

Анатолий ПАНИН

ПОЛЁТЫ

НАЧИНАЛИСЬ
С РАССВЕТОМ



Анатолий ПАНИН

ПОЛЁТЫ

*НАЧИНАЛИСЬ
С РАССВЕТОМ*

документы

факты

воспоминания



ХАРЬКОВ
2002

Автор от души благодарит за большую помощь в подборе материалов известную парашютистку Н.М.Козыреву, директора Мемориального музея-квартиры семьи Гризодубовых В.Е.Власко, директора музея Харьковско-го аэропорта Е.З.Буцкого, а также бывших работников и воспитанников аэроклуба М.С.Мальцева, В.Р.Мозырского, Г.Чуба, Л.Самойленко, приславших свои воспоминания, и всех, к кому обращался за помощью и советом.

Панин А.С.

П 16 Полеты начинались с рассветом: Повесть.— Х.: Майдан, 2002,— 120с.
ISBN 996-7903-54-0

Художественно-документальная повесть 'Полеты начинались с рассветом' — об одном из старейших в Украине аэроклубов, о его 75-летнем пути, о его воспитанниках. Клуб открыл путь в небо Герою Советского Союза и Герою Социалистического Труда В.С.Гризодубовой, дважды Герою Советского Союза П.А.Покрышеву, кандидату в космонавты В.В.Бондаренко, космонавту В.В.Васютину, 20 Героям Советского Союза, Героям Социалистического Труда В.С.Васильеву и М.И. Гуревичу, Герою Украины А.К.Мялице. В аэроклубе осваивали летное мастерство сотни замечательных пилотов, парашютистов, вертолетчиков, планеристов, авиамоделистов — мастеров спорта, чемпионов и рекордсменов Украины, СНГ и мира.

Автор книги — член Национального союза журналистов Украины А.С.Панин, автор ряда книг, в том числе художественно-документальной повести о нашей великой землячке, выдающейся летчице В.С.Гризодубовой, сам бывший аэроклубовец, знающий аэроклубовскую жизнь не со стороны.

Книга рассчитана на массового читателя.

ББК 75.724г

ISBN 996-7903-54-0

© Панин А. С., 2002

© Носань В, художественное оформление, 2002

НЕБО ЗОВЕТ ОТВАЖНЫХ

Мы вступили в третье тысячелетие и ХХІ столетие. На век минувший пришлось много трагических событий, в то же время он стал веком информационного взрыва и быстро растущей мировой экономики, развития новых технологий и ярких достижений в различных отраслях науки и техники. На наших глазах развивалась авиация, человечество шагнуло в космос.

Приход нового тысячелетия становится символом надежд и перемен. Положит ли оно конец войнам, нищете, загрязнению окружающей среды и болезням?

Уже в прошлом 2000-й год — знаменательный для работников и воспитанников Харьковского аэроклуба — юбилейный 75-й год со дня его основания.

Трудно сосчитать, сколько юношей и девушек за эти годы получили путевку в небо, занимались парашютным, самолетным, планерным, авиамodelьным и вертолетным спортом. Сколько молодых людей, однажды появившись на аэродроме, навсегда связали свою жизнь с авиацией! Дисциплина, порядок и организованность при выполнении полетов и прыжков с осознанием огромной ответственности за их безопасность позволили формировать самые лучшие черты характера молодых авиаторов, их волю и решимость.

Особой гордостью аэроклуба являются его воспитанники, совершившие боевые, трудовые и спортивные подвиги во славу своей Родины и народа.

Перелистывая газеты и журналы 20—30-х годов, с удивлением и гордостью узнаешь, как молодое советское государство, пережившее войну, голод и разруху, нашло в себе силы и возможности заниматься развитием авиации. Организовывались аэроклубы, выделялись для них, как правило, хорошие, просторные здания и сооружения, аэродромы, закупалась необходимая техника, велась широкая пропагандистская работа.

Забота о молодежи, действительно, являлась делом государственной важности.

За последние несколько лет произошел ряд существенных изменений и в жизни аэроклуба. Во-первых, Харьковский авиаспортклуб снова стал аэроклубом, во-вторых, ему присвоено имя великой летчицы нашего времени, вос-

питанницы первого выпуска летной школы, влившейся потом в Харьковский аэроклуб, Валентины Степановны Гризодубовой. Этим мы гордимся и это ко многому нас обязывает.

На немалом 75-летнем пути были в истории аэроклуба моменты, когда по различным обстоятельствам совсем замирала его жизнь, но через какое-то время он находил в себе силы и возрождался вновь, как птица Феникс из пепла.

Наиболее примечательные станицы из жизни аэроклуба вы найдете в предлагаемой вам книге. Она даст вам представление о том, как зарождался аэроклуб, как он рос, набирал силы. Вы познакомитесь с рядом его воспитанников, проявивших доблесть и героизм при защите Родины, узнаете о судьбе многих аэроклубовцев.

А аэроклуб, хотя у него и весьма почтенный возраст, остается молодым, потому что молодежь — основа на всех этапах его жизни, и вновь будет набирать высоту.

Небо зовет отважных!

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

СЛОВО ОБ ЭТОЙ КНИГЕ

С Харьковским аэроклубом связана значительная часть моей молодости. Сюда пришел я начинающим спортсменом-парашютистом, а закончил спортивную карьеру, имея около 2500 прыжков и в ранге капитана сборной Украины.

Документальная повесть Анатолия Панина «Полеты начинались с рассветом» позволила через историю моего аэроклуба еще раз осмыслить и судьбы людей, и судьбу нашей страны.

Преданные небу — это всегда люди с активной жизненной позицией. Не жизнь их «тащит», а они сами делают свою судьбу. С ними всегда интересно. Недаром и сегодня мои лучшие друзья — из большой парашютной семьи.

Мы многого желали и все могли. В то время, — а это были 60-е годы — по-моему, самые продуктивные годы в истории аэроклуба, — мы открывали любую, самую «высокую» партийную или государственную дверь, решая не только спортивные вопросы и проблемы. Теперь нас называют «шестидесятниками». Это сказано и о моих друзьях-парашютистах В.Ярыгине, Ю.Василенко, А.Мялице, В.Добрянском, В.Плохом, В.Иваницком, Н.Козыревой и других.

Книга А.Панина охватывает 75 лет жизни и деятельности Харьковского аэроклуба, одного из старейших в Украине. В ней нет строгой хронологии, хотя последовательность в описании важнейших событий прослеживается. Главное, на мой взгляд, это то, что автору удалось показать людей — тех, что учились или работали в аэроклубе, кто создавал ему доброе имя. Разделы книги — это не перечень дат и событий, а по сути своей рассказы о судьбах людей, связанных с аэроклубом. Разумеется, их жизнеописание можно было значительно расширить — среди воспитанников аэроклуба немало людей с богатым прошлым и интересной судьбой. Но нельзя объять необъятное.

С большим интересом прочитал о боевых подвигах воспитанников аэроклуба — дважды Героя Советского Союза П.А.Покрышева, Героев Советского Союза А.И.Кизимы, А.В.Добродецкого, А.И.Нефедова, одного из старейших авиаторов И.А.Левенберга и других. Сожалею, что не знал об их подвигах раньше.

Очень хорошо, что повествование дополняют фотографии. Некоторые из них поистине уникальны и сами могут служить основой для рассказа.

Уверен, что каждый аэроклубовец будет рад приобрести эту книгу. Он не только прочтет, но и будет хранить ее как семейную реликвию. И молодежи нынешней будет полезна эта книга, потому что позволит ей ознакомиться с образом жизни предыдущих поколений, научит жить увлеченно, с любовью к своему делу, к своим друзьям, к своей стране.

Жанр документальной повести, к сожалению, не предполагает глубокую художественную интерпретацию описываемых событий. В некоторых разделах чувствуется вполне понятная искренняя ностальгия автора и рассказчиков о временах простых и ясных лозунгов, плановом госфинансировании аэроклубов. Нет в книге осмысления места авиационных видов спорта в сегодняшней Украине. Очевидно, это задачи других авторов и других книг.

Но «не надо, ребята, о песне грустить»... Авиационный спорт будет жить и в Украине, как живет и развивается во всем мире. Ведь стремление человека летать всем смертям назло неистребимо!

Желаю широкому кругу читателей удовольствия от прочтения этой книги.

Геннадий ГОРБЕНКО,
мастер парашютного спорта,
доктор технических наук,
профессор Харьковского аэрокосмического
университета им. Жуковского (ХАИ)

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Жанр художественно-документальной повести дает мало простора для домысла, тем более, для вымысла. Писать требуется, опираясь на конкретные факты. Но они редко лежат на поверхности — их надо найти, получить, добыть. В архивах, в библиотеках, на чердаках, у «знающих людей», очевидцев, современников. А добыв, попытаться составить цельное представление. И тут выясняется, что одно и то же событие разными источниками освещается по-разному, что в одном случае факт оценивают положительно, в другом — отрицательно и для полной картины многого не хватает. И начинаются новые поиски, запросы, сопоставления...

А может, никому не нужны эти «архивные копания», кроме претендентов на богатое наследство? Нет, нужны! Давно и точно сказано, что без знания прошлого невозможно понять настоящее и заглянуть в будущее. Очень верно заметил английский писатель У. Уитмен: «Всеобщий закон — закон законов — это закон преемственности, ибо что такое в конечном счете настоящее, как не росток прошлого?»

Преемственность поколений, преемственность дел и свершений — вот что дает нам «заглядывание» в прошлое. Это — самое богатое наследство, не сравнимое с сундуками, полными драгоценностей. В этом плане 75-летняя история Харьковского аэроклуба — богатый событиями и лицами материал, познакомиться с которым и интересно и поучительно. В нем прослеживается преемственность поколений, влюбившихся в небо еще на заре развития авиации и передавших эту влюбленность последующим поколениям.

Самое большое достижение аэроклуба довоенной поры, я считаю, — **подлинная массовость**. Он готовил по сути всех тогдашних авиаспециалистов: пилотов, парашютистов, планеристов, авиамехаников, радистов, авиамоделистов. Вел широкую пропагандистскую работу, приобщая к авиации тысячи людей. При Дворце пионеров под эгидой «взрослого» действовал даже детский аэроклуб, в котором более 600 ребят увлеченно изучали историю авиации, часть самолетов, моторов, основы аэродинамики, делали модели самолетов и осваивали полеты на планере.

Военные годы. История аэроклуба как бы оборвалась с приходом оккупантов. Но живы были многие его воспитанники. Они продолжали теперь аэроклубовскую летопись жаркими схватками в воздухе, стремительными штурмовками вражеских позиций. Рассказы об этом вы найдете в книге. Жаль, что не обо всех героях. Но очерки о них есть в других книгах, и написать обо всех, значит сосредоточить внимание автора и читателей на описании боевых эпизодов и оставить в тени другие стороны жизни и деятельности аэроклуба на его 75-летнем пути.

В послевоенные годы, преодолев тотальное разорение, аэроклуб вновь встал на ноги, обрел почти прежнюю массовость и поднялся на новую ступень. Однако с так называемой перестройкой все рухнуло, подобно обвалу в горах.

Но будущее у аэроклуба есть. Оно стоит на прочном фундаменте достигнутого в прошлом и прорастает ростками нового, которое еще трудно приживается в изменившихся условиях.

Книга, разумеется, не может претендовать на полноту изложения. И на равнообъемность ее разделов — тоже: так уж получилось, что об одних удалось собрать больше материалов, о других — меньше.

Годы бегут быстро, и то, что сегодня являлось будничным фактом, завтра становится событием истории. И если бы история находила отображение в систематизированных и доступных для обозрения и изучения вещах и документах, она полнее работала бы на настоящее и будущее.

Автор

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Первый аэроклуб был учрежден в тогда еще губернском Харькове до первой мировой войны — как отделение Всероссийского аэроклуба.

Чем он занимался? По сохранившимся протоколам заседаний видно, что его члены живо интересовались развитием воздухоплавания и авиации в России и мире, популяризировали достижения авиаторов, в том числе отечественных, принимали непосредственное участие в организации показательных выступлений первых российских летчиков в Харькове — Уточкина, Заикина и др.

Вновь заговорили об аэроклубе — теперь уже в пролетарском Харькове, как его тогда с гордостью называли, где-то в конце 1923 г. Немало сил и времени заняли хлопоты и организационные мероприятия. Открыть аэроклуб его энтузиастам удалось лишь в 1925 г. Харьковские газеты сообщили о том, что *«1 января 1925 г. состоялось открытие в гор. Харькове первого на Украине аэроклуба имени Ильича. Задачи аэроклуба обрисовал тов. Липко (отв. секретарь губернского ОАВУКа), который указал, что имя Ильича, связанное с клубом, обязывает к усиленной работе, направленной на дальнейшее развитие строительства нашего советского Воздухофлота».*

Было много приветствий — от ОАВУКа (Общества Авиации и Воздухоплавания Украины и Крыма), Укрвоздухпути, ВСНХ, рабочих харьковских заводов, представителей различных учреждений. В приветствиях выражалось пожелание, чтобы деятельность клуба имела всеукраинское значение.

На открытии был избран временный совет клуба, в состав которого вошли представители различных заводов, профсоюзных, военно-летных и других организаций и учреждений.

Аэроклубу выделили прекрасное помещение — здание бывшей биржи, оригинальное невысокое строение с широкой наружной лестницей, колоннами, плоской крышей, на которую аэроклубовцы водрузили небольшой учебный самолет «Ньюпор-XIV», подаренный базировавшейся в Харькове авиабригадой. (Это здание напротив Дворца труда, к

сожалению, впоследствии снесли, т.к. оно мешало расширению площади и трамвайно-автомобильному движению).

В аэроклубе организовывались выставки, систематически читались доклады и лекции, проводились другие мероприятия. В общем, все, что касалось авиации, находило отображение в деятельности аэроклуба. Если в Харьков приезжал кто-либо из видных авиаторов, ему, конечно же, устраивалась встреча в аэроклубе. И не только с аэроклубовцами, а всеми, кто интересовался авиацией. Аэроклуб очень скоро сделался средоточием широкой массовой работы по пропаганде достижений авиации и воздухоплавания.

Что это было так, свидетельствуют и переданные в Мемориальный музей-квартиру семьи Гризодубовых записи, сделанные в январе 1971 г. первым начальником аэроклуба **Филиппом Самойловичем Ямпольским**. Вот что он пишет:

«Решением Правительства Украинской ССР в начале 1923 г. было создано Общество авиации и воздухоплавания Украины и Крыма — ОАВУК, с центром в столице республики — Харькове. Вслед за этим был создан и аэроклуб, который размещался на пл. Р.Люксембург, в бывшем здании биржи. Ему было присвоено имя Ильича.

Свою работу аэроклуб проводил в тесном контакте со 2-й постоянной авиабазой ВВС, командиром которой тогда был военный летчик тов. Рапп. С этой авиабазы был доставлен и установлен на крыше здания, над входом, самолет-истребитель «Ньюпор».

Совместно с авиабазой аэроклуб вел большую работу по конструированию и изготовлению планеров. Их авторами были студенты авиасекции Харьковского технологического института М.И.Гуревич и З.И.Журбина. Созданные по их проектам планеры принимали участие в соревнованиях в Коктебеле на заре развития советского планеризма.

В аэроклубе, в полуподвальном этаже (здесь у биржи размещались еще недавно сейфы), оборудовали авиамодельную лабораторию, в которой и получило свое начало авиамодельное дело на Украине.

Одним из зачинателей планерного спорта стал быв. летчик-испытатель авиабазы П.Я.Рябченко, получивший травму в аварии и после излечения перешедший на работу в аэроклуб.

До 30-х годов аэроклуб, после слияния ОАВУКа с Доброхимом получивший наименование «Аэрохимклуб», за-

нимался, в основном, агитационной работой. Имел в своем здании музей авиации и химии, планерные и авиамодельные кружки, химлабораторию, агитбригаду — в составе драмколлектива и киномеханика, которая ездила по предприятиям и селам, популяризируя идеи авиации и собирая средства на постройку авиаэскадрильи «Ильич».

В зале аэроклуба читались лекции, доклады, проводились встречи, приемы. Помню, встречали начальника воздушной экспедиции «Москва — Пекин» тов. Шмидта, японских летчиков, прилетавших из Токио в 1925 г., и т.д. Однако учебные подразделения аэроклуба возникли значительно позже, в 30-е годы.

С самого начала, с 1923 г. по 1930-й г., на меня, в общественном порядке, были возложены обязанности начальника аэроклуба, позднее — аэрохимклуба им. Ильича».

Мы благодарны Ф.С. Ямпольскому за оставленные им записи, т.к. узнали из них немало интересного.

ВСЕУКРАИНСКИЙ АЭРОКЛУБ

«В центре города на ул. К. Либкнехта (Сумская ул.) в красивом трехэтажном здании б. Делового клуба помещается Всеукраинский аэроклуб»...

Читаю дальше... Странно. Очень странно. И непонятно. Потому что дальше сообщается буквально следующее: **«Это новый молодой аэроклуб УССР»...**

Как это «новый»? Да еще и «молодой»? Ведь мы уже ссылались на официальные сообщения об открытии аэроклуба в Харькове 1 января 1925 г., а тут речь идет о **ноябре 1933 г.**

Попробуем разобраться во всем этом. Журнал «Самолет» (№ 3 за март 1934 г.) дает большую статью Н. Боброва «Всеукраинский аэроклуб». Он (в скобках) объясняет наше недоумение так: «В 1925—1926 гг. в Харькове был аэроклуб, который закончил свое существование вследствие полной оторванности от рабочих масс и бюрократизма его руководителей».

Нам трудно судить, насколько был прав автор статьи в своих безапелляционных выводах. Наверное, все обстояло не так просто и причины более серьезные. Тем более, что, как мы уже знаем из записок Ф.С. Ямпольского, планерная школа аэроклуба все же действовала и воспитанники ее

регулярно участвовали во Всесоюзных планерных соревнованиях в Коктебеле. Работали и некоторые авиамодельные кружки. Но пилотов тогда аэроклуб еще не выпускал, других авиаспециалистов тоже. В свете этого становится понятным, для чего в Харькове в 1928 г. понадобилось открывать летную школу гражданского флота, в первом выпуске которой были три девушки. Одна из них — Валентина Гризодубова, ставшая первой женщиной — Героем Советского Союза.

Авиашколе всемерно помогали трудящиеся Украины. На собранные среди населения средства приобретались самолеты, в частности, пионеры передали школе самолет «Дети Октября», органы милиции — самолет «Красный милиционер Украины», работники кооперации — «Жилкооперация Украины».

В 1931 г. летную школу перевели в Полтаву. А два года спустя в Харькове был открыт Всеукраинский аэроклуб. Эта форма подготовки и воспитания идущей в авиацию молодежи прочно утвердилась. К 1934 г. в республике уже было 14 аэроклубов, а через пятилетие — 36. В них тысячи юношей и девушек овладевали летным мастерством.

Тогдашние газеты в один голос заявляют, что аэроклуб, открытый в 1933 г. в Харькове, был **первым** на Украине. Конечно, торжественное открытие здесь же 1 января 1925 г. «первого на Украине аэроклуба им. Ильича» могло к 1933 г. и забыться, если он не сделал к тому времени ни одного выпуска пилотов и других авиаспециалистов, ограничив свою работу поначалу лишь агитационно-пропагандистской деятельностью и подготовкой небольшого числа планистов и авиамоделлистов.

Интересно происходило создание Всеукраинского аэроклуба. Сначала рабочие-осоавиахимовцы Дзержинского района Харькова приняли решение об организации в Харькове аэроклуба на своем районном слете. На заводах города это решение было встречено с энтузиазмом. Рабочее «Серпа и молота» постановили собрать средства на один самолет и начать на нем обучение без отрыва от производства.

И потекла мощная река взносов: 64 тыс. руб. — Дзержинский райсовет, 50 тыс. — «Укринбанк», 250 тыс. — Наркомсобес, 100 тыс. — Наркомюст и т.д. Был избран совет содействия строительству аэроклуба. В него вошли: председателем — т.Шелехес (пред. облисполкома), заместители — т.Березкин (зам. нач. политуправления Харь-

ковского военного округа), членами — гг. С.Л.Якир, В.А.Камерштейн (зам. пред. горсовета), К.Калинин (авиаконструктор), представители партийных, комсомольских и профсоюзных организаций.

При такой мощной поддержке аэроклуб быстро стал на ноги. Точнее — на крыло. Сразу чувствуется: изначально закладывалась прочная основа, чтобы аэроклуб действовал плодотворно и давал стабильную отдачу.

А официальное открытие Всеукраинского аэроклуба состоялось **4 ноября 1933 г.** Было много речей и пожеланий. Задача и в развитии авиации не только догнать, но и перегнать «наших противников» ставилась серьезно. Подчеркивалось, что авиация является мощным средством в борьбе за нашу независимость, имеет огромное значение в укреплении и развитии народного хозяйства, мирного строительства — как средство сообщения, транспорта, изучения и обследования новых районов, как средство помощи сельскому хозяйству в борьбе с вредителями растений и проведении других работ. И, наконец, как способ развязывания целого ряда научных и технических проблем... Непосредственно перед Всеукраинским аэроклубом ставились такие задачи: готовить пилотов, авиатехников, мотористов, специалистов различных авиаслужб, планеристов, парашютистов, развивать автомобильное дело и проводить научно-исследовательскую работу. Диапазон весьма широкий!

Газеты сообщают, что еще три месяца назад аэроклуб организовал свою летную школу. На трех машинах У-2 начали летать харьковские рабочие без отрыва от производства. Сегодня трое из них — Козенко (ХТЗ), Литвиненко (ХЭМЗ), Голуб (ХПЗ) уже вылетели самостоятельно, остальные вылетают в ближайшие дни. Летная школа провела новый набор 40 рабочих и начала их обучение. Матчасть аэроклуба выросла до 8 машин, а на конец этого года клуб будет иметь 15 самолетов. На днях открылась школа мотористов (75 чел.), открывается школа радиотелеграфистов (40 чел.).

В систему аэроклуба вошла и планерная школа Осоавиахима, которая каждые два месяца выпускает 80 планеристов (одна из лучших школ Украины).

Аэроклуб организовал в школах и пионерлагерях кружки авиамоделлистов, в которых занимается более 5000 ребят.

На 1934 год предусматривается на участке за ХТЗ начать строительство собственных помещений аэроклуба (ан-

гары и др. сооружения), чтобы на конец 1935 г. аэроклуб имел до 200 учебных машин. Намечено открыть филиалы клуба на крупных заводах, в МТС и колхозах...

Поистине потрясает размах этих планов и задумок. И хотя не все были претворены в жизнь, т.к. ЦК КПУ и правительство вскоре переехали в Киев — он теперь стал столицей Украины, и Харьковский аэроклуб перестал быть Всеукраинским, но он по-прежнему занимал ведущие позиции в Украине. И носить стал имя своего вдохновителя и во многом организатора Павла Петровича Постышева. Он был инициатором передачи аэроклубу прекрасного здания быв. Делового клуба, он вникал во все детали работы клуба, даже нашел время, чтобы посетить занятия кружка авиамоделлистов, бывал и на строительстве ангара.

Хочу привести одну небольшую выдержку из журнала «Самолет»:

«Маленькая вечерняя прогулка по аэроклубу — по всем этим белым, оливковым, синим и голубым уютным комнатам, обставленным удобной, комфортабельной мебелью, еще раз напоминает о популярности этого клуба. В зале идет демонстрация фильма о парашютных прыжках, внизу — в цехах — работают будущие мотористы и связисты.

Группа пожилых рабочих (некоторые из них с женами) читают авиационные журналы.

В просторной комнате пионеры строят модели.

Бойко торгует буфет.

До 23 часов продолжается аэроклубовский вечер»...

Обращаю внимание нынешних читателей: когда происходит вышеописанное?

В самом начале 1934 г. Украина только что пережила голодное лето и не менее трудную осень 1933 г. А теперь город жил полнокровной жизнью. Может быть, не такой сытой, как хотелось бы, но уже звенели людскими голосами большие, красивые, хорошо обставленные комнаты аэроклуба, светились допоздна окна авиамоделльных мастерских, различных клубных кружков, библиотек, театров.

А увлечение авиацией в те годы было поистине всеохватывающим, что даже дети не довольствовались уже авиамоделлизмом — их по-настоящему влекла воздушная стихия.

Когда правительство Украины переехало в Киев, — сообщала печать, — здание ВУЦИКа было передано де-

тям Харькова. В течение нескольких месяцев был оборудован замечательный по величине и красоте Дворец пионеров. В числе других прекрасных кабинетов там имеется детский аэроклуб, в котором размещены авиамодельные и планерные секции.

Более 600 ребят упорно и кропотливо изучают историю авиации, планеризма, материальную часть самолета, мотора, элементарные основы аэродинамики.

Грамоты, кубки ЦК ВЛКСМ и ЦК ЛКСМУ, целый ряд всесоюзных и республиканских рекордов наглядно показывают, как любовно пионеры изучают сложную науку авиации, с каким увлечением они отдаются этому делу и каких прекрасных результатов достигают.

Как широко в Харькове отмечали День авиации, сообщила даже центральная газета «Правда» (19.08.35 г.):

«С утра на аэродром явились тысячи пролетариев с семьями. Праздник в воздухе первым открыл летчик Томилин, показавший на самолете У-2 фигуры высшего пилотажа. За ним летчик Харьковского аэроклуба Качура взял на буксир самолета П-5 два планера и поднял их на высоту 1500 метров. Планеры проделали затем мертвые петли и сложные виражи. Праздник в воздухе длился более трех часов. Летчиков сменили планеристы и парашютисты. С 9 самолетов был совершен одновременно групповой прыжок парашютистов.

День авиации отмечен был также в других городах и колхозах Харьковской области. На стадионах Харькова состоялись физкультурные праздники. В Ленинском районе начала работать одна из самых высоких в Союзе вышек, высотой в 64 метра. Вышка оборудована электроподъемником».

Последние предвоенные годы в жизни аэроклуба были отмечены дальнейшим ростом его популярности и значения. Не прошел он и мимо развернувшегося всюду в стране стахановского движения — и в авиации, оказывается, были свои стахановцы.

Инициаторами развертывания стахановского движения в аэроклубах были летчики и техники Харьковского, Одесского и Славянского аэроклубов тт. Степаненко, Мариненко, Рябчун, Троян и другие. Инструктор-летчик Степаненко работал в Харьковском аэроклубе с первого дня его существования. Его самолет налетал 536 часов — на 136 часов больше нормы, без аварий, поломок и вынужденных

посадов. Это было обеспечено отличным уходом за материальной частью, грамотной эксплуатацией ее.

Техник Харьковского аэроклуба т.Мариненко обслуживал два-три самолета. Машины его были всегда готовы к полетам и переработали нормы на 120—130 часов. Два с половиной часа с помощью четырех учлетов тратит т.Мариненко на снятие, установку мотора, заправку и выпуск машины в воздух. На каждый самолет т.Мариненко составлял специальный план декадного осмотра. Этим планом предусматривался подробный порядок осмотра и кто из учлетов какую работу выполняет, а также контроль за всей работой.

— Работать на трех самолетах можно! — сказал т.Мариненко и вызвал на соревнование техсостав Днепропетровского аэроклуба...

Видимо понимая, что в обстановке схватки с фашизмом аэроклубы из организаций добровольных и лишь содействующих подготовке армейских кадров должны стать целиком военными организациями, руководство страны решило коренным образом преобразовать аэроклубы. И вот буквально накануне войны, 3 июня 1941 г., появляется

ПРИКАЗ
ЦС Осоавиахима СССР и РСФСР
№ 025
г.Тушино 3 июня 1941 г.

§ 1

Харьковский аэроклуб из списков аэроклубов Осоавиахима исключить и считать переданным в ведение ГУУЗ ВВС Красной Армии по балансу на 15 мая 1941 г.

*Председатель ЦС Осоавиахима
генерал-майор авиации П.Кобелев*

Но ГУУЗ — это только Главное управление учебными заведениями, а конкретно Харьковской аэроклуб был передан спешно организованной в Харькове **10-й военной авиационной школе.**

Надо сказать, передавать было что. В Центральном архиве России я держал в руках увесистый «Акт передачи», в котором были скрупулезно перечислены каждый шланг, трос, шестеренка и прочие запчасти. Но самое главное — самолеты. А их было уже немало — 44 У-2 (больше, чем в авиаполку), один Р-5 и один СП-1; 59 моторов М-11. Кроме того, два аэродрома (возле ХТЗ и площадка в

Коротыче), здания, мебель, оборудование на пл. Тевелева, 26, две парашютных вышки и т.п. Сдал — начальник аэроклуба Кубышкин, принял — начальник 10-й военно-авиационной школы полковник Богаченко.

Разумеется, 10-я школа ВВС не успела сделать в Харькове ни одного выпуска. Эвакуировалась. Дальнейшие следы ее, к сожалению, пока обнаружить не удалось.

ВЗЛЕТ ПОСЛЕ «ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКИ»

Итак, аэроклуба нет. Ни Всеукраинского, ни просто областного. Вместо него — 10-я школа ВВС. Курсанты ее щеголяют по Харькову в новеньких гимнастерках с голубыми петлицами. Они уже военные, но еще не летчики. И пока станут где-то в тылу таковыми, те, кто к началу войны успел закончить аэроклуб, становились воздушными бойцами. Героически сражались с врагом, героически погибали.

В одном из стихотворений поэта-летчика Феликса Чуева есть такие строки:

На лица летчиков смотри —
Им никогда не повториться.
На меди утренней зари
Чеканит небо эти лица.

А война чеканила их не только «на меди утренней зари», но и на бронзе и граните монументов. Их много поставлено в городах и поселках — как вечная память бессмертным подвигам крылатых воинов на фронтах Великой Отечественной войны.

Но пришел и ей конец. В Харьков вернулось немало воспитанников аэроклуба, а также тех, кто получал путевку в небо в других местах страны.

— Где же ваш знаменитый аэроклуб? — спрашивали они харьковчан.

— На вынужденной посадке, — с грустной улыбкой отвечали те.

Летчики знали: и с вынужденной посадки возвращаются. Редко, правда, своим ходом, чаще — на буксире за трактором или даже в разобранном виде. Но возвращаются.

Авиаторы-энтузиасты взялись за возрождение аэроклуба. Это удалось лишь к 1947 г.

Летное поле возле ХТЗ частично было испорчено, но частично сохранилось. Освоение выделенной аэроклубу до

войны площадки в Коротиче было еще впереди. «Собирали» аэроклуб на общественных началах недавние военные летчики, еще, как говорится, не остывшие от боев. И руководил ими тоже недавний военный П.П.Золотухин. Когда удалось договориться с республиканским начальством и перегнать из Львова 9 самолетов У-2, началась уже практическая деятельность аэроклуба по подготовке пилотов, а затем парашютистов и планеристов, авиамоделистов. Разместили аэроклуб в центре города, на ул. Чернышевского, 14. Первым послевоенным начальником аэроклуба назначили полковника Н.А.Рыбальченко.

В аэроклубе появились, кроме У-2, учебно-тренировочные УТ-2. В 1948 г. аэроклубу передали поле в Померках, принадлежавшее ранее Пограншколе. Но для полетов оно было не очень удачное — мешали деревья Лесопарка. А парашютисты иногда приземлялись на территории соседних заводов. Тем не менее в 1948 г. состоялся первый послевоенный выпуск пилотов.

С 1950 г. началось практическое освоение летного поля в Коротиче, на долгие годы ставшее основным и единственным для аэроклуба, если не считать летних временных площадок, использовавшихся в основном парашютистами.

В Коротиче состоялись и первые соревнования по различным видам авиаспорта, здесь появились и свои первые рекордсмены и чемпионы. И «открыл» их галерею Валентин Медведев — летчик, прошедший войну и с первых дней работавший в возрожденном аэроклубе.

В этом же году, после демобилизации из ВДВ, пришел в ХАК на должность инструктора-парашютиста Михаил Степанович Мальцев. Он подчеркивает в своих воспоминаниях, что ключевые должности в аэроклубе в это время занимали военные, в их числе трое ушедших в запас Героев Советского Союза. Это — зам. начальника аэроклуба подполковник Г.Ф.Филиппов, командир летного отряда майор Н.С.Павлушин и М.Т.Игнатов (он работал недолго — «перевесила» тяга к искусству, уехал работать в какую-то киностудию, а Филиппова и Павлушина уже нет в живых).

В начале 1951 г. полковника Рыбальченко на посту начальника сменил Илья Александрович Левенберг — человек-легенда, как его называли аэроклубовцы (о нем более подробный рассказ дальше). Сдал он «бразды правления» в 1957 г. Начальником был недолгое время Алексей Федо-

рович Шестаков. Весь летно-технический состав — вчерашние фронтовики (в том числе испанец Хосе Хименес Рус). Не было ни склок, ни скандалов, жили и работали дружно.

Фронтовиков постепенно сменяли более молодые военные, преимущественно из «хрущевского миллиона двести» (старики помнят это демонстративное, непродуманное и неожиданное сокращение нашей армии).

В 1963 г. аэроклуб с улицы Чернышевского, 14 переехал на Плехановскую, 16-б, где и находится сейчас.

В 1964 г., в феврале, аэроклуб реформировали, т.е. полностью расформировали два летных отряда, остались парашютное и самолетное звенья и новое имя — авиаспортклуб (АСК). Вместе с начальником АСК (на то время П.Ф.Мотовиловым) летного состава теперь насчитывалось всего 11 человек.

А парашютное звено, замечает М.С.Мальцев, практически не претерпело изменений.

В 1968 г. в звено пришел Владимир Кузнецов, а чуть позже — Николай Шихайло. В 60-е и начале 70-х годов парашютный спорт получил дальнейшее развитие. Самые первые спортсмены появились еще в 50-е годы. Это — студентка тогдашнего Горного института Л.Г.Беспятая — впоследствии мастер спорта СССР, член сборной Украины, участник многих сборов, обладатель республиканских и союзных рекордов, судья международной категории. Одновременно с ней пришла из того же института Александра Мишустина. Она в одном из соревнований установила мировой рекорд. За это и образцовое выполнение задания во время проведения воздушного парада, посвященного Дню авиации, Указом Президиума Верховного Совета СССР награждена орденом Красной Звезды.

Стартового времени теперь хватало на всех. Подготовку к ответственным соревнованиям проводили уже на сборах с отрывом от работы или учебы, с размещением на аэродроме и трехразовым питанием. Были годы, когда наш АСК выставлял две команды. Возросло мастерство, повысились требования. Не единицы, а уже многие спортсмены стали выполнять сложные номера парашютной акробатики, особенно с появлением управляемых парашютов.

Авиаспортклуб — это новый виток истории Харьковского аэроклуба. Он характерен тем, что сделан крен именно

в сторону расширения спортивной деятельности. Спортсмены АСК участвуют в многочисленных соревнованиях, чемпионатах и никогда не возвращаются без кубков и медалей.

Как подтверждение тому — статья председателя совета Харьковского АСК, судьи международной категории Бориса Романовича Бельмана в областной газете «Красное знамя» за 18 августа 1965 г.

Он пишет об успехах спортсменов АСК и особенно их блестящих достижениях в финалах Спартакиады ДОСААФ того же 1965 г.

Команда парашютистов в составе Валерия Ярыгина, Валентина Плохого, Ивана Плотникова и Нины Домбровской заняла первое командное место в республиканских соревнованиях, а Нина Домбровская стала абсолютным чемпионом УССР. Команда в составе Евгения Вачасова, Валентины Турсунходжаевой и Валерия Сараева успешно выступила на всеукраинских соревнованиях по планерному спорту — она завоевала Кубок первенства Спартакиады.

Много лет подряд авиамоделисты Харькова слынут непобедимыми по моделям свободного полета. В нынешнем году в финале розыгрыша пять кубков — четыре личных и один общекомандный. Все кубки были завоеваны харьковчанами. Чемпионами Украины 1965 г. стали: по моделям планеров — Вячеслав Дронов, по моделям с резиновыми моторчиками — Роман Штейнберг, по таймерным — Виктор Онуфриенко и по радиоуправляемым — Борис Паценкер. На соревнованиях по кордовым пилотажным моделям обладателем золотой медали был Евгений Кондратенко. А на всесоюзных соревнованиях в Тбилиси он награжден серебряной медалью. Серебряными призерами на республиканских соревнованиях по кордовым моделям стали Кирилл Миронов, Мирослав Крекота, Владимир Куликов, Владимир Диденко.

А Георгий Чуб завоевал звание абсолютного чемпиона Украины по самолетному спорту.

Успешно выступали тогда же харьковчане и на международных соревнованиях. В июле этого года в Финляндии проводился чемпионат мира по моделям свободного полета. Команду таймеристов Советского Союза представляли три харьковчанина, мастера спорта СССР Евгений Вербицкий, Виктор Онуфриенко и Валентин Мозырский. Они заняли третье место, а Евгений Вербицкий стал призером и награжден бронзовой медалью

ФАИ. Вместе с Виктором Онуфриенко, занявшим пятое место, он выполнил норматив, дающий право на получение звания «Мастер спорта международного класса». Эти два спортсмена первыми в нашей стране получили это высокое звание.

В юношеском разряде Александр Куксов и Владимир Дворкин установили всесоюзный рекорд по дальности, продолжительности и высоте полета модели вертолета с механическим двигателем.

Валентина Турсунходжаева на двухместном планере "Бланик" пролетела 310 км с пассажиром на борту и возвращением к месту старта. Всесоюзный рекорд.

Мировые рекорды парашютистов Валерия Ярыгина, Нины Оленич, авиамоделистов Бориса Паценкера, Валентина Найдовского, Владимира Орехова, Бориса Мурашенко неоднократно вписывались в таблицу рекордов ФАИ.

Харьковчане в те годы установили 16 мировых, более 30 всесоюзных и свыше 60 республиканских рекордов по авиационным видам спорта. Почти три десятка почетных кубков первенств украсили стенды авиаспортклуба...

В последующие годы рекорды и победы на соревнованиях различных рангов заметно умножились. Харьковским авиаспортсменам есть чем гордиться, есть что оставить в пример последующим поколениям.

ПРАЗДНИКИ И БУДНИ «МАЛОЙ АВИАЦИИ» «ОТ МОДЕЛИ - К ПЛАНЕРУ, ОТ ПЛАНЕРА - К САМОЛЕТУ»

Яркое солнечное утро. В зеленой траве Тушинского аэродрома меркнут хрустальные блески высыхающей росы. Подстелив газетки и платочки, а где и прямо на траве устраивались говорливые москвичи. На другом краю поля аккуратными рядами стоят самолеты. До них еще очередь не скоро дойдет — противоположную сторону заняли мальчишки и девчонки, готовящие к полетам свои тонкокрылые самолетики.

Инструктора успокаивают ребят, чтобы ничего не напутали. Но будешь ли спокоен, когда среди почетных гостей, сразу узнанный детьми, подкручивает свои шикарные усы сам Семен Михайлович Буденный.

Председатель жюри объявил о начале Всесоюзного слета авиамоделистов, и в небо взмыли любовно сделанные ре-

блещущими руками модели. Были здесь и уменьшенные во много раз копии известных самолетов, и тоненькие, с полупрозрачными, похожими на стрекозиные крыльями. А Саша Проскурнин запустил свой оригинальный колыбель, а потом и орнитоптер (махолет). Трибуны дружно поддерживали юных авиаторов.

И вот объявлены результаты. Героями дня стали Саша Проскурнин, Боря Мартынов, Леля Бондаревская, Андрей Кмец, Мила Глухань. Их модели показали лучшие результаты.

Александр Сергеевич Проскурнин с тех далеких лет бережно хранит удостоверение юного авиамоделиста, подписанное Маршалом Советского Союза С.М.Буденным. Недаром мальчишкой бегал Саша в подвал к Степану Васильевичу Гризодубову, смотрел, как один из первых украинских авиаконструкторов и летчиков строил аэросани, авиетку, помогал ему, слушал его рассказы о своих злоключениях со строительством самолетов, о том, как учил их летать и сам учился искусству управления летательными аппаратами. Не раз видел Саша дочь Степана Васильевича Валентину, восхищался ее красотой и целеустремленностью, страстной влюбленностью в небо. Прекрасно играя на рояле и будучи перспективной студенткой консерватории и технологического института, она все же предпочла им ни с чем не сравнимое чувство полета на послушной ее рукам машине...

Саша тоже мечтал стать летчиком. Только летчиком! И его мечта исполнилась бы, но... подвело зрение, врачебная комиссия не дала «добро» на зачисление его в группу пилотов аэроклуба. Ряд лет он работал инструктором по авиамоделизму в харьковских школах, участвовал в слетах и соревнованиях, его модели устанавливали рекорды.

А мечта летать самому была неистребимой. И Александр в своем дворе (он жил тогда на Журавлевке) построил планер — копию планера Лилиенталя, и совершил на нем несколько полетов с крутого берега реки Харьков зимой на лед.

А делом его жизни стала архитектура. Получив соответствующее образование, он построил в Харькове ряд домов, но больше всего — парков и скверов, в том числе такие крупные, как Журавлевский и Алексеевский гидрпарки.

Кроме авиации, остались «для души» поэзия и искусство. Он хорошо рисует, тонко чувствует слово, и даже сейчас, когда пригибают плечи и сбивают шаг болезни и годы (а их позади уже 85), он продолжает сочинять стихи.

Многие сотни пытливых ребят занимались тогда авиа-моделизмом. В Харькове, например, при аэроклубе уже вскоре после его создания работало пять авиамодельных кружков. В мае 1926 г. состоялись первые соревнования, на которых было представлено 58 моделей. А к началу 30-х годов в Украине работало более 130 таких кружков и количество их непрерывно росло. Был даже выдвинут лозунг: «От модели — к планеру, от планера — к самолету!»

Но, конечно, не количеством кружков определяются успехи довоенных авиамоделистов. Они строили такие модели, которые могли потягаться и с сегодняшними, созданными на более высоком уровне техники.

Вот, скажем, на праздновании Дня авиации в Харькове 18 августа 1939 г. отличные модели продемонстрировали Жора Балык, Боря Микеев, Боря Ярославцев, Алла Спивакова, модель которой с бензиновым моторчиком на областных соревнованиях продержалась в воздухе 58 мин. 22 сек., пролетев 20 км на высоте около двух тыс. метров. Модель Бори Убоженко — немного меньше — 32 мин., но летела быстрее, преодолев за это время 24 км. Новый республиканский рекорд! А бензомоторная модель Иры Мирошниченко пролетела аж 40 км 500 м.

На республиканских соревнованиях юные харьковские авиамоделисты завоевали кубок ЦК ЛКСМУ.

Вдохновителями и организаторами массового авиамоделизма на Харьковщине стали первый начальник Харьковского аэроклуба Филипп Самойлович Ямпольский и

Борис Романович Бельман (приз его имени разыгрывался среди авиамоделистов еще совсем недавно).

Дети по природе своей творцы. Им трудно усидеть спокойно на лекции, на теоретическом разборе, но если они что-то мастерят, то так увлекутся, что забывают о времени и отдыхе. И это прекрасно — видеть увлеченных любимым делом ребят. И вот что интересно. Повзрослев, многие ребята не бросают полюбившееся им дело и продолжают строить модели, участвовать в соревнованиях. Или становятся инструкторами, учат моделированию тех, кто моложе их, оставаясь порой на всю жизнь приверженцем однажды захватившего их увлечения.

— Многие яркие страницы в историю Харьковского аэроклуба вписаны спортсменами-авиамоделистами, — делится своими воспоминаниями мастер спорта международной категории, неоднократный чемпион Украины, СССР, призер международных соревнований и чемпионатов, старший тренер сборной Украины по авиамоделному спорту Валентин Мозырский. — Они были ведущими на Украине и в СССР и остаются ведущими в Украине в настоящее время.

Харьков — город авиационный. В нем есть и авиазавод, и авиаинститут, и сеть станций юных техников. Авиация всегда притягивала к себе детей и молодежь. Естественно, не все становятся летчиками и авиаконструкторами, но все, прошедшие через авиамоделный спорт, это люди, умеющие больше, чем обыкновенный человек.

Бессменным руководителем авиамоделной секции Харьковского аэроклуба с послевоенных лет до 1970 г. был Борис Романович Бельман — единственный штатный инженер-авиамоделист. Это — талантливый организатор, воспитатель, авторитетнейший человек в авиамоделлизме СССР, судья международной категории, засл. тренер Украины. Он сумел сплотить вокруг себя истинных фанатов авиамоделного спорта, ведущих спортсменов, тренеров-общественников, судей.

Борис Романович являлся инициатором многих интересных соревнований, таких, как первенство Вооруженных Сил СССР и первенство Министерства авиапромышленности СССР по авиамоделному спорту. Начавшись с небольших соревнований нескольких команд, эти состязания превратились в крупнейшие турниры, превосходившие по количеству участников и уровню результатов чемпионаты СССР. Но такой размах обязанностей и дел не затмевал внимания Бориса Романовича даже к жэковским кружкам. Он был в курсе дела всего авиамоделлизма.

И в Харьковском аэроклубе всегда были и есть лидеры всесоюзного, украинского и мирового авиамоделного спорта.

Это — прошедшие войну Михаил Черкасский, Евгений Кучеров, Леонид Липинский, Геннадий Байдаминов — заслуженные тренеры Украины, мастера спорта, которые не только сами успешно выступали на соревнованиях самого высокого ранга, но и воспитали целую плеяду известных авиамоделистов, авиаинженеров и специалистов высокого класса.

В.Р.Мозырский называет наиболее известных представителей этой «плеяды». Это — мастера спорта, неоднократные чемпионы высоких рангов, заслуженные тренеры Украины и прочая и прочая Евгений Кондратенко, Евгений Вербицкий, Борис Паценкер (он еще и лауреат Государственной премии СССР в области испытаний летательных аппаратов на прочность), Владимир Сураев, Виктор Вешняков, Виктор Исаенко, Константин Шаталов, Яков Мазняк, Михаил Мелихов...

Представители более молодого поколения, успешно выступающие и в настоящее время на чемпионатах Европы, мира и Украины, мастера спорта, чемпионы и призеры — Юрий Бондаренко, Семен Лернер, Юрий Яценко, Вадим Журавлев, Владимир Сосновский, Сергей Белко, Владимир Трегубенко, Павел Ветлугин, Виталий Миронов.

Радуют победами на соревнованиях и чемпионатах различного ранга и юниоры — Алексей Богач, Павел Богач, Иван Евсеев и др.

Этот перечень (разумеется, неполный) имен и достижений спортсменов-авиамоделистов — залог того, что авиамодельный спорт будет всегда занимать достойное место в истории Харьковского аэроклуба.

Успехи харьковских авиамоделистов, их дела и нужды постоянно освещались в средствах массовой информации, в том числе центральных — журналах «Самолет», «Крылья Родины» и др. Вот несколько информации за различные годы.

1934 г.

- После получения сведений о посещении делегациями авиамоделистов тт. Ворошилова и Калинина пионеры-авиамоделисты Октябрьского района Харькова выделили делегацию авиамоделистов к директору авиазавода т.Калинину для того, чтобы он взял шефство над авиамодельными кружками в части снабжения кружков материалами и предоставления мест для полета ударников-авиамоделистов на самолете. Тов. Калинин принял делегацию, снабдил материалами и предоставил 50 мест для полета на самолете К-5.
- 13 января начальником авиации Осоавиахима СССР подписан приказ о введении цикла «авиамодельное

дело» в программы летных и планерных школ, планерных станций Осоавиахима.

- Украина сейчас стоит на первом месте по количеству авиастроителей, втянутых в непосредственную работу в кружках. По неполным данным, на 15 ноября 1933 г. на Украине насчитывалось около 13000 членов ЮАС.

1958 г.

- Наиболее устойчивыми моторными полетами отличались модели Ю.Сворчевского, В.Абрамова, Е.Вербицкого, Н.Духовича. Добились они этого, прежде всего, конструктивными особенностями моделей.
- Переходящий кубок журнала «Крылья Родины» присужден харьковским спортсменам В.Скрипченко и К.Герштенцвейгу, добившимся лучших показателей в командных гонках моделей.

1980 г.

- Праздник авиамоделистов в Харькове. Да, иначе как большим праздником малой авиации не назовешь все-союзный турнир авиамоделистов авиазаводов и конструкторских бюро страны... В Харьков приехали гости со всех уголков страны. Среди них были и ветераны авиамоделизма — победители международных стартов, чемпионы авиамодельного спорта. Хозяева создали гостям хорошие условия для тренировок, выступлений и отдыха.

...Инициаторами турнира были харьковчане, среди которых нынешний инженер-авиамоделист местного АСК ДОСААФ Б.Бельман, ветеран авиамоделизма. Не случайно поэтому в Харькове состоялась и юбилейная, двадцатая по счету, спортивная встреча.

БУДУТ В ХАРЬКОВЕ ПЛАНЕРИСТЫ!

дут" — значит их нет. Но были. И опять будут!

Да, были в Харькове планеристы. И еще какие! Хотя бы Екатерина Грунауэр, которая в далекие 20-е годы, на заре развития планеризма в стране, покоряла небо на аппаратах без мотора. О ней и ее товарищах рассказ будет несколько поздней.

...Исконная мечта человека — подобно птице парить в небе — родила сказку о ковче-самолете. Было много бесплодных попыток претворить мечту в жизнь. Но осуществилась она только в конце XIX в., когда немецкому изобретателю О.Лилиенталю удалось подняться в воздух на планере. На опыте его полетов были разработаны теория и практика полета, схема конструкции аппарата и управления им. В 1903 г. американцы братья Райт устанавливают бензиновый мотор на планер собственной конструкции, на котором уже с успехом неоднократно совершали полеты. Так родилась моторная авиация, и в последующие два десятилетия она достигла исключительных успехов. А планер постигла незаслуженная участь: он был надолго отодвинут с триумфального пути авиации. Лишь в 1923 г. планеризм начал возрождаться в СССР и Германии.

Из воспоминаний С.В.Гризодубова

«Фактически развитие планеризма шло неразрывно с развитием аэропланов. Ясно: планер — это аэроплан в его первоначальной стадии рождения. Потом о планере забыли и уже гораздо позже начали развивать его конструкцию и начали внедрять в спортивные группы в аэроклубах, в организациях при Осоавиахимовских кружках и т.д. Молодежь жадно стремилась к этому спорту... Но не так легко было развивать его. Сколько приходилось за это бороться против людей, которые считали планеризм пустой забавой и всячески тормозили его развитие, не давали средств. Состоя членом президиума Осоавиахима, я настойчиво боролся за развитие планеризма на Украине, но очень мешали недоброжелатели. Мне ничего не оставалось, как заняться строительством планеров у себя на даче. Я привлек группу ребят, и на свои средства построил с ними несколько планеров, которые участвовали во Всесоюзных соревнованиях и получили хорошую оценку. В конце концов планеризм получил свое признание».

И вновь немного истории. Первые сведения о постройке планеров в России относятся к 1904 г. В Киеве строил первые планеры учащийся реального училища Георгий Адлер. Чуть позже, в Крыму, — курсант Морского корпуса Константин Арцеулов, в Тифлисе — гимназист Алексей Шиуков, который 5 мая 1908 г. впервые в Российском государстве (это было отмечено прессой) совершил свободный полет. Он разбежался с планером по склону Махатской горы, отталкивался и, подхваченный встречным воздушным потоком, аппарат поднимал его на 4—5 метров и нес 30—45 метров.

В том же году студент МВТУ Борис Российский под руководством Н.Е.Жуковского строит из бамбука планер и совершает на нем перелет через реку Клязьму, продержавшись в воздухе около трех минут.

В те же годы в России стали появляться воздухоплавательные кружки, что говорило об огромном интересе общества к вопросам летания на аппаратах тяжелее воздуха.

В Харькове воздухоплавательный кружок был организован после киевского, в ноябре 1909 г. — студенческий кружок «Аэросекция» при Харьковском технологическом институте. (В дальнейшем — «Аэросекция им. Л.М.Мациевича»). Его создал профессор Г.Ф.Проскура, который организовал там же авиационную кафедру, а впоследствии стал одним из инициаторов создания Харьковского авиационного института, где долгие годы работал преподавателем.

С 1910 г. началось бурное развитие планеризма в России. Планеры строили и летали на них во многих городах и даже в сельской местности. В планеризме стало превалировать спортивное направление. Появилась соревновательность, начали фиксироваться рекорды. Это кажется почти непостижимым для России начала XX века, где власти отнюдь не поощряли «воздушные затеи». А газеты, касаясь авиации, писали: «Как и во всем остальном, мы пока позади...» И на этом фоне — парящий полет С.Добровольского в 1913 г. — высшее достижение тех лет. Этот мировой рекорд с продолжительностью полета 5 минут и набором высоты до 30 метров продержался 10 лет и был перекрыт только в 1923 г.

Этот год вообще стал годом начала возрождения планеризма в СССР. Мощный толчок этому дали Первые Всесоюзные планерные испытания (ВПИ). Они были организованы по инициативе К.К.Арцеулова и В.Я.Аррисона и

проходили в окрестностях Феодосии, на горе Узун-Сырт у поселка Коктебель ранней осенью 1923 г.

Вовторых ВПИ в 1924 г. принимали участие и харьковчане, которые приехали в Крым со своими планерами в составе делегации во главе с руководителем планерной секции ОАВУК Степаном Васильевичем Гризодубовым. На испытания были выставлены планеры: «Марс» — студента ХТИ С.Н.Рыльцева (построен на авиабазе № 2), «Губтелега» — конструкции С.А.Коца (построен в полтавском кружке ОАВУК), «Аист» — двухместный, учебный конструкции харьковчан М.И.Гуревича и З.И.Журбиной, «ХТИ-АС» — разработан и построен в авиасекции ХТИ, «Бумеранг» — одноместный, рекордно-тренировочный конструкции З.И.Журбиной, М.И.Гуревича и А.И.Бромберга.

На одном из этих планеров совершила кратковременный полет и 14-летняя школьница Валентина Гризодубова. После того знакового для нее полета она прямо заявила отцу:

- Папа, я хочу летать.

- Будешь летать, дочка! — ответил отец и сделал все, чтобы она навсегда породнилась с авиацией. Мать, родственники и знакомые решительно отговаривали Валентину, видя в ней будущую знаменитую артистку, музыканта. А отец только посмеивался в свои короткие усы. Он видел, знал, что у дочери его — «гризодубовский» — характер, и если она что-то решила, то так и будет.

Участвовали харьковские планеры и планеристы на III и последующих Всесоюзных планерных состязаниях (в 1925, 1927 и др. годах). В 1927 г. в планерных состязаниях приняла участие Е.А.Грунауер, которая после окончания школы работала в Харьковском аэроклубе имени Ильича, где заведовала библиотекой и училась на трехмесячных курсах авиации и моторостроения. В 1927 г. она была направлена с группой планеристов и планерами «Шпак» и «Горобец» в Коктебель на соревнования, где, освоив планер, стала первой женщиной в СССР пилотом-планеристом. В 1929 г. Екатерина Адольфовна закончила Харьковскую летную школу гражданской авиации вместе с Валентиной Гризодубовой, а осенью того же года, после выполнения летной программы, сдает экзамен на звание пилота-парителя, т.е. на высший класс планериста. И... Первой из женщин СССР удостоивается такого звания.

Харьков, наряду с такими городами, как Москва, Ленинград, Киев, располагал своей школой планеризма, где

планеристы получали профессиональную подготовку, пройдя такие этапы: планерный кружок (а их в 1925 г. в Харькове было уже 5) — планерная станция — планерная школа. Затем лучшие планеристы направлялись в Высшую летно-планерную школу в Коктебеле.

В 30-е годы строительство планеров приобрело, можно сказать, массовый характер. Среди их конструкторов появились новые имена: А.В.Коваленко, О.Н.Кабанов, А.В.Даценко, И.Я.Перлов, П.В.Бенинг, С.И.Кузьмин и др., а имя С.В.Гризодубова, одного из первых авиаторов, неизменно оставалось наиболее уважаемым.

Харьковская планерная школа, располагавшаяся на ст. Васищево, имела идеальный планеродром, открытый всем ветрам, а опытные инструкторы, овладевшие искусством парения в равнинной полосе Союза, умело передавали свой опыт многочисленным учтятам (в 1934 г. было 8 групп по 80 человек в каждой).

Промышленность наша уже выпускала серийно планеры, но любители предпочитали летать на своих. Даже в Харьковском детском аэроклубе ученики десятых классов под руководством конструктора О.Н.Кабанова строили свой планер.

Коктебель был настоящей Меккой планеристов: здесь море, горы, мощные восходящие потоки, в которых так легко парить... Но планеризм захватил и жителей равнинных мест. И здесь нашли выход из положения: буксировка планера самолетом. Откликаясь на спрос, начал выпускать планеры специальный завод Осоавиахима. С 1936 г. планерные соревнования уже были равнинными и в них участвовали, в основном, заводские планеры. А к 1938 г., к сожалению, началось свертывание работ по планеризму в целом. И это объяснялось отнюдь не желанием планеристов — их интерес к этому виду спорта на затухал. Однако массовые репрессии, прежде всего, среди руководящего состава, сводили на нет многие планы и замыслы. Достаточно сказать, что в Харькове в 1937-38 гг. начальники аэроклуба сменялись буквально один за другим.

Тем не менее ни один авиационный праздник (а они проводились ежегодно до начала Великой Отечественной войны) не обходился без показательных полетов планеристов.

Но не только спорт — планеризм в аэроклубах все больше выполнял роль прикладного, готовя специалистов для

Красной Армии, где уже принимались на вооружение десантные планеры.

нерному спорту. Энтузиасты раздобывали старые планеры, находили новые, ремонтировали, латали и — летали. Среди самых титулованных планеристов — Евгений Вачасов. Он освоил полеты на всех видах планеров, налетал 2200 часов. Первый в Украине Почетный мастер спорта СССР. Многолетний член сборной команды планеристов Украины. Входил и в состав сборной Союза. Абсолютный чемпион Украины 1973 г.

Управлять планером не так-то просто, как кажется поначалу. Есть и свои проблемы. Вот облачко впереди. Какие возле него турбулентные потоки: восходящие или нисходящие? Добавит ли оно тебе высоты или бросит вниз?

И с какой скоростью? На глазок определить невозможно, нужен прибор. Но его нет. И Вачасов изобрел и проверил на практике турбулизатор — устройство, которое в соединении с вариометром позволяет определить скорость нисходящих и восходящих потоков.

ростью лететь в конце пути, чтобы точно прибыть в нужным квадрат? И над этим поработал Вачасов, предложив свою кольцевую счетную линейку планериста. Она получила массовое распространение. Свои творческие поиски

Вачасов оформил в виде диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук.

Знали в Харькове и далеко за его пределами и других планеристов — Сараева, Логайчука, Шихайло, Прасолову, Шкрябина и др. А кто не слышал о Валентине Турсунходжаевой? Ее мастерством не раз восхищались опытные планеристы страны. Рекорд Валентины на дальность полета — 312,673 км до цели, с возвращением на старт с пассажиром на борту — долго числился в таблице рекордов как никем не превзойденный.

И Вачасов, и Турсунходжаева (Щекина) много лет работали преподавателями в ХАИ. О полетах и победах в небе им напоминают теперь бережно хранимые медали и дипломы.

И еще десятки опытных планеристов воспитал Харьковский аэроклуб. Одно время даже будущие пилоты начинали обучение с планера, чтобы ускорить процесс освоения сложной профессией летчика.

Немало планеристов могли бы и сейчас летать на своих «Бланиках» и «Упарах» или обучать на них полетам молодежь, но... решением ЦК ДОСААФ СССР еще в конце 60-х годов в Харькове была прекращена подготовка планеристов. Неоднократные протесты харьковчан не дали результатов.

Сейчас обстановка другая, и аэроклуб решил возродить уже изрядно подзабытый планеризм. Поставлены на крыло два планера, отремонтирован самолет-буксировщик...

Будут вновь парить над Харьковом планеры!

ХАРЬКОВСКИЕ ПАРАШЮТИСТЫ — ПЕРВЫЕ НА УКРАИНЕ

Проем двери по левому борту самолета. Неспешно поднимаются сюда по короткому трапу навьюченные своим снаряжением парашютисты. И совсем другая у них походка и другое выражение лица, когда они подходят к той же двери, но с другой стороны, изнутри, на высоте. Слегка покачивается пол, встречный воздушный поток врывается в раскрытый проем, далеко внизу проплывают поля и еле угадываемые контуры знакомого поселка. Губы сжаты, взгляд сосредоточен, в глубине глаз — плохо скрываемый страх, особенно у перворазников...

Очень точно заметил по этому поводу поэт Константин Ваншенкин:

Открылась бездна — и над нею
В проеме люка только ты.
Нет испытания труднее,
Чем низвержение с высоты...

И все же это «низвержение» — один из самых массовых видов воздушного спорта, любимый как юношами, так и девушками. Причем сейчас в аэроклубовских отрядах парашютисток порой бывает больше, чем парашютистов.

Что так влечет сюда молодежь? Зрелищность, возможность испытать себя на храбрость, какое-то птичье влечение ощущать упругость воздуха в свободном падении. А в последние годы, с появлением управляемых парашютов, открылись такие возможности, которые раньше и не снились.

Вспоминаю свой прыжок в аэроклубе (по программе нам, пилотам, их полагалось всего-то два). Ветром меня понес-

ло на реку, и как я ни подтягивал стропы, врезался по колено в ил у самого края берега. А сейчас у парашютиста в распоряжении настоящее летающее крыло, на котором можно скользить и против ветра, и приземляться так легко, как будто спрыгиваешь с табуретки.

прыжков, на мой вопрос, что ее так тянет в небо, ответила: «Это — как наркотик. И чем больше прыгаешь, тем больше тянет». Ту же мысль я встретил в стихах Владимира Тихоненко — засл. тренера Украины, многократного рекордсмена мира, чемпиона СССР, судьи международной категории:

...Практичны вы, и вам не до экзотик.
Поэтому вам не дано понять,
Как мы, хоть раз познав прыжка наркотик,
С собой не в состоянии совладать...

чил прописку» в 1933 г. В Мемориальном музее-квартире семьи Гризодубовых сохранилось письмо, переданное туда одним из первых харьковских парашютистов **Николаем Петровичем Островским** в 1985 г. Он считает, что в различных статьях по истории Харьковского аэроклуба допущены неточности в освещении начала развития парашютного спорта на Украине и беспокоится о том, чтобы «не были забыты те замечательные парни и девушки, в основном рабочие харьковских заводов, которые отдавали всю свою молодую энергию развитию парашютного дела».

(Надо сказать, что опасения ветерана не беспочвенны. Доводилось не раз сталкиваться с серьезными разночтениями в описании фактов. Изложение их в письме Н.Островского представляется нам наиболее достоверным).

«Первые украинские парашютисты (и в скором времени — инструкторы), — утверждает Н.П.Островский, — были подготовлены не в аэроклубе, а в Харьковской авиабригаде (размещалась в Сокольниках, за городским парком). Их подготовил летчик Виктор Дмитриевич Козуля, уже имевший ряд прыжков, совершенных им в недавно созданной Московской парашютной школе под руководством Л.Г.Минова и Я.Д.Мошковского. 1 мая 1933 г. группа будущих парашютистов уже вышла на парад в синих комбинезонах и с парашютиками в петлицах. А 5 мая состоялись первые на Украине групповые прыжки с самолетов

У-2. Обучались и прыгали в то время на порядком истрепанных американских парашютах фирмы «Ирвин». Стропы на них рвались даже от пятисекундных затяжек.

Первые прыжки совершались на аэродроме, находившемся возле ипподрома, в присутствии членов республиканского правительства. Не обошлось без неприятностей: у одного из «перворазников» Игоря Соболева парашют не раскрылся. (Высказывалась версия: самоубийство. Но вероятнее всего — из-за неопытности, вытяжное кольцо искал не там, где надо, а страховочных фалов еще не было — их ввели позже. — Прим. А.П.). Чтобы доказать, что это — случайность, на следующий день прыжки повторили, на этот раз с небольшого пассажирского самолета К-5. Все прошло хорошо. Но надо сказать, что техника прыжка для нас было дело неизведанное. Никто не знал, как стабилизировать свое тело в пространстве, как выходить из вращения и т.д. Поэтому часто запутывались и перехлестывались стропы, были другие неприятности. Но постепенно освоили технику прыжка, особенно после того, как появились отечественные парашюты ПТ-1 и ПД-1 (тренировочный и десантный).

Примерно в 1934 г. в городском парке была построена первая парашютная вышка (деревянная, одноконсольная, с высотой до рабочей площадки 35 м). Вскоре появилась еще одна вышка — на аэродроме за ХТЗ, высотой 18 м (сторож вышки, 64-летний старик, прыгал с нее при нас без парашюта на стожок сена). Вышки помогали ускорить подготовку курсантов к прыжкам с самолета и тренировать уже прыгавших. А по воскресеньям в парке не было отбоя от желающих прыгнуть с вышки. И аэроклуб на свои нужды на этом подрабатывал (рубль за прыжок). Позже, где-то в 1936 г., на Холодной Горе была построена металлическая, двухконсольная (на два парашюта) вышка, высотой до рабочей площадки 67 м, куда поднимал желающих лифт (правда, не всегда работал). Во время войны, по рассказам местных жителей, оккупанты вышку подорвали, разобрали и увезли, очевидно, на металлолом.

Кто же был среди первых парашютистов и инструкторов? Прежде всего, надо назвать Аркадия Веселова — токаря с ХЭМЗа, отличного парня, безусловного лидера всех парашютистов аэроклуба. Шура Шарапова — первая девушка-парашютистка в Украине, Оля Сергеева — всегда спокойная и дружелюбная. Немного позже появи-

лась первая парашютист-инструктор Алла Александрова, работница авиазавода.

Среди первых были также Георгий Ананьев, Иван Покойный, Валентин Трофимов, Александр Руденко, Константин Россровский, Александр Кашин, Николай Островский, Николай Вишневский, Леонид Кадыгроб, Лев Кенигсберг. Несколько позже в аэроклуб пришли такие в будущем хорошие инструкторы-парашютисты, как Всеволод Капленко, Владимир Обудовский, Александр Загуменный, Дмитрий Жорник и др. Причем Загуменный — впоследствии полковник ВДВ, а Жорник — прекрасный организатор и педагог, мастер спорта, засл. тренер СССР.

Интересно, что в аэроклубе была подготовлена отдельная группа из колонистов детской колонии им. Дзержинского, начальником которой был выдающийся педагог А.С. Макаренко. Подготовка этой группы была доверена мне. Антон Семенович несколько раз приглашал меня для беседы, живо интересовался успехами ребят. Нетрудно было разглядеть, что за внешней его суровостью скрывался очень доброжелательный и любознательный человек.

Надо отметить, что большое внимание подготовке парашютистов уделяло находившееся тогда в Харькове украинское правительство, особенно Григорий Иванович Петровский. Примечательно, что в аэроклубе тогда бывали (и часто) многие артисты, в том числе и такие известные, как Эмиль Гилельс, Вера Дулова и др. Вечерами устраивались концерты и танцы — молодежь любила проводить здесь время. Ни о каких выпивках, конечно, никто не помышлял.

Инструктора Виктора Коношенко сменил инструктор-десантник, старший лейтенант Сергей Данилович Богатырь — энергичный организатор, прекрасный парашютист. Единственным его недостатком, пожалуй, была безрассудная смелость. Во время войны он стал начальником БАО (батальона аэродромного обслуживания), подполковником. Мне не раз приходилось с ним встречаться на 3-м Украинском фронте.

Говоря о зарождении парашютизма на Украине, надо отметить, что наряду с Харьковской авиабригадой и аэроклубом парашютное дело развивалось и в Рогани, в бывшей 9-й военной школе летчиков и летнабов.

Мы готовили молодых, прыгали сами, проводили испытания новых парашютов, и сделали, кажется, немало.

Остается надеяться, что мои воспоминания о «первых» кого-нибудь заинтересуют и будут в чем-то полезны.

Мы воздаем должное ветерану, его интересному рассказу, его воспоминаниям, которые, конечно же, будут всем нам полезны.

Много места заняло бы перечисление званий, наград, количества прыжков, побед в республиканских, всесоюзных и международных соревнованиях таких известных воспитанников Харьковского аэроклуба, как Г.В.Чумаченко, М.С.Мальцев, В.С.Вовк, Л.Г.Беспятая, Ю.Н.Черняк, Н.М.Козырева, В.М.Ярыгин, А.Н. и В.М.Добрянские, Н.И.Домбровская, Г.А.Горбенко, А.К. и Т.Л.Мялицы, А.И. и В.М.Иваницкие и многие другие. Кстати, совпадение ряда фамилий — явление не случайное. Молодые люди познакомились, что называется, под куполом парашюта и дальше уже пошли по жизни вместе.

Начав с малого, Харьковский аэроклуб стал своеобразной столицей парашютизма. Задачи постепенно усложнялись и усложнялись. Вот уже зрители восторженно аплодируют группе парашютистов, образовавших в воздухе «этажерку»: два, три, четыре, даже пять спортсменов один над другим! А то, взявшись за руки в свободном падении, парашютисты образуют замысловатые фигуры.

Но и этого мало. Прыжки на точность приземления, на воду, ночью, с большой высоты и пр. — это уже давно вошло в программы соревнований. Выпускник ХАИ, инженер авиазавода, мастер спорта, заслуженный тренер Украины, по иронии судьбы носящий фамилию Плохой, становится одним из основателей парашютно-атлетического многоборья в Украине и СССР, а Харьковский аэроклуб — лидером в освоении и распространении разработанного Валентином Плохим вида спорта (включает в себя, кроме прыжков, еще стрельбу, кросс и плавание). Достойное настоящего атлета испытание крепости мускулов и силы духа!

Более 16 лет ежегодно в Харькове проводились крупнейшие республиканские, всесоюзные и международные соревнования «Золотая осень», на призы газеты «Советский патриот» по парашютно-атлетическому многоборью. Воспитанники Харьковского аэроклуба на этих и других соревнованиях сделали его самым титулованным аэроклубом Украины, а себя вписали золотыми буквами в исто-

рию спорта: три чемпионки СССР — Татьяна Манойло, Ирина Сетдикова, Наталья Безрук (она же — абсолютная чемпионка Украины, тренер и врач сборной Украины, судья международной категории). Целая плеяда чемпионов Украины — Людмила Зинченко, Любовь Васютич, Виталий Стоянчук, Александр Плохой, Сергей Ткаченко, Ольга Лепина, Татьяна Кузнецова, Владимир Петров, Станислав Ромасько, Владимир Рубан, Николай Степанов, Вадим Сокольский и др.

Впервые в мире, в составе авиапарашютной экспедиции в Арктику, наши воспитанники Евгений Иванов, Эль Корепанов совершили прыжки на дрейфующий лед Северного ледовитого океана.

Один из недавних красочных праздников парашютистов состоялся в Харькове, на аэродроме Коротич в конце июля 1999 г. Здесь прошли соревнования на Кубок Украины по классическому двоеборью и на Кубок имени первого директора Харьковского авиазавода, известного авиаконструктора Константина Калинина.

Четыре дня 42 спортсмена из Киева, Харькова, Винницы, Донецка, Днепропетровска, Житомира, Луганска, других городов Украины, а также из Белгорода боролись за победу.

В классическом двоеборье (на точность приземления и акробатические прыжки) абсолютными чемпионами стали мастера спорта международного класса Татьяна Манойло и Юрий Коваль (ВВС), на втором месте мастера спорта Елена Тагачакова (Харьков) и Евгений Манирко (Винница). На третьем — Людмила Земская (погранвойска Украины) и Сергей Токарь (Харьков).

В первом розыгрыше Кубка им. К.Калинина лучше других выполнили прыжки на точность приземления Елена Тагачакова и Евгений Манирко.

Впервые за всю историю проведения Кубка Украины расходы наряду с аэроклубом приняли на себя спонсоры — авиазавод, «Харьковгаз», и сами участники: каждый парашютист внес по 125 гривен.

Что ж, очевидно, и все последующие соревнования будут теперь организовываться по тому же принципу. Главенствующим становится правило: «За все надо платить». Вот и последние соревнования, проходившие 8—12 августа 2000 г. на аэродроме Коротич, опять спонсировали аэроклуб и авиазавод, а также сами участники.

Победителями личного первенства в 5-м Кубке Украины и 3-м Кубке им. К.А.Калинина по классическому парашютизму вновь стали Татьяна Манойло, Сергей Токарь и др.

Весьма успешно выступила одна из немногих юниорок Юля Закорецкая из Луганска. Этой статной, крепкой девушке в тот год исполнилось 18 лет, но на ее счету тогда уже было 465 прыжков! С трудом верилось. Спрашиваю у Юли, когда же она начала прыгать, если уже «набежала» такая внушительная цифра? «С 12 лет, — ответила она и, смеясь, добавила: — Очевидно, гены у меня такие». А «гены» в самом деле потрясающие: это ее мама Валентина Николаевна Закорецкая, имя которой занесено в Книгу рекордов Гиннесса: совершила одиннадцать тысяч прыжков! Фантастика! Сейчас она с увлечением занимается подготовкой юных парашютистов. Результаты, как видим, налицо.

Соревнования 2000 года еще раз показали, что в Харькове и в Украине есть отличные спортсмены-парашютисты. И в то же время прежней массовости этого спорта, к сожалению, нет. Причина одна: нет горючего, нет средств на организацию постоянных массовых тренировок, не говоря уже о соревнованиях.

ОРЕЛ НЕ ПТИЦА, ПОКА В ПОЛЕТЕ НЕ БЫЛ

ДВА ГОДА В ВОЗДУХЕ

Еще совсем маленьким Жора Чуб, увидев шагнувшего по улице военного, остановился в радостном изумлении. Летчик! Ну, конечно, летчик! Погонны с голубой окантовкой и «птичками», позванивают ордена и медали на груди.

Может, такие встречи повлияли, может, часто слышанные рассказы о героизме летчиков на войне, но Жора решил твердо: будет летчиком! Причем обязательно военным.

И от намеченного не отступил. В 1956 г. пришел в Харьковский аэроклуб. Закончил летное отделение. Дальше — военное училище летчиков. Окончил и его. Начал службу в ВВС — все, так сказать, шло по плану. И вдруг — как удар «под дых» — хрущевское сокращение вооруженных сил в 1960 г. Что делать?

Вернулся в родной аэроклуб. Стал заниматься авиаспортом и инструкторской работой на общественных началах со спортсменами-пилотажами. С 1964 г. — член республиканской сборной по высшему пилотажу. Через год стал абсолютным чемпионом Украины. В те же годы учился и работал, окончил ХАИ.

«Сокращение ВС имело и другую сторону, — считает Георгий Чуб, — которую для аэроклубов можно назвать положительной. Молодые, способные летчики не были выброшены из авиации вообще: большинство их вновь пришло в аэроклубы, и с начала 60-х гг. здесь стал быстро развиваться самолетный спорт. К руководству ЦК ДОСА-АФ СССР и УССР пришли новые люди, в аэроклубы стали поступать новые типы спортивных самолетов — чешские Z-226, Z-326, советские ЯК-18П, на которых можно было выполнять фигуры высшего пилотажа в прямом и перевернутом полете. Аэроклубы перешли от первоначальной подготовки летного состава для училищ ВВС к массовой спортивной работе.

Омоложению самолетного спорта в значительной степени способствовало то, что технические возможности основного спортивного самолета ЯК-18П расширили арсенал пилотажных фигур и сильно усложнили пилотажные комплексы, при выполнении которых перегрузки превы-

шают семикратные. Все это предъявило особые требования к состоянию физического здоровья — ведь за один тренировочный полет в зону спортсменов выполняет от 40 до 60 фигур высшего пилотажа.

До 1960 г. в редких и малочисленных крупных соревнованиях, как правило, участвовал инструкторский состав, то с 1960 г. выросло и число соревнований, и участниками их стала молодежь. В Харьковском аэроклубе большую группу пилотов-спортсменов составили студенты крупнейших вузов — ХГУ, ХАИ, ХПИ, а также молодые рабочие крупных предприятий. В результате здоровой спортивной борьбы в лидеры вышли Владимир Бабенков — рабочий завода им. Малышева, Игорь Гантварг — студент Харьковского театрального института, Георгий Чуб — студент ХАИ. С 1963 по 1969 гг. эти спортсмены являлись постоянными членами сборной команды Украины. Ни одно соревнование не проходило без того, чтобы они не заняли призовые места в командном и личном зачете. Владимир Бабенков, например, трижды завоевывал титул абсолютного чемпиона Украины по высшему пилотажу.

С 1970 г. ситуация в самолетном спорте стала катастрофически ухудшаться — из-за отсутствия достаточного финансирования со стороны государства, изношенности техники. Со временем самолетный спорт в Харькове, как в недалеком прошлом планерный, перестал существовать.

Разбредись «шестидесятники» — кто в гражданскую авиацию (Бабенков, Гантварг и др.), кто в авиапромышленность на испытательскую работу (Сазонкин, Горбик, Архипенко).

«Что касается меня, — говорит Георгий, — то я подался на Север. И не за «длинным рублем», а потому, что не видел тогда для себя выхода из создавшегося положения. И вот долгих 30 лет я трудился в Тюменском крае — пилотом вертолета, инструктором, командиром авиаэскадрильи. В пургу и жгучие морозы обслуживал нефтедобытчиков, жителей дальних поселков, до которых, как поется в песне, «только самолетом можно долететь». Бывало очень трудно, но как вспомнишь, с каким нетерпением ждут твой вертолет люди, нередко видя в нем последнюю надежду на жизнь и спасение, забываешь обо всем и садишься за штурвал.

За эти годы провел в воздухе 15000 часов! Если перевести в сутки и месяцы, получится почти два года!

Вышел на пенсию, вернулся на родину. А нити, связывающие меня всю сознательную жизнь с авиацией, не оборвались совсем: в настоящее время тружусь в студенческом конструкторском бюро ХАИ, с которым связан еще со студенческих лет».

Интересные конструкции разрабатывают здесь будущие самолетостроители! А сейчас взялись за создание летающей копии легендарного самолета По-2 и вскоре думают поднять его в воздух.

Так воспоминания о прошлом обретают конкретные черты.

КОГДА ХОЧЕШЬ, ТО МНОГОГО ДОБЬЕШЬСЯ

Люда Самойленко тоже с детства мечтала стать летчицей — тянуло ее в воздух, как птицу. Неосознанное желание переросло в твердое стремление, целиком захватившее ее.

В стремлении побыстрее подняться в воздух не стала заканчивать школу, а поступила в... Харьковский гидрометеорологический техникум: здесь тогда готовили и техников-аэрологов, которые исследовали атмосферу на специально оборудованных для этого самолетах. Но еще до окончания техникума их заменили шары-зонды, которые показания приборов передают по радио на землю. В общем, не вышло здесь с полетами, но техникум Людмила закончила с отличием. Назначили на работу в аэропорт техником-аэрологом. Запускала свои шары, с завистью смотрела на взлетающие лайнеры, и в 1964 г., когда исполнилось почти 18 лет, поступила в Харьковский аэроклуб на самолетное отделение.

«Было нелегко, — вспоминает Людмила, — я училась тогда без отрыва от производства. Первого полета ждала с нетерпением. И когда инструктор провез меня над родным Харьковом, как он говорил, «понюхать воздух», я испытала восторг. Вот оно — то, к чему стремилась, — уже близко!

Вылетела самостоятельно в числе первых в июне 1965 г. Дальше все пошло так, как и должно идти у человека, беззаветно преданного авиации. В 1967 г., после успешного выступления на чемпионате Украины, была зачислена в сборную команду УССР. В следующем году выполнила нормативы мастера спорта. А еще через год взяли в основной состав сборной Советского Союза по самолетному спорту,

где тренировалась с такими прославленными летчиками — чемпионами мира, как Светлана Савицкая, Игорь Егоров, Владимир Мартемьянов, Нелли Калинина, Лидия Леонова, Светлана Подоляк и другие знаменитые пилоты».

Но полеты полетами, а жизнь жизнью. В 1970 г. родился сын Виктор, и по семейным обстоятельствам Людмила перешла работать в Харьковский аэроклуб инструктором-летчиком в самолетное звено. А вскоре уже занималась подготовкой молодых талантливых спортсменов, которые выступали на республиканских и всесоюзных соревнованиях.

Как тренер проходила специальные сборы в Киеве и имела допуск ко всем видам высшего пилотажа. Занимались с ними прекрасные пилоты Владимир Воловень, Михаил Мосейчук, Анатолий Коваль и другие выдающиеся летчики (Воловень и Мосейчук впервые исполнили фигуру «голова к голове»).

«Очевидно, в связи с нехваткой самолетов, наш авиаспортклуб в 1974 г. перевели на вертолеты. Пришлось переучиваться. Но в 1975 г. у меня родился еще один сын. Перерыв в полетах был небольшой, и уже в следующем году с должности инструктора-летчика вертолетного звена меня назначили командиром этого звена. Готовила молодых летчиков к соревнованиям. Наши спортсмены Любовь Кобзарь (Татаринова), Алексей Новиков и ряд других входили в сборную Украины.

Я постоянно участвовала в организации соревнований разного ранга — от областных до республиканских и всесоюзных, являлась судьей республиканской категории по вертолетному спорту.

В 1982 г. у меня родилась дочь, и я полностью «перешла» на воспитание детей.

Занимаясь спортом, детьми, я «между делом» закончила Центральную объединенную спортивно-техническую школу, а в 1976 г. получила диплом инженера по эксплуатации самолетов и двигателей, окончив Киевский институт гражданской авиации.

Когда очень хочешь, то многого добьешься».

Харьковский аэроклуб был в 60—70 годы, что называется, на виду. Его ставили в пример, сюда приезжали перенимать опыт, что было очень распространенным для советской действительности. В этом плане характерным является статья тогдашнего начальника Харьковского АСК

Е.Цибульника в журнале «Крылья Родины» (1 — 1976). Приводим выдержки из нее:

«Трудовое соперничество рождает новые инициативы. Так, передовые инструкторы С.Працюк, В.Выходцев, В.Кузнецов, авиаспециалисты М.Савченко, М.Цибульник и Н.Слепцов предложили более рациональные способы подготовки к полетам и обслуживания вертолетов, что помогло повысить производительность каждого летного дня. Обучающиеся показали глубокие знания по всем разделам программ. Для примера назовем Алексея Войтенко. Он электросварщик, работает на заводе. Прошлогоднее производственное задание завершил досрочно. Встав на предсезонную вахту, обязался перевыполнить план января и февраля этого года... Отлично освоил вертолет Ми-1...

Среди передовиков учебы — спортсмен рабочий-сборщик В.Река, монтажница Р.Андросова и другие. Духом соревнования, активным поиском дополнительных резервов... проникнуты будни авиаспециалистов во главе с инженером клуба Б.Гориным.

...Радуют наши успехи, завоеванные на соревнованиях VI Спартакиады народов СССР. Летчики и парашютисты заняли призовые места на финишах республиканской спартакиады. Особенно отличились парашютисты — аспирант авиаинститута П.Фомичев, токарь А.Слабунова, студент В.Перминов. Их готовил к выступлению общественный тренер инженер локомотивного депо им. Кирова В.Ярыгин — рекордсмен, в прошлом член сборной команды Украины».

ЛЕТЧИКИ И ТЕХНИКИ БЫЛИ ОДНОЙ СЕМЬЕЙ

Без механика самолет не взлетит. Нет, в принципе он, конечно, может взлететь, но только в том случае, если его подготовят к полету механик и другие работники аэродромной службы. То есть, заправят горючим, маслом, водой,отрегулируют и проверят мотор, рули управления и т.д. Работа серьезная и большая.

Понимая это, аэроклуб готовил, кроме пилотов, планиристов, парашютистов, также мотористов и авиамехаников. После войны много военных авиаспециалистов демобилизовалось. Часть их пришла в аэроклубы, в гражданский флот. Аэроклуб перестал получать задания на их подготовку. А свои самолеты обслуживали выпущенные ранее или пришедшие из армии. В числе их был и

Борис Николаевич Горин. В войну но и в пехоте повоевал, и авиамехаником поработал.

— Я много дней и ночей провел на аэродромах, — вспоминает Борис Николаевич. — Поэтому хорошо знаю, что значит сказать летчику: «Машина к полету готова». Бывало, прилетит самолет с задания — и насквозь светится, весь в дырах от осколков и пуль. Механики натянут палатку для светомаскировки и за ночь заделают все дырки. Еще и закрасят эти места. Утром экипаж подходит к самолету и не узнает его — он выглядит как новый. Поэтому так ценили своих «технарей» летчики. Летный и технический персонал у нас никогда не отгораживались друг от друга, являлись единой семьей...

Прерву на короткое время рассказ Б.Н.Горина. Вернее, дополню. Мне вспомнилась история с техперсоналом эскадрильи «Нормандия» (впоследствии — полк «Нормандия-Неман»), Мы часто стояли на одном аэродроме и могли близко наблюдать жизнь французских летчиков.

Вначале в «Нормандии» все техники тоже были из Франции. И вот возвращается самолет с задания — там крыло повреждено, там фюзеляж, элероны, из-под капота масло капает... Французский механик посмотрит, покачает головой и заявляет безапелляционно: «На завод!» Но до завода тысячи километров, а фронт рядом. И вскоре французы обратились к нашему командованию с просьбой заменить техперсонал на русский.

И положение в корне изменилось. Очень уважали французские летчики русских техников. Франсуа де Жоффри в своей книге «Нормандия-Неман» часто вспоминает о них. Вот маленький эпизод:

«Около моего самолета, блестевшего на солнце, как обычно, занимались своими делами механик, оружейник и одна девушка радиотехник. Мой смелый и верный русский механик, товарищ старшина Лохин, вытянувшись, традиционно доложил:

— Товарищ лейтенант! Все готово. Мотор, радио и пушка — в порядке.

Так же традиционно я ответил:

— Большое спасибо, Лохин!

Мы обменялись дружеским рукопожатием. Я залез в кабину и закрыл фонарь»...

Многие, наверно, помнят по фильму «Нормандия-Неман» случай, который произошел с летчиком де Сейном. Он пс-

релетал на другой аэродром. Дело было срочное, поэтому захватил и механика Владимира Белозуба, разместив его в тесном отсеке за спинкой сидения, разумеется, без парашюта. В полете случилась утечка горючего. Кабину заволкло парами бензина. Пришлось возвращаться. Де Сейн пытается сесть, ему помогают по радио, но летчик уже ничего не видит. Тогда командир полка приказывает:

— Прыгайте!

— Я не могу, за спиной механик сержант Белозуб.

Тогда приказ повторяет представитель нашего командования. Но де Сейн идет на посадку вслепую. Самолет врезается в землю...

После окончания войны французы улетели к себе на подаренных им самолетах Як-3. Следом летели на «Дугласах» приглашенные ими во Францию техники. Почти неделю они были гостями парижан.

— Ну, как Париж? Что ты там видел интересного? — спросил я у знакомого механика из «Нормандии» после возвращения.

— Считаю, ничего не видел, — ответил товарищ. — Ходил зацелованный и пьяный: каждая встречная француженка считала своим долгом броситься на шею «советскому летчику» и расцеловать, а мужчины — предложить стакан «бургундского»...

Это были незабываемые дни великого единения народов, сбросивших с себя страшное ярмо — немецкий фашизм.

А небольшое отступление я сделал лишь для того, чтобы лишний раз подчеркнуть, как ценили всюду советских специалистов, воинов-интернационалистов.

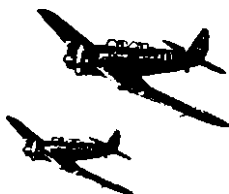
Возвратимся к рассказу об аэроклубовцах. Борис Николаевич Горин рассказывает:

— Я как демобилизовался в 1951 г., приехал в Харьков — и сразу в аэроклуб, и вот с мая 51-го так и работаю здесь. Сначала был механиком самолета, затем — техником отряда, инженером аэроклуба. Пришло время на пенсию, но уходить не захотел, только должность попросил попроще. Поставили аккумуляторы заряжать. Что ж, и эта работа технических знаний требует. И вот полвека в аэроклубе. Большая часть жизни на аэродромах прошла. И квартиру в аэроклубе получил. Дети выросли в ней. Один сын окончил авиатехническое училище, работает бор-тмехаником вертолета, другой — водителем в автобазе.

Есть внуки, но у них что-то тяга не к авиации, а к железной дороге...

Борис Николаевич вспоминает о начальниках, с которыми ему пришлось работать. А их «промелькнуло» за эти годы с десяток: Левенберг, Чепенко, Шестаков, Мотовилов, Ткаченко, Цибульник, Олейник, Нечипас, Мизяк и вот Скрынников. Воде бы все люди правильные, никого зря не ругали, а почему некоторые работали недолго, так это вышестоящему начальству виднее, нас не спрашивали, когда меняли. А технический персонал на своих местах подолгу сидел. Взять воителя нашего Александра Афанасьевича Гречко. Более 40 лет работает, и его автобус всегда на ходу. А это непросто. Летом полеты начинаются на рассвете, а людей привезти надо еще раньше. Следовательно, чтобы подготовить машину, надо уметь найти время и очень любить свою работу.

Десятки лет трудятся примерно механики Александр Яковлевич Девятеряков, Владимир Михайлович Панченко и другие.



НА ВИНТОКРЫЛЫХ МАШИНАХ

И СПОРТ, И РАБОТА

Вертолеты в воздухе мы увидели сравнительно недавно — их появление на памяти отцов сегодняшних школьников. Между тем история их создания уходит в глубокое прошлое. Еще в конце XV в. расчетами по созданию аппарата вертикального влета занимался Леонардо да Винчи (правда, эти расчеты обнаружили в его бумагах и сумели разобрать-ся в них значительно позже). Ничего не зная о расчетах и чертежах великого итальянца, свою модель «аэродинамической машинки» (вертолета) впервые в мире построил в 1754 г. М.В.Ломоносов. Первая попытка построить вертолет в натуральную величину также была предпринята нашим соотечественником А.Н.Лодыгиным в 1870 г. Первая научно и технически обоснованная схема вертолета была выполнена Б.Н.Юрьевым в 1910 г. А первый уверенно летавший вертолет был создан советскими конструкторами в ЦАГИ в 1930 г. Достигнутая на нем А.М.Черемухиным рекордная высота 605 м (1932 г.) также принадлежит нашей стране. У нас были выполнены все основные работы, положившие начало вертолетостроению. Собственно, и термин «вертолет» был введен в обиход взамен иностранного «геликоптер» по предложению Н.И.Камова в 1947 г.

Толчок к развитию нового типа аппаратов дала, разумеется, вторая мировая война. Ну, а после войны так расширилось производство и применение винтокрылых машин, что типов и видов их не перечесть.

О большом вкладе в создание вертолетов наших ученых уже говорилось. Следует подчеркнуть, что автомат перекоса винта, изобретенный Б.Н.Юрьевым, позволил принципиально по-новому управлять вертолетом с помощью несущего винта и применяется в настоящее время на вертолетах всего мира.

Способность перемещаться в любых пространственных плоскостях, вертикально взлетать и садиться, зависать в воздухе быстро сделали вертолетный спорт любимым среди молодежи. В Украине развитием этого спорта занимались в учебно-авиационных организациях ДОСААФ Харькова, Сум, Волчанска и Богодухова. Костяк сборной Украины составляли сумчане — абсолютная чемпионка мира, засл. мастер спорта Л.Приходько, абсолютная чемпионка СССР,

мастер спорта международного класса Л.Татарина, мастера спорта, чемпионы Украины А.Ившин, Г.Шапочка, В.Шапочка, С.Мильчаков и др.

Спортсмены-вертолетчики Харькова и Богодухова составили серьезную конкуренцию сумчанам, но все же опыт и наличие ведущих спортсменов, входящих в состав сборной страны, оказывали свое влияние. Харьковчане стали участвовать в соревнованиях с 1975 г. (чемпионат УССР) и тогда в составе сборной УССР (Л.Новиков, А.Войтенко, Л.Денисенко) уже команда заняла третье место. В чемпионатах СССР — с 1979 г.

К сожалению, XXX-й чемпионат Украины по вертолетному спорту, проведенный в июле 1992 г. в Богодухове, оказался последним. Первое место на нем завоевали хозяева, на втором — сумчане, на третьем — харьковчане (мастера спорта В.Гончаренко, А.Войтенко, перворазрядники А.Мизяк, П.Маяцкий).

Будут еще такие соревнования или нет, но аэроклуб всегда будет гордиться достижениями своих спортсменов-вертолетчиков.

Наиболее выдающиеся среди них: Виктор Гончаренко — командир вертолетного звена, абсолютный чемпион Украины 1989 г., бронзовый призер чемпионатов СССР 1981, 1990 гг.; Алексей Войтенко — летчик-инструктор, абсолютный чемпион Украины 1985 г., чемпион СССР по упражнению № 2 (вертолетный слалом) 1986 г.; Александр Миндарев — зам. начальника аэроклуба по летной подготовке, абсолютный чемпион Украины 1981, 1984 гг., серебряный призер чемпионата СССР по упр. № 3 (маршрут) 1981 г.; Любовь Кобзарь (Татарина) — абсолютная чемпионка СССР 1986 г., чемпион СССР по упражнению № 2, неоднократная чемпионка Украины среди женщин; Людмила Карамнова (Денисенко) — чемпионка СССР 1982 г. по упр. № 4 (слалом с грузами); Наталья Громова — серебряный призер Чемпионата ДОСААФ СССР 1991 г., чемпион ДОСААФ СССР 1991 г. по упр. № 4.

Мастерами спорта также стали О.Круть, М.Довбак, М.Удод, А.Литвин, Л.Шутылева, Е.Бреславец, Т.Полупан, Л.Новиков, В.Оконечников, В.Родькин, А.Оломский, Н.Толубенская, В.Ганенко.

Некоторые спортсмены, в совершенстве овладевшие вертолетами, пошли, как говорится, дальше. В.Ганенко и Л.Новиков стали летчиками-испытателями, А.Миндарев и А.Литвин закончили ХАИ и преподают в Харьковском

институте летчиков, подполковники. Светлана Ковтун после аэроклуба закончила Волчанское летное училище. Летает на Ан-24 в Жулянах (Киев). Летала на Ми-8 в звании майора. Полковник В.Колесник — летчик-испытатель Богодуховского центра. Дважды побывал в Афганистане.

Нынешний начальник аэроклуба Александр Васильевич Скрынников — вертолетчик, и вертолетный спорт в Харькове стал развиваться при его активном участии. «В 1974 г., — рассказывает он, — мы получили Ми-1. В 1984 г. нашему АСК было передано шесть Ми-2 (Подготовка летчиков на самолетах была свернута по распоряжению ЦС ДОСААФ — АСК стал готовить лишь вертолетчиков и парашютистов). Быстро освоили их. Уже в следующем году наши спортсмены-вертолетчики принимали участие в республиканских соревнованиях. Первыми мастерами спорта стали в 1976 г. М.Цибульник и В.Выходцев.

Работая летчиком-инструктором в Волчанском АУЛ ДОСААФ СССР, я впервые в 1974 г. участвовал в XII лично-командном первенстве УССР по вертолетному спорту. Дебют оказался удачным: со вторым членом экипажа В.Шлякиным мы заняли I место и завоевали звание чемпионов УССР по вертолетному слалому.

Соревнования показали, что достаточный опыт летной работы и хорошая профессиональная подготовка могут быть только слагаемыми в достижении спортивного мастерства, и что без тренировок и целенаправленной работы достичь больших вершин в спорте невозможно.

Только сегодня, столкнувшись с острейшими проблемами обеспечения техникой, горючим и запчастями, начинаешь понимать, что мы потеряли! К примеру, стоимость одного вертолета Ми-2, производимого по нашей лицензии в Польше, уже дошла до 450000 долларов.

Испытав острую нехватку средств, мы начали искать дополнительные источники финансирования. Оказалось возможным зарабатывать на патрулировании лесов (обнаружение пожаров) и электролиний (обрывы проводов и прочие аварии), а также сельхозработах. Дело было новое, необычное, требующее решения комплекса вопросов с подготовкой, организацией и выполнением полетов.

Полагаться приходилось лишь на свои силы и интуицию. Из летного состава первыми к выполнению патрульных полетов приступили В.Нечипас, А.Ластовкин, В.Выходцев, а затем и другие летчики. Уча других, мы учились

сами, набирались опыта и стали уже создавать серьезную конкуренцию летным отрядам гражданской авиации.

Наш аэроклуб проделал огромную работу и первым в Украине среди авиационных организаций ОСОУ в 1993 г. получил «Сертификат эксплуатанта» за № 046. Произошло качественное перерождение авиационных специалистов. Наши летчики из «королей круга», как мы в шутку себя называли за бесконечные учебные полеты по аэродромному кругу, превратились фактически в летчиков ГА.

В решении данного вопроса есть большая заслуга руководителей и работников Государственного департамента авиационного транспорта Украины, отнесшихся с полным пониманием к проблемам клуба. Назову их фамилии: Р.А.Никитин, Ю.И.Кордянин, И.В.Карпелянский, В.И.Пашченко, Н.М.Глушко, А.А.Голубец и др.

Уже в следующем, 1994 г., за нами по проторенной дорожке сертифицировались Волчанский АТЕК «Сокол», а затем и Киевский аэроклуб.

Выполнение полетов по патрулированию объектов народного хозяйства позволило в тяжелейших экономических условиях удержать аэроклуб на плаву, сохранить авиаспециалистов и учебно-материальную базу, поддерживать на должной высоте рейтинг харьковских спортсменов.

Только за последние годы на базе аэроклуба проведены соревнования 2-го и 5-го Кубков Украины по классическому парашютизму и Кубка им. К.Калинина, учрежденного Харьковским авиазаводом. Основными спонсорами соревнований являлись аэроклуб и авиазавод.

В начале нового века и нового тысячелетия надеемся провести новые соревнования и уже начали «откладывать» на них деньги, заключив договора с некоторыми агрофирмами на проведение сельхозработ. Наши вертолетчики уже подкармливали с воздуха растения и выполняли еще ряд операций.

Рука об руку идут теперь работа и спорт, спорт и работа. Такова жизнь!



СКВОЗЬ БОИ И ВОЙНЫ

КАВАЛЕРЫ ЗОЛОТОЙ ЗВЕЗДЫ

Среди тех, кто прошел через горнило Великой Отечественной войны, немало выпускников Харьковского аэроклуба. Они внесли свой вклад в нашу Победу и отмечены многими наградами.

По уточненным данным, 20 воспитанников аэроклуба заслужили высокое геройское звание. Причем у одной из них к званию Героя Советского Союза добавилось звание Героя Социалистического Труда, один — дважды Герой, двое стали Героями Социалистического Труда, один — Героем Украины. Назовем их поименно:

1. Гризодубова Валентина Степановна — Герой Советского Союза и Герой Социалистического Труда.
2. Покрышев Петр Афанасьевич — дважды Герой Советского Союза.

Герои Советского Союза:

3. Белозеров Иван Павлович.
4. Денчик Николай Федорович.
5. Дзюба Петр Петрович.
6. Добродецкий Анатолий Васильевич.
7. Домбровский Иван Александрович.
8. Нефедов Анатолий Иванович.
9. Игнатьев Михаил Трофимович.
10. Исаев Василий Васильевич.
11. Кизима Андрей Иванович.
12. Мартыненко Иван Назарович.
13. Онопченко Николай Маркович.
14. Пасько Николай Федорович.
15. Сербиненко Николай Илларионович.
16. Федоренко Василий Иванович.
17. Федоров Иван Евграфович.
18. Федутенко Надежда Никифоровна
19. Шаренко Василий Денисович.
20. Васютин Владимир Владимирович — летчик-космонавт СССР.
21. Васильев Василий Степанович — Герой Социалистического Труда.

22. Гуревич Михаил Иосифович — Герой Социалистического Труда
23. Мялица Анатолий Константинович — Герой Украины.

О подвигах наших Героев Советского Союза можно прочитать в книгах «Подвиги во имя Отчизны» (Харьков, «Прапор», 1971), «Герои Харьковщины» (Харьков, 1998). Встречаются имена многих из них в книгах различных авторов, в мемуарной литературе, военных энциклопедиях. Мы расскажем на страницах этой книги о небольшом числе Героев, которым аэроклуб дал путевку в небо, и об их подвигах.

ГЕРОИЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ

Наше первое слово — о той, чье имя теперь носит Харьковский аэроклуб, — о **Валентине Степановне Гризодубовой**.

Это — великая летчица нашего времени. Как бы далеко ни ушла вперед в своем развитии авиация, достигнув даже космических высот, в ее летописании нетленной останется золотая страница, вписанная подвигами и всей героической жизнью Валентины Степановны.

Она родилась 31 декабря 1910 г. в Харькове, в семье железнодорожного техника по образованию и талантливого изобретателя-авиатора по призванию. Мать была швей-модисткой, имела красивый по тембру голос и в других условиях могла бы стать оперной певицей. Валя тоже любила петь, обладала хорошим слухом, играла на фортепьяно, и все ей прочили музыкальное будущее. Но ей еще не было и двух лет, когда она впервые поднялась в воздух с отцом на построенном им самолете. В 14 лет побывала с отцом в Коктебеле на слете планеристов и совершила свой первый полет на планере. И небо властно позвало ее.

В 1928 г. в Харькове открыли школу гражданских пилотов Осоавиахима. Валентина в числе трех девушек была принята в ее первый набор. Блестяще училась, получила звание пилота. Это, как она посчитала, был первый этап овладения летным мастерством. Для следующего этапа в Харькове тогда не было возможностей. Поступала в Пензенскую школу летчиков-инструкторов. Ей отказали, т.к. не представляли еще себе в роли инструктора женщину. Валентина дошла до Орджоникидзе, но своего добилась — приняли-таки ее в ту школу. Успешно закончила, работала в Туле, затем — в Тушино, в Центральном аэроклубе,

подготовила 86 летчиков, в числе которых — и первый дважды Герой Советского Союза за время Отечественной войны Борис Сафонов. Потом была агитэскадрилья им. Горького. Облетала с агитполетами почти весь Советский Союз. Были 5 мировых рекордов на легкомоторных самолетах, избрание депутатом первого советского парламента — Верховного Совета СССР, и, наконец, героический перелет женского экипажа на Дальний Восток, осуществленный во многом именно благодаря редкостному мастерству и упорству В.С.Гризодубовой, ставшей первой женщиной — Героем Советского Союза.

Дальше была ответственная работа на посту руководителя Управления международных воздушных линий СССР. В войну рвалась на фронт, готова была повоевать летчиком-истребителем или штурмовиком, а ее назначили командиром полка авиации дальнего действия, который вскоре переключился на работу с партизанами. Почти каждую ночь — полеты на затерянные в лесах Брянщины и Украины партизанские аэродромы. Туда — с грузом оружия, боеприпасов, газет, почты, обратно — с ранеными, больными, детьми... 101 авиаполк был единственным на всем огромном фронте от Баренцева до Черного морей, в котором женщина командовала мужчинами («300 мужчин и одна женщина» — в шутку называли тогда полк). И как командовала! Полк стал гвардейским, орденосным. Пяти его летчикам и штурманам (из восьми в дивизии) присвоено звание Героя Советского Союза...

Еще в войну В.С.Гризодубова была избрана председателем Антифашистского комитета советских женщин, а в 1943 г. ее ввели еще и в Чрезвычайную комиссию по расследованию фашистских злодеяний на оккупированной территории и отзывали из полка незадолго до Победы.

Завершилась работа в комиссии. Гризодубовой предложили должность генерала (войну она закончила полковником), командира авиадивизии. Она отказалась, объяснив это тем, что в войну ей пришлось воевать и это был ее долг патриота. После войны задачи другие, и ей хотелось бы поработать на мирной должности.

Но мирная ее должность оказалась тесно связанной с развитием военной авиации, — она много лет работала заместителем Генерального директора НИИ, где создавались специальные приборы для боевых самолетов, а Гризодубова со своими летчиками их испытывала.

В январе 1986 г. В.С.Гризодубову наградили Золотой Звездой Героя Социалистического Труда — «за большие заслуги в развитии авиации и в связи с 75-летием со дня рождения», а «в ознаменование боевых и трудовых подвигов тов. Гризодубовой В.С.» Верховный Совет СССР постановил «соорудить бронзовый бюст на родине героя».

В.С.Гризодубова скончалась 28 апреля 1993 г. в Москве, на 83 году жизни. Похоронили ее на Новодевичьем кладбище. Усилиями друзей на могиле поставлен бюст-надгробие. 1 сентября 2000 г. В.С.Гризодубовой открыт памятник в Москве на Кутузовском проспекте, возле НИИ, где она проработала 38 лет.

МАНЕВР И ОГОНЫ!

Один из самых прославленных асов Отечественной войны — **Петр Афанасьевич Покрышев**, воспитанник Харьковского аэроклуба, дважды Герой Советского Союза.

...Начало 30-х годов. Коллективизация перевернула устоявшийся уклад села. Началось обобществление, а ни ферм, ни хороших конюшен, ни производительных машин еще не было. Жилось скудно, голодно. И в многодетной семье Покрышевых было не лучше, чем у многих. Их большое село на Херсонщине не случайно называлось Голая Пристань. Было оно и в старину небогатое и сейчас еще не разбогатело. «Петро, приезжай ко мне, здесь строительство большое, заводов много, пристроим тебя, будешь жить, а не пропадать», — написала брату старшая сестра, которая уже обустроилась в Харькове.

И Петро поехал.

Харьков оглушил его грохотом трамваев, людской толчей. Сестра посоветовала сразу же записаться на бирже труда. Ходил сюда недолго (кстати, биржу вообще скоро закрыли) — направили в школу ФЗУ при заводе «Серп и молот». Ему, мальчишке из сельских мест, интересно было учиться делать машины для сельского хозяйства. Быстро освоился. В труде и учебе незаметно пролетели два года. Экзаменационное задание выполнил так, что даже мастер удивился: сделал соединение двух пластин в «ласточкин хвост» с такой точностью, что даже вода не могла просочиться. Присвоили звание «слесарь-жестянщик» 4-го разряда, хотя многие остальные получили лишь второй-третий разряд.

Работа на заводе ему нравилась. И получал прилично — уже семье сестры помогал. Но все чаще он стал обращать внимание на попадавшиеся в разных местах транспаранты с призывами: «Трудовой народ, строй воздушный флот!», «Пролетарий — на самолет!» и т.п. А тут пришли в цех два крепких парня в летной форме. Поговорили с молодыми рабочими. И Петр без колебаний пошел в аэроклуб. Работал и летал. Сначала на планере, потом на самолете. И все чаще приходило на мысль: вот это и есть твое, истинное. Небо захватило его. И когда в аэроклуб приехали «покупатели» из Одесской военной школы пилотов и предложили Петру как одному из лучших выпускников Харьковского аэроклуба поехать в Одессу учиться летать на боевых самолетах, он не колебался. В марте 1934 г. Покрышев уехал в Одессу.

Через год он стал летчиком-истребителем. Дальше — служба в полку, участие в советско-финской войне. На фронтах Великой Отечественной с июня 1941 г. Комэксп 154 ИАП, а с 1943 г. — командир 159 ИАП. Защищал небо Ленинграда.

О том, каким бесстрашным воздушным бойцом, виртуозно владевшим самолетом, изобретательным тактиком был Покрышев, говорит хотя бы тот факт, что немецкие летчики при одном появлении его в воздухе в ужасе кричали друг другу по радио: «Покрышев здесь! Покрышев летит сюда!» и старались быстрее ретироваться, не вступая в бой. Но Покрышев умел находить врага и за облаками. 305 боевых вылетов совершил он, сбив лично 38 фашистских самолетов и 8 — в группе.

Однажды Петр Афанасьевич получил письмо с таким адресом: «Прославленному асу Ленинградского фронта П.А.Покрышеву». Письмо это было от А.С.Яковлева — не менее прославленного авиаконструктора. Он сообщал, что на полученную им сталинскую премию приобрел истребитель и лично от себя решил преподнести его Покрышеву. И Яковлев сделал это лично, после сердечной беседы с летчиком. Сам факт говорит о многом: мало кто удостоивался такой чести. На подаренном ему «Яке» новейшей конструкции Покрышев еще яростней бил врагов.

А.А.Новиков, главный Маршал авиации, дважды Герой Советского Союза, посвятивший свою книгу «В небе Ленинграда» ленинградским летчикам, живым и павшим, часто упоминает имя П.А.Покрышева. Тот уже 25 июня 1941 г. открыл счет сбитых вражеских самолетов.

Уставной порядок боевых действий истребителей - звено, т.е. три самолета. «Покрышев, — пишет А.А.Новиков, — еще во время войны с Финляндией предложил перейти на «пару». Я помню, как он горячо доказывал преимущества «пары» перед звеном. Но тогда вопрос этот повис в воздухе — командование ВВС округа не смогло оценить выгоды нового боевого порядка истребителей. Переход к «паре» во многом менял тактику воздушного боя — делал его более стремительным и быстротечным. А это, в свою очередь, требовало от ведущего и ведомого абсолютной синхронности и согласованности в действиях, достичь чего было невозможно без наличия на борту каждого истребителя приемо-передающей радиостанции... Жизнь, хотя и с большим опозданием, все же заставила провести эту реформу, и на исходе второго года войны с Германией основой боевого порядка в нашей истребительной авиации стала пара самолетов. Этому в значительной мере способствовала тактика ленинградских летчиков».

«Маневр и огонь! — в этом сила Покрышева», — писала фронтовая газета. А сам он называл маневр своей левой рукой, которой он «хватает врага за горло», а огонь — правой рукой, которая «на смерть пронзает его».

После войны П.А.Покрышев служил в войсках ПВО. В 1954 г. окончил Академию Генерального штаба. С 1961 г. генерал-майор Покрышев в отставке. Но с авиацией не расстается — работает начальником Ленинградского аэропорта. Избирался депутатом Верховного Совета СССР третьего созыва.

Награжден, помимо Золотых Медалей, орденами Ленина, тремя - Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны, двумя — Красной Звезды, многими медалями.

Ранения и болезни раньше времени свели его в могилу. Петр Афанасьевич Покрышев умер 22.08.67 г. Похоронен в родной Голый Пристани (теперь это город), в парке, который он когда-то сажал, возле своего бронзового бюста.

МАСТЕР СТРЕМИТЕЛЬНОГО ШТУРМА

Ленинградское небо защищал и другой воспитанник Харьковского аэроклуба — **Андрей Иванович Кизима** — отважный летчик-штурмовик, Герой Советского Союза.

Он родился в 1918 г. на Харьковщине, в с.Руновщина, Зачепиловского района. В авиацию пришел в довоенные

годы. Участь в Харьковском авиационном техникуме, одновременно занимался в аэроклубе. Затем окончил летное училище, и с 1939 г. он в боевых полках ВВС Красной Армии. Прошел путь от курсанта до полковника, от рядового летчика до командира полка.

Главный Маршал авиации А.А.Новиков в упоминавшейся нами книге не раз называет и имя Андрея Кизимы.

...Необычайно упорным был бой за один из финских городков на Карельском перешейке:

«Шесть часов подряд штурмовики долбили Кутерсель-кя. Шесть часов подряд летчики не вылезали из кабин. И никаких пауз, никакой передышки. Не успевал самолет приземлиться, как его снова заправляли горючим, вооружали бомбами, эрсами и отправляли на боевое задание. Одна волна Ил-2 сменяла другую... Один из героев этой схватки Андрей Иванович Кизима, вспоминая позже о сражении за Кутерселькя, рассказывал, что таких яростных штурмовок он не знал за всю войну. Когда вечером он вылез из самолета, перед его глазами все закачалось, и пилот, чтобы не упасть, ухватился руками за плоскость»...

Был в его жизни и такой эпизод. Зимой 1943 г. шестерка Илов, которую вел Кизима, стремительно атаковала крупную железнодорожную станцию, где находилось несколько эшелонов с живой силой и техникой врага. В воздух полетели обломки вагонов, взвились языки пламени и дыма, в панике забегали гитлеровцы. Недалеко за станцией летчики заметили колонну танков и автомашин. «Штурмуем!» — отдал Кизима приказ по радио. Весь остаток боеприпасов эскадрилья «разгрузила» на врагов, превратив их машины в пылающие факелы, и с чувством исполненного долга взяла курс на свой аэродром. А Кизима решил вернуться и сфотографировать отличную «работу» своих штурмовиков. Думал быстро закончить это дело, но... прямо под брюхом Ила разорвался зенитный снаряд. Самолет перевернуло, в таком положении он пролетел немного и врезался в лес. Ил разбился вдребезги, однако бронированная кабина спасла жизнь Кизиме и его стрелку-радисту. Четверо суток без пищи, довольствуясь лишь снегом, пробирались они лесами и болотами к своим, причем большую часть пути Андрею Ивановичу довелось нести на плечах товарища, раненного в ногу. Едва живые они все же вышли к своим и вскоре вновь громили врага.

Награжден, помимо ордена Ленина и Золотой Звезды, двумя орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Суворова III степени, Отечественной I степени, многими медалями.

ОДОБРИЛ МАКСИМ ГОРЬКИЙ

Одним из первых — 28 апреля 1940 г. — среди воспитанников Харьковского аэроклуба получил звание Героя Советского Союза **Анатолий Иванович Нефедов**. За мужество и героизм, проявленные в боях во время войны с Финляндией. Он уже тогда командовал эскадрилей.

С первых дней Великой Отечественной Анатолий Иванович на фронте. Об отваге и мужестве этого воздушного бойца говорит такой эпизод — один из многих. Эскадрилья выполняла ответственное задание по ликвидации прорыва фронта механизированной колонной немцев. Настигла эту колонну и начала громить. Но тут появляются немецкие истребители. Положение осложнилось: штурмуй колонну или отбивайся от «мессеров». Нефедов и его товарищи продолжают штурмовку. Неожиданно сильный удар в голову заставляет Нефедова бросить управление. В глазах потемнело, из правого виска по щеке струится кровь. Собрав всю волю, Нефедов потянул ручку управления на себя. Машина послушалась. Мотор работал. Нет, он так просто не сдастся и найдет в себе силы на еще один заход. И вновь ринулся в атаку. Пулеметы бьют по цели, немцы мечутся в огне. Вот теперь можно разворачиваться на свою базу. Дотянул. Посадил самолет, а зарулить на стоянку уже не мог. Механик и моторист вытащили из кабины, командир вызвал санитарную машину и сразу отправил в госпиталь...

Толя Нефедов с детства мечтал летать. И эту мечту укрепила в нем встреча с Максимом Горьким. Великий писатель возвратился из Италии в Россию и в начале июля 1928 г. приехал в Харьков. Привокзальная площадь была запружена тысячами встречающих. И среди тех, кто, так сказать, официально приветствовал Алексея Максимовича, был 14-летний пионер Толя Нефедов. Крупный ростом, крепкий, аккуратно одетый паренек с красным галстуком, с открытым и смелым взглядом, его короткая, но выразительная речь так понравились и взволновали писателя, что он подошел к Толе, обнял и поцеловал его. И потом все три дня пребывания в Харькове не отпускал

от себя. Всюду они были рядом. Мечту стать летчиком Горький одобрил и утвердил в Нефедове.

И Нефедов упорно шел к ней. Занимался в кружке авиа-моделистов, потом вместе со старшим братом, когда они уже работали на заводе «Серп и молот» — один слесарем, другой токарем, — поступили в Харьковский аэроклуб. Брат Дмитрий стал авиатехником, а затем военным инженером, а Анатолий — летчиком-истребителем.

Только за период Отечественной войны на его счету 247 боевых вылетов, 113 воздушных боев, 13 сбитых лично самолетов врага.

Прослужив 28 лет в ВВС, полковник А.И.Нефедов ушел в 1961 г. в запас и много лет работал в специальном конструкторском бюро харьковского завода «Электромашина».

ПРОТИВ ВОСЬМИДЕСЯТИ – ДЕСЯТЫ

Он — весь харьковский **Анатолий Васильевич Добродецкий**. От начала и до конца. Родился в Харькове в 1923 г., учился в железнодорожной школе № 3, потом — в Харьковском аэроклубе, в Чугуевском авиационном истребительном училище под Харьковом, и погиб в жестоком бою над пригородом Харькова.

Анатолий рос очень любознательным, смышленным и беспокойным. Отец — потомственный рабочий-железнодорожник Василий Федорович и хлопотливая мама Варвара Ивановна не всегда могли понять своего сына. То он отчаянно гоняет с ребятами мяч, то сидит в своем уголке и что-то паяет в самодельном радиоприемнике, то увлеченно читает, то мастерит модель планера... К восьмому классу наклонности его определились окончательно: авиация. Аэроклуб стал местом, где он проводил почти все свободное от уроков в школе время. Здесь — другие уроки: основы самолетовождения, конструкция самолета, устройство мотора, парашюта... Учился, как и в школе, успешно. Анатолию не было еще 18 лет, когда он совершил свой первый самостоятельный полет на У-2.

После аэроклуба — как естественное продолжение его устремлений — Чугуев, военно-авиационное училище. Летчик-истребитель — вот цель, достойная крепкого, спортивного парня, патриота Родины.

Мы все тогда чувствовали, что надвигается гроза и схватки с фашистами не избежать. И вот грянула война.

Добродецкий страшно досадовал, что многие его сверстники уже воюют, а он еще курсант училища. Заканчивал

его в эвакуации и все время рвался на фронт. А схватиться с фашистскими стервятниками довелось лишь в 1943 г., во время исторической Курской битвы. И сразу зарекомендовал себя смелым, отважным воздушным бойцом.

Каждый день, нередко по несколько раз, приходилось вылетать на разведку, сопровождение или прикрытие, и редкий день обходился без «соприкосновения с врагом», как писалось в военных донесениях. В одиннадцати воздушных боях Анатолий лично сбил три самолета противника и восемь — в группе. В одном из боев фашистскому асу удалось зайти в хвост машины его ведущего — лейтенанта Березовского. Еще мгновение — и огонь врага сразил бы его. Но еще на мгновение раньше мл. лейтенант Добродеецкий, бросивший свою машину наперерез, метким огнем сразил противника и спас ведущего. Но и сам едва уцелел: товарищи были уверены, что Анатолий пошел на таран. И он бы пошел не раздумывая, если бы обстановка потребовала этого. Очень скоро так и случилось.

Чем ближе к Харькову, тем ожесточеннее сопротивление врага. Он пытается концентрированными контрударами сломить ударную силу наступающих советских войск. 10 августа десятка истребителей, в числе которых и Анатолий Добродеецкий, вылетела на прикрытие наступающих частей Красной Армии. Вдруг наши летчики заметили быстро приближающуюся тучу фашистских самолетов.

Да, без преувеличения — целую тучу — летчикам и не сосчитать. А на земле подсчитали: свыше 50 бомбардировщиков в сопровождении 30 истребителей. 80 боевых машин врага на 10 наших!

Свалить самолет на крыло, снизиться на быстром скольжении почти до земли и выйти из боя... Такое решение наверняка приняли бы фашисты, потерявшие к середине 1943 г. основной костяк своих летчиков-асов, а наши орлы, не раздумывая, ринулись в бой. И закрутилась в воздухе смертельная «карусель». И потянулись черные шлейфы дыма за падающими на землю самолетами. 17 вражеских машин сбили наши отважные соколы, остальные «юнкеры» и «хейнкели», сбросив куда попало бомбы, повернули назад — попросту бежали с поля боя. Но один из «мессеров» решил «огрызнуться»: уловив момент, он пристроился сзади к самолету ведущего группы ст. лейтенанта Кучеренко. Еще мгновение... Но маневр противника «засек» Добродеецкий и, резко взяв ручку на себя, взмыл над фа-

шистом, точно прицелился, нажал на гашетку, но... выстрела пушки не последовало: снаряды кончились. Молчали и пулеметы. Не теряя дорогих секунд, Анатолий всей мощью своего быстрокрылого Яка ринулся на врага. Фашистский ас не успел отвернуть — оба самолета, вспыхнув огненными факелами, устремились к земле...

В родном герою Харькове, в пос. «Красный Октябрь» был невысокий памятный знак, от него начинается «Улица Добродеецкого». В парке гарнизонного Дома офицеров установлен бюст Герою Советского Союза, гвардии мл. лейтенанту Анатолию Васильевичу Добродееckому. Навечно его имя занесено в список личного состава части, в которой он служил. Есть памятный уголок в школе, где он учился. В училище летчиков, воспитавшем героя, учрежден переходящий приз его имени для вручения лучшему экипажу.

Всего 20 лет прожил Герой, но память о нем будет жить вечно.

«ВОЕВАЛ КАК ВСЕ»

Так ответил герой-летчик **Николай Пасько** на вопрос корреспондента о его боевых делах.

Закурив папиросу, он, скрывая волнение, зашагал по комнате, и Золотая Звезда и пять боевых орденов тихонько позванивали на его богатырской груди.

«Как все» — это, конечно, сказано из природной скромности. Сколько храбрых летчиков сражалось с фашистскими асами рядом с ним, но не всем удалось лично сбить 15 стервятников и аэростат врага.

На его чету — 265 боевых вылетов, 32 воздушных боя, но почему-то запомнился самый первый. Дело было под Ленинградом. Вылетели на разведку и патрулирование. Вдруг заметили группу немецких истребителей. Их было 8, наших — пятеро, но они смело вступили в бой.

Николай перед этим волновался — накануне он получил партбилет и время от времени слегка дотрагивался пальцами до левого кармашка, где лежал небольшой краснокорый документ, удостоверяющий его принадлежность к Ленинской партии. Оправдает ли он звание ее члена, достоин ли быть в ее рядах?

Пусть не обвинят меня нынешние молодые читатели — здесь нет ни малейшей фальши или натяжки. Каждый из нас в годы войны почитал за великую честь идти в бой

коммунистом. В музеях еще наверняка сохранились пожелтевшие клочки бумаги с торопливо набросанными словами: «Иду в бой. Если погибну, прошу считать меня коммунистом».

Это писалось не огрызком карандаша на приткнутой к брустверу окопа саперной лопатке, а кровью сердца. И если эти обжигающие душу листки кое-где стыдливо спрятали в угоду некоторым посетителям, то это преступление перед памятью погибших.

...Самолеты стремительно сближались. «Атакуем!» — услышал в наушниках Николай уверенный голос ведущего. — Заходите от солнца, не давайте фрицам сесть на хвост!»

Николай, как учил его командир, не бегал глазами «туда-сюда», а наметил себе один из «мессеров» и ринулся на него, ловя в прицел. Но противник попался опытный, сумел увернуться и, в свою очередь, пошел на Николая. Теперь уворачиваться пришлось ему. И все же он уловил подходящий момент и сразу же послал во врага неотразимую очередь. «Мессер» вспыхнул, но летчик успел выброситься на парашюте.

Потом, на земле, Николаю показали «его» немца. Здоровенный фельдфебель с разбитой мордой (оказал сопротивление при задержании) сам пожелал увидеть того, кто его сбил. «Если принять во внимание, — заявил Эмиль Роппельберг, как он чванливо представился, — что я провёл в воздухе около пяти тысяч часов, то можно сказать, что сбил меня большой советский ас».

Когда же он убедился, что перед ним рядовой советский летчик и это его первый воздушный бой, у него от удивления глаза на лоб полезли...

Хочется привести еще одно заявление героя, которое явно не понравится нашим национал-демократам и парт-перебежчикам: «Если бы не Октябрьская революция, разве мог бы я, сын бедного крестьянина, мечтать о том, чтобы стать летчиком?»

И это тоже правда. Николай Федорович Пасько родился в 1918 г. в семье крестьянина-бедняка на Харьковщине. Какая участь ожидала его, если бы не Великий Октябрь? Всю жизнь, как его отцу, гнуть спину на жалком клочке земли и быть в постоянном долгу у богатея-кулака? «Наверх» из таких выбивались единицы.

Примечательная деталь. Николаю Федоровичу пришлось-таки «спуститься с небес» и вернуться к земле.

Демобилизовавшись по состоянию здоровья из ВВС, полковник Пасько приехал в родное село Скрипай. Односельчане попросили его возглавить колхоз, и это хозяйство стало образцовым. Однако недолго ему пришлось потрудиться на урожайной ниве: сломленный тяжелой болезнью, Н.Ф.Пасько скончался в 1982 г.

ПОДВЛАСТЕН ЖЕНЩИНЕ И ПИКИРОВЩИК

Надежда Никифоровна Федутенко родилась в крестьянской семье в селе Ракитное Нововодолажского района Харьковской обл. в 1915 г. После семилетки — ФЗУ, работа на производстве, Харьковский аэроклуб, где уже после первого прыжка «заболела» авиацией. А подняв в воздух учебный планер, окончательно поняла: это — только начало пути в авиации, теперь надо идти дальше. Но куда? Представилась возможность поступить в Тамбовскую объединенную школу пилотов и авиатехников. Окончила ее в 1935 г. на «отлично». Возвратилась в Харьков, и теперь ее «родным домом» стал 14-й транспортный авиаотряд ГВФ. Примерно трудилась здесь до войны — доставляла грузы для новостроек Запорожья, шахт Донбасса, возила пассажиров в Киев, Москву, Одессу... За шесть лет — ни одной аварии или нарушения. Незадолго до войны в отряде впервые в Украине был сформирован женский экипаж самолета К-5: командир — Н.Федутенко, второй пилот — М.Максимова.

С началом войны Надежда Никифоровна вошла в состав Киевской особой авиагруппы ГВФ, подвозившей к фронту различные грузы, а за линию фронта — полеты к партизанам.

В 1942 г. Федутенко как опытнейший пилот назначается на должность командира эскадрильи в женский бомбардировочный полк, которым командовала М.М.Раскова. Успешно освоив пикирующий бомбардировщик Пе-2, Федутенко водила свою эскадрилью на самые рискованные задания, заслужила славу самой дерзкой и отважной. И не случайно ко многим наградам Надежды Федутенко добавилась Золотая Звезда Героя Советского Союза.

Уволившись в 1946 г. в запас, Н.Н.Федутенко по семейным обстоятельствам уехала в Хабаровск и там работала до 1954 г. Затем переехала в Киев. Здесь и умерла в 1978 г. Похоронена на Байковом кладбище.

В ЖИЗНИ БОЕВОЙ И МИРНОЙ

В НЕБЕ ИСПАНИИ И РОССИИ

Илья Александрович Левенберг родился в декабре 1906 г. в Кронштадте, в семье слесаря Кронштадского паровозного завода. В гражданскую войну, спасаясь от голода, семья исколесила полстраны. Летом 1921 г. вернулась в Петроград. Илья поступил в профшколу точной механики. Окончив ее в 1926 г., работал на заводах «Большевик» и «Метприбор». В мае 1931 г. по спецнабору был призван в ВВС. Закончил Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков, а в 1933 г. — школу летчиков в г. Энгельсе. Служил в Витебске, потом — в Смоленске, где освоил наши первые скоростные бомбардировщики СБ. Стал командиром звена. Участвовал в Первомайском параде 1936 г. в Москве на этих самолетах, и на них же воевал в Испании в 1936—37 гг. А оттуда — на Дальний Восток, командиром эскадрильи. Затем — Киев, штаб округа, инспектор по технике пилотирования. С началом Отечественной войны — летчик-инструктор штаба ВВС Юго-Западного фронта. Участник битвы на Курской дуге. По окончании — командир полка бомбардировщиков на самолетах «Бостон».

Союзники отправляли эти самолеты через Аляску на Чукотку, а оттуда они перегонялись нашими летчиками на фронт. И Левенбергу, как опытному пилоту, досконально изучившему «иностранцев», поручили перегонку их через горы и тайгу Восточной Сибири и Урала.

Закончилась война. Левенберга направили в Оренбург командиром полка Пе-2. В январе 1949 г. переведен на должность начальника Богодуховского учебного летного центра ДОСААФ, а в марте 1951 г. назначен на должность начальника Харьковского аэроклуба и был им до июня 1957 г.

Вот какой длинный и насыщенный событиями путь проделал сын кронштадтского слесаря. И путь этот по достоинству отмечен многими высокими наградами: орденами Ленина, тремя — Красного Знамени, двумя — Отечественной войны, двумя — Красной Звезды, множеством медалей. Илья Александрович, «отставленный» теперь уже от всех беспокойных дел, живет в Харькове, в доме по пути от ст. метро «им. Гагарина» к аэроклубу, и в свои 95 с «хвостиком» выглядит совсем не дряхлым стариком. Волосы, ко-

нечно, поредели, но расчесывать еще есть что. Невысокий ростом, сухощавый, поджаристый, он легко передвигается по квартире, ходит в магазин, сам готовит (жена Маша, с которой прожил 66 лет, умерла осенью 1999 г.). Память, конечно, уже не та, иногда разные болячки докучают, но кто их сейчас не имеет! А для его-то возраста!

Мы попросили, пожалуй, старейшего на Украине авиатора рассказать о наиболее памятных боевых эпизодах.

Он пожал плечами — мол, это дела давно минувших дней, но кое-что припомнил. В Испании он в первый свой вылет в составе пяти СБ бомбил аэродром г.Севилья. Зенитный огонь был очень плотным, но «республиканцы» выполнили задание. На следующий день из пяти СБ механики с трудом подготовили два. На них полетели Левенберг и Петров — бомбить одну из станций в районе Мадрида. «Отбомбились, возвращались на аэродром, который, как нас предупредили, будет подсвечен кострами. Но при нашем подходе к аэродрому над ним появился «Юнкере» Костры спешно потушили. Аэродром мы поэтому не обнаружили. А тут еще началась гроза, и Петров потерял меня, своего ведущего. Выйдя из зоны грозы, я сумел найти аэродром и посадить машину. Петров также благополучно сел, но на другом аэродроме. Когда я вернулся на свою базу, Петров уже успел слетать на новое задание, но, к сожалению, был сбит зенитчиками». Всякое случалось в небе мятежной Испании за те 30 боевых вылетов, что он совершил здесь со своим экипажем.

Из эпизодов Отечественной войны Илье Александровичу особенно запомнилась тревожная ночь в августе 1941 г., когда штаб Юго-Западного фронта оказался в окружении. «Я получил задание перелететь в место расположения истребительного полка и передать его командиру приказ прикрыть выход штаба из вражеского кольца. Вылетел перед рассветом с еще двумя У-2, которые должны были лететь в Харьков. Чувствую, отстаю от ведущего. Даю полные обороты, но все равно машина идет тяжело. Все же благополучно пересек линию фронта, хотя и обстреляли зенитки. Утром приземлился на окраине Змиева. Смотрю, из-под крыла вылезает человек в летной форме. Оказывается, он летел... на шасси моего самолета — успел ухватиться в последний момент, потому что на посадочную площадку, с которой мы взлетали, прорвались немецкие танки. Жаль, забыл фамилию того летчика».

«ТВОЙ ПУТЬ — В АВИАЦИЮ», — СКАЗАЛ ЕМУ А.С.МАКАРЕНКО

Родился **Наум Леонидович Каплуновский** в декабре 1913 г. в Екатеринославе (Днепропетровске) в семье рабочего. Было у него четверо братьев, а через год родился еще один. Дальше начались превратности судьбы. В четыре года остался без матери. Младшего брата забрала сестра отца, а Наум убежал из дома. В конце 1918 г. отец нашел его, но он вскоре пристал к старшему брату, комиссару Красной Армии, и мотался с ним по фронтам. После гражданской — снова беспризорничество, детдом, детколония. Весной 1929 г. бежал из нее с дружкой в Харьков и вскоре очутился в коммуне им. Дзержинского, у знаменитого педагога А.С.-Макаренко. «С тех пор, — вспоминал Наум Леонидович, — начинается мое жизненное прозрение, я познал прелесть человеческих отношений, понял, что я нужен Родине».

В коммуне бывший беспризорник получил профессию токаря по металлу, закончил рабфак при Механико-машиностроительном институте. Куда дальше?

В коммуне было много разных кружков, но молодого токаря привлек кружок, над которым шефствовал известный авиаконструктор К.Калинин (создатель самолетов К-1, К-5, К-7 и др.). И это не прошло мимо внимания А.С.Макаренко. Он и спросил своего воспитанника, чем тот намерен заниматься дальше.

— Не знаю, — развел руками Каплуновский.

— Ты не прав, — возразил ему Макаренко, — у тебя уже есть цель в жизни — это авиация.

«Антон Семенович был прав, — говорил Каплуновский. — Вся моя дальнейшая жизнь безраздельно отдана ей».

Окончил авиатехническое училище. Работал. В 1937—38 гг. участвовал в освободительной войне в Китае, где получил свою первую боевую награду. С начала Великой Отечественной — на фронте: инженер эскадрильи, потом — инженер полка. Выкраивает время, чтобы самому научиться летать на У-2, УТ-2 и даже (пока не запретили) на истребителе Ла-5.

— Какой из тебя получится летчик, я не знаю, — сказал ему командир полка, — а толковый инженер полка мне нужен сейчас, и здесь ты на своем месте.

А каково оно — «свое место»? Разве только в моторах ковыряться? В книге Н.Ильина и В.Рулина «Гвардейцы в воздухе» мы наткнулись на такой эпизод:

«...Теперь нам предстояло овладеть новым самолетом Ла-5 — скоростным, маневренным истребителем. Летный и технический состав принялся осваивать машину.

...Над нашими наземными войсками передовой линии непрерывно висели фашистские бомбардировщики, штурмовики и истребители. Заметно увеличились потери на земле и виной всему — отсутствие прикрытия с воздуха. Выход один — перебазировать каким-то образом самолеты с раскисшего аэродрома на другую площадку. Ее нашли у местечка Прибыш... Грустные летчики сидели в землянках, когда в эскадрилью Попкова пришел инженер Наум Каплуновский. У него родилась идея перетащить самолеты к проходящей рядом шоссеиной дороге, отсоединить плоскости и погрузить хвостовые части самолетов на машины, закрепить их.

...Едва сгустились сумерки, вечером и всю ночь летчики и техники буквально на собственных спинах подтаскивали самолеты к шоссеиной дороге. Был организован контрольно-пропускной пост, который останавливал все идущие порожняком машины, направляя их к месту погрузки. За одну ночь все самолеты полка были переброшены на сорок километров вперед и приведены в боевую готовность.

Утром Попков повел свою эскадрилью в бой. За ним пошли другие эскадрильи.

...За успешное выполнение боевой задачи по перебазированию самолетов на новый аэродром многих воинов наградили правительственными наградами. (Каплуновский был награжден орденом «Отечественной войны I степени»).

Много было напряженных боевых дней и ночей на пути к Победе. Были и ранения, и госпитали.

Гвардии майора Каплуновского, имевшего ранение в голову, демобилизовали в 1947 г. Вернулся в ставший ему уже родным Харьков. Мог сидеть дома, но не смог. Пришел в только что возрожденный Харьковский аэроклуб. Предложили должность старшего техника отряда. Без колебаний согласился. Одновременно преподавал, потом стал начальником учебной части, инструктором-летчиком-методистом...

Верно определил когда-то великий педагог А.С.Макаренко цель в жизни своего воспитанника: вся его сознательная жизнь была отдана авиации. На пенсию ушел в 1988 г., в возрасте 75 лет.

Награжден тремя орденами Отечественной войны, орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги» и другими.

ШТРИХИ БИОГРАФИЙ

Валентин Иванович Медведев. Первый боевой вылет совершил в первый день войны. На самолете Р-5, в качестве стрелка-бомбардира (он же и штурман). Доставил донесение в штаб. Летать приходилось в сложных метеоусловиях, в дождь и туман, при почти нулевой видимости, но, как отмечал командир 686 ШАП (штурмового авиаполка), представлявший Медведева к правительственной награде, «ни одного случая блуждажки или невыхода на свой аэродром не было».

Но неприятности всякие были. Как-то вечером экипаж, в который входил Медведев, получил задание: сбросить газеты в расположение нашей окруженной части. Валентин поудобнее уложил увесистые газетные пачки в своей кабине, проверил пулемет. Взлетели. Уже недалеко от цели на их Р-5 коршуном набросился вынырнувший из-за облака «мессер» и выпустил длинную очередь. Громко захлопала вспоротая пулями перкаль крыла. Летчик подумал, что начинается пожар, и крикнул Медведеву: «Прыгай!». Тот прыгнул, а земля была совсем близко, парашют едва успел раскрыться, как последовал удар. Очнулся — сильно болит спина, но собрался с силами и пополз к своим. Добрался. Отправили в госпиталь. Долго лечился. Врачи сказали, что жить он будет, но летать уже — нет.

Такая перспектива никак не устраивала молодого авиатора, без неба он уже не мыслил свое существование. Хирург понял его состояние и записал в справке: «обострение хронического радикулита» вместо «травма позвоночника». А с радикулитом на землю не списывали. Медведев вскоре стал уже штурманом эскадрильи. А в октябре 1944 г., пройдя краткосрочный курс в Тамбовской авиашколе, переучился на летчика и начал водить грозный штурмовик Ил-2. Назначили зам. командира эскадрильи. Однако старая болезнь и вновь полученное ранение опять уложили на госпитальную койку. Войну заканчивал, как он говорит, «перевозчиком» — возил запчасти и оборудование для американских самолетов «Бостон» из северных портов к местам базирования полков этих бомбардировщиков.

Демобилизовавшись, Валентин Медведев приехал в родной Харьков и стал работать в аэроклубе с первых же дней его восстановления.

Он умел и любил летать. Учил молодых и совершенствовал свое мастерство. В 1950 г. одним из первых получил звание летчика-спортсмена первого разряда, а затем и мастера спорта СССР. В.И.Медведев — рекордсмен Украины в полете на высоту на самолете Як-18, многократный призер и победитель республиканских и всесоюзных соревнований по самолетному спорту. В 1957 г. в личном первенстве по самолетному многоборью стал абсолютным чемпионом Украины.

В книге Е.Прозорова «Самолетный спорт на Украине» не раз упоминается фамилия Медведева. На одной из страниц читаем: «В каждом аэроклубе были свои корифеи — Валентин Медведев и Михаил Шевченко в Харькове, Константин Байков в Днепропетровске, Борис Власенко и Владимир Воловень в Киеве и т.д. Эти летчики и делили между собой призовые места»...

Но проходит время — и корифеям, воздушным асам приходится «переквалифицироваться в управдомы». Годы и старые раны берут свое. Медведев, разумеется, не воспользовался советом известных писателей-юмористов — он искал работу, близкую к его профессии, складу ума. И нашел ее в «Хартроне».

Чем он занимался в этом закрытом учреждении, может рассказать только сейчас, да и то, разумеется, не все. Не раз выезжал на космодромы в Байконур, Плисецк, участвовал в подготовке к пуску ракет. Работа творческая, а человеку пытливому, равнодушному представляла большой простор для приложения ума и рук. Восемь рацпредложений внес бывший летчик. И предложения весомые. «За одну разработку, — вспоминает Валентин Иванович, — связанную с вопросами защиты аппаратуры от физических и атмосферных воздействий, я получил вознаграждение, на которое купил ковер, телевизор и еще ряд вещей».

29 лет проработал Медведев в «Хартроне», ушел на пенсию в 70 лет. Сейчас ему 82. Помимо старых ран, сердце начало побаливать. Но ветеран старается держаться молодым. Летчик — он и в старости летчик.

...Николай Власович Барташ. Родился Донбассе в 1921 г. Там же окончил школу, аэроклуб. Был направлен в Ста-

линградское училище летчиков-истребителей. Закончил его уже во время войны. Воевал на Северо-Кавказском, 4-м Украинском, 3-м Белорусском фронтах. В боях за родной Донбасс был ранен. После лечения вернулся в свой полк. Участвовал в освобождении Севастополя и других городов.

Вспоминает, как яростно штурмовали аэродром в Джанкое, забитый немецкими самолетами, а потом довелось базироваться на этом аэродроме. Вот тогда наглядно увидели результаты своей «работы»: многие самолеты были разбиты, сожжены — враг уже не мог воспользоваться своей техникой. Кстати, не такая уж она была совершенная. Обратили внимание на то, что немцы пытались переоборудовать свои штурмовики, взяв за образец наш Ил-2, но никакая модернизация им уже не помогла.

После окончания войны Николай Барташ служил в Киеве, в эскадрилье особого назначения. Трижды — в 1953, 1955 и 1957 годах участвовал в воздушных парадах в Москве.

Затем — работа в Харьковском аэроклубе. Учебный и спортивный самолет, конечно, не истребитель, но бывшему летчику-истребителю было чему научить молодых ребят и девчат — выпускал он отличных пилотов-спортсменов.

...Георгий Владимирович Барановский — закончил Новосибирское летное училище 18-летним юношей и вскоре уже принял участие в боях. Летал на бомбежку укреплений противника на Волховском фронте, под Ленинградом. Отмечен правительственными наградами.

Послевоенный путь летчика-гвардейца с 1950 г. связан с Харьковским аэроклубом. Здесь он проработал 20 лет — сначала летчиком-инструктором, затем командиром звена, заместителем начальника аэроклуба по летной подготовке.

...Михаил Давыдович Трибицов. Летное искусство тоже начал постигать в Новосибирске. Но весь его выпуск направили на Дальний Восток. Здесь, у границ Манчжурии, в которой хозяйничали японцы, стояли наши воинские части. Они не воевали, но были всегда начеку. Часто поднимались по тревоге, часто проводились учения, но... все оставалось без изменений. Только в августе 1945 г. рванули наши танки и пехота через границу, поднялись в воздух бомбардировщики. Один из них вел Михаил Трибицов.

В 1948 г. Михаил приехал в Харьков. Начал работать в аэроклубе летчиком-инструктором на самолетах и планерах. Подготовил около 100 летчиков.

...**Николай Николаевич Петрунин** и на войне не расстался с неприхотливым У-2. На них он учился летать, и на них же пришлось воевать, когда в 1943 г. его направили в 994-й полк ночных бомбардировщиков. Разница в том, что это уже были боевые машины, несущие под своими плоскостями бомбовый груз, который нужно было ночью, в кромешной тьме сбросить точно в указанном на полетной карте месте. И находили, и сбрасывали, порой принося весьма ощутимый урон противнику.

Понятно, что в 1948 г., когда Николай Петрунин, демобилизовавшись, пришел работать в Харьковский аэроклуб, изучать новую матчасть ему не пришлось. Более 10 лет готовил он молодежь как инструктор-летчик-парашютист, потом — командир парашютного звена.

АВИАТОРЫ КУЗНЕЦОВЫ

Если бы у нас возродилась традиция украшать фронтоны домов семейными гербами, то над гербом семьи Кузнецовых не пришлось бы долго ломать голову: посередине голубого геральдического щита — раскрытый парашют, в верхних углах — самолет и вертолет, а внизу — красивой славянской вязью «Авиаторы Кузнецовы».

Судя по фамилии, в их роду, безусловно, были кузнецы. Очень уважаемая в прошлом профессия, особенно на селе. Но времена менялись. Дед Владимира Кузнецова был машинистом на железной дороге, отец — работником почтамта, а Владимира позвало небо, и специальность у него — летчик-инструктор-парашютист, как записано в дипломе после окончания экстерном Калужской летно-технической школы ДОСААФ.

Владимир не думал, что получит такую профессию, да еще на всю жизнь. Просто ему захотелось, по примеру товарища, прыгнуть с парашютом перед уходом на службу в армию. Прыгнул. Понравилось. Прыгнул еще. И еще.

Так с тремя прыжками он и ушел служить в 1965 г. в армию, в Воздушно-десантные войска. Это уже было не хобби, а суровые армейские будни — с тревогами, ночными вылетами, прыжками с оружием и марш-бросками. Часть располагалась в Литве. В часы увольнений

гуляли по красивому городу Каунасу, и литовские девушки охотно делили время с бравыми десантниками. И никто не смотрел на них косо. Наоборот — видели в них своих защитников и граждан единой страны. А теперь Литва — стараниями диаспоры и ярых националистов — чужое для русских государство...

Почти три года службы — и снова родной Харьков. Многие заводы звали на работу в свои цеха — выбор был большой, но он вновь пришел в аэроклуб — теперь уже инструктором-парашютистом, армейский опыт пригодился.

Еще перед самым призывом в армию Владимир «сумел» жениться. Жена Валентина Павловна регулярно, раз в два года, стала приносить ему по ребенку, только последний — Павел — появился на свет с интервалом в восемь лет. Товарищи удивляются: как же это тебе удалось «напрыгать» восьмерых?

Действительно, есть чему удивляться. В наше время, когда многие семьи и двоих считают за роскошь, а у Кузнецовых их аж восемь!

И все дети при деле. Четверо уже женаты и, в общем счете, «подарили» деду с бабушкой семерых внуков. А «старрики» еще чувствуют себя отнюдь не пенсионерами и продолжают работать.

Правда, Владимир Прокофьевич по выслуге лет в 1992 г. вышел на пенсию. Но здоровье еще не ушло, и он попытался устроиться на работу в другом месте. Четыре года промаялся и окончательно понял, что его единственное призвание — это небо. Вновь пришел в родной аэроклуб. Сейчас инструктор-летчик-методист. Летает и прыгает. Разумеется, уже не в прежних объемах. Мог бы больше, да горючего не хватает. Однако и достигнутого ранее немало: на его счету более 1500 прыжков и 4800 часов налета на Як-12, Ан-2! Цифры впечатляющие.

Ну, а дети? Каждого ребенка, когда он подрастал, отец привозил на аэродром, рассказывал и показывал. И почти все они тоже полюбили небо. Старший, Алексей, уже имеет свыше 100 прыжков и 2-й разряд, Илья — 20 прыжков и 3-й разряд, Дмитрий — 9 прыжков, Анна — 3. Антон, который сейчас служит в пограничной авиации, пока записал на свой счет 40 прыжков. Павел — еще мал годами, а Евгений мог бы прыгать, но не захотел — единственный из всей большой и дружной семьи. У тех, кто прыгает, еще все впереди. Может, еще догонят и перегонят отца

и порадуют мать — скромную работницу бухгалтерии аэроклуба.

Так и идет по жизни эта влюбленная в небо семья. И мне странно слышать, как некоторые молодые родители сетуют: «Тут и одному ребенку ладу не дашь, о втором и не думаем». По-моему, этим они обкрадывают себя. Обделяют радостью видеть, как растут дети, появляются внуки. И ведь в большой семье горе делится на всех и перенести его легче, а радость умножается и становится общей великой радостью.

НАДЕЖДА КОЗЫРЕВА: «СЧАСТЬЕ ПАХНЕТ НЕБОМ»

Известная харьковская парашютистка Надежда Козырева на просьбу прислать свои воспоминания откликнулась по сути очерком, причем интересно написанным. Поразмыслив, мы решили включить его в книгу практически без изменений, как отдельную главу.

Интересно ли я живу? Уверенно скажу: да! Меня окружали и окружают замечательные люди, хорошие друзья. А любовь к небу я пронесла через всю жизнь. Не случайно как-то у меня родились такие строки:

Чем пахнет счастье?
Самолетами пахнет, пространством,
Небом, дождиком частым,
Парашютами пахнет, рассветом,
Росами, травами, летом.

В детстве я с увлечением слушала рассказы о полетах дяди Васи — мужа двоюродной сестры. Он был летчиком-истребителем, командиром эскадрильи, которая базировалась в Рогани. Всем книгам, которые я брала в библиотеке или покупала, предпочитала книги о летчиках, парашютистах и мечтала о том, что когда вырасту, тоже поднимусь в небо.

В аэроклуб пришла впервые в 13 лет. Маленькая, щуплая, я, наверно, выглядела совсем девчонкой. Мне, естественно, отказали. Через год снова пришла.

— Девочка, сколько тебе лет? — спросили меня.

— Исполняется 16, — отважно соврала я.

Или действительно подросла за год, или увидели, что я полна решимости идти к намеченной цели, но мне поверили. Ну, а пока прошла теоретическую подготовку, мне уже в самом деле было около 16 лет.

И вот первый прыжок. Аэроклуб тогда размещался на ул. Чернышевского, 14. Чтобы не опоздать, я и еще несколько «перворазников» ночевали в аэроклубе. На рассвете нас повезли в Коротич. Тут я впервые увидела так близко самолет. Прыгали тогда с Ан-2. Страху не было. Я чувствовала большой душевный подъем. Мечта о встрече с небом свершилась!

Моим первым инструктором был Вадим Степанович Вовк. Я благодарна ему, он поверил, что я не подведу. За первым прыжком последовали второй, третий... Но вот дело коснулось документов о возрасте, и меня отчислили. И не только за обман, но и потому, что в парашютисты-спортсмены брали только с 18 лет.

Чтобы поскорее повзрослеть, а главное — укрепить здоровье, на каникулах занялась альпинизмом.

В горах небо другое — очень звездное, рассветы яркие, красочные. Интересно смотреть, как из долины уползает, растворяется в удивительно свежем воздухе туман, как, цепляясь за вершины, тают облака и начинают ослепительно сверкать под первыми лучами солнца снеговые шапки гор...

Закончила техникум, и по распределению Министерства обороны, не зная, куда еду, оказалась на космодроме Байконур, на основной пусковой площадке заведующей столовой, где питались ведущие конструкторы, генералы. Посчастливилось кормить С.П.Королева, М.В.Келдыша, С.Н.Хрущева (сына Никиты Сергеевича, ученого) и других замечательных людей.

Домик Сергея Павловича был рядом со столовой. Когда у него выдавались короткие минуты отдыха, он не раз беседовал и со мной. Узнала тогда много интересного. Строгий он был, но добрый и внимательный к людям человек. Очень хорошо относился ко мне, думаю, за мою скромность. Он был там во всем Главным.

Видала близко запуск ракет. Зрелище ошеломляющее, грандиозное. Однажды побывала в МИКе (монтажно-испытательном корпусе). Он находится под землей, там собирают ракету в горизонтальном положении, а перед стартом вывозят на специальной платформе мотовозом и устанавливают уже вертикально.

В общем, было интересно. Но я чувствовала, что работа в столовой — не для меня. Попасть туда было нелегко из-за сложного оформления, различных подписок о неразг-

лании. Но и уехать оттуда так просто практически было невозможно. Однако Сергей Павлович понял меня и подписал заявление. Очень благодарна я ему за это.

Он отпустил меня учиться летать и прыгать, дал телефоны московские, школы космонавтов, Н.П.Каманина. Просил звонить, если из меня что-то получится. Или, наоборот, не будет получаться и потребуется помощь... Я благодарна судьбе за такие встречи, за теплое отношение таких действительно великих людей...

20 лет спустя я туда летала, и с трудом узнавала Байконур. На месте 10-й площадки расстроился целый город Ленинск. Встретила подругу Клавдию, с которой вместе работала в столовой.

...1963 год. Я снова в Харьковском аэроклубе. Записалась сразу в летное и парашютное звено. Летному делу учил меня замечательной души человек — Алексей Теличко. Были у нас тогда чешские саомлеты ZET-326. Легкие, но строгие в управлении. Однако учебу не закончила — придирчивая медицинская комиссия посчитала, что мне не хватает роста. И спорить с ней было бесполезно.

В 1965 г. А.П.Теличко с курсантом Алдакимовым трагически погиб во время полетов. Несколько лет спустя, приехав во время отпуска на родной аэродром, стояла между самолетами и плакала, вспоминая юность. Будто сами собой родились строки, посвященные Алексею Теличко:

Пойми молчанье взлетной полосы,
В ромашках неба отраженье
Еще не высохшей росы,
В глазах застыло восторженье.
А воздух полон тишины пустой,
И я иду, согнав усталость.
Что было жизнью суждено?
И что прожить еще осталось?
Куда идти? Куда лететь?
К северу иль югу?
Я от тебя к тебе лечу,
Идя по замкнутому кругу...

В 60-е годы я жила ближе всех к аэродрому Коротич — на Холодной горе. Небольшой дом, садик, беседка с просторным столом. Мы любили принимать гостей. Из близких подруг у меня была Нина Глухман. Она часто остава-

лась у меня, дружила с мамой. Утром рано мы отправлялись на прыжки.

У нас еще мало было опыта. А вот старшие товарищи, в основном студенты ХАИ, уже зарекомендовавшие себя отличными спортсменами, и входили в сборную команду Украины. Капитаном ее был Валерий Ярыгин. А капитаном команды ХАИ являлся Владимир Семенчин (впоследствии — доцент ХАИ, зам. декана).

И «старики», и молодые дружили между собой, вместе отмечали праздники, часто приходили к нам с Ниной в гости. Помню, очень выручили: на всю зиму напилили и накололи дров. Главным организатором был Владимир Вова. А мы с Тоней и Ниной лепили вареники.

Помню, после окончания Центральной летной школы приехала по распределению в наш аэроклуб из Кировограда очень интересная девушка, пилот Ан-2 Тамила Козловская. И мы ходили по Холодной горе, искали ей квартиру. Думаю, нашему товарищу Анатолию Мялице она сразу приглянулась. Через какое-то время она и стала носить его фамилию.

Именно в 60-е годы и следующее десятилетие, когда Ю.К.Черняк был командиром парашютного звена, и сформировалась непобедимая сборная команда Украины.

После демобилизации из армии, где Юрий Черняк был командиром огневых установок на тяжелых бомбардировщиках, он определился в летно-техническую школу, которую возглавлял тогда мудрый наставник — Герой Советского Союза генерал Н.П.Каманин. Курсанту Черняку разрешено было закончить двухгодичный курс обучения за 12 месяцев. К тому времени Юрий имел около 200 прыжков, что тогда считалось немало. Юрий Наумович стал нашим любимым инструктором. Его ободряющая улыбка не раз снимала стрессы у спортсменов, разряжала напряженную обстановку. Он умел передать нам свои знания и умения и сам постоянно совершенствовал мастерство. Являлся первоклассным летчиком на Ан-2, стал мастером парашютного спорта, рекордсменом Украины, судьей республиканской категории. С 1960 по 1970 гг. — командир парашютного звена.

О многих моих товарищах-парашютистах можно писать книги. Взять Аллу Добрянскую. Она — чемпионка Украины, призер чемпионатов СССР. Установила два мировых рекорда, мастер спорта. Ее муж — Виктор Добрян-

ский — тоже мастер спорта, член сборной Украины, призер спартакиад, выпускник ХАИ, доцент. Антонина Лысенко — те же звания и отличия, тоже окончила ХАИ и работает инженером учебной лаборатории. Нина Домбровская — дважды абсолютная чемпионка Украины, двукратная рекордсменка мира. Тамила Мялица (Козловская) — тоже мастер, призер, член сборной, установила три мировых рекорда, чемпионка РСФСР. Работала пилотом в Аэрофлоте, летала на Ан-24, Ан-26. У нас работала командиром парашютного звена.

Выпускники ХАИ, мастера спорта, члены сборной Украины Владимир Сазонкин, Владимир Архипенко стали заслуженными летчиками-испытателями, живут в Москве.

Много титулов и званий имеют мастера-парашютисты Владимир Иваницкий, Владимир Семенчин, Валентин Плохой. На счету Андрея Бровко 4 мировых рекорда, 5 всесоюзных. После аэроклуба служил в Воздушно-десантных войсках, ушел в отставку в звании подполковника. Валерий Ярыгин — бессменный тренер сборной Харькова с 1972 по 1982 гг. Абсолютный чемпион Украины. Установил два всесоюзных и один мировой рекорд.

Вот такие наши замечательные аэроклубовцы, спортсмены 60-х. Однажды покорив высоту, они остались на ней навсегда.

А из спортсменов молодого поколения мне особо хочется рассказать о нашей выдающейся парашютистке Татьяне Манойло.

Родилась Таня в 1967 г. в Бердянске Запорожской области, но с малых лет живет в Харькове. Все 10 лет училась в СШ-6, и почти все эти годы занималась спортом. Со второго класса — в секции прыжков в воду в бассейне «Динамо», затем — в «Авангарде». «Допрыгалась» до кандидата в мастера спорта. А уже будучи десятиклассницей пришла в аэроклуб. После первых приземлений с парашютом у нее спросили, страшно ли было прыгать.

— Что вы! — рассмеялась девушка. — В воду было прыгать и страшнее, и сложнее.

Поступив в Харьковский сельхозинститут, Татьяна считала отличную учебу с активными занятиями парашютным спортом. Уже через год, в 1985 г., участвовала в чемпионате Украины по парашютному многоборью в Одессе, заняла 8-е место и выполнила норматив кандидата в мастера спорта. На ее счету уже было тогда 128 прыжков. Ее

включили в молодежную команду республики, а затем и страны.

Следующий, 1986 г., был для Татьяны Манойло особенно плодотворным. В марте она завоевала Кубок Москвы по парашютному многоборью. В мае победила в Кубке П.М.Камозина в Брянске и выполнила норматив мастера спорта, имея уже 390 прыжков. В июле — абсолютная чемпионка IX Спартакиады народов СССР и XI чемпионата СССР по парашютному многоборью в Ленинграде, выполнила нормативы мастера спорта международного класса, завершила год 510-м прыжком.

Последующие годы — победы, победы, победы... Стремительный спортивный взлет! Не счесть медалей, кубков, чемпионских званий, грамот, дипломов...

Сейчас на счету Татьяны — более 4000 прыжков! Невозможно перечислить все ее звания, награды, победы. И вот совсем недавняя. В октябре 2000 г. в Японии проходил 25-й чемпионат мира по парашютному спорту. Манойло, одна из женщин с Украины, принимала участие в таких состязаниях, где не счесть выдающихся знаменитостей, и заняла на нем престижное шестое место! И единственная из женщин СНГ приглашена на авиационные олимпийские игры в Японию в 2001 г. Ай да Татьяна!

...Продолжу о себе. В 1965 г. я была приглашена в сборную ВС Закавказского военного округа. Служила до 1974 г. инструктором парашютно-десантной подготовки. Правда, в 1970 г. был маленький перерыв, связанный с рождением дочери, и вскоре мы уже служили всей семьей: муж Сергей, военный летчик, с улыбкой провожал на землю с самолета, а на приземлении встречала дочурка Оля.

Приходилось участвовать в крупных учениях всесоюзного масштаба, выполнять прыжки разной сложности, в дневных и ночных условиях. В составе сборной ВДВ установила три мировых рекорда (один из них ночной). Занимала призовые места в первенствах ВДВ, на чемпионатах ВС СССР. Награждена медалью «За отвагу», а также несколькими юбилейными медалями. Участник воздушного парада в Москве. Он оставил у участников и зрителей неизгладимое впечатление. Коротко расскажу о параде.

В 1967 г., 9 июля, мы, пятьдесят девушек, прилетели в Домодедово, разумеется, после специальной подготовки. Точно в назначенное время самолеты вышли на курс.

— Приготовиться! — раздалась команда. Все стали и замерли в ожидании. — Пош-е-л!

Друг за другом, в течение всего восьми секунд, все 50 покинули самолеты на высоте 2000 м. И сразу над каждой взметнулись 15-метровые шелковые шлейфы. Красота! Развернулись к трибуне. От трепета полотнищ стоит шум, будто над нами летит огромная стая птиц. На высоте 700 метров, отпустив вымпела, мы раскрыли купола разноцветных парашютов. Внизу нас ожидали машины. Быстро скинув парашюты, поехали к трибунам. С букетами цветов поднялись на правительственную трибуну. Нас тепло поздравили руководители партии и правительства.

Этот день на всю жизнь запомнился каждой из нас.

А пока мы готовились к параду, этим воспользовались кинорежиссеры, снимавшие фильмы «В небе только девушки» и «Крылья Октября». Парашютистки в них — это мы, будущие участницы парада.

1974 год. Я вновь в Харькове!

Я возвращаюсь к тебе снова —
В Коротиче аэродром,
Где парашют — всему основа
И поле летное — мой дом...

Немного попрыгав, начала выступать в роли судьи. Побывала во многих городах страны. Отсудила не менее 70 соревнований.

Из молодых спортсменов сдружилась на судействе с Таней Дягилевой — она мастер спорта, призер чемпионатов и кубковых встреч, судья республиканской категории. С ней приятно общаться, работать.

Год 1990-й. Он остался надолго в памяти ветеранов парашютного спорта Украины. Встреча посвящалась 60-летию советского парашютизма. Прибыло 73 ветерана, из них 7 участников Отечественной войны. В небе встретились представители четырех поколений парашютистов — 30-х, 40-х, 50-х, 60-х годов. Инициативу проведения и организации встречи взял на себя Юрий Наумович Черняк.

Сделали по два прыжка. Двойной успех сопутствовал семье Добрянских — первые места. Перерыв в прыжках был 20 лет, но они этого не почувствовали.

Три дня участники встречи дышали воздухом спортивного аэродрома — воздухом своей молодости. Вокруг царил радостное возбуждение. Такие встречи не забываются!

Не только занималась судейством, но и работала в Харьковском авиаотряде. Диспетчер, руководитель смены. Работы хватало — в сутки отправляли 160 — 170 рейсов. А сейчас даже жутко представить пустоту огромного аэродрома: 5—7 рейсов в сутки!

В «багаже» моем — более 1300 прыжков. В 2001 году добавила еще один. Возможно, завершающий.

Ты не держи меня — я одержимая!
И отпусти меня в звездный полет...
Кто не летал, не знает радости неба,
Которое вечно зовет.



ЕЩЕ КРЕПКИ ДУХОМ СТАРЫЕ АЭРОКЛУБОВЦЫ

В музее Харьковского Дворца пионеров (ныне — Дворца детского и юношеского творчества) много интересного. Как-то «на огонек» заглянули сюда некоторые из тех, кто в числе первых прибежал заниматься в различных кружках. Среди пришедших были и аэроклубовцы. Они поделились своими воспоминаниями. Вот что рассказали:

Евгений Владимирович Андрищенко. Родился я в Харькове, в 1918 г. Детство мое, как и многих харьковских мальчишек и девчонок, счастливо освещено Дворцом пионеров. Он был первым в Союзе и открыт по инициативе и непосредственном участии П.П.Постышева в 1935 году. И сразу стал местом притяжения многочисленной детворы. Туда пришли тогда в качестве руководителей кружков (причем, по своей инициативе и работали, как правило, бесплатно) писатели, поэты, инженеры, изобретатели, преподаватели вузов, ученые. Меня привлек кружок исследователей Севера, который вел замечательный детский писатель и путешественник Николай Трубляини. Потом я стал посещать и кружок преподавателя ХГУ, будущего академика, внесшего большой вклад в изучение космоса, Н.П.Барабашова. Заинтересовался также авиамоделизмом. Через год Дворец направил меня изучать авиатехнику в аэроклуб. Оставили потом здесь работать — сначала на общественных началах, а с июня 1938 г. зачислили в штат авиамехаником. Обслуживал сначала самолет комиссара аэроклуба и преподавал в группе летчиков устройство мотора. Потом обслуживал самолет Германа Плетнева. Он и предложил стать пилотом. Согласился. Закончил обучение в 1939 г. А тут подоспел и призыв в армию. Направили в истребительный авиаполк. Я, естественно, истребителем не управлял, а полк не учебный, боевой — пришлось сначала стать мотористом, потом механиком самолета И-16.

Началась Отечественная война. Меня послали на специальные курсы, и я стал работать в авиационной разведке. Теперь моим делом стала дешифровка снятых с воздуха объектов, составление по ним планшетов и разведдонесений и пр.

Во время жестокой бомбежки получил тяжелую контузию. Демобилизовали как инвалида войны 2-й группы. Это уже было после войны. Куда теперь? Конечно, в Харьков, в родной Дворец пионеров. Но вскоре, когда почувствовал себя лучше, ушел преподавать в военное училище им. Крылова. А когда уже вышел на пенсию — опять родной Дворец пионеров. Создал здесь КЮА — клуб юных автомобилистов, один из самых популярных. Сколько из выпускников КЮА вышло классных водителей, армейских шоферов, шоферов-любителей!

С пресловутой перестройкой многое переменялось во Дворце пионеров. Даже его название. И КЮА не стало, и многочисленный кружок авиамоделлистов распался...

...Майор в отставке Е.В.Андрющенко уже в преклонном возрасте, но остался бессменным руководителем секции — увы! — уже сильно поредевшей — ветеранов 8 Воздушной армии. Летная форма, боевые награды для него — самые желанные в дни праздника Победы и других важных для нас знаменательных дат.

Евгений Владимирович помнит о многих своих товарищах по довоенному аэроклубу, поддерживал связь с небольшим числом их, но... немного их осталось, годы берут свое. Тем удивительнее было знакомство с некоторыми «могиканами»!

Лидия Михайловна Кривоносенко (Козырева). Ей 86 лет. Работала в инструментальном цехе ХПЗ (завод им. Малышева). В 1936 г. пришла в аэроклуб и стала учиться на отделении пилотов. Из-за хаоса с поисками «врагов народа» (меняли инструкторов, сажали начальников) учебу закончила фактически в 1939 г. Продолжала работать на ХПЗ, но мечтала и о летной карьере. Война спутала все планы. Эвакуация, напряженные дни работы на войну в цехах ЧТЗ, возвращение в родной Харьков. Работа по восстановлению промышленных объектов и города. Последние 10 лет перед выходом на пенсию работала на «Хартроне» укладчицей-упаковщицей. Мечту об авиации передала сыну. Он окончил Харьковское авиационное училище. Штурман. Сейчас работает в Монино, в Академии ВВС, полковник.

Клавдия Васильевна Юровская (Гудим), подруга Лидии Михайловны. Чуть моложе — ей 85. Она успела в 1936 г. окончить аэроклуб. Работала на ХЭМЗе — изолировщицей, разметчицей. Но и летчицей поработала. По

прохождении в аэроклубе еще и инструкторской подготовки ее послали в Москву. Работала в Тушино летчиком-инструктором-парашютистом. Затем в Житомире. Оттуда направили в Конотопский аэроклуб. Перед самой войной возвратилась в Харьков, вышла замуж — и авиацию пришлось оставить. В эвакуации в Средней Азии работала в училище связи лаборантом. В 1944 г. снова в родном Харькове. Аэроклуб еще не возродился. Предложили поработать председателем Краснозаводского райсовета Осоавиахима. И еще 23 года трудилась в профсоюзе работников культуры. А уже на пенсии 18 лет «летала» лифтершей.



ОНИ КОВАЛИ НОВУЮ СЛАВУ АЭРОКЛУБУ

НЕСПЕТАЯ ПЕСНЯ

Когда первые космонавты приезжали в Харьков (немало их в свое время заканчивали Чугуевское авиационное училище), они обязательно приходили на кладбище № 10, к могиле В.В.Бондаренко. Молча постояв у оградки, клали цветы и уходили, негромко переговариваясь. Находившиеся вблизи могли расслышать: "Да, не повезло парню». — «Мог бы теперь тоже со звездой на груди шагать». — «Это точно»...

Сожалели искренне, и их легко было понять: погиб их товарищ, вполне возможно, самый молодой и талантливый космонавт. Погиб из-за нелепой случайности: произошло возгорание в сурдобарокамере, где уже несколько суток, проходя обязательное тогда испытание, находился в одиночестве кандидат в космонавты «первого призыва» Валентин Бондаренко. Пока дошел куда надо сигнал бедствия, пока разгерметизировали дверь (а это делается снаружи), он получил тяжелые ожоги и вскоре скончался.

Такая вот печальная история... Из-за тогдашней секретности подготовки космонавтов в печати ничего не сообщили о прискорбном инциденте. И все еще мало кто знает об этом сейчас. Не рассказать здесь о Валентине Бондаренко мы не могли — он харьковчанин и воспитанник Харьковского аэроклуба.

Валентин Бондаренко родился в Харькове в 1937 г. Родители — Василий Григорьевич и Ольга Ивановна работали на меховой фабрике. Чаще всего присматривать за младшим братом приходилось старшему — Анатолию. Жила семья Бондаренко в небольшом домике в ближайшем к Харькову на Мерефянской линии поселке Липовая Роща. «Лет с трех, - вспоминает Анатолий Васильевич, — только выйдем во двор, Валентин уже тянет на поляну, над которой летал на своем планере С.В.Гризодубов. Именно здесь, в Липовой Роще, на даче, Степан Васильевич строил и сам испытывал свои летательные аппараты. Многих мальчишек заманил он в небо. Думаю, здесь и у Валентина зародилась мечта о небе».

Шел он к этой мечте упорно и настойчиво. В 1953 г., когда Валентин учился в 9-м классе СШ-93, в школу при-

шли инструкторы-летчики Харьковского аэроклуба. Поговорили с ребятами, показали снимки — и у многих загорелись глаза. Уже на другой день в аэроклуб пришла целая группа школьников. В числе их, конечно, был Валентин. Он без замечаний прошел отбор и стал, как тогда называли аэроклубовцев, учлетом.

В начале сентября 1954 г. в школе появились более солидные «купцы», да еще в морской летной форме — инструкторы из Ейского военно-морского авиационного училища. Валентин поехал в Ейск. Сверх всякого ожидания, будущий кандидат в космонавты не прошел... медкомиссию. Вернулся в Харьков. Снова пришел в аэроклуб. Второй год учебы тренировался как летчик-спортсмен.

В аэроклубе Валентин чувствовал себя в своей среде. И среди сверстников был замечен, хотя, как сейчас говорят, не являлся безусловным лидером. Но слыл острословом, и тихони старались с ним не связываться.

Осенью 1955 г., после очередного выпуска аэроклуба, Валентина направили в Ворошиловградское авиационное училище. Уезжал он в полной уверенности, что ни медицинской, ни какой другой комиссии к нему уже не придаться. Его уверенность оправдалась. Валентин Бондаренко стал отличным летчиком, а в дальнейшем прошел без замечаний строжайший отбор, какому подвергались тогда кандидаты в космонавты.

Товарищи по отряду космонавтов, среди которых он был самым молодым, его любили и называли «колокольчиком» — за чистый, звонкий голос. Тренировки проходили успешно. До первого полета в космос оставалось всего две недели. Возможно, полетел бы он, но судьба распорядилась по-своему...

ЛЕТЧИК-КОСМОНАВТ № 59

Он идет в нашем списке Героев последним не потому, что мы как бы «не уважаем» космонавтов. Просто решили, что правильнее будет назвать вначале представителей старшего поколения и завоевавших это звание в боях во время Великой Отечественной войны. А что касается космонавтов, лишь сожалеем, что среди воспитанников аэроклуба их (пока!) только один.

Владимир Владимирович Васютин отметил свой «золотой» юбилей в «женский день» 8 марта 2002 г. Он родился

в Харькове, на Сортировке, где селились в основном железнодорожники. И родные его тоже были связаны с работой на железной дороге (отец работал на заводе «Электромашина» — быв. паровозоремонтном, старший брат — в депо «Октябрь», мать — тоже начинала на «железке»).

Еще учась в школе, Володя увлекся, вопреки ожиданиям родителей, не железнодорожным транспортом, а авиацией и космонавтикой. В 14 лет пришел в Харьковский аэроклуб. Освоил парашютное дело, а потом и летное. Из аэроклуба — по прямому пути в Харьковское высшее училище летчиков им. Грицевца.

Летал Владимир хорошо и по-настоящему полюбил небо. Командование это заметило и предложило ему по окончании училища поработать в нем же летчиком-инструктором. Не каждому молодому пилоту оказывалась такая честь. Васютин оправдал доверие. Три года учил мастерству пилотирования курсантов. Когда в 1976 г. ему предложили поступить в отряд космонавтов, долго не раздумывал. В Москву он уехал вместе со своим другом по авиаучилищу Александром Волковым.

Космические ракеты — не самолеты, летают не часто. Рвущимся в звездное небо кандидатам приходится иногда не год и не два проводить в учебных отрядах. Или быть «на подлете». Владимир Васютин провожал в космос экипаж за экипажем в качестве дублера, а в основной состав был включен лишь в сентябре 1984 г. командиром космического корабля «Союз Т-13». С ним должны были лететь — бортинженером В.Савиных и космонавтом-исследователем его друг А.Волков. Старт намечался на 15 мая 1985 г. Неожиданно прервалась связь с орбитальной станцией «Салют-7». Руководство полетами срочно сформировало экипаж из опытных космонавтов — В.Джанибекова и В.Савиных и отправило его на восстановление связи. Место бортинженера в экипаже Васютина занял Г.Гречко. Когда старт — это зависит от «спасателей». Джанибеков и Савиных блестяще справились со своей задачей. И вот долгожданный день настал. 17 сентября 1985 г. «Союз Т-14» взлетел из Байконура.

Все шло, как говорят космонавты, штатно. Пристыковались. Совместно со «спасателями» провели неделю, выполнив ряд запланированных работ и проведя научные исследования. 25 сентября Джанибеков и Гречко отправились в обратный путь на корабле «Союз Т-13», благопо-

лучно приземлились на следующий день, а Васютин, Савиных и Волков остались на орбите — экипаж восстановился в прежнем составе.

Программа успешно выполнялась. Экипаж принял транспортный корабль, выгрузил из него более тонны различных грузов. Полученная новая аппаратура позволила осуществить ряд новых экспериментов. Но в середине октября Васютин вдруг почувствовал себя плохо (подобное случилось и с некоторыми другими космонавтами). Рекомендации врачей с земли не дали желаемых результатов, и командование решило прекратить полет. 21 ноября спускаемый аппарат «Союза Т-14» успешно приземлился в Казахстане.

Несмотря на досрочную посадку, их полет нельзя назвать неудачным. Экипаж Васютина провел сотни различных исследований, отснял большую площадь земной поверхности и т.п. В.Васютину (космонавту № 59) и его другу А.Волкову (космонавту № 60) были присвоены звания Героя Советского Союза. А В.Савиных, у которого этот полет был не первым, стал дважды Героем Советского Союза.

В 1986 В.В.Васютин по состоянию здоровья ушел из отряда космонавтов, но с авиацией и космонавтикой не расстался. Закончив Военно-воздушную академию им. Гагарина, стал здесь работать. Защитил диссертацию на звание кандидата военных наук, возглавлял штурманский факультет, а в мае 1995 г. был назначен заместителем начальника академии. В следующем году ему присвоили звание генерал-майора.

В настоящее время уже генерал-лейтенант В.В.Васютин продолжает служить в той же должности — заместитель начальника ВВА им. Гагарина в Монино, где учится немало бывших, настоящих и будущих космонавтов и работников космической науки и техники.

Поистине звездным путем идет наш земляк.

ОДАРЕННЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

Даже на снимке видно: вода в реке темноватая. И город на ее берегах немного мрачноватый, прочерчивает предзакатное небо вычурными карнизами дворцовых громад, среди которых выделяется издалека угадываемая оригинальная башня Биг-Бена. С другим городом не спутаешь: Лондон. И Темза лишь подчеркивает давно сложившийся абрис столицы туманного Альбиона.

Контрастом на этом снимке выглядят лишь улыбающееся лицо в отблескивающих стеклами очках и явно не лон-

донская кепочка. Узнаем сразу: Анатолий Константинович Мялица. Что же его привело в английскую столицу?

Как-то во время посещения Харьковского авиазавода я слышал, как Анатолий Константинович сказал гостям, с нескрываемой гордостью кивнув на красивый, необычайной раскраски самолет:

— На этой машине мы уже облетали полмира...

И это не прогулки ради. Моря и страны проплывали под крыльями Ан-74 с одной целью: завоевать рынок. В нынешних условиях без надежного рынка сбыта производство дорогостоящих машин становится бессмысленным. Вот и приходится появляться то на берегах Темзы, то на побережье Красного моря, среди песков Африки, то на знаменитом аэродроме ле Бурже под Парижем... Авиасалоны, демонстрационные полеты, сделки, брифинги... Все это теперь в арсенале повседневной жизни руководителя предприятия.

А завод по сути пришлось возрождать заново.

С авиазаводом А.К.Мялица связан давно. Еще в 1967 г., после окончания ХАИ, этот 27-летний парень из Забайкалья, новоиспеченный инженер-механик, недавний слесарь авиаремонтного завода, начал на ХАЗе свой путь технологом. Затем стал мастером, заместителем начальника цеха, начальником агрегатно-сборочного цеха, заместителем главного инженера, заместителем генерального директора.

Здесь руль его судьбы повернулся в другую сторону. В 1990 г. А.К.Мялицу избрали первым секретарем Харьковского обкома партии. Но через год, после известных событий, партийный руководитель снова стал авиаинженером.

Перестройка оборвала все связи, выбила завод из колеи, он тихо умирал.

Приход в 1996 г. на пост генерального директора Государственного авиационного производственного предприятия А.К.Мялицы, можно без преувеличения сказать, вытащил завод из ямы. Энергично, нередко идя на риск, он взялся за дело.

Квалифицированные рабочие-самолетостроители, которые с болью в сердце покинули завод, чтобы как-то прокормить семью, начали возвращаться в его цеха. Возрождались связи с заводами-поставщиками, в трудных поисках находились рынки сбыта, стала выплачиваться зарплата. В общем, предприятие вновь обрело силу и славу. Сейчас оно налаживает серийный выпуск нового перспективного пассажирского самолета Ан-140.

23 октября 2000 г. А.К.Мялице исполнилось 60 лет. На его имя пришло множество поздравлений. А вот какую телеграмму он получил от самого президента Украины Л.Д.Кучмы:

«Уважаемый Анатолий Константинович!

Примите мои сердечные поздравления в связи с 60-летием со дня рождения!

Рад приветствовать в Вашем лице высококлассного профессионала, одаренного руководителя производства, до конца отдающего своему делу. Эти качества претворяются с весомыми результатами в работе возглавляемого Вами коллектива, в динамичном развитии предприятия, освоении выпуска новейшей авиационной техники.

Все, кто трудится рядом с Вами, ценят и присущие Вам чуткость, человеческое тепло, постоянную настроенность на делание добра.

Высокой и заслуженной наградой за Ваш жизненный и профессиональный подвиг стало присвоение Вам в числе первых звания Героя Украины.

От всего сердца желаю Вам счастья, здоровья, энергии и вдохновения в труде на благо Украины.

Л.Кучма».

С удовольствием присоединяемся к этим пожеланиям и поздравлениям и добавляем к ним свои, от имени аэроклуба, с которым Анатолий Константинович связан еще со студенческих лет.

Он всерьез увлекся парашютным спортом, входил в команду ХАИ, составлявшую костяк сборной команды парашютистов Украины. Участвовал во многих соревнованиях и чемпионатах, во Всесоюзной спартакиаде народов СССР, выступая с акробатическими прыжками и на точность приземления. Мастер спорта СССР, на счету которого свыше 800 прыжков.

Вот так список Героев — воспитанников аэроклуба пополнился еще одним. А.К.Мялица не воевал на фронтах Великой Отечественной, но то, что он свершил, так сказать, на фронте возрождения производства самолетов и освоения выпуска сложнейшей ракетной техники в тяжелейшее для страны время, вполне сравнимо с высоким боевым подвигом.

УДИВИТЕЛЬНЫЙ МИР ВИКТОРА НЕЧИПАСА

Высокий мужчина в оранжевой «пуховке» и вязаной шапочке, с ружьем за плечами и симпатичной лайкой у ног. Рядом товарищ в теплой куртке и меховой шапке... Можно подумать, что двое друзей собираются на охоту и попросили фотографа запечатлеть на пленке этот «исторический момент».

А момент и впрямь исторический. Без кавычек. Потому что позади «охотников» четко видны большие накладные буквы «СП-28». Что означает «Станция Северный полюс № 28». А «человек с ружьем» — Виктор Петрович Нечипас, один из первых землян, прыгнувших на Северный полюс с парашютом.

И это был не просто прыжок. Это — подвиг. А жизнь наша богата на подвиги не только во время войн.

В арктическом бассейне Северного Ледовитого океана проводилась в 1984 г. (затем в 1986 и 1987 гг.) высокоширотная парашютная экспедиция «Экспарк-84» ДОСААФ СССР. Ее суть: из-за невозможности посадки тяжелого грузового самолета на торосистый лед решено было сбросить груз для станции «Северный полюс-28» на специальных грузовых парашютах. Тем же способом сюда спускаются люди, которые из полученных с неба блоков и частей собирают жилые помещения, устанавливают аппаратуру и т.д. Через несколько дней станция начинает работать, а «лишних» людей забирают потом на материк легкими самолетами с подготовленной ими посадочной площадки.

Все, вроде, просто. Однако подобная Экспедиция проводилась впервые в мире. Участники ее тщательно подбирались и готовились, продумывали и испытывали каждую деталь. Потому и прошла она успешно. Практически за несколько дней среди могучих арктических льдов, под незакатным солнцем Северного полюса вырос целый городок полярной станции. Представляете, сколько затрачивалось времени, средств и сил, чтобы оборудовать такую станцию по-старому! Снаряжался мощный ледокол, в его трюмы грузилось оборудование, потом несколько недель он пробивался сквозь сплошные льды, искал подходящую для выгрузки льдину и т.п.

Через два года Виктор Нечипас участвовал в подобной экспедиции второй раз, а на следующий год — в третий. Попутно испытывалась и осваивалась система поиска различных затерявшихся объектов с помощью спутников. Не

случайно он получил большой красочный диплом такого содержания:

Федерация космонавтики СССР
награждается

НЕЧИПАС В.П. — участник «Экспарк-84», «Экспарк-86» за освоение международной спутниковой поисково-спасательной системы КОСПОС-САРСАТ в Арктическом бассейне Северного ледовитого океана при проведении высокоширотной арктической экспедиции ДОСААФ СССР «Экспарк-87».

*Председатель Федерации
космонавтики СССР
Н.Рукавишников.
Отв. секретарь Э.Уткин.*

Рассказываем об этом потому, что В.П.Нечипас немало лет отдал работе в Харьковском аэроклубе, и клуб может по праву гордиться им.

Виктор Нечипас родился в 1947 г. в Донецке. Рано лишился отца. Воспитывался в интернате. В 16 лет совершил первый парашютный прыжок в Донецком учебно-авиационном центре. Потом там же учился летать. Затем его направили в Витебск осваивать вертолеты. Участвовал в чемпионате Украины. Следующий этап — школа высшей летной подготовки. В 1975 г. сменил командира авиазвена парашютной подготовки Тамилу Мялицу в Харьковском аэроклубе, а в октябре 1978 г. Виктора Петровича назначили начальником аэроклуба. Он мало сидел в кабинете — лишь по служебной необходимости. Летал, прыгал, участвовал в соревнованиях. Как-то, уже в конце 1982 г., прыгнул с крыла самолета. Начальство, узнав об этом, возмутилось: какой пример показывает молодым! А тут еще выяснилось, что Нечипас — не член партии. Ну, разве это допустимо для руководителя?! Сняли. Но остался в аэроклубе, уже не начальником, а штурманом, затем — старшим инспектором-летчиком-прашютистом.

В.П.Нечипас занимал различные должности, но штурвал самолета остался для него главным в профессии, и он много летал, а когда узнал о готовящейся воздушной экспедиции на Северный полюс, оказался в числе тех, кто ее готовил и осуществлял. Связи завязались крепкие, его увидели в работе, в него поверили. Виктор Петрович стал за-

местителем генерального директора московской авиакомпании «Экспарк» по летной работе. Облетал почти весь земной шар — был в Китае, Корее, Норвегии, Арабских эмиратах и других странах.

Краткий рассказ о герое высокоширотных арктических экспедиций мы решили дополнить выдержками из журнала «Крылья Родины» № 7 за 1987 г.

«...Во время экспедиции не бывает времени любоваться красками северного сияния или незаходящего солнца в полярный день. Чаше приходится сутками не спать, от усталости начинают «плясать» перед глазами бочки с соляжкой, из обессилевших рук выскальзывают парашютные ремни и не слушаются замерзшие пальцы. И все же заявлений с просьбой зачислить в «ЭКСПАРК» не счесть.

В прошлую экспедицию, проходившую в труднейших условиях полярной ночи, пятидесятиградусный мороз вывел из строя технику. Чтобы восстановить ее, понадобилось более суток. Усталый, почерневший от недосыпания, наш руководитель Александр Захарович Сидоренко в сердцах выпалил:

— Все! Хватит! Последний раз я тут!

Мы переглянулись с Виктором Нечипасом, штурманом экспедиции, и чуть ли не в один голос сказали любимую фразу Сидоренко:

— А куда ты денешься...

Он помолчал секунду-другую и засмеялся:

— Действительно, куда тут денешься.

Не прошло и месяца после этого разговора, как среди экспарковцев пронеслась новость: «Захарыч помысливает о новой экспедиции». Это был словно сигнал на сбор.

Программа «ЭКСПАРКа-87» предусматривала обеспечение дрейфующих станций СП-27 и СП-28 жизненно необходимыми грузами. Впервые планировалась помощь полярникам труднодоступных островов Визе и Уединения, включая прыжки спортсменов, чтобы демонтировать платформы, вывезти все парашютное снаряжение».

Дальше корреспондент «Крыльев Родины» подробно рассказывает, как проходил сброс грузов, как прыгали сами, какую помощь оказали полярникам.

Выполнив первую часть намеченной программы, участники экспедиции прежде, чем лететь на острова Визе и Уединения, взяли курс точно на Северный полюс (СП,

конечно же, отнесло от него дрейфом льдов на 300 с лишним км) и над ним сбросили капсулу со значками, эмблемой, вымпелом и обращением к тем, к кому когда-нибудь попадет капсула.

Очень хочется привести здесь хотя бы часть обращения — пусть читатели книги не сочтут его лишним и как бы выпадающим из общего плана. Это — наша история, и повторения ей не будет.

«...сегодня, 25 апреля 1987 г. в 9 часов 56 минут, пролетая над географической точкой Северного полюса на высоте 7500 метров, мы увидели удивительный мир с его величественным и необъятным простором. Находясь в высшей точке над глобусом, мы подумали — как прекрасна наша планета! Так давайте, люди всей Земли, будем беречь эту красоту! Давайте объединим наши силы и вместе будем бороться за мир, за процветание нашей маленькой планеты!

Мы хотим, чтобы навсегда осталось ясным небо Арктики, как сегодня, всегда белыми и чистыми ее снега. Пусть всегда раскрываются парашюты над Арктикой только для того, чтобы разгадать тайны северных просторов на пользу людям всей Земли!»

* * *

Таковы в общем-то простые и в то же время непростые судьбы выпускников Харьковского аэроклуба. Многие из довоенных выпускников прошли суровую школу войны, многие сложили головы в жестоких боях. А те, что выжили, в большинстве своем продолжали служить авиации, пока были силы и возможности. И вместе с выпускниками послевоенными они ковали новую славу Харьковскому аэроклубу им. В.С.Гризодубовой.



ПОЛЕТЫ НАЧИНАЮТСЯ С РАССВЕТОМ

Утром город наполняется толпами спешащих на работу или учебу людей. А будто навстречу им тоже торопятся в свои цеха, лаборатории, аудитории возвращающиеся с полетов учлеты аэроклуба. Когда многие их сверстники еще досматривали сладкие сны, они уже поднимались в небо, и только встающее над горизонтом красноватое, в легкой дымке солнце словно приветствовало их. Полеты начинались с рассветом.

Совмещалось совместимое: полеты и работа, полеты и учеба, мечта и труд. Потом появится в биографических данных прозаическая строка: «Окончил аэроклуб без отрыва от производства».

А была не проза — было чувство удовлетворения и радости от сознания того, что сумел, преодолел, добился.

У великого педагога и писателя Антона Семеновича Макаренко в его «Педагогической поэме» есть потрясающие по силе и значимости слова: «Человек не может жить на свете, если у него нет впереди ничего радостного. Истинным стимулом человеческой жизни является завтрашняя радость».

Как бы ни было трудно, но мысль о том, что ты обретаешь крылья, согревает тебя и ведет, наполняет все существо счастьем бытия и прокладывает путь к завтрашней радости.

Полеты начинаются с рассветом.

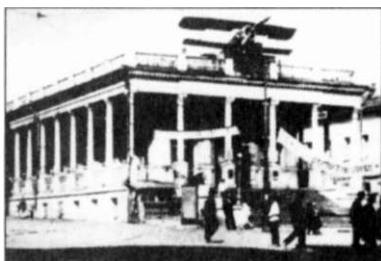
*Харьков,
май 2000 г. - март 2002 г.*



Первый секретарь ЦК КП(б)у
П.П.Постышев. В 30-х годах
Харьковский аэроклуб
носил его имя.



Здание бывшей биржи,
где размещался первый
Харьковский аэроклуб.



Активисты-осоавиахимовцы у здания аэроклуба. 1925 г.



Доклад О.Ю. Шмидта
в Харьковском аэроклубе.
1926г.



Учлеты-отличники аэроклуба
(справа налево): М.Крапивный,
В. Саменков, А.Руденко,
И.Мануйлов.

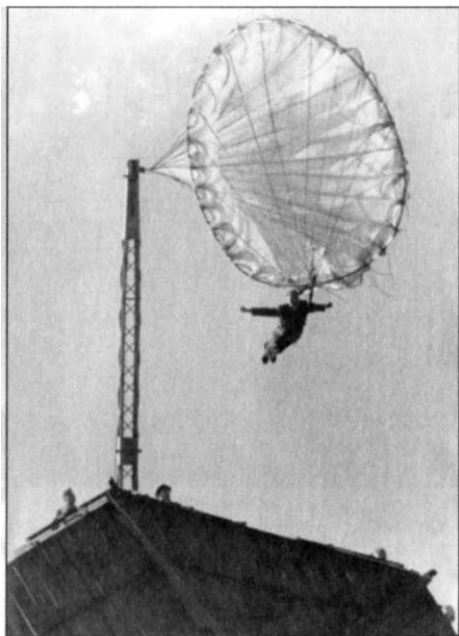


Инструкторы-
парашютисты —
студенты ХАИ
В.Капленко и А.Руденко.
В центре - командир
отряда Д.Жорник.



Герой Советского Союза Г.Байдуков среди спортсменов-
парашютистов Харькова. Сидят (слева направо): А. Филявин,
П. Кононенко, Г. Байдуков, Л. Гайворонский. Стоят: И. Каменев,
Л. Кенигсберг, А. Александрова, А. Веселое, П. Усиков,
В.Трофимов. 1938 г.

Самый популярный
аттракцион ЦПКиО
им. Горького
в довоенном
и послевоенном
(первые годы)
Харькове –
парашютная вышка.



Выпускники-пилоты Харьковского областного аэроклуба 1940-41 гг.



Померки. Учетл А.Моисеенко докладываает о выполнении полета
инструктору П.Краснянскому. 1949г.



Командный, летный и технический состав аэроклуба. Сидят
(сналева направо): Т.Хроль, И.Левенберг, Т.Игнатъев, П.Смелый,
П.Краснянский, М.Шидловский, С.Крутянский, Е.Лозовая.
Стоят: Н.Каплуновский, А.Моисеенко, Н.Обченко, А.Шевченко,
П.Золотухин, Я.Мариненко, В.Алексеенко, В.Медведев, А.Карягин.
1957г.



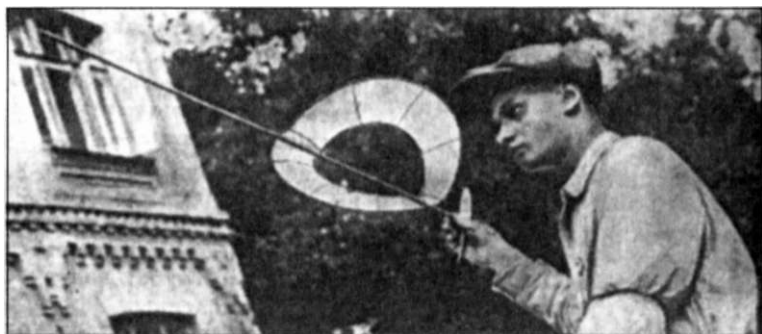
Первая модель с механическим двигателем,
изготовленная харьковчанами.
В 1934 г. модель установила рекорд Украины
по дальности полета - 1126 м.
На снимке: авиамоделисты Володя Томицкий
и Александр Хлыстов готовят модель к полету,



Руководители авиаотдела ОСОАВИАХИМа Украины, спортивные
комиссары и участники Первого Всеукраинского слета юных
авиамоделистов в Харькове. 1934 г.



Курсы ОСОАВИАХИМА по подготовке руководителей
авиамodelьных лабораторий Украины. 1935 г.



Шура Проскурнин с моделью круглоплана
(журнал «Самолет» №8, 1936 г.)



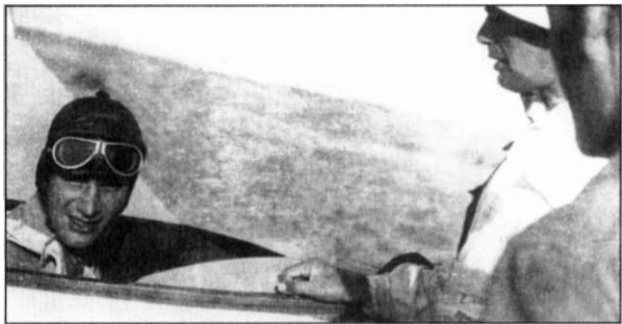
Участник Всесоюзных
соревнований юных
авиамodelистов Яша Левин
вместе с Олегом Кошевым,
конструктором микролитражных
бензиновых моторчиков,
проверяет свою модель. 1939 г.



Старейшие авиамоделлисты Харькова Валентин Мозырский
и Борис Паценкер.



Генеральный авиаконструктор О.К. Антонов
и руководитель авиамодельной секции Харьковского аэроклуба
Б.Р.Бельман (слева) среди участников Всесоюзных
соревнований по авиамодельному спорту в Киеве
(начало 70-х гг.).



В кабине планера «П.П.Постышев» летчик-планерист Л.С.Рыжков. 1934 г.



Группа планеристов из Харькова у крыла планера «Шпак» конструкции П.В.Дыбского. В белой рубашке - Антон Коваленко, в кабине - Леонид Шкловский. Рядом, на земле, Екатерина Грунауер. Коктебель, 1927г.



Инструктор-летчик-планерист И.Бондарь – один из зачинателей планеризма в Харькове – дает указания учлетам перед началом учебных полетов (конец 1930-х гг.)



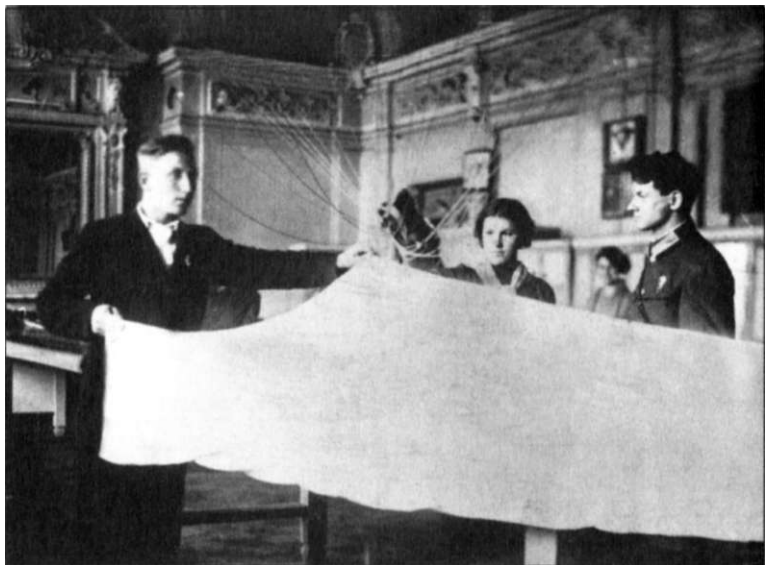
Инструктор-летчик Михаил Трибцов проводит инструктаж перед полетами планеристов.



Один из самых именитых планеристов Харьковского аэроклуба Евгений Вачасов.



Планер в полете.



Как укладывать парашют? Инструктор-летчик-парашютист В.Капленко (справа) проводит занятия со студентами ХАИ В.Клименко и Г.Ронжиной. 1938 г.



Сводная группа ХАИ и авиазавода на занятиях по устройству парашюта. Проводит инструктор-летчик-парашютист 1-го класса В.Капленко. 1949 г.



Инструктор-летчик-парашютист
Иван Зайцев. 1950 г.



Приземление отличное.
Валентин Плохой так прыгает
всегда.

Еще секунда – и в
воздухе расцветет
разноцветный
цветок парашюта,
и Надежда Козырева
закачается на стропах
над горами Кавказа.
Весна 1966 г.





Что там показывает барограф? Рекорд Украины по высотным прыжкам есть! А установили его Игорь Андрущенко (слева) и Валерий Ярыгин. Их наставник Игорь Наумович Черняк (в центре) доволен своими воспитанниками. (60-е гг.)



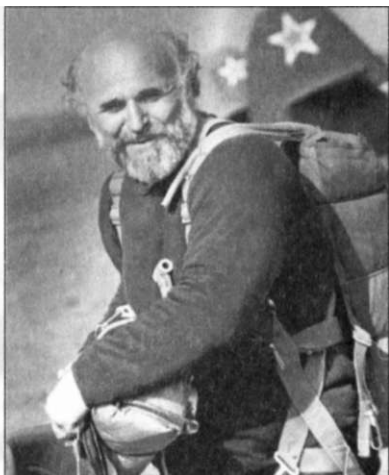
Парашюты надеты. Трудлюбивая «Аннушка» наготове. Валерий Ярыгин, Нина Домбровская, Валентин Плохой готовы к новым рекордным прыжкам. (60-е гг.)



Ведущие спортсмены-парашютисты 70-х гг.



Чемпионка СССР по парашютному спорту 1969 г. Антонина Лысенко (Иваницкая).



Ветераны-парашютисты и 20 лет спустя не разучились прыгать. Это они продемонстрировали на соревнованиях в Коротиче, посвященных 60-летию парашютного спорта. Лучшие результаты показал Виктор Добрянский (на снимке).



Инструктор-летчик-парашютист Ю.Н.Черняк (в центре) доволен успехами своих учеников — молодых парашютистов.



Профессор Г.А.Горбенко в своем рабочем кабинете ХАИ. Видный мастер-парашютист, он ковал славу аэроклубу и авиаинституту.



Татьяна Манойло после победного приземления. Япония. Чемпионат мира. 2000 г.



Студенты ХАИ – курсанты летной группы аэроклуба (слева направо): В. Василенко, В. Капленко, В. Борисевич, В. Пчела.
Аэродром ХТЗ. 1947г.

УТ-2 готовится
к полету.
В первой кабине –
летчик-инструктор
Г.Барановский.



В одном из классов аэроклуба. Занятия по изучению мотора М-11 проводит инструктор-методист Б.Анохин. 1950г.



На соревнованиях в Днепропетровске наши асы Валентин Медведев, Михаил Шевченко, Владимир Петренко.



Летчики-спортсмены — студенты ХАИ (слева направо) Москаленко, Матюшин, Чуб.



Летчик-спортсмен Леонид Голенко, учившийся в одной летной группе с кандидатом в космонавты Валентином Бондаренко. Аэродром Коротич, август 1954 г.



Летчик-спортсмен Георгий Чуб
после рекордного полета на
Як-18. 1965 г.



Если бы не значок мастера
спорта СССР, в этой
симпатичной девушке едва ли
кто мог увидеть ее прямое
отношение к спорту, тем
более такому мужественному,
как авиационный. Это —
летчик-рекордсмен Людмила
Самойленко.



Людмила Самойленко
в полете. 1972 г.



Ми-1. Это первые вертолеты, на которые аэроклуб перешел в 1974 г. На снимке: спортсмены-вертолетчики выполняют упражнение по воздушному слалому.



Спортсмен-вертолетчица Людмила Денисенко перед полетом.



Инструктор Александр Миндарев проверяет выполнение полетного задания курсантом.



Вертолет готов к новому полету. Инженер аэроклуба Б.Горин и летчик-инструктор В. Выходцев дают на это «добро».



И сын пошел по дороге отца... Игорь Борисович Горин сменил на посту инженера Бориса Николаевича Горина.



На летном поле - начальник аэроклуба А.В.Скрынников.



Ми-2 на стоянке. На них теперь учат летать молодежь.

Старейшие работники аэроклуба(слева направо): Б.Н. Горин, А.А. Гречко, А. Я. Девятеряков, В.М. Панченко.

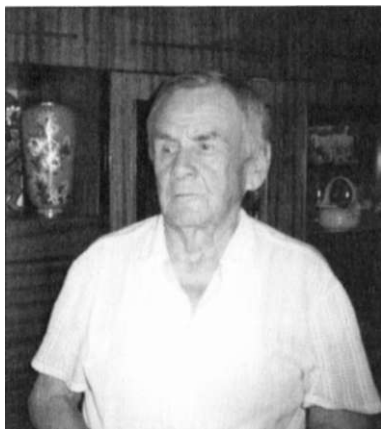




Валентина Гризодубова среди курсантов и инструкторов Харьковской летной школы ОСОАВИАХИМа. 1929 г.



Герои-летчики - воспитанники аэроклуба:
П.А.Покрышев,
А.И.Кизима,
А.И.Нефедов,
А.В.Добродецкий,
Н.Ф.Пасько.
О них
рассказывается
в книге.



И.А.Левенберг.



В.И.Медведев.



Н.Л.Каплуновский.



За секунду до рекорда.



VII чемпионат СССР по парашютному многоборью. Июль 1982 г.
 На снимке - судейская коллегия (слева направо): судья
 республиканской категории Надежда Козырева,
 судья международной категории Леся Беспятая,
 судья республиканской категории Татьяна Дягилева.



Инструктор-летчик-парашютист Владимир Кузнецов доволен
 успехами сына Алексея - тот тоже приобщился к славному
 племени парашютистов. Того же мнения и мама - работник
 бухгалтерии Валентина Афанасьевна.



Валентин Бондаренко



Летчик-космонавт СССР Герой
Советского Союза
Владимир Васютин



Анатолий Мялица



Виктор Нечипас (слева) на станции «Северный полюс-28».
Рядом с ним – участник экспедиции Лев Желонкин.



Встреча ветеранов Харьковского аэроклуба 14 декабря 1978 г.
Сидят (слева направо): А.Проскурнин, Б.Бондаренко,
Е.Андрющенко,..., О.Кошевой, Б.Бельман. . . . Черкашин,
...Стоят: Ф.Ямпольский, Я.Залозный. . . . И.Федоров
..., А.Соколов.

СОДЕРЖАНИЕ

Небо зовет отважных.....	3	
Слово об этой книге.....	5	
Предисловие автора.....	7	
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ		
Первые шаги.....	9	
Всеукраинский аэроклуб.....	11	
Взлет после «вынужденной посадки».....	17	
Праздники и будни «малой авиации».....	21	
Будут в Харькове планеристы!.....	27	
Харьковские парашютисты — первые на Украине.....	32	
ОРЕЛ НЕ ПТИЦА, ПОКА В ПОЛЕТЕ НЕ БЫЛ		
Два года в воздухе.....	39	
Когда хочешь, то многого добьешься.....	41	
Летчики и техники были одной семьей.....	43	
НА ВИНТОКРЫЛЫХ МАШИНАХ		
И спорт, и работа.....	47	
СКВОЗЬ БОИ И ВОЙНЫ		
Кавалеры Золотой Звезды.....	51	
Героическая жизнь.....	52	
Маневр и огонь!.....	54	
Мастер стремительного штурма.....	56	
Одобрил Максим Горький.....	58	
Против восьмидесяти — десять!.....	59	
«Воевал как все».....	61	
Подвластен женщине и пикировщик.....	63	
В ЖИЗНИ БОЕВОЙ И МИРНОЙ		
В небе Испании и России.....	64	
«Твой путь — в авиацию», — сказал ему А.С.Макаренко..	66	
Штрихи биографий.....	68	
Авиаторы Кузнецовы.....	71	
Надежда Козырская: «Счастье пахнет небом».....	73	
Еще крепки духом старты аэроклубовцы.....	81	
ОНИ КОВАЛИ НОВУЮ СЛАВУ АЭРОКЛУБУ		
Неспетая песня.....	84	
Летчик-космонавт № 59.....	85	
Одаренный руководитель.....	87	
Удивительный мир Виктора Нечипаса.....	90	
ПОЛЕТЫ НАЧИНАЮТСЯ С РАССВЕТОМ.....		94
ФОТОМАТЕРИАЛЫ.....		95

Анатолий Семенович Панин

ПОЛЕТЫ НАЧИНАЛИСЬ С РАССВЕТОМ

Художественно-документальная

повесть

Автор и руководство

Харьковского аэроклуба имени В.С.Гризодубовой

выражают глубокую благодарность

ассоциации «Содружество»

и ее председателю совета директоров

АЛЕКСАНДРУ ИВАНОВИЧУ ГРОШЕВУ

за материальное содействие в издании этой книги.

Редактор *В.Власко*

Художник *В.Носань*

Компьютерный набор *В.Верховень*

Компьютерная верстка *С.Бирюков*

Сдано в набор 20.04.02. Подписано к печати 5.06.02.

Бумага офсетная. Гарнитура Журнальная

Тираж 1500. Заказ № 02-169

ТОВ «Майдан»

61002, ХарКіе, вул. Чернишевського, 59



ПОЛЁТЫ

НАЧИНАЛИСЬ С РАССВЕТОМ

Анатолий Семенович Панин — харьковский журналист, более пятидесяти лет работающий в печати, ветеран Великой Отечественной войны. Выйдя на пенсию, продолжает сотрудничать в газетах, а в последние годы занялся литературным творчеством. Вышли в свет четыре его книги — два небольших сборника новелл («Осколки», «Дым Отечества»), повесть о войне «Вкус полыни», художественно-документальная повесть о великой летчице, харьковчанке Валентине Гризодубовой «Власть высоты».

И вот новая книга — о Харьковском аэроклубе, старейшем в Украине, его 75-летнем пути.

Взялся за эту книгу не случайно: сам когда-то окончил аэроклуб и всю войну был связан с авиацией.

Отобразив прошлое, автор подчеркивает здесь мысль о преемственности, о перенесении накопленного опыта на дальнейшую деятельность и о необходимости поиска новых путей в осложнившихся нашу жизнь условиях перестройки.



ISBN 996-7903-54-0