

ОБНОВЛЯЕМ АВИАПАРК

Среди проблем развития гражданской авиации во всем мире (и Украина - не исключение) наиболее остро стоит вопрос дефицита лётных кадров. Где-то не хватает сильных духом ребят, в иных странах - нет своих лётных школ... У нас же - есть это, и другое.

Однако существующая система подготовки пилотов гражданской авиации Украины требует кардинального реформирования и обновления. В первую очередь - чтобы учить орлят летать, нужны новые надёжные крылья. Доставшиеся в наследство от Советского Союза уже изрядно износились. Государственной лётной академии Украины (Кировоград), созданной на базе ведущего советского лётного вуза - Кировоградского высшего лётного училища ГА, самостоятельно решить задачу обновления самолётотворного парка и уникальной авиационной инфраструктуры было крайне сложно. Напряжённый поиск спасительного решения привёл к результату. Как говорят на Украине, "гуртом легче и батьку бить" - для укрепления государственной системы лётной подготовки учебные заведения ГА решили объединить усилия. Коллектив лётной академии одобрил идею руководства о вхождении вуза в структуру Национального авиационного университета. Сегодня вопрос об объединении находится на согласовании в последней инстанции - в Министерстве финансов, но процесс укрепления национальной системы лётной подготовки уже начался. Лето - лучший сезон для учебных полётов, и упускать время было бы непростительным расточительством!

18 июля 2011 года лётное поле Кировоградской академии встречало гостей, прибывающих как по земле, так и с неба. Лётный парк учебного заведения пополнился двумя учебными самолётами Як-18Т, переданными из Национального авиационного университета. Может быть, кому-то данный факт и не покажется особо выдающимся событием (подумаешь - плюс два самолёта!), но в реалиях сегодняшнего дня - это действительно повод для особого ликования всех, кто мечтает о возрождении былой славы кировоградского лётного учебного заведения в частности, и украинской гражданской авиации - в целом. Во-первых, эти "лётные учебные парты" - значительное подспорье в реализации лётной подготовки курсантов ГЛАУ. Теперь очередь нахождение лётной практики госбюджетных курсантов будет продвигаться значительно активнее, и о временах "лётной задолженности приватпилотов" можно будет вообще забыть. Самолёты - в отличном состоянии, самыми компетентными авиационными специалистами признаются наиболее удобными и рациональными для лётной подготовки, а цена подарка - порядка миллиона долларов за обе крылатые

От слов-к делу



Депутат Верховной Рады Украины, первый проректор НАУ (Максим Луцкий) и ректор ГЛАУ Сергей Неделька.

машины. Во-вторых, это - "первые ласточки" того процесса концентрации в Кировограде всей лётной подготовки государственного обучения Украины, о котором говорилось при объединении двух авиационных вузов. Депутат Верховной Рады, и.о. Председателя Комитета Верховной Рады по вопросам образования и науки. Первый проректор НАУ Максим Георгиевич Луцкий, прибывший в ГЛАУ 18.07.2011 для торжественной передачи самолётов, так и подчеркнул, что происходящее - реализация первого шага из намеченной программы взаимодействия в вопросе совершенствования подготовки лётных специалистов для Украины. Впереди - неотложное решение ещё более значимых задач по модернизации материально-технической базы ГЛАУ, в первую очередь - её авиационной инфраструктуры.

Максим Георгиевич так же сообщил журналистам: "Я считаю, что решение об объединении Национального авиационного университета и ГЛАУ было очень своевременным и правильным. Разрозненно вузам очень тяжело работать, и том числе и в финансовом плане, тем более что авиационная отрасль - очень затратная. Мы, прежде всего, заинтересованы в том, чтобы не потерять позиции одной из шести стран мира, где авиационная отрасль имеет полный замкнутый цикл. Поскольку в Кировограде, на базе ГЛАУ концентрируется подготовка всех украинских пилотов, мы будем прилагать все усилия для того, чтобы максимально модернизировать этот процесс. Наши пилоты должны быть подготовлены на высшем уровне, быть конкурентоспособными. Первое, что нужно сделать, - обеспечить ГЛАУ необходимой современной техникой. Наш университет в прошлом году сэкономил около 15 миллионов гривен, что позволит приобрести для ГЛАУ пять новых хороших современных самолётов. Будем тесно сотрудничать с Академией и в других направлениях - например, научных, таких как разработка новых тренажёров.

Следует также отметить, что Национальный авиационный университет - уникален. Это автономный самостоятельный вуз, имеющий статус исследовательского, финансирование которого отдельной строкой прохо-

дит в государственном бюджете. Мы бы хотели, чтобы у ГЛАУ была своя дополнительная подстрочка, для того, чтобы была возможность значительно укрепить материально-техническую базу Академии.

Присутствовавший на лётном поле и.о. председателя Кировоградской областной администрации Андрей Николаенко отметил, что такие шаги уверенно ведут к тому, что совсем скоро Кировоград будет не только танцевальной (от автора - речь о победе города на танцевальном шоу-конкурсе Майдане), но и лётной столицей Украины.

Ректор ГЛАУ профессор Сергей Неделько не только разделял оптимизм высоких гостей, но и озвучил дополнительные для него поводы.

Так, по словам руководителя лётной академии, в жаркие июльские дни активизировались учебные полёты курсантов вуза на полевом аэродроме в п. Малая Виска; активно идёт организационный процесс создания ещё одного полевого аэродрома, необходимого для учебного заведения; вступительная кампания идёт без каких-либо эксцессов и перегибов. "На современном этапе мы начинаем ещё один интересный и необходимый для гражданской авиации Украины проект, - акцентировал внимание присутствующих ректор Неделько. - Начались работы по созданию на базе бывшего ПТУ в с. Дмитровка Знаменского района специализированного международного учебно-тренировочного центра подготовки по автономному существованию и выживанию. Считаем это направление очень перспективным, так как у наших курсантов, украинских лётных и кабинных экипажей, специализированных подразделений авиационных аварийно-спасательных служб пока нет возможности пройти полноценную комплексную подготовку данного профиля, соответствующую международным требованиям и стандартам. Работаем над устранением этого пробела".

Словом, это лето для кировоградских авиаторов - действительно горячая пора. При этом ясно, что у кировоградского лётного есть все основания радоваться дню сегодняшнему и смотреть в будущее с уверенностью в дне завтрашнем.

Ольга Кушнир.
www.glau.kr.ua

КАК ЭТО БЫЛО...

История училища - это часть истории отечественных ВВС, неразрывно связанная с историей Советских Вооружённых Сил. Славные дела авиаторо-черниговцев начались ещё в довоенное время. В Чернигове по приказу Наркома обороны СССР от 6 ноября 1940 года началось формирование Черниговской военной авиационной школы пилотов (ЧВАШП) пятиэскадрильного состава на самолетах И-15 бис.



В апреле 1941 года формирование школы было закончено. В этом же месяце начались первые учебные полёты с курсантами на самолетах У-2, УТ-2 и И-15 на аэродромах Певцы, Осняки, Количевка. В течение апреля - мая план учебно-боевой подготовки был выполнен полностью. В период с 9 по 12 июня 1941 года ход учебно-боевой подготовки проверялся инспекцией ВВС Красной Армии. Работа по всем видам подготовки была оценена "вполне" удовлетворительно.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Командование школы развернуло энергичную работу по обучению курсантов. Выполнение своей основной задачи - подготовки лётчиков-истребителей на самолетах И-15бис со сроком обучения 9 месяцев надо было решать в исключительно сложной и тяжелой обстановке. Непрерывный процесс лётного обучения курсантов сопровождался с одновременным участием постоянного лётного состава в боевых действиях.

С приближением фронта к Чернигову обстановка ещё более обострилась, ухудшились условия обучения курсантов. Чернигов, мосты через реку Десна и аэродром Количевка стали подвергаться налетам немецкой авиации. Встала задача перебазирования. В июле 1941 года ЧВАШП была эвакуирована в г. Зерноград Ростовской области и слилась там с Фастовской авиашколой. Авиашкола была боевым резервом ВВС и наземных войск Красной Армии. В июле 1941 года по распоряжению командования была сформирована и отправлена в действующую армию авиаэскадрилья самолетов И-15бис под командованием капитана Семенова, 4 августа 1941 года в действующую армию отправлена авиаэскадрилья ночных бомбардировщиков на У-2.

В октябре 1941 года в связи с приближением немецко-фашистских войск к г. Ростов-на-Дону по приказу командующего ВВС 56-й отдельной армии генерала Красовского из личного состава школы был сформирован и отправлен в состав этой армии авиаполк на самолетах И-15бис и И-16 для отражения танковых атак противника на подступах к г. Ростов-на-Дону. За период активных боевых действий с 14 по 21 октября 1941 года полк совершил 168 боевых вылетов, нанеся фашистам ощутимые потери. В этих сложных условиях в августе и сентябре 1941 года был произведен первый выпуск лётчиков-истребителей на самолетах И-15бис и И-16.

В конце ноября 1941 года Черниговская авиашкола вместе с семьями офицеров была эвакуирована в Туркмению. Она расположилась в г. Кизыл-Арват и Казанджике на новых аэродромах, на краю Каракумов и у подножия Копет-Дага.

С февраля 1942 года начался новый этап в учебно-боевой подготовке. Курсантов начали учить летать на Як-1 и Як-7Б. Несмотря на сложные условия, личный состав школы успешно готовил лётчиков-истребителей и отправлял их на фронт. После освобождения Кубани от фашистов, школа в марте 1944 г. перебазировалась в станицу Ленинградская Краснодарского края. После размещения на новом месте начались полёты с курсантами. Знаменательное событие произошло в авиашколе 5 декабря 1944 года. В этот день личному составу авиашколы было вручено Красное Знамя и грамота Председателя Президиума Верховного Совета СССР от 18 мая 1944 года.

Радостно встретил личный состав авиашколы День Победы, в который

она внесла большой вклад. За годы войны было подготовлено 2230 лётчиков-истребителей. Выпускники - черниговцы отважно сражались на фронтах Отечественной войны. 18 выпускников удостоены звания Героя Советского Союза: В.Г.Аверьянов, В.Н.Барсуков, С.И.Жуков, Н.А.Каленов, А.С.Пешенко, В.В.Собин, М.Е.Рябцев, Н.С.Егоров, П.Д.Эюзин, И.М.Киселев, Е.П.Меншутин, В.А.Рогожин, В.П.Тихонов и многие другие. Приказами Министра обороны СССР Герои Советского Союза старший лейтенант В.В.Собин и лейтенант В.П.Тихонов зачислены навечно в списки воинских частей.

В сентябре 1945 года авиашкола была преобразована в Черниговское военное авиационное училище лётчиков. В июле 1946 года училище было расформировано. В послевоенный период многие выпускники Черниговского ВАУЛ достойно продолжали славу черниговцев-авиаторов военных лет.

Преемственность между Черниговским ВАУЛ и Черниговской ВАШП официально не признана, но самоотверженные дела и героизм авиаторов-черниговчан не могут исчезнуть из памяти новых поколений.

В послевоенный период, в связи с обострением международной обстановки, Советское правительство принимает меры по укреплению обороны страны. Было создано несколько новых военных учебных заведений, в числе которых и 57-е военное авиационное училище лётчиков ВВС. Местом дислокации были определены Чернигов и Городня. Так, через 10 лет на древней черниговской земле было снова возрождено авиационное учебное заведение ВВС. Начало формирования училища положила директива начальника Ген. штаба СА от 15 февраля 1951 года с задачей подготовки военных лётчиков-истребителей на реактивных самолетах. Мы с большой признательностью называем имена тех, кто закладывал фундамент училища. Это, прежде всего, начальник училища, прославленный лётчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза полковник Михаил Васильевич Кузнецов, заместитель начальника училища по лётной подготовке Герой Советского Союза полковник Николай Кузьмич Наумчик, начальник политотдела полковник Николай Афанасьевич Луценко, начальник штаба полковник Андрей Ефимович Коробко, начальник тыла подполковник Александр Фомич Соколовский, заместитель начальника училища по ИАС полковник В.С.Киселев, офицеры штаба училища подполковники Г.А.Лесик, Р.Г.Кудаков и И.З.Коваленко.

Перед личным составом формируемого училища с первых же дней встали задачи первостепенной важности, требующие быстрого оперативного решения с тем, чтобы организовано с 1 сентября начать теоретическое обучение, а затем и учебные полёты с курсантами. В короткий период была подготовлена учебно-материальная база и, согласно установленному сроку, 2 сентября 1951 года училище приступило к обучению курсантов по 2-годичной программе на самолетах Як-18, Як-11, МиГ-15.

В труднейших условиях решало свои задачи училище. Жилье и служебные помещения в Черниговском и Городнянском авиагарнизонах были в разрушенном или запущенном состоянии. Для размещения личного состава, организации пищеблоков не хватало помещений, квартирно-эксплуатационного имущества, совершенно не было учебных классов и лабораторий. Большие трудности испытывали тыл и тыловые подразделения учи-