежом.

Мастер спорта СССР Владимир Архипенко имеет более 300 прыжков с парашютом, на самолете М-17 установил 7 мировых рекордов скороподъемности, скорости и высоты полета. Освоил 25 типов самолетов. Налетал 4900 часов, из них 1700 — на испытаниях.

За заслуги в деле испытаний авиатехники награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями. Живет и работает в Москве.»

## Минуло полстолетия

18 августа 2004 г. в аэроклубе состоялась встреча его выпускников 1954 г. Полстолетия минуло! Как трудились, как жили, как боролись за свое утверждение в жизни покорители неба — наши короткие рассказы. Об одних чуть больше, о других — чуть меньше, о третьих — вообще две-три фразы. Но все равно мы считаем, им будет приятно, что их не забыли. И читатели узнают имена, которыми аэроклуб может гордиться.

Итак, пусть будет кратко, но все-таки будет.

**Юлия Эдуардовна ЗОСИМЕНКО (Шрейер)** явилась поистине «королевой» встречи. Свою дорожку в небо Юля начала еще в 6-м классе школы с авиамоделизма. Сопровождая взглядом полеты своих моделей, Юля мысленно была рядом с ними. В 1952 г. девятиклассницей начала осваивать полеты на планере. Первый самостоятельный полет запомнился навсегда. Безмоторный аппарат после отцепки от буксировщика бесшумно скользил под облаками, и Юля ощутила себя птицей. Красота, безмерность окружающей среды заполняли сердце радостью, восторгом...

В 1954 г. Юля — курсант-пилот на самолете Як-18. Затем — летно-техническая школа в Саранске. Через два года с дипломом летчика-инструктора она вернулась в родной аэроклуб и стала обучать молодежь летному мастерству. Но и сама — неизменный участник различных соревнований. Мастер спорта СССР. Установила республиканский рекорд высоты на самолете Як-18.



**Юлия Зосименко**

В 1961 г. Юлия Эдуардовна закончила переподготовку на вертолете Ми-1 и начала готовить вертолетчиков в Харькове, а потом в Богодухове. В 1963 г. установила два республиканских рекорда на Ми-1 по высоте, дальности и продолжительности полета.

Главной заботой Юлии Зосименко всегда была подготовка спортсменов, курсантов, мастеров высшего класса. Этому она отдала 21 год своей жизни.

**Евгений Михайлович АВЕРЬЯНОВ.** Завершив обучение в Харьковском аэроклубе, окончил Ейское военно-морское училище. Служил в ВВС Краснознаменного Балтфлота. Затем пришлось познакомиться с аэродромами ГДР, Польши, Белоруссии. Летал на реактивных истребителях различных конструкций. В 1961 г. демобилизован по сокращению Армии. Пришлось пересесть на гражданские самолеты. В 1963 г. вернулся в Харьков, стал летчиком-инструктором на вертолете Ми-1. Через год перешел на работу летчиком на Ан-2 в Харьковский аэропорт. Затем его пригласили на Харьковский авиазавод. Здесь он ряд лет летал на самолете Ан-2, потом стал летчиком-испытателем. Довелось испытывать самолеты Ту-134. В 1985 г. вышел на пенсию. Награжден орденом «Знак Почета», медалями.

**Николай Александрович ГУСЕВ.** После окончания Харьковского аэроклуба окончил Армавирское военно-авиационное училище, затем Военно-авиационную академию им. Ю. А. Гагарина. Летал на истребителях многих типов, на гражданских самолетах, планере «Бланик». После службы в ВВС полковник Гусев был с 1981 по 1986 годы начальником Рижского аэроклуба.

**Владимир Яковлевич НАДТОЧИЙ.** Харьковский аэроклуб, затем Ейское военно-морское училище. Летал на истребителях многих типов. Общий налет составил 10 000 часов. После армейской службы обучался в Бугурусланском училище и в Ульяновской школе пилотов, летал на Ан-2, Ан-2м и др.

**Виталий Иосифович СИТНИК.** Тоже после Харькова был Ейск. Реактивные истребители разных типов. В связи с сокращением ВВС пришлось туго. Летной работы не было. Довелось потрудиться в Таллинне каменщиком, монтажником, маляром-высотником, освобожденным секретарем комитета комсомола треста

«Таллинстрой». Но небо снова властно потянуло к себе. Виталий Иосифович поехал в Кременчуг. Переучился на вертолетчика. Потом много лет работал на Севере, в Заполярье, на Чукотке. Обслуживал нефтяников, возил золото с приисков... В 1972 г. вернулся в Харьков. Работал на разных работах. По болезни ушел на пенсию.

### **Иосиф Захарович СИТНИК**

Отец Виталия, 1907 г. р. Был шофером. В 1932 г. окончил Харьковский аэроклуб и потом работал здесь инструктором-летчиком. В 1934 г. его пригласили в Киевский аэрофотосъемочный отряд. В начале войны отряд стал 688-м легкобомбардировочным ночным полком. Участвовал в обороне Киева, на Западном фронте. И. З. Ситник был награжден орденом Красного Знамени. Переучился на Ил-2 и на этом грозном штурмовике громил немцев под Сталинградом. Водном из боевых вылетов погиб. Был представлен к званию Героя Советского Союза, но документы где-то затерялись.



**И. З. Ситник — инструктор Харьковского аэроклуба «Динамо» ГПУ НКВД Украины (1932-1934).**

**Погиб 13 августа 1942 г. под Сталинградом**

**Владимир Григорьевич ПАВЛОВ** Окончив Харьковский аэроклуб, поступил в Ейское военно-морское авиаучилище (видимо, уже по традиции). Направлен служить на Дальний Восток. Летал на различных реактивных истребителях. После расформирования в 1960 г. авиаполка вернулся в Харьков. Переквалифицировался на радиомастера. А когда в 1968 г. появилась возможность летать, стал командиром Ан-2 в Харьковском отряде спецприменения. В 1982 г., уйдя на пенсию, работал инструктором на тренажере Ан-2.

## Фундамент жизненных устоев

Известно, что в молодые годы люди живут будущим, а в пожилые — воспоминаниями.

*Идут года, но не забыть нам никогда  
Тех дней, мечтаний и познаний,  
Что жизнь нам выдала сполна.*

Основополагающим фундаментом жизненных устоев многих из нас, мальчишек 50-х гг., был Харьковский областной аэроклуб, где готовили спортсменов-парашютистов, планеристов, летчиков. Готовили здесь и допризывников к службе в ВВС СА.

Мы, дети войны, только-только отходили от ее ужасов и лишений. Но жизнь налаживалась, наполнялась новым содержанием. Пришла и наша школьная пора. Время летело быстро, и уже многие задавали себе вопрос: кто и что ты завтра?

Харьковский аэроклуб в конце зимы 1953 г. организовал работу по привлечению старших школьников к летному делу. И тут судьба многих из нас бросила в объятия авиации. Учась в школе, выходные дни и очередные каникулы мы стали посвящать аэроклубу. Здесь все было ново, интригующе, веяло романтикой предстоящих полетов.

Уже в апреле 1954 г. на тархтящем и скрипящем трофейном автобусе мы начали выезжать на аэродром для наземной подготовки. Его сопровождал «эскорт» в виде не менее экзотичного мотоцикла, обладателем которого был наш товарищ по учебе Виталий Ситник по прозвищу Шмага. Его назначили старшиной первого отряда. Волнующим было распределение нас по отрядам, звеньям, летным группам. Каждый задавался вопросом, повезло ли мне с инструктором, кто он и как с ним сложатся отношения.

И вот 9 мая 1954 г. — День Победы и традиционный день начала летной практики курсантов. Мы сдавали выпускные экзамены и одновременно летали. После получения аттестата зрелости полностью поселились на аэродроме, в палаточном городке. Мы, уже летающие, пусть и по учебной программе, считали свою профессию самой романтичной и верили в свою будущность. Как-то инструктор Николай Александрович Микишин в разговоре со своей

летней группой обронил памятные до сих пор слова: «У вас, будущих летчиков, будет много наставников и командиров, но своего первого инструктора вы будете помнить всю свою жизнь». Не думаю, что кто-то из нас, уже по возрасту «оставивших крылья», забыл имя своего первого летного учителя.

Трудно узнать обо всех, кто и чего достиг в жизни, кем стал, разбросала нас судьба по необъятным просторам Советского Союза. Есть сведения, что В. И. Харитенко стал генералом, И. М. Дудко — полковником, летчиком-снайпером, В. А. Радченко — морской летчик, подполковник, участвовал в разминировании Суэцкого канала, Е. М. Аверьянов был летчиком-испытателем на ХАЗе, Д. И. Зинченко — подполковник, служил в дальней стратегической авиации, А. Т. Халин был начальником Красноярского управления ГА, А. И. Колисниченко — командир Ту-134, налетал



**Выпускники Харьковского аэроклуба 1954 г. через 50 лет.**

**Первый ряд (слева направо): В. И. Сундалов, П. П. Краснощек, В. Н. Перепелица, А. А. Чумаченко;**

**второй ряд (слева направо): В. Я. Терехов, В. И. Баранов, Ю. Э. Зосименко, В. И. Сучков, В. И. Ситник, Л. В. Голенко, В. А. Радченко, В. Г. Павлов,**

**Д. И. Зинченко, А. И. Колисниченко, В. Я. Надточий, Ю. С. Ершов**

**Аэродром Коротич**

**Фото В. И. Сундалова**

18 000 часов... Не сложилась военная летная карьера у Ф. В. Кучеренко, но все знали его в гражданской авиации как руководителя Харьковского объединенного авиаотряда. Не было среди нас возможного Героя Советского Союза, летчика-космонавта Валентина Бондаренко, погибшего при подготовке к полетам в космос.

Не все выпускники 1954 г. стали профессиональными летчиками. Многим «подломали крылья» неожиданные Указы 1956 и 1960 гг. о значительном сокращении Вооруженных Сил СССР. Кто ушел в гражданскую авиацию, кто нашел себя в других отраслях народного хозяйства.

Мы, ветераны аэроклуба, верим, что творческая работа коллектива сегодняшнего аэроклуба даст свои плоды — аэроклуб найдет свое место и будет развиваться и в осложнившихся условиях.

*Леонид ГОЛЕНКО,  
бывший командир Ту 134,  
налетающий 19 000 часов*

## И небо, и море

Из выпускников Харьковского аэроклуба 1954 г. **Виталий Артемович РАДЧЕНКО** — один из немногих, кто верно служил двум стихиям — небу и морю. Закончив Ейское военно-морское авиаучилище, он стал летчиком корабельной авиации. Освоил многие типы реактивных истребителей. Более 1000 раз садился на палубы кораблей, из них 360 — ночью. Испытывал новые самолеты. Был летчиком-инструктором в Сирийской Арабской Республике. Участвовал в разминировании Суэцкого канала. Подполковник. Награжден орденом Красной Звезды, многими медалями.

**Дмитрий Иванович ЗИНЧЕНКО.** Тоже после Харькова Ейск. Освоил многие типы самолетов. Однажды пришлось катапультироваться с МиГ-17. Был случай, когда он вел самолет Ту-16, на борту произошел пожар. Успел посадить. Экипаж остался в живых. Награжден орденом «За службу Родине», медалями. Подполковник запаса.

**Павел Петрович КРАСНОЩЕК.** Летал на истребителях. Стал командиром корабля Ил-76. Налетал 12 000 часов. Подготовил 5 экипажей на Ил-76.

**Юрий Семенович ЕРШОВ.** После Харьковского аэроклуба работал в Богодуховском авиационном центре. Освоил несколько типов самолетов и вертолетов. Мастер спорта. Налетал около 7000 часов, подготовил более трехсот пилотов. Награжден медалью «За трудовую доблесть», почетным знаком ДОСААФ СССР.

Бывший аэроклубовец **В. К. Никулин** передал нам свои стихи. Публикуем несколько строк.

*Уходят годы и друзья,  
Здоровье тоже не удержишь,  
И только память о былом  
Спасает нас от быстрой смерти.  
Как тяжело, проснувшись ночью,  
Открыв глаза, вдруг осознать,  
Что винтокрылую машину,  
Мне больше в воздух не поднять...  
Друзей погибших вспоминая,  
Мы остаемся, как всегда,  
Верны единственной, но властной,  
Красивой, строгой и опасной,  
Влекущей смелых на века —  
Лишь АВИАЦИИ прекрасной.*

## Позвало небо

Авиацией обычно увлекаются в юности. Первый полет, первый прыжок с парашютом. Чем-то поразило, чем-то заинтересовало — и в итоге позвало, «засосало» небо. Ну, а когда в авиацию приходят люди, уже имеющие хорошую «земную» профессию, любящие свое дело, прочно стоящие на земле и знающие, зачем живут и что будут делать завтра и послезавтра, — это уже, как говорится, нонсенс, выпадение из привычных понятий и образов.

В таком житейском «переплете» оказался **Анатолий Ластовкин**. Фамилия у него вроде имеет отношение к полетам, но родился он в семье железнодорожников. Отец — паровозный машинист, старший брат и старшая сестра — тоже работники транспорта. И Анатолию открывался прямой путь на стальные пути. Но его увлекло... столярное дело. Причем не простое делание табуреток и столов, а столярничество тонкое, художественное. Потому и поступил в художественное ремесленное училище, на столярное отделение. И получил квалификацию столяра-краснодеревщика 5-го разряда. Соответственно и назначение — на фабрику музыкальных инструментов, где, как известно, с топором не развернешься. Одну деталь для гитары, а тем более для скрипки, надо выделывать многими часами.



**А. И. Ластовкин**

И работу свою любил. Даже обучал одно время ребят в школе столярному делу. Но была одна «зацепка» за небо: еще учась в РУ, пятнадцатилетним пареньком он как-то с товарищем заглянул в местный аэроклуб. Заинтересовался и вскоре совершил первый прыжок с парашютом. Было это в 1959 г. Прошло немного времени — и Анатолий уже спортсмен-парашютист. Без отрыва от основной работы. А в

1962 г., когда пришло время призыва в армию, военкомат предложил пройти летную подготовку в аэроклубе. Летал на самолете Як-18, а потом и на вертолете Ми-1. Принимал участие в зональных соревнованиях по парашютному спорту. Впервые в г. Владимире, где тогда жил и работал, выполнил показательные прыжки на поле Центрального стадиона. В аэроклубе был назначен общественным инструктором-летчиком-парашютистом и летал на самолете Як-12М.

В 1964 г. пришлось расстаться со столярным делом — поступил на учебу в ЦОЛТШ (Центральную объединенную летно-техническую школу) ДОСААФ СССР в Калуге, на отделение летчиков-парашютистов, куда принимали уже имеющих налет и определенное количество прыжков.

Дальше судьба бывшего столяра-краснодеревщика уже прочно «стала на крыло». Товарищи по учебе подобрались интересные, в частности, член сборной СССР Татьяна Шнитова, будущий известный летчик и впоследствии инструктор Харьковского аэроклуба Тамил Козловская (Мялица) и ряд других.

Сборная команда парашютистов, в которой состоял в годы учебы в Калуге Анатолий Ластовкин, была сильнейшей в республике.

В том же году Анатолий женился на выпускнице авиамеханического техникума Надежде. Ее распределили в г. Орск Оренбургской области. Туда же по окончании ЦОЛТШ в 1966 г. выехал и Анатолий. Через год на его счету было уже 580 прыжков. Заслужил звание «Мастер спорта СССР». Участвовал в испытаниях парашютной техники.

«В 1968 г., — рассказывает Анатолий Иванович, — я поступил на работу в ЦОЛТШ, в парашютную эскадрилью, и проработал там до 1971 г. на должностях летчика-инструктора-парашютиста, командира парашютного звена, зам. командира авиаэскадрильи. А потом, в связи с созданием Волчанского училища летчиков ДОСААФ и реорганизацией ЦОЛТШ, был принят в это училище на должность командира летного отряда.

Программа была рассчитана на обучение первокурсников на самолете Як-18, второго и третьего курсов — на Ан-2. За три года необходимо было дать курсанту 150 часов налета и 150 прыжков

с парашютом. В училище стал развиваться парашютный спорт, команда училища начала выступать на зональных соревнованиях. К тому времени на моем счету было уже 1200 прыжков.



Проработал я здесь до 1975 г. и перешел в 87-й отряд гражданской авиации, который базировался в Харькове, вторым пилотом самолета Ан-24. Приходилось летать по всему Советскому Союзу, днем и ночью, в любых метеоусловиях. Был допущен и к полетам на Байконур, где бывал довольно часто.

**Командир парашютной эскадрильи Волчанского летного училища В. Д. Цимбал и зам. начальника по летной подготовке этого училища А. И. Ластовкин**

В связи с отсутствием жилья в Харькове пришлось через два года вернуться в Волчанск, в ВАУЛ — командиром звена, зам. начальника по летной работе. Летал на реактивных самолетах Л-29, на Ан-2, Як-52, вертолете Ми-2. Допуск к самостоятельным полетам дал не одной сотне курсантов, которые разъехались по всему миру.

В 1986 г. получил, наконец, квартиру в Харькове и в 1989 г. перешел на работу в Харьковский авиаспортклуб. Был летчиком-инструктором-методистом, штурманом, зам. начальника по летной подготовке.

С 1990 г. финансирование из госбюджета на содержание клуба и развитие авиаспорта стало резко сокращаться. Проще всего было закрыть авиаспортклуб, но мы добились разрешения вести хозрасчетную деятельность и получили соответствующий сертификат, что позволило на законном основании зарабатывать деньги, оказывая авиационные услуги (патрулирование нефтепроводов, линий электропередач, сельхозработы и пр.). Появилась возможность выполнять полеты и парашютные прыжки.

В 1983 г. оформил пенсию по выслуге лет, но от нее отказался. Работал на летных должностях до 2001 г. На моем счету 7741 час налета и 1500 прыжков с парашютом.

В настоящее время работаю в Харьковском областном комитете ОСО Украины начальником отдела авиации и спорта.

Хочу особо отметить, что несмотря на серьезные трудности (прежде всего финансового характера) Харьковским аэроклубом и в период так называемой перестройки проведено большое количество показательных выступлений как в Харькове, так и во многих райцентрах области. Организовывались авиапраздники в Рогани, на аэродроме авиазавода, стадионе танкового училища, в Покотиловке, Змиеве, Балаклее, Первомайске, Купянске, Лозовой и т. д. Стало традицией проведение соревнований по парашютной классике на кубок Украины и кубки имени Калинина. А в 2003 и 2004 годах — впервые за годы независимости Украины — проведены чемпионаты Украины по вертолетному спорту. Олег Резинкин и Николай Глушков выполнили нормативы мастеров спорта, став первыми мастерами по вертолетному спорту на Украине за последние 13 лет.

И еще хотелось коротко рассказать о своем сыне Олеге. Он пошел по моему пути — стал классным летчиком. И жена его — тоже летчица. После окончания Волчанского училища был оставлен здесь летчиком-инструктором на реактивных самолетах Л-29. После ликвидации училища работал в Волчанском АТСК «Сокол», а в 1997 г. перешел на работу в Харьковский аэроклуб. Помимо пилота ДОСААФ и ОСОУ, был сертифицирован как летчик гражданской авиации.

Неожиданно дальнейший его путь в авиации трагически оборвался: он погиб в авиакатастрофе при странных обстоятельствах на самолете Як-18Т в 1998 г. Вместе с ним погибли тогда опытейшие летчики Вячеслав Ципляев, летчик-парашютист Юрий Черняк и абсолютный чемпион мира по парашютному спорту Григорий Сурабко».

## Крылатое племя

Кузнецовы ходят по земле, однако сердце их отдано небу. Его бездонной голубизне, но не прочерченной облаками, а расцвеченной парашютами. Это же такая красота! Десятка три парашютов вдруг одновременно раскрываются в небе — и словно живая цветочная клумба плавно опускается на землю...

Об этом мечтает **Антон Кузнецов**. «Вот бы собрать всю нашу семью со всеми ее ответвлениями, — говорит он, — и прыгнуть всем вместе! Красивый бы прыжок получился!»

И редкостный, добавим мы. Поистине достойный Книги рекордов Гиннеса.

В самом деле, где еще не только в Украине, но и в мире есть семья, в которой восьмеро детей — и все прыгают?! Разумеется, и отец, и мужья и жены старших детей — тоже. Единственное исключение — мама Валентина Павловна, бухгалтер аэроклуба. Она провожает детей в небо, встречает, волнуется, радуется, однако сама еще не прыгала. Но если бы можно было осуществить мечту

Антон, она бы тоже, пожалуй, решила.

Началось все с отца, Владимира Прокофьевича. Он родился в Харькове в 1946 г. Перед службой в армии по совету товарища пришел в аэроклуб. Прыгнул раз. Потом еще два. Понравилось. Пошел служить в ВДВ. А потом — учеба в Центральной Калужской летно-технической школе ДОСААФ. И снова — родной аэроклуб. Летчик-инструктор-методист. В настоящее время — командир парашютного звена. На счету — свыше 1500 прыжков.



**Отец Владимир Кузнецов — командир парашютного звена. Лето 2004 г.**

И дети его оказались «прыгучими» — из них одних можно составить целое звено. А если приплюсовать их мужей и жен, то и на два наберется. Старший сын Алексей имеет на своем счету около сотни прыжков. Сыну его 15 лет, и он тоже собирается раскрыть над своей головой купол парашюта. Илья, Дмитрий, Анна «напрыгали» поменьше. Удивил всех Павел. Он совсем недавно стал покорять небо, а уже сделал 30 прыжков. Евгений без энтузиазма смотрел на братьев и сестер, но наконец решил — прыгнул раз, потом другой, третий... Надо полагать, на этом не остановится. Как и Настя, у которой пока тоже три прыжка.



**Антон Кузнецов в свободном падении**

Очевидно, по-настоящему решил догнать и перегнать отца Антон. Он служит прапорщиком в Харьковской эскадрилье пограничных войск. Прыгать начал с 17 лет и к настоящему времени довел счет до 560!

Вот так зародилась в Харьковском аэроклубе семейная династия парашютистов.

## И орден Славы на груди

**Михаил Мальцев** попал на фронт в самый разгар наступательных боев Красной Армии в 1943 г., когда ему не исполнилось и 18 лет. Служил в гвардейской воздушно-десантной бригаде. Она десантировалась там, где наземным войскам требовалось достичь быстрого успеха. Украина, Венгрия, Чехословакия... Где-то под Прагой зачехлили парашюты.

Демобилизовался гвардии ст. сержант Мальцев в 1950 г. с орденом Славы III степени, медалью «За отвагу» и другими знаками

отличия на груди. В том же году стал работать в Харьковском аэроклубе инструктором-парашютистом. Порядок в его «хозяйстве» был образцовый, и это благотворно сказывалось на воспитании молодых.

22 года проработал Михаил Степанович в аэроклубе. Потом трудился еще 20 лет в парашютной службе Аэрофлота. Но часто бывал и бывает в аэроклубе, живо интересуется жизнью и делами своих воспитанников.

На счету М. С. Мальцева более 1200 прыжков.

## А аэродром был рядом

Шофер выгрузил нас ночью на новом месте, куда переехала наша семья из села Крутоярка Балаклеевского района. Только утром я смог оглядеться. И первое, что привлекло внимание, — очень низко летящий самолет. Откуда он здесь и прямо над головой? Правда, этот вопрос возник потом, а сейчас я провожал самолет глазами и не мог от него оторваться. Мне кажется, именно в тот момент, еще подсознательно, но твердо решил: это — моя судьба, моя дальнейшая жизнь, хотя было мне в ту пору, в 1958 г., всего 10 лет. А почему самолет пролетел так низко, объяснялось

просто: буквально рядом (не больше километра) находился аэроклубовский аэродром Коротич. А нашим новым местом жительства и работы родителей был теперь совхоз «Коммунар».

В 1962 г. мой брат Сергей поступил в Харьковский аэроклуб и стал летать на самолетах Як-18. Я очень гордился этим и сам мечтал сесть за штурвал «Яка».

Окончив в 1965 г. школу, я пошел работать на завод им. Малышева и одновременно стал учиться в Харьковском авиаспортклубе. Поступить в него было непросто:



1971 г. Командир звена  
Я. Б. Працюк

8-10 человек на место. Но, видимо, потому, что здесь знали моего брата как отличного летчика, и мне не было помех при поступлении.

С большой благодарностью вспоминаю своего первого летчика-инструктора Алек-



1973 г. Командир звена Я. Б. Працюк, спортсмены-летчики А. Войтенко и Р. Андросова

сея Михайловича Батуру, благодаря которому я полюбил небо, авиацию и в дальнейшем посвятил этому всю свою жизнь.

После аэроклуба у меня был Волчанский УАЦ (учебно-авиационный центр), где освоил реактивный самолет Л-29. Потом учился в Вяземском УАЦе, где уже летал на истребителях УТМиГ-15 и МиГ-17.

В 1970 г., после учебы в Вязьме, был принят летчиком-инструктором в Харьковский авиаспортклуб. Через год назначен здесь командиром самолетного звена. В том же году экстерном закончил ЦОЛТШ в Калуге. За время работы командиром звена (1971-76 гг.) освоил такие летательные аппараты, как Як-18а, Z-326, Як-12, Ан-2, вертолет Ми-1. В это время вместе со мной в самолетном звене работали классные летчики-инструкторы Людмила Самойленко, Сергей Працюк, Виктор Выходцев. Было подготовлено большое количество спортсменов-разрядников, в том числе 11 мастеров спорта СССР.

В 1976 г. я перешел на работу в Харьковский авиаотряд ГА пилотом самолета Ан-24. Однако спустя три года вновь вернулся в родной Харьковский АСК, где в должности зам. начальника по летной подготовке проработал до 1986 г.

*Ярослав ПРАЦЮК*

## Понравились вертолеты



**В. Онищенко**

**Виталий Онищенко** пришел в Харьковский аэроклуб в 1987 г., еще учась в 9-м классе — очень ему понравились вертолеты, и он захотел непременно овладеть искусством управления ими. Первым инструктором у него был Алексей Войтенко. Под его руководством обучение проходило успешно. Получив свидетельство пилота-вертолетчика, поступал в ХВАУЛ, но не прошел по конкурсу. Приняли в Волчанский Центр авиаподготовки, стал обучаться здесь полетам на реактивном самолете

Л-29. Затем была Калуга, где закончил учебу в Центральной авиашколе ДОСААФ в 1991 г. и вернулся на родину, в Харьков, где продолжил полеты в качестве летчика-спортсмена на вертолетах Ми-2. Через два года поступил в Кременчугский летный колледж гражданской авиации. Закончив его, снова приехал в Харьков, так как были трудности с устройством на работу по специальности. Вновь родной аэроклуб предоставил ему возможность заниматься любимым вертолетным спортом, а с июня 2000 г. был принят на ра-

боту штатным летчиком-инструктором.

С февраля 2004 года Виталий Онищенко утвержден командиром вертолетного звена, которое сейчас занимается подготовкой курсантов Харьковского университета ВВС Украины.



1989 г. Аэродром Коротич. 3-я летная группа: летчик-инструктор А. П. Войтенко и курсанты Ю. Титаренко, В. Онищенко, Д. Нос

## Болезни бывают разные

У летчика Харьковского аэроклуба Ивана Выходцева пятилетний сын Виктор заболел коклюшем, лекарства не помогали. Кто-то из знакомых посоветовал: покатай его на По-2, там открытая кабина, высота и свежий забортный воздух вылечат. Так и случилось. Но маленький Витя, избавившись от одной болезни, «заразился» другой — любовью к небу. И это уже — на всю жизнь.

По окончании школы **Виктор Выходцев** поступил в Кременчугское летное училище гражданской авиации. Выпустили с хорошими показателями и направили в Таджикское управление ГА. Полетав три года над горами Памира, Виктор Иванович в 1972 г. перевелся в родной Харьков. Стал работать в аэроклубе летчиком-инструктором. Прошел все должности по летной части, дважды замещал начальника аэроклуба. В настоящее время — начальник штаба, летчик первого класса, первый в Харькове мастер спорта по вертолетному спорту, тренер, подготовивший немало спортсменов-вертолетчиков.

В богатой летной жизни Виктора Ивановича случалось всякое. Когда летал на вертолетах Ми-1, было два отказа двигателей. А что это значит для такого аппарата? Если на небольших поршневых самолетах при остановке двигателя можно благополучно спланировать и сесть, то на вертолетах картина другая: или сумей запустить в воздухе двигатель, или, если двигатель не заклинило и высота позволяет, используй возможность самовращения лопастей винта от воздушного потока. А на вертолетах Ми-2 было шесть отказов двигателей, но благодаря отличной подготовке, опыту, мастерству и мужеству пилота удалось сажать машины без повреждения и травм пассажиров.

«В горах летать очень сложно, — рассказывает Виктор Иванович, — там рождаются облака и такие воздушные потоки, что могут увлечь даже тяжелый самолет и понести его, как пылинку. Помню, летели на Ан-2 из Айни в Ленинабад. Когда оставалось



**Виктор Выходцев. 1989 г.**

10 минут до посадки, увидели впереди чечевицеобразные облака, которые не обещали ничего хорошего. Решили возвращаться, так как на борту 12 пассажиров. Высадили их в Самарканде, а сами пошли на Ленинабад, и в Зеравшанском ущелье нас накрыл этот фронт — ураган с грозой. Пали с 3000 до 900 м и не разбились об окружающие нас скалы лишь потому, что попали в расщелину и удалось перед самой землей вывести самолет

в горизонтальное управляемое положение, а штурман вычислил месторасположение самолета, и мы привели его к месту посадки».

Судья республиканской категории В. И. Выходцев судил соревнования в разных рангах — от судьи по упражнениям до главного судьи. Удостоен различных дипломов и спортивных наград.

А еще ценят в аэроклубе Виктора Ивановича как незаменимого руководителя полетов. Хотя он и находится в это время на земле, но до мельчайших деталей представляет, какие эволюции совершает пилот, какую команду подать ему и чем помочь, если в этом возникает потребность. Летчик — он и на земле летчик.

## Оправдал надежды отца

Нередко случается так, что дети продолжают профессию отца или матери, и это считается естественным. Но и нередко родители желают им лучшей (более денежной, конечно) профессии. Скажем, врача или адвоката. Или профессора института. А сын мечтает стать летчиком или моряком. Узнав об этом, его начинают отговаривать: это, дескать профессия опасная, трудная, тебе не по плечу и т. п.

У **Виктора Гончаренко** было все наоборот. Именно отец, сам сельский труженик, мечтал о том, чтобы сын его вырос умным, здоровым и непременно стал летчиком. И мальчик с 10 лет стал серьезно задумываться об этом.

Успешно учился в школе. Окончив, поступал в Кременчугское авиаучилище, но не прошел по конкурсу (на одно место было 28 претендентов). Не стал терять время и окончил курсы водителей. Когда призвали в армию, был там водителем в службе обеспечения авиационного полка. Как только демобилизовался, поехал



**Командир звена Я. Працюк (справа) и летчик В. Гончаренко. Июль 1986 г.**

поступать в Армавирское летное училище ПВО. Опять неудача: не пропустила медкомиссия (на тот момент у него было воспаление носоглотки). Год работал на заводе водителем, а потом пришел в Харьковский аэроклуб, где стал осваивать вертолеты Ми-1. Параллельно работал авиатехником.

Мечта отца начала осуществляться. И прежде всего потому, что она оказалась и мечтой сына. Закончив обучение, Виктор стал совершенствоваться как спортсмен-вертолетчик. Участвовал в соревнованиях разного ранга, завоевывал призы. Получив хорошую подготовку у инструктора В. И. Выходцева, Гончаренко вскоре сам стал готовить спортсменов и курсантов. В 1983-93 гг. подготовил более 150 чел.

Закончил экстерном Запорожское авиаучилище и ряд лет трудился в авиации спецприменения (лесопатруль, охрана нефтепроводов, линий электропередач, аэрофотосъемка и др.).

И вновь родной аэроклуб, где Виктор Гончаренко уже два года обучает летному делу курсантов летного университета.

Все вышло, как хотел отец: сын здоров, не лишен ума и летает. И учит летному мастерству других, которые решили стать летчиками.

## Вся жизнь - под куполом



**Александр Бутузов**

**Александра Бутузова** чаще, чем других работников, можно увидеть в аэроклубе. То он проверяет свое парашютное хозяйство, то учит укладывать парашюты, то выезжает с перворазниками на аэродром.

Уже 20 лет он в Харьковском аэроклубе. Освоил 35 типов парашютов, участвовал в показательных прыжках в разных областях Украины. Однажды в Ахтырке он развернул после раскрытия парашюта 40-метровый фал с флагами

республик СССР. Неожиданно фал зацепился за стальную дорожку, ведущую к радиолокатору. Моментально сориентировавшись, Бутузов сумел развернуться на 180 градусов и все же приземлиться, хотя приземление было, как говорят парашютисты, довольно жестким.

Интересные прыжки совершал он со своими воспитанниками на воду в Лозовеньках, на Журавлевском водохранилище, в Гидропарке.

Подготовил сотни молодых спортсменов и парашютистов спецконтингента ВДВ. Под руководством Александра Юрьевича, являющегося с 1994 г. начальником парашютно-десантной службы, парашютную подготовку проходили летчики, планеристы, вертолетики. На его счету 1335 прыжков.

## Мечтал с малых лет

**Володю Фисуна** в шестилетнем возрасте покатали на самолете. С тех пор и зародилась у него мечта стать летчиком.

Окончив среднюю школу в Чугуеве, где он родился и жил, Владимир поступил в Волчанское летное училище. Закончив его в 1976 г., поехал по распределению в Йошкар-Олу и работал летчиком-инструктором.

Затем — Могилев. Здесь он всерьез увлекся парашютным спортом, сделал более 1000 прыжков, стал тренером сборной области. Одна из его воспитанниц, Елена Буркова, в 1979 г. стала чемпионкой мира по парашютному спорту.

В 1981 г. был призван в армию. Служил в Харьковском училище летчиков, летал на Ан-2 и Ан-26.

Был период, когда пришлось расстаться с авиацией, но через четыре года снова потянуло в небо. Пришел в Харьковский аэроклуб, где и работает летчиком-инструктором-парашютистом.

Жена трудится в Харьковском университете воздушных сил. А обе дочери увлеклись фармацевтикой. Одна уже закончила фармакадемию, другая учится там.

## Если очень захотеть - добьешься

Знакомясь с первоклашками, учитель сельской школы на Сумшине спросил: «Кем вы хотите стать, дети?» Мальчиков в классе было мало, девочки переглядывались друг с другом, но говорить не решались. «Ну, вот ты. Люба, скажи». И Люба уверенно заявила: «Летчиком!». Все засмеялись, а Василий Никандрович серьезно посмотрел на девочку и стал рассказывать о женщинах-летчицах, о Валентине Гризодубовой и ее экипаже...

В семье **Любы Приходько** часто вспоминали войну, тяжелую и тревожную жизнь на оккупированной территории. Старшие братья были тогда подростками и рассказывали о воздушном бое, который произошел на их глазах. Они видели, как краснозвездный самолет, очевидно, израсходовав боеприпасы, пошел на таран немецкого «юнкерса», и оба самолета, вспыхнув, врезались в землю. Ребята хотели бежать туда, посмотреть, может, советский летчик остался жив, но в это время на поле ворвались на танках немцы. Местным жителям все же удалось тайком похоронить летчика. Им, к удивлению всех, оказалась женщина. Только после войны установили, что это была Катя Зеленко, из 135-го штурмового авиаполка, сформированного в Харькове. Немало времени прошло, пока однополчане добились присвоения Екатерине Зеленко звания Героя Советского Союза. Она была единственной в мире женщиной, совершившей воздушный таран.

В общем, воспитание было построено на примерах героических подвигов в Великую Отечественную войну. И Люба не случайно загорелась желанием покорять небо. Но обстоятельства жизни не сразу позволили осуществить задуманное. Только во время учебы и работы в Сумах она пришла в аэроклуб, где стала заниматься в звене спортсменов-парашютистов. А когда приехала на аэродром на первые прыжки, увидела впервые вертолеты в полете, сразу загорелась желанием летать на них, но получила отказ, так как женщин-вертолетчиц тогда еще не готовили.

За сезон Люба Приходько сделала около 30 прыжков, но мысль о вертолетах ее не отпускала. В начале 1966 г. пошла на прием к начальнику Центра. Настойчиво попросила зачислить в звено

вертолетчиков. Разрешили посещать теоретические занятия, а там, сказали, будет видно. Все же, наконец, допустили к полетам. И вот штурвал в ее руке. Первый полет, второй, третий... Накапливался опыт, росло мастерство. В 1968 г. поступила в Калужскую ЦОЛТШ. Окончив, приехала в Сумской Центр авиাপодготовки — теперь уже инструктором-вертолетчиком, который не делал различия между курсантами-мужчинами и женщинами.

Подготовила более 120 спортсменов. При ее участии в Сумах сложилась сильнейшая команда вертолетчиков, которая в 1971 г. выступила на всесоюзных соревнованиях, отстаивая честь Украины. В следующем году Люба выполнила нормативы мастера спорта и была приглашена в команду, которая тренировалась для участия в мировом первенстве. Перед поездкой за рубеж состоялся чемпионат СССР. Люба Приходько блестяще выполнила все упражнения, оставив позади даже мужчин, и поехала на чемпионат мира в Англию. Команда выступила великолепно, заняв 1-е место. Абсолютным чемпионом мира стал россиянин Александр Капралов. Лучший женский экипаж — тоже из СССР. В 1978 г. Л. Приходько стала абсолютной чемпионкой мира.

В 1977 г. подготовка сборной Украины к чемпионату СССР проходила на базе Харьковского аэроклуба. Харьковские спортсмены оценили мастерство сумчан и стали перенимать их опыт.

Вскоре соревнования стали проводиться раздельными командами и зачетами среди мужчин и женщин, и Любе пришлось искать члена экипажа. Так она познакомилась с **Любой Кобзарь** — такой же целеустремленной и



Любовь Приходько с Сергеем Игоревичем Сикорским (США). Аэродром Коротич, 2004 г.

работоспособной, как и она сама, с быстрой реакцией и приятной в общении.

В 1981 г. обе Любы в составе сборной СССР участвовали в чемпионате мира в Польше. Организацией чемпионата занимались американцы. Зная уровень подготовки наших спортсменов, относились к ним предвзято, пытались засудить мелкими придирками, но наш женский экипаж, вопреки всем судейским подножкам, был назван лучшим по одному из самых трудных упражнений — фристайлу.

Сейчас на базе Харьковского аэроклуба Люба Приходько обучает курсантов Харьковского института летчиков. Работа ей нравится, учеба идет успешно.

А Люба Кобзарь (Татарина) на протяжении почти двадцати лет неизменно участвовала во всех чемпионатах СССР, пятикратная абсолютная чемпионка СССР, многократная абсолютная чемпионка Украины, чемпионка и призер всех проводимых соревнований.



**Александр Медведев.  
2000-й юбилейный прыжок**

## Поборник нового, сложного

Родители **Александра Медведева** поднимали целину. Здесь, на плодородных землях, которые до того не трогал плуг хлебопашца, он и родился. Совхоз назывался «Белгородский» — его основали выходцы с Белгородщины.

Через какое-то время родители возвратились на родину, и в школу Саша Медведев пошел уже в г. Губкине Белгородской области. Там еще школьником в мае 1976 г. выполнил свой первый прыжок с парашютом. Затем, уже учась в ХАИ, продолжал прыгать в Харьковском аэроклубе. Когда призва-

ли в армию, выполнял обязанности инженера-механика ракетного комплекса перехвата.

Отслужив, вернулся в Харьков. Некоторое время работал на заводе им. Малышева и в инженерном авиаучилище, а с 1989 г. А. Медведев — инструктор ПДП.

С годами парашютный спорт развивался и совершенствовался, и Александр Иванович был на пике всех новшеств. Он одним из первых в Украине стал инструктором тандема, специалистом по эксплуатации современных парашютных систем. Выполнил более 2000 прыжков, в том числе сложнейшие — буксировку за вертолетом, с двойной отцепкой, с пиротехникой и т. д. Подготовил большое количество перворазников, курсантов спецконтингента, спортсменов.

## Детские увлечения - залог взрослых успехов



**54-й чемпионат Украины, Киев, 2004 г. Победители в двоеборье — Юрий Кириленко (1-е место), Виталий Стоянчук (2-е место) и Борис Волобуев (3-е место)**

С детства у **Виталия Стоянчука** было множество увлечений. Ему нравились и авиамоделизм, и автодело, и фотография. И все эти наклонности нашли продолжение во взрослой жизни.

Когда призвали в армию, пожелал служить в ВДВ. Здесь в 1974 г. сделал первый прыжок с парашютом. Демобилизовавшись, поступил в ХАИ, в котором студенты без отрыва от учебы совершали прыжки с парашютом, водили самолеты и вертолеты в Харьковском аэроклубе. Виталий увлекся парашютизмом и прекрасно проявил себя во всех его видах. Многократно завоевывал призовые места



**В. Н. Стоянчук**

на чемпионатах Украины, СССР, международных соревнованиях, кубковых встречах. В 1986 г. был абсолютным чемпионом СССР по многоборью. А его фотографии, сделанные в воздухе, высоко оцениваются товарищами.

Виталий Стоянчук подготовил сотни парашютистов и сейчас продолжает готовить, работая в аэроклубе инструктором-парашютистом. А недавно он выполнил свой юбилейный — **пятитысячный** — прыжок.

## Один из старейших

- Ты служил в армии?
- Конечно.
- В каких войсках?
- В авиации.
- И на каких самолетах летал?
- А я не летал.
- Что же ты там делал?
- Хвосты самолетам заносил...

Это, конечно, шутка. А если серьезно, то в авиации столько специалистов, помимо летчиков, что трудно и подсчитать: механик, моторист, оружейник, радиотехник, приборист, радист, автозаправщик, диспетчер... Это только те, кто непосредственно обеспечивает вылет самолета. А есть еще ремонтники, аэродромные рабочие, электрики, связисты, шоферы, охранники и другие работники, которые трудятся в сложном хозяйстве любого авиапредприятия.



**Владимир Максимович Панченко проработал в аэроклубе 43 года**

**Владимир Максимович Панченко** как раз из тех, кто сам не летает, но готовит летательные аппараты к полетам. Он один из старейших работников на аэродроме

Коротич: трудится здесь уже 43 года, с 1962-го. Авиатехник по оборудованию. Обслуживал и планеры, и спортивные самолеты различных типов. А в период своей армейской службы, окончив школу авиамехаников, имел дело с самолетами дальнего действия в полку особого назначения.

В. М. Панченко родом из села Черемушное Валковского района. Свой трудовой путь начинал на заводе «Серп и молот», где и познакомился со станками и машинами и научился в них разбираться. А до завода было трудное детство на оккупированной территории, «похоронка» на отца... Мальчика воспитывал в основном его дед. Это он приучил Володю к труду, серьезному отношению к любому делу, которым ни пришлось бы заниматься. Эти качества Владимир Максимович привил и своим детям.

За трудолюбие, отличное знание вверенной ему техники и умение содержать ее в образцовом порядке Владимира Максимовича уважают аэроклубовцы.

## Судьба извилиста

**Юрий Шарыпенко** родился в 1962 г. на Дальнем Востоке. Его отец — опытный штурман, специалист по аэрофотосъемкам, работал во Владивостоке, Южно-Сахалинске, а также в Африке (Сомали), с экспедициями в Антарктиде и Заполярье, налетал более 13 000 часов. Юрий решил идти по стопам отца — поехал в Ленинград и подал документы в Академию гражданской авиации, на штурманский факультет, но не прошел медкомиссию («Врачи сказали, будто я заикаюсь»). Поехал в Москву, поступал в политехнический — снизили балл из-за того, что помог кому-то решить задачу. Этого балла и не хватило. Потом неудачи постигли в Тамбовском авиаучилище, в Саратовском... В общем, дошел до Волчанского училища летчиков, и то вначале поработал здесь авиамехаником, а потом уже стал курсантом летного отделения. После окончания училища Юрия послали летчиком-инструктором в Кемеровский учебный центр. Затем работал в Иркутском авиапредприятии «Добролет» — выполнял полеты по патрулированию лесов, а также экскурсионные полеты с туристами. В 1993 г. вновь

приехал в понравившийся ему Волчанск. Работал летчиком-инструктором, штурманом, начальником штаба. В 2001 г. стал летчиком-инструктором Харьковского аэроклуба. Через год его назначили здесь заместителем начальника аэроклуба по летной подготовке. За летный период налет составил свыше 6500 часов.

Семья здесь же, в Харькове. Дочь не раз летала с отцом, но... модным стало юридическое образование — мечтает стать юристом или менеджером. Может, у нее путь к становлению в жизни будет менее извилист, чем у отца.

## «Здоровье в порядке!»

— Разрешите лететь, Елена Степановна?

Невысокая миловидная женщина, убрав стетоскоп, улыбается, и тонкие морщинки в уголках глаз становятся заметнее, но ничуть не старят ее лицо.

— Претензий к вашему сердцу у меня нет, настроение тоже, я вижу, бодрое. Летайте на здоровье...

Вот уже более **14** лет следит **Елена Степановна Белых** за предполетным здоровьем своих пациентов — молодых людей, отправляющихся кто на первый прыжок или в первый полет, кто на сотый или тысячный.

Трудно представить полетный день на аэродроме Коротич без доктора Белых. Она родилась в 1950 г. в Кировограде. После окончания Харьковского мединститута работала врачом в поликлинике ХЭМЗа. На пять лет уезжала на Север. Возвратившись в Харьков, трудилась в поликлинике, а потом по рекомендации известной парашютистки и врача Натальи Юрьевны Безрук пришла в аэроклуб — и словно прикипела к его аэродрому, к его мужественным людям. Если она сказала: «Все в порядке!», значит, со стороны человеческого «мотора» сбоев не будет.

Такая это профессия — провожать авиаторов в полет.

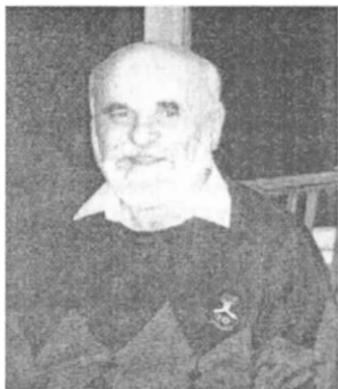
**Людмила АЛЬШАКОВА** — мастер спорта, член сборной Украины. 800 прыжков с парашютом. Врач-травматолог.

**Владимир АЛЬШАКОВ.** После Харьковского аэроклуба — Высшее Рязанское парашютно-десантное училище. Инструктор ПДП. Мастер спорта. 3600 прыжков.

**Татьяна ДЯГИЛЕВА.** Мастер спорта. Судья республиканской категории. Окончила ХАИ. Призер кубковых встреч. 1100 прыжков.

**Алла ДОБРЯНСКАЯ.** Мастер спорта. Чемпионка и призер чемпионатов Украины и СССР. Двукратная рекордсменка мира. 1100 прыжков.

**Виктор ДОБРЯНСКИЙ.** Доцент ХИИТа. Старший научный сотрудник. Мастер спорта. Призер Украины, 800 прыжков.



**Виктор Добрянский**



**60-е годы. Аэродром Коротич. Алла Добрянская — чемпионка Украины, двукратная рекордсменка мира**



**Ведущие спортсмены Харьковского аэроклуба (слева направо):  
Ольга Лепина, Татьяна Манойло-Войтенко, Владимир Рубан,  
Станислав Ромасько. 1990 год**

**Нина ДОМБРОВСКАЯ.** Мастер спорта. Член сборной Украины. Дважды абсолютная чемпионка Украины. Двукратная чемпионка мира. 1200 прыжков.

**Антонина ЛЫСЕНКО.** Закончила ХАИ. Мастер спорта. Член сборной Украины, призер соревнований на первенство СССР, Украины. Рекордсменка Украины. 1030 прыжков.

**Владимир ИВАНИЦКИЙ.** Закончил ХАИ. Мастер спорта. Судья республиканской категории. Призер ряда соревнований. 870 прыжков.

**Татьяна МАНОЙЛО.** Слава нашего парашютного спорта. Мастер спорта международного класса. Более 4000 прыжков. Не счесть чемпионских званий, медалей, дипломов как в многоборье, так и в классике.

**Иван ИВАНЧУК.** Закончил ХАИ. Начальник парашютной и поисково-спасательной службы. Подготовил более 300 спортсменов. Участвовал в испытаниях парашютов. 3345 прыжков. Прыгал со 100 метров.

**Сергей КАРТУНОВ.** Начальник поисково-спасательной службы и парашютно-десантной подготовки Харьковского института ВВС.

**Станислав РОМАСЬКО.** Авиатехник, парашютист-спасатель. Мастер спорта. Двукратный абсолютный чемпион Украины по многоборью. Призер чемпионатов Украины и СССР. Рекордсмен Украины. Подготовил 150 спортсменов.

**Владимир РУБАН.** Инструктор-парашютист и парашютист-испытатель. Абсолютный чемпион кубка «Большого Донбасса». Более 100 дипломов. 3724 прыжка. Награжден медалью «За воинскую доблесть».



**Александр ПЛОХОЙ,** мастер спорта, член сборной Украины и СССР по парашютному многоборью, призер международных соревнований «За дружбу и братство»; **Николай СТЕПАНОВ,** мастер спорта, неоднократный призер кубковых встреч, чемпион Украины по классическому парашютизму и многоборью, с 1986 по 1992 г. — тренер харьковской команды по классике и многоборью; **Станислав РОМАСЬКО,** мастер спорта, член сборной Украины, абсолютный чемпион 1987 г. по многоборью, многократный призер Украины и СССР; **Виталий СТОЯНЧУК,** мастер спорта, абсолютный чемпион Украины в личном и командном зачете

**Сергей ТКАЧЕНКО.** Военнослужащий. Инструктор спортивной парашютной команды. Мастер спорта международного класса. Многократный чемпион СССР. Абсолютный чемпион СНГ в 1993-95 гг. Призер международных и кубковых соревнований, рекордсмен Украины, мира.

**Галина ШИХАЙЛО** работала начальником ПДС в Богодухове. Призер ряда соревнований. 810 прыжков.

**Николай ШИХАЙЛО** — инструктор-летчик-парашютист. Мастер спорта. Член сборной Украины. Чемпион вузов. 920 прыжков.

**Ольга РОМАНЦОВА.** Закончила ХАИ. Инженер-конструктор Харьковского авиазавода. Призер кубковых встреч. Подготовила более ста начинающих спортсменов.

**Сергей РОМАНЦОВ.** Закончил ХАИ и Высшее летное училище ПВО в Ставрополе. Летчик-парашютист, летал на самолетах Л-29.

**Анатолий ХРИПЛИВЕЦ** — мастер спорта, 3000 прыжков. Рекордсмен СССР по групповой акробатике, призер первенств ВВС. Планерист, вертолетчик. Налетал более 5000 часов.



В дни, когда Харьковскому аэроклубу исполняется 80 лет, хочется оглянуться назад, в недалекое прошлое. Вспомнить насыщенные событиями годы, людей, которые самозабвенно любили свою работу, необъятное небо Родины.

Автор этих строк, учась в Харьковском авиатехникуме, в 1948 г. поступил в аэроклуб. Он помещался тогда на ул. Чернышевской, недалеко от техникума, что было очень удобно для совмещения занятий. Трудности другого плана заставили меня, к большому сожалению, оставить учебу в аэроклубе. На летную работу я пришел кружным путем, только через 10 лет, но память сохранила сумрак классов и «авиационные» запахи в старинном особняке, где мы постигали азы авиационных наук.

Проработав в гражданской авиации более 50 лет, в том числе 36 на летной работе, я прошел путь от бортмеханика до командира эскадрильи транспортных самолетов Ан-12. Позже, после списания парка этих самолетов, еще 10 лет летал командиром корабля на реактивном красавце Ту-134. Приобрел за эти годы много друзей и товарищей по летному мастерству. В истоках их летных биографий лежал, как правило, аэроклуб — во всем сказывалась школа, заложенная еще инструкторами аэроклубов. В бесчисленных ночевках в чужих аэропортах, когда экипаж становился единой семьей, в воспоминаниях моих коллег всегда звучали добрые нотки в адрес своих первых наставников.

В 60-70 гг. прошлого столетия шло бурное освоение обширного Тюменского края. Осваивались новые месторождения «черного золота», увеличивалась добыча газа, нефти, прокладывались новые магистральные нефте- и газопроводы. Самолет здесь, особенно в зимнее время, был единственным средством для доставки всего необходимого первопроходцам. Базовые самолеты Тюменского авиапредприятия не могли справиться с огромным объемом пере-

возок, и на помощь им приходили самолеты других предприятий, в том числе и Ан-12 из Харькова. В каждый такой сезон отправлялся туда и наш экипаж. В 1972 г. в экипаж включили нового второго пилота — **Федора Васильевича Кучеренко**. Я его знал и раньше, он летал в Харьковском отряде спецприменения и в последнее время был командиром этого отряда. И вдруг — второй пилот! Причины этого назначения стали ясны позже. Роль второго пилота в экипаже грузового самолета очень велика. Он по сути своей деятельности являлся коммерческим директором. От его умения найти нужный контакт с работниками грузовой службы зависел успех в нашей работе. Федор Васильевич так умел организовать дело, что мы почти никогда не задерживались под погрузкой и имели выгодные рейсы, что положительно сказывалось на зарплатке экипажа.

За многие недели нашей совместной работы я услышал много интересного от Федора Васильевича. Выросший в простой сельской семье на Харьковщине, он своим трудом и целеустремленностью сумел многого добиться в жизни, стал руководителем крупнейшего на Украине предприятия гражданской авиации, заслуженным работником транспорта Украины. А первым шагом на пути в большую авиацию стал Харьковский аэроклуб, который он успешно окончил в 1954 г. Выбрав мужественную и трудную профессию летчика-истребителя, поступил в военно-морское авиаучилище. По окончании служил в одном из полков морской авиации Черноморского флота, летал на современном истребителе МиГ-17. Неожиданное сокращение Вооруженных Сил СА не одного Федора Васильевича застало врасплох. Он прослужил в полку более двух лет, летал на боевом самолете, провел в воздухе на нем 210 часов и вдруг... на земле! Но расстаться с авиацией совсем? Нет, не для того он так стремился в небо. Его приняли в Харьковское предприятие гражданской авиации, но для этого предварительно пришлось год переучиваться в Бугурусланском училище гражданской авиации. Потом он был четыре года рядовым командиром самолета. На видавшей виды «Аннушке» возил пассажиров, грузы, почту, «химичил» на обширных полях Украины. С 1967 г. начинается его восхождение по служебной лестнице:

зам. командира эскадрильи, командир отряда спецприменения. По военным меркам это целый полк... Освоение тяжелого транспортного самолета — очередная ступенька его профессионального роста.

И вот мы в Тюмени. Летаем в Сургут, Нижневартовск, Нефтеюганск, Уренгой, Медвежье, Салехард и даже в дальние необжитые уголки края. В Тазовском садились на расчищенную от снега ледяную гладь озера. Удивительно разнообразен ассортимент грузов, которые мы перевозим. Говяжьих туши, селедка, соленые огурцы, свежие яблоки, крупы сменялись грузовиками, тракторами, пакетами труб большого диаметра и множеством других предметов, необходимых для работы и жизни человека в этих суровых краях.

Тут во всю ширь раскрылся организационный талант Федора Васильевича, его умение работать с людьми. Он убедил работников склада, что именно наш самолет лучше приспособлен для перевозки тракторов и автомобилей, и всегда, когда появлялся такой груз, он двигался к уже раскрытому трюму нашего авиагиганта вслед за улыбающимся Федором Васильевичем. И вот при свете прожекторов, в облаке пара и дыма, по специальной эстакаде медленно взбирался громыхающий трактор в чрево самолета, где всем экипажем, невзирая на чины и ранги, крепили его тросами, дабы он на «небесных ухабах» не сдвинулся с места. Мы быстро заканчивали эту работу и получали разрешение на взлет, в то время как другие экипажи возились с укладкой сотен мешков и ящиков.

День сменялся ночью, а работа не затихала ни на минуту. Сильные морозы, которые устойчиво держались в этих районах всю зиму, не позволяли самолету простаивать, остывшие двигатели не запускались и требовали много времени на прогрев. Отработав в воздухе восемь часов, мы шли на отдых, а места в пилотской кабине занимал сменный экипаж. В этих экстремальных условиях проверялись не только надежность техники, но и характеры людей.

Федор Васильевич получил достойную практику. Вскоре он уже руководил отрядом спецприменения, затем возглавил Харьковское авиапредприятие с трехтысячным коллективом и громад-

ным парком самолетов различного назначения. На этой должности проработал почти 15 лет. Заслуженно получил высокие правительственные награды — ордена Трудового Красного Знамени и Дружбы Народов.

В нашем большом летном коллективе работали две женщины, которые, преодолев множество препятствий, добились своей цели — летать на современных транспортных самолетах. Их путь в авиацию тоже начинался в аэроклубах.

**Вера Алексеевна Манькивская (Жукова)**, воспитанница Краснодарского аэроклуба, мастер спорта СССР, некоторое время работала инструктором-летчиком в Харьковском аэроклубе. Затем, успешно закончив Кировоградскую и Ульяновскую школы высшей летной подготовки и Ленинградское авиаучилище ГА, стала квалифицированным штурманом. Почти 15 лет она летала в нашем отряде на самолетах Ан-24, Ту-134, проведя в воздухе 6000 часов.

**Тамила Лукьяновна Мялица (Козловская)**, наша коллега, второй пилот, летала на самолетах Ан-24, Ан-26, также начинала

свой путь в большую авиацию с занятий спортом в аэроклубе. Совершила 983 прыжка с парашютом, мастер спорта СССР, трехкратная рекордсменка мира. Работала в Харьковском аэроклубе командиром парашютного звена. Весной 1971 г., перейдя на работу в Аэрофлот, водила видывший Ан-2, затем стала вторым пилотом на Ан-24 и



1998 г. Аэропорт Основа. Ветераны на празднике авиации: Т. Л. Мялица (Козловская) и бывший командир ХОАО А. П. Овечкин

Ан-26. Здоровье, к большому сожалению, не позволило ей стать командиром корабля. С болью в душе летом 1982 г. она оставила летную работу, проведя в воздухе свыше 4000 часов.

20 лет проработала в нашем коллективе известная харьковская парашютистка, трехкратная рекордсменка мира **Надежда Михайловна Козырева**. Путевку в небо она получила в Харьковском аэроклубе.

По разному сложилась авиационная жизнь у воспитанников аэроклуба. Многие из них служили в ВВС, а потом овладели специальностями в гражданской авиации. Долгие годы работали в службе управления воздушным движением Д. Казбан, М. Трибиров, М. Гнатенко. Большая плеяда аэроклубовцев в разные годы работала пилотами в харьковских летных отрядах. Это В. Балюра, Н. Фоменко, В. Христенко, И. Федоров, П. Пискун, В. Худик, В. Перепелица, В. Павлов, А. Колесниченко, В. Баранов, Г. Манжелей, М. Мальцев, В. Лещенко, В. Краснощекое, Н. Марийко, В. Варуха (погиб в марте 1986 г., выполняя полеты командиром корабля Ан-26 в африканской республике Мозамбик). Много лет работал начальником штаба отряда Ю. Якименко. Всех их отличал высокий профессионализм и преданность авиации.

Таковы в общем-то простые и в то же время сложные, не похожие друг на друга судьбы выпускников Харьковского аэроклуба им. В. С. Гризодубовой, посвятивших свою трудовую жизнь гражданской авиации страны.

*Евгений БУЦКИЙ,  
заведующий музеем истории  
авиационного предприятия  
«Международный аэродром Харьков».*

## Это было потрясающе!

Меня зовут **Даша Матвиенко**. Мне 21 год. Получив среднее образование и прекрасную специальность «цветовод-декоратор», поступила в техникум зеленого строительства, защитилась на «отлично». Теперь я — «зеленый строитель» или, как модно говорить, «ландшафтный архитектор». Встретила своего «принца» и вышла замуж.

У моего мужа **Антон** была мечта прыгнуть с парашютом. Я никогда об этом не думала. Очень за него переживала, и, чтобы не отставать, решила прыгнуть с ним, пережить ощущения вместе. Но так получилось, что свой первый прыжок он совершил без меня, я была в группе поддержки на земле. Конечно, болела за мужа и расстроилась, что не прыгаю с ним.

Первый раз я попала на аэродром. Мне так понравилась обстановка, царившая там. Свой мир, очень увлекательный, отважные люди, приветливые и жизнерадостные, от них получаешь заряд энергии. И тогда я поняла: когда я приеду сюда вновь, это будет мой прыжок. И вот я, Антон и наш лучший друг **Александр Цапенко** рано утром в субботу отправились в **Коротич**. Было еще не жарко. Мягко светило солнце. Мы были рады этому утру как никакому другому: оно предвещало незабываемый день нашей жизни.

К 9 часам пришел наш инструктор **Виталий Стоянчук**. Недолгие бумажные формальности — и началась тренировка. Она длилась около двух часов. Мы учились приземляться, выпрыгивать с самолета и т. д. Потом самое интересное — примерка и подгонка парашюта. Основной парашют довольно тяжелый, плюс запасной и каска — все это весит около пуда. Последний инструктаж, скоро сядем в самолет. Но погода с нами не согласна, поднялся ветер.

Проходит время. Инструктор говорит: «Подъем!». Надеваем снаряжение — и вперед. Но ветер снова встал на пути. В полной готовности усаживаемся на лавочку.

А в это время прыгают асы, и от этого захватывает дух. Их поднимают на высоту три тысячи метров! И они летят в свободном

падении. Потом раскрывается цветной купол-крыло... Где-то в глубине души я им завидую.

Но вот уже около 16 часов. Надежда начинает угасать. Вдруг снова: «Подъем!» Нет чувства страха, только волнение. Нас 9 человек (я одна среди восьми ребят). Меня ставят последней, так как я самая легкая. Мой муж второй, а наш друг — от меня через одного. Небольшой «Ан». Внутри все, как в старом военном фильме: металлический каркас, такие же сидения, провода, иллюминаторы... Я первый раз в самолете, мой первый полет... Самолет трогается, легкие толчки — и мы взлетаем. Ощущение непередаваемое. Вид потрясающий, жаль, окошко маленькое. Инструктор просит присмотреться: 100 метров. Нужно запомнить эту высоту, уровень горизонта. Еще 20 минут полета. Загорается лампочка: 1000 метров!

Инструктор открывает дверь. Выпускает пристрелочный парашют. Затем просит приготовиться первых четырех. «Пошел!» Еще один круг — и наша очередь... Подошла к двери. Как это можно сделать шаг в пропасть!? В доселе неведомую стихию!? Инструктор спрашивает:

— Готова?

— Не знаю!

— Тогда пошла!

С замершим сердцем делаю шаг в небо. Поток воздуха оказался очень сильным. Вцепившись в кольцо руками, считаю: 521, 522, 523 — кольцо, 524, 525, 526 — купол. Чувствую легкое встряхивание. Пытаюсь посмотреть на купол, но мешает каска. Наконец вижу купол. Потрясающе! Как огромная медуза! И какая тишина! Вид невероятной красоты: золотой закат, расчерченный дорогами зеленый ландшафт... Кажется, время бесконечно, но слышу щелчок автомата запаски — значит, осталось 400 метров. Земля начинает быстро приближаться, группируюсь. Мягко приземлившись, потянула на себя стропу. Парашют сразу потух, но... стропы запутались в подсолнухах: оказывается, я приземлилась за границей аэродрома, на подсолнечном поле.

Бешеное чувство радости сменилось досадой: закончилось волшебство, а так хотелось продлить этот момент! Но тут в мои мысли

вмешался папа одного из прыгавших, который был недалеко и помог мне сложить парашют. По дороге к аэродрому нас встретил Антон. Мы сдали парашют и увидели своего друга — растрепанные волосы, огонь в глазах. Сейчас я понимаю: он был зеркалом, мы все так выглядели. Шурик забыл на поле каску. Зеленого цвета на зеленом поле! Можно представить безнадежность ситуации, но мы ее нашли довольно быстро.

Спасибо моему мужу, что заразил меня идеей прыжка. Спасибо другу, что поддержал и прыгнул со мной. Спасибо всем, кто это организовал!

Начало положено. Будет и продолжение!!

## Я был счастлив!

Я **Антон Матвиенко**. Мне 26 лет. Работаю программистом. Первый раз идея о прыжке была спонтанной, и на работе я нашел двух соучастников — Диму и Славу. Но первый прыжок хотел совершить вместе с молодой женой, так как общие ощущения сильно сплачивают. К большому сожалению, она приболела, а я уже договорился с товарищами по работе, поэтому пришлось прыгать без нее. И втайне от Даши я утром выбрался на аэродром.

Было пасмурное субботнее утро, тем не менее в душе ощущался огромный эмоциональный подъем. Приступили к начальному инструктажу, на котором я вспомнил военную кафедру нашего института: там тоже не позволяли расслабляться на тренировке. Время пролетело очень быстро, и мы уже в самолете.

Боялся ли я прыгать? И в первый, и во второй раз я **испытывал страх** и **боялся прыжка**. Но это происходило внутри меня, снаружи было только волнение. Надо сказать, что на самолете я летал около полугода назад, но ощущения сильно разнятся: большой пассажирский самолет, мягкие кресла, комфорт — и наш родной Ан-2.

...1000 метров. Находимся в облаке. Приготовились. Первым прыгнул Слава — и моментально исчез в белой пелене. Вторым был я. Больше всего запомнился в прыжке вот этот момент — шаг в неизвестность. Перехватило дух, сердце начало судорожно колотиться. Когда дернул кольцо, поразился тишине. Только шелест ветра и безмолвие. Увлечись окружающим пейзажем, я прозевал

400 метров и не выключил автомат запасного парашюта, и вот начала выпадать записка. 2-3 секунды — и я вижу на двух парашютах. Пытаюсь развести их в разные стороны. Вот и земля. Приземление. Сердце колотится, ощущения — супер.

На земле встретил Дашу, которая, узнав, что я буду прыгать, приехала на аэродром. Это было потрясающе! Приехав домой, почувствовал сильную усталость и быстро заснул. Осознание прыжка пришло только на следующий день, детали проявлялись постепенно. **Я был счастлив, что я это сделал!**

Второй раз я решил прыгать со своим лучшим другом Александром и женой Дашей. Я долго морально подготавливал их к мысли, что они будут прыгать. Это не было насилием — просто хотелось, чтобы они **поверили в себя**.

Утро было солнечным, приветливым. На маршрутке быстро доехали до Коротича. Пока позволяло время, бродили по полю, осматривали самолеты, вдыхая атмосферу авиации. Зашли в ангар и увидели По-2, сделанный по старым чертежам энтузиастами из бывших аэроклубовцев. Начался инструктаж. Проходил, его во второй раз, чтобы избежать ошибок. Неожиданно поднялся ветер, и нам долго пришлось ждать вылета, вздыхая от зависти, глядя, как умеют управляться с ветром парашютисты-профессионалы, парившие в это время в воздухе.

Но вот и нам дали команду. Наблюдаю за Саней и Дашей. Они выглядят гораздо спокойней, чем я, хотя это был их первый полет и первый прыжок. «Приготовиться! Пошел!» В этот раз мои действия более продуманны, я уже спокоен. Наслаждаюсь красотой окружающего пространства. Это поэзия, которая незаметна в обычной «земной» жизни. Приземлившись и собрав парашют, начинаю искать Шурика и Дашу. Шурик уже шел мне навстречу. Его глаза светились счастьем, и я подумал: **еще на одного человека, зараженного небом, стало больше**, и побежал помогать жене.

## С друзьями все становится возможным

**Александр Цапенко.** 26 лет, радиоинженер. Что еще? С чего начать? Вопрос, который неизбежно встает перед человеком, которому предложили описать свои впечатления от первого прыжка.

Прыгнуть смог, а написать? В общем, решил, что стоит попробовать. Хотя бы для себя — ведь я же «технарь», а не гуманитарий. И еще для двоих близких мне людей которые подарили мне радость этих ни с чем не сравнимых ощущений и сполна разделили ее со мной.

Итак, раннее летнее утро, суббота. Обычный выходной для обычных людей. Но не для меня. Сегодня я буду прыгать с парашютом! Или не буду? И зачем я вообще туда еду?

Еще вчера я не собирался прыгать. Уговорил меня мой лучший друг Антон Матвиенко. Он уже успел попробовать немного раньше. Я долго не соглашался. «Может, потом, позже?» Тогда он просто сказал мне, что если я не решусь сейчас, в 25, то и потом, скажем, в 30, я не решусь тем более. И вообще, много на что еще не решусь. Честно говоря, меня это задело. Причем сильно. Ответил ему, что подумаю.

И вот я в маршрутке. С друзьями, которые посмотрели на меня с некоторым удивлением: ведь я не давал твердого обещания. Аэродром встречает нас каким-то особым, почти философским спокойствием. Робко светит утреннее солнце, на небе ни облачка, и ни одну травинку не колышет ветер. Поблескивают стеклами кабин самолеты на стоянке, вдалеке над полем висит маленький вертолет. Такое ощущение, что мы попали в другой мир, в другое измерение.

Настроение становится просто замечательным, сомнения отходят куда-то на задний план, появляется предвкушение чего-то особенного, необычного. Серьезность происходящего начинаешь понимать с первой примерки парашюта. Лично я в этот момент испытал самое сильное, почти паническое чувство страха. Поднявшийся ветер задержал нас на аэродроме. С восхищением наблюдали, как легко парили в небе в это время «профи». Наконец объявляют подъем. Нам! Внутри все вдруг переворачивается. Возвращается почти уже забытый страх. С ужасом думаю о том, как буду собирать свои мысли в прыжке. Единственное, что успокаивает, так это то, что «запаска» сработает автоматически. По лицам товарищей замечаю, что и им далеко не весело.

Взлетели. Под крылом медленно проплывает земля, вид просто замечательный. Вдруг про себя отмечаю, что лететь совсем не страшно, мои опасения совершенно напрасны. Настроение поднимается, а вид за бортом все интереснее.



**Перворазники. Второй слева — Антон Матвиенко, первая справа — Дарья Матвиенко, третий справа — Александр Цапенко**

Прыгает первая партия. Самолет заходит на второй круг. Вот и моя очередь. Боюсь ли? И да, и нет. «Пошел!» Оттолкнувшись от самолета, мгновенно теряю ориентацию в пространстве, набегающий поток оказывается неожиданно сильным, где-то вверху стремительно удаляется шум самолета. Свободное падение!! Вцепившись в кольцо обеими руками, считаю секунды. Неполные шесть секунд — и такая резкая остановка. Невероятный контраст скоростей, ощущений и эмоций. Ни с чем не сравнимое чувство. Описать это невозможно — только попробовать самому.

Земля приближается. Готовлюсь. Тяну задние стропы. Мягкий удар, но парашют сбивает меня с ног, увлекая за собой. Ловлю одну из строп, с трудом гашу купол, и за эти несколько секунд приходит понимание, зачем нужна закрытая одежда и зачем придумали эту дурацкую каску-шлем.

Сбросив снаряжение, начинаю осознавать, что приземлился, что все в порядке. Я сделал ЭТО! Но каким же все-таки коротким был этот полет! Непреодолимо хочется назад, в небо!

Все мелкие неприятности затмил этот чудесный день, это маленькое чудо — прыжок с парашютом! Мы радуемся как дети.

Хочу поделиться впечатлениями об участии в Первом форуме женщин летных специальностей клуба «Авиатриссы Украины».

Авиатриссы — для нас звучит необычно, но так называли женщин-пилотесс на заре развития авиации.

Первый полет женщины из России состоялся в 1911 г. под Петербургом, а выполнила этот легендарный полет Лидия Зверева на самолете «Фарман». Она же помогала мужу организовать Гатчинскую летную школу — первую в России. А первый официальный диплом «Авиатриссы» был выдан также в 1911 г. Евдокии Анатре — дочери известного одесского банкира и промышленника, одного из основателей отечественной авиапромышленности Артура Анатры.

Дамы-авиаторши не только привлекали внимание широкой публики к воздухоплаванию. Им деликатно удалось сыграть не последнюю роль в деле государственного становления авиации в России. Наиболее деятельными здесь были члены аэроклуба графиня Ирина Шереметьева, княгиня Ирина Воронцова-Дашкова, княгиня Мария Оболенская, дочь прославленного адмирала Макарова Александра Голубева. В качестве пассажирки летала золовка председателя Совета Министров Ольга Столыпина. У этих женщин было достаточно смелости идти наперекор мнению сильных мира сего.

Авиатриссы сегодня — это не только героические женщины-пилоты, но и планеристки, парашютистки. Клуб объединил всех женщин летных специальностей.

Первый слет был в Москве в 1992 г. А в 2004 г. при поддержке гос. предприятия «Украэропрук» и ОСОУ проходил в Киеве 5-10 мая. Большой труд вложила в него президент клуба Тамара Яковлевна Ситко — кандидат технических наук, мастер самолетного спорта. Почетным гостем на форуме была Герой Советского Союза Мария Долина, на счету которой 282 боевых вылета. Французские авиаторы зачислили ее Почетным летчиком полка «Нормандия-Неман».

Сегодня задача «Авиатриссы» — открыть путь в небо юным авиаторам, разжечь в их душах пламя патриотизма и любви к авиации. На форуме участницы и гости — пилоты гражданской авиации, рекордсменки мира, Европы, СССР, Украины по планерному, самолетному, вертолетному и парашютному спорту — обменялись воспоминаниями, впечатлениями, опытом работы с молодежью. Наша задача — донести до них правду о героизме женщин-авиаторов в Великую Отечественную войну, рассказать об их вкладе в развитие авиационного спорта в стране и мире, зажечь любовь к небу.

Очень тронуло нас, ветеранов (от Харькова на форуме были Валентина Щукина, летчица, и я, парашютистка), очень внимательное отношение к нам руководства клуба. В наше распоряжение был предоставлен удобный транспорт, чудесная гостиница. Устроили для нас и интересные экскурсии — в город двадцати пяти музеев Переяслав-Хмельницкий, музей Сквороды, Военно-исторический музей, музей авиации и космонавтики в Жулянах, где сохранены редкие экземпляры самолетов. Положили цветы к памятнику Леониду Быкову — актеру и режиссеру фильма «В бой идут одни старики». Побывали также в Киево-Печерской лавре, Свято-Владимирском соборе. А чтобы нам вспомнить настоящее чувство полета, руководство аэродрома «Чайка» и президент Федерации парашютного спорта Украины Олег Мартыновский предоставили самолет Л-410.

На форуме было предложено создать филиал «Авиатриссы» в Харькове. Меня избрали президентом, а Валентину Щукину — секретарем.

Новое движение заслуживает внимания и поддержки.

*Надежда КОЗЫРЕВА*

## Прокладывая путь в космос

*Светлой памяти человека, которому  
мог быть присвоен один из первых  
номеров покорителей космоса*

Свидетелями и участниками достижений в области воздухоплавания и освоения космоса стали люди ушедшего столетия. Дела и имена их не поместились бы ни на одном обелиске.

Особенно бурное развитие авиации пришлось на 30-е годы, когда показательными были дальность и продолжительность полетов. В авиацию стремились попасть люди всех возрастов и профессий. На острие этого стремления была молодежь.

Нет смысла напоминать о роли авиации в Великой Отечественной войне, которая многократно ускорила технический прогресс в авиационной отрасли. Появилась реактивная авиация.

Вот на таком фоне авиационного преобразования в стране в марте 1953 г. в 93-й СШ Краснобаварского (ныне Октябрьского) района Харькова появились инструкторы Харьковского аэроклуба. В числе других слушал их рассказ об аэроклубе и **Валя Бондаренко**, не думая и не гадая, что в ближайшие годы он станет одним из тех, кто войдет в историю становления и развития отечественной космонавтики.

Родился Валя Бондаренко в феврале 1937 г. в Харькове. Жил на Баварии, в переулке Герцена (ныне переулок Бондаренко), в доме № 15. Детство было трудным, особенно в период войны. Начало школьной поры совпало с днями освобождения Харькова от фашистских захватчиков.

Школьные годы пролетели быстро. Еще год — и прощай, школа. А кто и что ты завтра? Еще не представляя себе трудностей с поступлением и учебой в аэроклубе, большинство ребят явилось на медкомиссию. Отобрали наиболее здоровых и перспективных. Их ожидал напряженный режим. Все летние каникулы — учеба в аэроклубе и все выходные в учебные дни в школе — тоже. А класс выпускной, 10-й!

Наступила весна 1954 г. Сдача выпускных экзаменов в школе совмещалась с полетами. Справимся ли?

Об этом неоднократно задумывался и Валя Бондаренко — невысокий худенький паренек, внешне ничем не отличавшийся от других. Все мы казались одинаковыми, но какая судьба была уготована каждому из нас? Сейчас, по прошествии 50 лет со дня окончания аэроклуба, когда уже наиболее долго державшиеся «на крыле» завершили свою летную работу, особенно отличительно выглядит пройденный нами путь. Наглядный пример тому — жизнь Валентина Бондаренко.

После окончания аэроклуба он решил продолжить учебу в военно-морском авиаучилище в г. Ейске. И опять там собралось желающих больше требуемого. В этот раз жесткие жернова отбора не пощадили и Валентина. Медики нашли в его организме какие-то ограничения для летной работы.

Снова родной аэроклуб, снова надежда и новая попытка. Она удастся на следующий год. Его зачисляют в Армавирское авиаучилище, после окончания которого служил в авиаполку.

На какое-то время затерялся Валентин Бондаренко, лейтенант ВВС. Наступили очень насыщенные событиями 60-е годы. Первые запуски ракет, первые спутники земли. Все понимали, что вслед за собачками и обезьянками приходит пора полетов в космос человека.

Мало кто знал и верил, что Валентин Бондаренко, с таким трудом преодолевший однажды медкомиссию, мог попасть в космонавты. Но это произошло в апреле 1960 г.: он был зачислен в первый отряд космонавтов. Мы узнали об этом значительно позже, так как подготовка космонавтов к полетам проходила в строгой секретности. Впервые его имя было упомянуто Германом Титовым в его книге «Голубая моя планета» (1972 г.): «Помню такой случай. На берегу недалеко от меня сидел пожилой мужчина, устремив взгляд на поплавок. Вдруг он встрепенулся, рванул удилище, и я увидел, как в воздухе забилась крупная рыба. «Кадр!» Валя Бондаренко сразу же навел на рыбака кинокамеру».

Только в 1986 г. приоткрылась завеса секретности, и мы узнали о том, как формировался первый отряд космонавтов, кто в нем был, и о многом другом. А тогда, вскоре после полета Гагарина, в Харь-



кове распространился слух о гибели Валентина Бондаренко, якобы сгоревшем в ракете. Высказывались предположения, не первым ли был Валя Бондаренко космонавтом, которого постигла неудача на старте или в самом полете, на что ссылался заокеанский автор.

Реальность же оказалась проще, но не менее трагичной: Валя погиб после многодневного испытания в термобарокамере 23 марта 1961 года вследствие возникшего пожара, накануне первого полета в космос Юрия Гагарина. Уже известно, что **он был бы не первым**. Порядковый номер его очередности мог быть любым вслед за

Гагариным, но случившаяся трагедия лишила его этой возможности, а нас — надежды увидеть среди героев-космонавтов своего земляка.

Еще учась в аэроклубе, помнится, он был веселым и жизнерадостным, особо среди товарищей не выделялся, но любил острое слово, шутки. Стеснялся, если чем-то привлекал к себе внимание старших. Проблем в летном обучении не испытывал.

Очень хорошие воспоминания о себе Валя оставил у своих товарищей по Центру подготовки космонавтов. Тепло о нем отзывались Георгий Шонин, живший с ним в одной квартире, Павел Попович, Алексей Леонов и другие.

Сейчас традиционно в день авиации собираются его однокашники по аэроклубу отметить свой профессиональный праздник и светлую память трагически ушедших из жизни товарищей.

Похоронен Валентин Бондаренко на своей родине — в пригороде Харькова Липовой Роще, на Филипповском кладбище. Надпись на обелиске гласит: «Светлой памяти от друзей летчиков-космонавтов СССР».

# ...А товарища выручай

*Памяти Героя Украины  
Василия Мельникова*

Что такое подвиг? Едва ли кто сможет дать ответ, который удовлетворил бы понимание его всеми — юными и взрослыми, молодыми и старыми, женщинами и мужчинами, в войну и в мирное время... Одно неоспоримо: в подвиге каждый из нас видит что-то героическое, необычное, выходящее за пределы человеческих возможностей, порой жертвенное.

Я когда-то прочитал ответ на этот вопрос одного английского адмирала. Он сказал: «Подвиг — это умение выполнять свой долг в любых сложившихся обстоятельствах». Вначале этот ответ показался мне слишком упрощенным, неубедительным, но в дальнейшем я не раз убеждался, насколько он прав.

...Ясный солнечный день, ветерок навевает приятную прохладу. Я иду мимо вышки, которую монтируют из металлических конструкций трое рабочих. Один подает, двое не торопясь, но ловко свинчивают стойки и поперечины — вышка растет на глазах. Другой раз я проходил здесь через пару дней, но погода резко изменилась: подул холодный пронзительный ветер с мелкими дождинками, однако рабочие не ушли в укрытие, а продолжали трудиться. Ветер забирался к ним под куртки, холодил руки, лица, пытался сбросить с 20-метровой высоты, но рабочие продолжали делать свое дело. И я невольно подумал: а ведь это и есть подвиг. Скромный, повседневный, неброский, но — подвиг.

То же совершил и Василий Мельников. Он делал свое обычное дело — учил прыгать с парашютом и, конечно, не видел в этом ничего героического. И то, что он погиб, — это случайность. Неслучайным было то, что он не оставил растерявшегося товарища (собственно, не товарища в прямом смысле, а спортсмена-любителя, которого он тренировал), и сделал все, чтобы его спасти, не думая о своей безопасности.

...14-летнего Василия его старший брат Александр, афганец, привел в клуб «Мужество», организованный бывшими воинами-афганцами при заводе им. Малышева. Безусловно, члены клуба



оказали большое влияние на формирование его характера. Парень любил небо. Когда пришла пора службы в армии, Василий уже имел на своем счету 39 прыжков с парашютом, выполненных в Харьковском аэроклубе, и, естественно, попросил направить его в Воздушно-десантные войска.

Отслужив, вернулся в Харьков, поступил на заочное отделение института физкультуры (ныне — Академия физкультуры и спорта), но тяга к небу не прошла. Через некоторое время он пошел служить на конт-

рактной основе в аэромобильную бригаду ассоциации «ПарасКУФ», в поисково-спасательный взвод Житомирского аэромобильного объединения. Здесь его окружали профессионалы высшего класса, мастера спорта, участники многих международных соревнований. И Василий стал мастером спорта, отличным спортсменом-радиостом-парашютистом. Чаще всего Мельников прыгал в четверке «групповиков» прапорщика Игоря Дзюбы, считавшихся сильнейшими спортсменами. Зная рассудительность, хладнокровие и ответственность младшего сержанта Мельникова, товарищи доверили ему контролировать высоту свободного падения, т. е. практически доверили ему свою жизнь. Знали: Василий не растеряется, сразу забьет тревогу, если какой-то парашют не раскроется вовремя.

Василий по-настоящему радовался жизни. Он занимался любимым делом, обучался на последнем курсе института, мечтал получить офицерское звание. Мама Мельникова, Нелли Васильевна, вспоминала, каким радостным он приезжал на побывку домой. Равнодушный к спиртному, он бросил и курить. Товарищи посмеивались по этому поводу, но со временем последовали его примеру.

Видно, было за что полюбить его красивой и обаятельной девушке Марии, Машеньке. И Василий ответил ей искренней любовью, с нетерпением ожидал каждой встречи. 5 октября 2002 г.

они поженились. А уже на следующий день он был на аэродроме в Бородянке, где проходили сборы десантников. Командиру, удивленному его быстрому возвращению из отпуска «по семейным обстоятельствам», он ответил: «Сейчас я нужен команде».

А команда, пользуясь необычайно теплыми, солнечными днями в эту пору, усиленно тренировалась и тренировала студентов или «курсантов», как еще называли молодых парашютистов за ускоренный курс обучения свободному падению. И утро 19 ноября того же года было погожим, солнечным. Мл. сержант Мельников прыгнул уже с одним подопечным. Все было нормально. И вот второй прыжок. Двухмоторный Л-410 уверенно набирает высоту. Стрелка высотомера чуть подрагивает у отметки 4000 м. «Пошел!» Почти одновременно в провале двери исчезают «курсант» Павел Солоницын и его тренер Василий Мельников. Тугой воздушный поток принимает их в свои объятия. Прямыми строчками дорог и улиц, разноцветных крыш и побуревшими остатками зелени раскинула свои просторы приближающаяся земля. 3000 метров... 2500... 2000... Все идет, как говорят космонавты, штатно. На высоте 1500 метров Павел должен выдернуть кольцо. Но он почему-то замешкался, принял неудобную позу, и его закрутило встречным потоком. «Ах, досада! Учили же, как надо действовать, показывали на практике... Ну, сейчас уже не до изучения инструкций. Надо спасать парня». И Мельников догоняет Павла, пытается развернуть в нужное положение, выдернуть кольцо. Наконец хлопок вытяжного парашюта, и над ними расправило свои складки шелковое крыло парашюта. Второй человек здесь только помешает. Василий уходит вниз и в сторону, приводит в действие свою «запаску», но... поздно! Поздно!.. Купол вывалился, а воздух не успел его заполнить.

Это был 890-й прыжок мл. сержанта Мельникова. Последний прыжок! Но сотни прыжков совершают теперь молодые парашютисты на мемориалах его имени, как бы занося их на его счет.

Счет бессмертия Героя.

2-й кубок памяти Героя Украины Василия Мельникова по парашютному спорту проходил в Харькове 27-31 июля 2004 г. на аэродроме Коротич, где совершил он свой первый прыжок.

*Анатолий ПАНИН*

## Памяти друга

В ноябре 2004 г. не стало **Леси Григорьевны Беспятой** — она тихо ушла в мир иной: сердце поставило точку в ее деятельной и насыщенной событиями жизни.

Свой первый прыжок Леся совершила в 1951 г., будучи студенткой Харьковского горного института. Ей было 18 лет, а пры-



**Первые прыжки на аэродроме Коротич. 50-е годы. Леся Беспятая и инструктор-парашютист Михаил Степанович Мальцев**

гали тогда из двухместного У-2 (По-2), и надо было иметь немало мужества, чтобы вылезти из кабины на крыло, удержаться на сбивающем с ног воздушном потоке и потом уже устремляться вниз.

Еще студенткой Леся стала членом сборной Украины, чемпионкой СССР в составе

сборной команды Украины в 1952 г., мастером спорта СССР. Совершила более 800 прыжков. В октябре 1958 г. установила одиночный мировой рекорд.

Несчастный случай во время одного прыжка едва не лишил ее жизни, но крепкий организм и



**Леся Григорьевна Беспятая**

воля к победе помогли выжить и плодотворно трудиться. Правда, прыгать уже не довелось, но она не рассталась с любимым парашютным спортом, став судьей на многих соревнованиях, и редко кто из старых и молодых парашютистов не знал ее и ее всегда взвешенное и справедливое судейское слово.

Леся Григорьевна 31 год проработала в институте «Южгипрошахт» старшим инженером отдела автоматизации и связи. Уйдя на пенсию, полностью посвятила себя служению любимому виду спорта в качестве спортивного судьи ФАИ.

Память о ней будет всегда жить в наших сердцах.

*Группа товарищей*

# Содержание

От прошлого — к будущему . . . . .	5
И снова — о харьковском аэроклубе . . . . .	14
Авторское предисловие. . . . .	16
<b>Мечта, ставшая судьбой. . . . .</b>	<b>17</b>
Связь поколений — связь времен . . . . .	17
Мой путь в авиацию. . . . .	21
Спорт науке не помеха . . . . .	26
Настойчивость и смелость . . . . .	28
И летное поле, и лаборатория . . . . .	32
Живая легенда. . . . .	36
Наедине с парашютом. . . . .	38
Начатое в аэроклубе продолжил в армии . . . . .	43
Готовлю спортсменов высокого класса . . . . .	43
Началось с «Виража». . . . .	45
«Знаю свое место в жизни». . . . .	45
Страна была огромной. . . . .	46
<b>Парили в воздухе как птицы. . . . .</b>	<b>47</b>
Планеры харьковских конструкторов . . . . .	47
<b>Авиамоделизм: вчера и сегодня. . . . .</b>	<b>51</b>
Харьков — координирующий центр. . . . .	51
Уникальные модели Василия Коротенко. . . . .	57
<b>Я небес просторнее не знаю. . . . .</b>	<b>59</b>
И расцвело небо парашютами . . . . .	59
Маленький небонырчик . . . . .	62
Случалось в воздухе и такое . . . . .	66
Видит звезды и днем. . . . .	69
<b>Памятный 54-й. . . . .</b>	<b>71</b>
Минуло полстолетия . . . . .	71
Фундамент жизненных устоев . . . . .	74
И небо, и море. . . . .	76
<b>Наши ветераны . . . . .</b>	<b>78</b>
Позвало небо. . . . .	78
Крылатое племя . . . . .	82
И орден Славы на груди . . . . .	83

А аэродром был рядом . . . . .	84
Понравились вертолеты . . . . .	86
Болезни бывают разные . . . . .	87
Оправдал надежды отца . . . . .	89
Вся жизнь — под куполом . . . . .	90
Мечтал с малых лет . . . . .	91
Если очень захотеть — добьешься . . . . .	92
Поборник нового, сложного . . . . .	93
Детские увлечения — залог взрослых успехов . . . . .	95
Один из старейших . . . . .	96
Судьба извилиста . . . . .	97
«Здоровье в порядке!» . . . . .	98
<b>Спортсмены-парашютисты, которыми может гордиться</b>	<b>99</b>
<b>Харьковский аэроклуб</b>	
<b>Харьковские аэроклубовцы в Аэрофлоте . . . . .</b>	<b>103</b>
<b>Рассказывают перворазники . . . . .</b>	<b>108</b>
Это было потрясающе! . . . . .	108
Я был счастлив! . . . . .	110
С друзьями все становится возможным . . . . .	111
<b>«Авиатрисса» . . . . .</b>	<b>114</b>
<b>Наши души вселяются в павших . . . . .</b>	<b>116</b>
Прокладывая путь в космос . . . . .	116
...А товарища выручай . . . . .	119
Памяти друга . . . . .	122

Анатолий Семенович ПАНИН  
Надежда Михайловна КОЗЫРЕВА

**АЭРОКЛУБ ПРОДОЛЖАЕТ ПОЛЕТ**

Очерки и воспоминания аэроклубовцев

Авторская редакция *А. С. Панина*

Дизайн обложки — *В. Лебедь*

Компьютерный набор и верстка — *И. Пятигорская*

Сдано в набор 15.01.2005. Подписано к печати 10. 03.2005. Бумага офсетная.  
Гарнитура Литературная. Объем 7,1 усл. печ. л. Формат 60x84X<sub>6</sub>. Тираж  
1000 экз. Типография ЧП Маракин, 61052, г. Харьков, ул. Рылеева, 60



Анатолий Семенович Панин — журналист и писатель-прозаик, участник Великой Отечественной Войны. Автор ряда книг о войне, в том числе повести «Вкус полыни», сборника рассказов «Памяти невынутый осколок», а также художественно-документальной повести о великой летчице В.С. Гризодубовой «Власть высоты»



Надежда Михайловна Козырева посвятила всю свою жизнь авиации. Аэроклуб, служба в ВВС, работа в Аэрофлоте. На ее счету — свыше 1300 прыжков с парашютом, участие в воздушном параде в Москве в 1967 г., три мировых рекорда. Награждена в мирное время медалью «За отвагу». В настоящее время возглавляет комитет ветеранов и истории парашютного спорта. Участвует в качестве судьи во многих соревнованиях по парашютному спорту

