ГЛАВА 2.2.2.4.
«КОВРОВСКИЙ АЭРОКЛУБ ОСОАВИАХИМА»
(1934 – 1942, 1947 – 1958… гг.)

Содержание

1. Ковровский аэроклуб.
2. Историческая хронология Ковровского аэроклуба.
3. Руководители Ковровского аэроклуба.
4. Работники Ковровского аэроклуба.
5. Отделения Ковровского аэроклуба.
6. Выпускники Ковровского аэроклуба.

==========

Ковровский аэроклуб не занимался чисто физкультурно-спортивной работой.

Но т.к. его цель «*воспитывать «соколов» нашей Родины* и *готовить оборонные кадры»* – не рассказать о нём, говоря о физической культуре города, нельзя.

1. Ковровский аэроклуб

«*Думается, многие ковровчане даже не подозревают о том, что в нашем городе существовал аэроклуб. А это несправедливо, ведь деятельность аэроклуба – одна из славных страниц истории города*» [Кренделева М.Н., КГА].

«Задачи, стоящие перед аэроклубом, очень ярко описаны в одном из приказов: воспитывать «*соколов» нашей Родины без отрыва от производства*», вносить «*авиационную культуру в широчайшие массы трудящейся молодёжи*», «*через посредство ударничества и стахановских методов работы выполнить задания по подготовке оборонных кадров*» [Кренделева М.Н., КГА].

2. Историческая хронология Ковровского аэроклуба

1932 г. «Газета «Рабочий клич». 29.01.1933 г.

Ковровская планерная школа лётчиков *организована в мае* ***1932*** *г.*

Выпустила 10 лётчиков-планеристов. Школа безаварийная и считается Облсоветом ОСОАВИАХИМа первой в области» [«Живое прошлое», 2001].

1933 г. «Газета «Рабочий клич». 02.1933 г.

13 февраля ***1933*** *г. . На сегодняшний день школа имеет 1500 планерных полётов без одной аварии и установила Всесоюзный рекорд по количеству полётов в день*» [«Живое прошлое», 2001].

1934 г. «*Предшественником аэроклуба называют Ковровскую школу лётчиков-планеристов, существовавшую уже в* ***1933*** *году. В газете «Рабочий клич» от 11 апреля* ***1934*** *г. можно прочитать о том, что в Коврове организуется* ***аэроклуб****, который входил в систему ОСОАВИАХИМа. Документы городского архива подтверждают эту дату. Первая ведомость на выдачу заработной платы по аэроклубу №2 датирована сентябрем 1934 г., в ведомости всего 4 человека – начальник* ***аэроклуба Симсон****, 2 инструктора и сторож. В этой ведомости есть графа «время исчисления зарплаты», у Симсона стоит дата «с 9/IX», у других – с 20 августа, с 7 и 15 сентября. В следующих ведомостях такая графа отсутствует. Очевидно, в сентябре 1934 г. была произведена самая первая выплата зарплаты по аэроклубу. В декабре в ведомости уже 7 человек, появляются начальник планерной станции, начальник хозяйственной части, в июле 1935 г. прибавляются начальник лётной части, авиатехник, авиамоделист, а в сентябре 1936 г. (это последняя имеющаяся ведомость) – уже 20 человек. Приказ №1 также датирован 13 октября* ***1934*** *г.*» [Кренделева М.Н., КГА].

*«18 августа **1934** г. впервые проводился День Воздушного Флота. В приказе Наркомвоенмора и Председателя Реввоенсовета СССР К.Е.Ворошилова, отданном в этот день, говорилось: «...Каждой школе, каждому пионеротряду – авиамодельный кружок! Каждому заводу, каждой фабрике – кружок планеристов! Каждому промышленному центру – аэроклуб!»*

Аэроклубы в короткий срок были созданы во многих городах страны. Их организовывал Осоавиахим (так раньше назывался ДОСААФ) на отчисления трудящихся. Появились они и в Иванове, Владимире, Вязниках, Коврове, Муроме.

У нас в городе практическое участие в создании аэроклуба первыми проявили экскаваторостроители. Их завком профсоюза выделил средства на приобретение планера и строительство парашютной вышки.

*На восточной окраине Коврова в те годы было большое поле. Оно простиралось от посёлка экскаваторщиков до деревень Шашово, Салтаниха, Троицко-Никольское. Примерно там, где сейчас стоят корпуса КФ ВПИ (КГТА), в **1934** г. был выстроен ангар для самолётов и планеров. Невдалеке – бензохранилище, мастерская. Это поле и стало незабываемым лётным полем для многих ковровских парней и девушек. Отсюда начинался их путь в небо.*

Вскоре прилетели три самолёта У-2. (Позже их стало более десятка). Прибыли два планера УС-4, парашюты. В городе изредка можно было встретить молодых людей в форме лётчиков Осоавиахима. Это приехали инструкторы и авиатехники.

Аэроклуб готовил пилотов, планеристов, парашютистов. Учиться допускали только комсомольцев, хорошо показавших себя на производстве, с образованием не ниже семилетки, физически здоровых. Занятия без отрыва от производства, то есть в свободное время» [«ЗТ», 7.07.1977, И.Ковалёв, майор в отставке].

*«Первым начальником **Ковровского аэроклуба** в **1934** г. стал Николай Адольфович **Симсон**…»* [Кренделева М.Н., КГА].

(фото из архива Г.Н.Симсона)

*«И у курсантов, и у летно-технического состава была форма, которая описывается в приказах. Уже в марте **1935** г. предписывается лётное обмундирование, как-то: валяные сапоги, комбинезоны зимний и летний, очки, шлем кожаный, краги, перчатки и свитера шерстяные носить только в лётно-учебное время. Например, для участия в демонстрации 7 ноября **1937** г. весь постоянный и переменный состав должен к 9 часам явиться к зданию аэроклуба; форма одежды для постоянного состава – плащи и пилотки, для переменного состава – комбинезон и шлем. На майские праздники **1938** г. состоял-*

ся парад всех подразделений аэроклуба (на тот момент это взвод парашютистов и 3 взвода курсантов-пилотов), форма для них – комбинезон с чёрным галстуком на белой сорочке» [Кренделева М.Н., КГА].

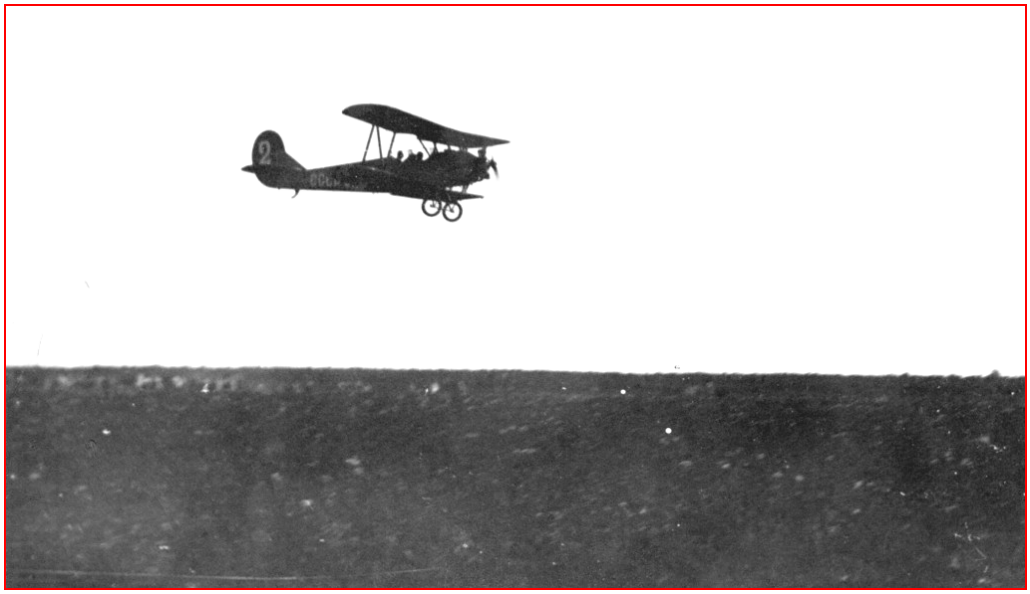
Слева нач.аэроклуба Н.А.Симсон (ул.Красноармейская, д.63)
(фото из архива Г.Н.Симсона)

(фото из архива Г.Н.Симсона)

(фото из архива Г.Н.Симсона)

(фото из архива Г.Н.Симсона)

(фото из архива Г.Н.Симсона)



(фото из архива Г.Н.Симсона)

1935 г.

*«1. К летнему сезону **1935** г. открыть **аэроклуб**, используя церковь Ивана Воина и оживить работу планерной станции.*

- Аэроклуб открыт.

*2. Оборудовать **гражданский аэродром** и поставить ангар.*

- Аэродром оборудован и ангар построен» [«Живое прошлое», 2001].

Июль **1935** г. *«В июле **1935** г. по приказам проходят 2 экипажа и 2 самолёта, в августе **1935** г. прибывают 4 планера с планерного завода. К слову можно отметить, что в это время начальник авиации области ставил к нам на хранение самолёт «Почётный Пионер Каманин»* [Кренделева М.Н., КГА].

(фото из архива Г.Н.Симсона)

(фото из архива Г.Н.Симсона)

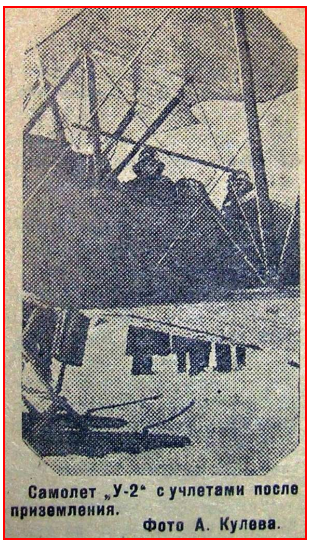
1937 г. *«Стать пилотом – моя мечта с детских лет. Ещё живя в деревне, я думал об авиации. В **1931** г. я приехал в город и, учась в школе ФЗУ, поступил в планерный кружок, где ж получил первые понятия о самолёте. Но всего этого было для меня мало. Я твердо решил стать настоящим лётчиком и, когда в Ковров прибыли самолёты и организовался аэроклуб, я одним из первых вступил в него и стал настойчиво учиться лётному деду. Теперь я имею звание пилота. Но на достигнутом не остановлюсь. Я буду учиться дальше, чтобы быть настоящим высококвалифицированным лётчиком. И. **Челышев**»* [«РК», 16.02.1937].

Февраль **1937** г. *«Первые воспитанники аэроклуба.*

***Ковровский аэроклуб** сегодня празднует первую победу. Мы выпускаем молодых пилотов, обученных без отрыва от производства. Это лучшая молодёжь наших заводов и фабрик, большинство из них комсомольцы и стахановцы. Год назад они пришли в аэроклуб, почти не имея никаких знаний об авиационной технике. Но они принесли с собой горячую любовь и преданность к родине, вашей большевистской партии и вождю народов товарищу Сталину.*

Молодёжь с настойчивостью изучала каждую деталь самолёта, овладевала управлением им в воздухе и на земле. У каждого из них в учёбе были большие трудности. Несмотря на эти трудности, они сдали экзамен название пилота на «отлично и «хорошо».

Среди отличников – Шура Ермолаева чертёжница экскаваторного завода, Умнов – рабочий инструментального завода, Челышев и другие.


Самолет „У-2" с учлетами после приземления. Фото А. Кулева.

Занятие группы учлетов в самолетном классе Ковровского аэроклуба. Фото А. Кулева.

Сейчас перед аэроклубом стоит ответственнейшая задача: дать стране высококвалифицированные кадры в большом количестве. В этом году мы готовим не только пилотов, но и общественников инструкторов, парашютистов и планеристов второй ступени. Постоянный состав аэроклуба с этой задачей безусловно справится.

Необходимо отметить, что общественность города ещё недостаточно уделяет внимания вопросу подготовки авиационных кадров – кадров, которые в деле обороны страны будут играть решающую роль. ***Прибылов*** *С.М. – пом.нач.аэроклуба по политической части»* [«РК», 16.02.1937].

Февраль **1937** г. *«Вчера комиссия Наркома Обороны закончила приём испытаний учлётов аэроклуба. Комиссия работала в течение 10 дней. Председатель комиссии, старший лейтенант т. Пименов А.А., сообщил следующее:*

– Мы провели в ***Ковровском аэроклубе*** *испытания курсантов – учлётов. Испытания показали хорошую подготовку курсантов. Ермолаева, Клипов, Хромов теорию авиационного дела сдали на «отлично»; по технике пилотирования 7 учлётов сдали на «отлично», среди них Умнов, Громов, Муравьев, Швецов. Они получили звание пилотов – это очень большое и почётное звание…»* [«РК», 16.02.1937].

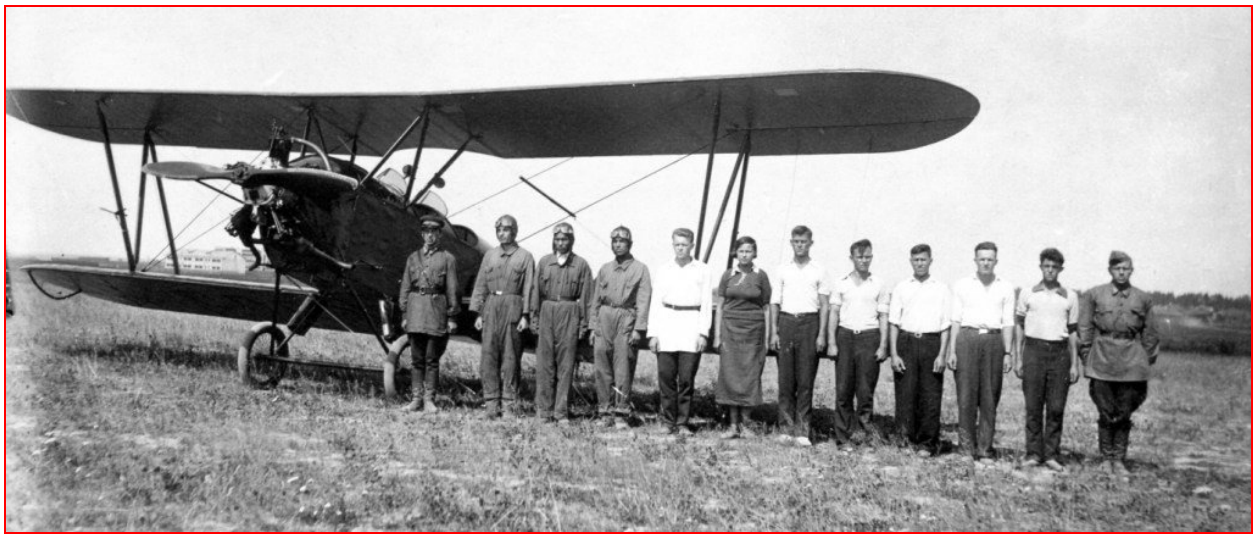
Учлеты на старте во время испытаний. Фото А. Кулева.

Март **1937** г. *«Подготовим лётчиков для нашей родины. Ежедневно около сотни девушек, и юношей посещают* ***Ковровский аэроклуб****. Овладевая авиационной техникой, они готовятся стать в ряды лётчиков нашей родины. В настоящее время в аэроклубе производится набор курсантов па 1938 год. Будет приниматься молодёжь в возрасте от 17 до 23 лет, с образованием не ниже 7 групп. Каждый желающий учиться на пилота, должен подать заявление в комитет комсомола своего предприятия или непосредственно в штаб аэроклуба (Красноармейская ул., д.63)… А.Х.»* [«РК», 23.03.1937].

Апрель **1937** г. *«Открылась **парашютная станция**. Вчера начала свою работу парашютная станция аэроклуба. Состоялись первые прыжки с парашютной вышки. Прыгали курсанты с экскаваторного и инструментального заводов. В скором времени будут производиться прыжки с самолётов»* [«РК», 21.04.1937].

Апрель **1937** г. *«**Ковровский аэроклуб** получил от Центрального совета Осоавиахима разрешение на открытие **парашютной станции**. В ближайшие дни будет производиться испытание полученных новых парашютов. После их испытания будут производиться прыжки с самолётов, подготовленных парашютистов с **инструментального** и **экскаваторного** заводов. Фастовец»* [«РК», 26.04.1937].

1-й начальник Ковровского аэроклуба Симсон Н.А. (г.Ковров, **1937** г.)
(фото из архива Г.Н.Симсона)



(фото из архива Г.Н.Симсона)

(фото из архива Г.Н.Симсона)

Май **1937** г. *«**Аэродром** превратили в пастбище. В начале мая на аэродроме начались практические полёты с молодыми пилотами аэроклуба. Но при занятиях встречаются затруднения. Жители прилегающих посёлков, превратили аэродром в пастбище лошадей, коров и коз. Это отражается на успеваемости курсантов и на материальной части. Горсовету необходимо обнести аэродром столбовым и проволочным ограждением. И.М.Кузнецов»* [«РК», 27.05.1937].

Ноябрь **1937** г. *«В городском архиве сохранились некоторые документы Ковровского аэроклуба. В «Книге приказов по личному составу и основной деятельности» читаем: «Приказ №220 от 20.11.**37**: на основании распоряжения начальника авиации Центрального Совета комдива тов. Уварова и приказа по облсовету ОАХ от 16 ноября **1937** г. за №13 начальнику Ковровского аэроклуба тов. **Симсону** сдать дела аэроклуба вновь назначенному временно командиру звена тов. **Горбунову** Григорию Георгиевичу»* [«ЗТ», 16.01.1996].

*«В это же время увольняют с работы помполита **Прибылова** Сергея Михайловича, дела он сдаёт парторгу аэроклуба М.М.Дутову. Уже в декабре 1937 г. назначается комиссар аэроклуба Александр Дмитриевич Лавров»* [Кренделева М.Н., КГА].

1938 г. *«Недолго был начальником Григорий Георгиевич **Горбунов**. 9 июня **1938** г. на основании приказа №109 он сдал дела П.Д.**Архирееву**»* [«ЗТ», 16.01.1996].

«Антонина Александровна **Швецова**, закончившая Ковровский аэроклуб, вспоминает: *«В **1938** г. мы с подружкой Дусей Балашовой шли мимо аэроклуба по ул.Красноармейской (ныне ул.Дегтярёва) поступать в медучилище, но завернули, из любопытства, в аэроклуб. Из десяти девушек приняли нас двоих. Учиться было легко. В небе познакомилась с будущим мужем Леонидом. Он, выпускник Ивановского аэроклуба, был у нас инструктором. Позже и я стала подменять инструкторов.*

Мы летали на У-2, помните кинофильм «Небесный тихоход».

Аэродром в Коврове раньше был в районе Шашова» [«ЗТ», 16.08.1996].

Июнь **1938** г. *«В июне **1938** г. приказом Ивановского областного аэроклуба им. Прокофьева на основании предписания ЦС ОСОАВИАХИМа дела по аэроклубу принял Павел Данилович Архиреев. В октябре **1938** г. комиссара Лаврова снимают с работы за необеспеченность руководства политико-массовой работой, в ноябре и.о. комиссара зачисляют П.В.Кокурина, уже в декабре появляется ещё и должность политрука, им стал А.К.Беспалов, но он много не наработал – предупреждение за срыв уроков по политическим занятиям, выговор за появление в нетрезвом виде, увольнение за появление на вечернем занятие в нетрезвом виде»* [Кренделева М.Н., КГА].

1939 г. *«В январе **1939** г. весь лётно-технический состав распределяется на 3 звена по 4 самолёта за звеном плюс 1 самолёт командирский за начальником лётной части Голомедовым. В марте **1939** г. – уже 10 самолётов. Если сначала это были только У-2, то в начале 1940-х появляются УТ-1 и УТ-2. Самолёты приходили в негодность, их списывали, отправляли в ремонтные мастерские в Ленинград, Иваново, Горький, Москву. Есть приказы о командировке в Вичугу по пересылке самолетов, в Калинин с целью доставки горючего самолёту У-2, направляемому в Ковровский аэроклуб»* [Кренделева М.Н., КГА].

Октябрь **1939** г. *«1 октября **1939** г. к исполнению обязанностей начальника аэроклуба приступил В.М. **Панов**. Дата последнего подписанного им приказа – 8 мая 1941 г.»* [Кренделева М.Н., КГА].

*«Вообще в **1930-е гг.** ОСОАВИАХИМовское движение было хорошо развито, и тяга в небо была сильна. Сеть аэроклубов покрыла всю страну. Например, в Ковров прибывали инструкторы-лётчики из Ульяновской объединённой школы пилотов и авиатехников, из высшей летно-планерной школы ОСОАВИАХИМа в Коктебеле, курсанты Ивановского аэроклуба проходили здесь практику. Ковровских курсантов командировали в Херсонскую авиашколу на штурманское отделение. Проводились лётные областные соревнования, сборы начальников летно-планерных станций в Коктебеле (1936), инструкторов-планеристов в Туле (1939) и т.д.»* [Кренделева М.Н., КГА].

1940 г. *«В **1940** г. у **Ковровского аэроклуба** появляются и филиалы. Сотрудники аэроклуба направляются в п. Красную Горбатку, в п. Савино, в г. Судогду для организации и ведения теоретической учёбы с курсантами основного набора 1940/1941 уч. года»* [Кренделева М.Н., КГА].

1941 г. *«К началу Отечественной войны в Ковровском аэроклубе было подготовлено несколько сот парашютистов, пилотов и инструкторов лётного дела (только пилотов – 592). Эти кадры пополнили ряды воздушных бойцов Красной Армии. Большинство пилотов окончили военные училища, стали лётчиками-истребителями, штурмовиками, бомбардировщиками. Последний, шестой выпуск пилотов состоялся в **1942** г.»* [«ЗТ», 7.07.1977, И.**Ковалёв**, майор в отставке].

Апрель **1941** г. *«6 апреля **1941** г. дела командира отряда принимает вновь заступивший В.А. **Заевский**, 25 мая на этом посту его сменяет **Лебедев**, и в конце мая старший лейтенант Виктор Антонович Заевский подписывает приказы как начальник **аэроклуба**, он был им до момента ликвидации аэроклуба в **1942** г.»* [Кренделева М.Н., КГА].

1942 г. *«В **1942** г. при ликвидации **аэроклуба** его имущество и инвентарь принимает на временное хранение именно горсовет ОСОАВИАХИМа. Можно только предположить, что сначала **аэроклуб** подчинялся районному совету ОСОАВИАХИМа, а затем городскому совету»* [Кренделева М.Н., КГА].

1949 г. *«В **1949** г. аэроклуб возобновил работу. Этого вновь потребовала международная обстановка. Против Советского Союза началась яростная «холодная война». И партия вновь поручила ДОСААФ подготовку кадров для авиационных частей.*

*Аэроклуб сделал ещё 3 выпуска пилотов. Им уже руководили возвратившиеся из армии бывшие воспитанники этого аэроклуба И.Т.**Борисов** и Л.И.**Швецов**...»* [«ЗТ», 7.07.1977, И.**Ковалёв**, майор в отставке].

1957 г. *«Среди ковровчан немало юношей и девушек, которые любят **авиационный спорт**. Занимаясь в кружках ДОСААФ, они изучают, устройство планера, самолётов, парашютов, технику пилотирования и т.д. Немалую помощь авиационным спортсменам может оказать парашютная вышка. Здесь молодёжь имела бы возможность тренироваться в прыжках с парашютом. Это привлекло бы к занятиям **авиационным спортом** новые силы.*

*Многие помнят, что такая вышка несколько лет назад была в городе. Около её ежедневно можно было видеть не только молодёжь, но и пожилых людей. Многие из них зарекомендовали себя умелыми парашютистами. Дальнейшее развитие **авиационного***

***спорта** настоятельно требует, чтобы **парашютная вышка** была построена в городе. А.Груздев, житель ул.Дегтярёва»* [«РК», 12.06.1957].

1963 г. *«Солнечный мартовский лень. Лёгкий морозец и небольшой ветерок румянят жизнерадостные лица юношей и девушек, прибывших на аэродром **Владимирского аэроклуба**, чтобы совершить сегодня первые прыжки с парашютом. Спортсменов около 100 человек. Прибыли они из разных сел и городов нашей области, в том числе Коврова.*

Минуло время ожидания. Раздается команда: «Одеть парашюты!»

Поочередно юноши и девушки занимают места в самолёте. В одной из групп наши спортсмены А.Реброва, Е.Елизаров, Е.Кузьмина, К.Блюдова, Г.Никитина, В.Кочетков, А.Малов и другие.

Самолёт взревел мотором, сделал разбег и плавно оторвался от земли. Высота 200, 300, 500... Наконец, высотомер показывает цифру 800. Лётчик-инструктор установил курс самолёта. Раздается команда: «Приготовиться. Пошёл!...».

И один за другим парашютисты отделяются от самолёта… Начало сделано. Впереди новые прыжки с парашютом. В.Павлов, инструктор аэроклуба» [«РК», 21.03.1963].

3. Начальники Ковровского аэроклуба

1-й начальник	нач.аэроклуба	нач.аэроклуба	нач.аэроклуба
Симсон Н.А. (1905-1938)	**Горбунов** Г.Г. ( )	**Архиреев** П.Д. ( )	**Панов** В.М. ( )
1934 – 11.**1937**	11.**1937** – 06.**1938**	06.**1938** – …	10.**1939** – 04.**1941**
последний довоенный начальник аэроклуба			нач.аэроклуба
Заевский Вик.Ант. (1909-1977)	все ушли на фронт		**Петров** В. ( )
04.**1941** – 10.**1942**			…**1957**…

*«Г.Г.**Горбунов** был начальником Ковровского аэроклуба ещё до войны...*

*В **1936** г. Григорий Георгиевич **Горбунов** закончил Херсонскую школу инструкторов-летчиков и прибыл работать в **Ковровский аэроклуб**. Летал с курсантами на У-2, УТ-1, Р-5. С августа по ноябрь **1941** г. совершенствовался в Ленинградском аэроклубе № 2.*

*По окончании войны, с октября **1946** (записи из лётной книжки) по 1954 г., Горбунов работает в должности **лётчика завода № 2** или, позже, ЗиДа на самолёте ПО-2 (У-2). Далее в книжке датированное перечисление спецзаданий завода. Суть спецзаданий очень проста: быстрая и доброкачественная доставка спецгруза на оборонные заводы в Чебоксары, Ульяновск, Ижевск, Казань, Ярославль и т. д.*

*Отлетав положенное летчику (общий налёт: время -5209 часов 45 минут, посадок – 5788, расстояние – 378420 км), Г.Горбунов в **1955** г. переходит на конный двор, а в **1970** г. заведует огородно-массовой комиссией в профкоме ЗиДа...*

Нет уже самолёта у завода, нет в живых и лётчика Горбунова, и нет в Коврове авиации. Уничтожается последнее... Было бы кому вспомнить об этом» [«ЗТ», 16.01. 1996].

4. Работники Ковровского аэроклуба

инструктор парашютного спорта	инструктор парашютного спорта		
Фастовец Г.Е. ( )	**Петров** Л.А. ( )		
1935 – 1938…	( )		

*«И ещё хотя бы об одном человеке нужно сказать. Это **Фастовец** Гаврила Евстропович. Командированный из Ивановского аэроклуба Фастовец назначается инструктором парашютного спорта 22 июля **1935** г.*

*15 мая **1936** г. инструктор парашютного спорта 1-й категории Фастовец назначается начальником парашютной станции. В **1938** г. он уже командир спортивного парашютного отряда»* [Кренделева М.Н., КГА].

Группа инструктора Л.А. Петрова. Ковров. 1930-е гг.

5. Отделения Ковровского аэроклуба

*«Аэроклуб имел **пилотское отделение**, **планерную** и **парашютную** станции»* [«ЗТ», 7.07.1977, И. Ковалёв, майор в отставке].

5.1. Планерная станция Ковровского аэроклуба.
5.2. Парашютная станция Ковровского аэроклуба.
5.3. Пилотское отделение Ковровского аэроклуба.

«Структура аэроклуба.

В приказах упоминаются лётно-планерная станция, планерные кружки на предприятиях, парашютная вышка (была построена весной 1935 г.), авиамодельная лаборатория, ангары, бензохранилище, самолёты, грузовые машины» [Кренделева М.Н., КГА].

5.1. Планерная станция Ковровского аэроклуба ОСОАВИАХИМа

1932 г. «Газета «Рабочий клич». 29.01.1933 г.

Ковровская планерная школа лётчиков *организована в мае* ***1932*** *г.*

Выпустила 10 лётчиков-планеристов. Школа безаварийная и считается Облсоветом ОСОАВИАХИМа первой в области» [«Живое прошлое», 2001].

1933 г. «Газета «Рабочий клич». 02.1933 г.

13 февраля ***1933*** *г. . На сегодняшний день школа имеет 1500 планерных полётов без одной аварии и установила Всесоюзный рекорд по количеству полётов в день»* [«Живое прошлое», 2001].

1935 г. *«В* ***1935*** *г.* ***планерная станция*** *первая укомплектовала свой состав и приступила к занятиям. Ею руководили А.**Помещиков** и А.**Хромов**. Пройдя краткий курс теории полёта, устройство планера, усвоив самые необходимые элементы дисциплины и строевой подготовки, будущие планеристы группами (кто утром, кто вечером) дружно, даже раньше назначенного часа явились на аэродром.*

Планер УС-4 представлял собой моноплан с высокорасположенным крылом. На нём можно было подняться от земли на 10-15 м и пролететь не более 100 м. Взлетал он с помощью двух резиновых тросов. Делалось это так. Очередной курсант садился в кабину планера, стоявшего на стопоре, а остальные, зацепив трос за переднюю часть планера, по указанию инструктора натягивали их, отходя всё дальше. По команде «Старт!» курсант спускал планер со стопора и туго натянутые тросы, сокращаясь, увлекали его за собой.

Однако, прежде чем так «подлетнуть», всем курсантам полагалось научиться правильно действовать ножным и ручным управлением. Для этого проходили специальные упражнения.

Так ради нескольких десятков метров свободного самостоятельного полёта парни и девушки несколько месяцев ежедневно бегали в аэроклуб и на аэродром. И это уже было счастье!» [«ЗТ», 7.07.1977, И. Ковалёв, майор в отставке].

5.2. Парашютная станция Ковровского аэроклуба ОСОАВИАХИМа

(1935-1940… гг.)

«В ***1935*** *г. в парке экскаваторного завода выстроили* ***парашютную вышку****. В первую очередь с неё прыгали те, кто поступил в парашютную станцию, а потом все желающие.*

*Парашютистов готовил Г.**Фастовец**, имевший несколько сот прыжков. Каждый элемент подготовки инструктор отрабатывал с каждым курсантом до автоматизма. Первый выпуск парашютистов состоялся в мае* ***1936*** *г.*

Прыжки с самолёта проводились всегда в выходной день. Дня этого все ожидали, как праздника. Ещё бы! Это тебе – не вышка, где стоишь под уже раскрытым парашютом и держишься за стропы, как за опору. Здесь, на высоте 700 м, откуда земля кажется в плане, надо выйти на крыло несущего тебя самолёта и по команде «Пошёл» спрыгнуть с крыла в бездну. Тут ты должен доказать, что не трус.

Сознаюсь: здорово ёкнуло сердце, когда ноги оторвались от крыла, и я полетел вниз!

Парашютная вышка в парке КЭЗ
(1935 г.) («ЗТ»)

Через 2-3 сек, повинуясь движению руки, рванувшей кольцо, над головой раскрылся шёлковый купол, и, подхваченный парашютом, я медленно опускался на поле.

*Приятно же было сознавать, что ты тоже сумел подавить в себе страх! Это было 28 октября **1936** г.»* [«ЗТ», 7.07.1977, И.**Ковалёв**, майор в отставке].

*«Речь о парке экскаваторного завода, самом лучшем и посещаемом многие годы молодыми и не очень ковровчанами. Если точнее, то об одной из его достопримечательностей довоенной поры – **парашютной вышке**.*

Я писал, что родился и жил до войны в доме №5, что на ул. Октябрьской. Окно нашей небольшой комнаты на 4-м этаже глядело на парк КЭЗ. Это теперь юные ковровчане неотрывно смотрят телевизор. А тогда мы довольствовались радио и глазели в окно, в котором виделась танцплощадка, а главное – парашютная вышка – лучший аттракцион парка тех лет.

Взбиравшиеся на 50 м высоту и сигавшие вниз многочисленные желающие юноши и девушки казались нам покруче нынешних суперменов. Хотя они не дёргали за кольцо в момент прыжка, а купол парашюта всегда был раскрыт и держался металлическим тросом. Но об этом я узнал позже.

Вышку сломали вскоре после войны. Деревянная, она сгнила. В новой, видимо, уже не было необходимости. А память хранит не только её» [«ЗТ», В.**Егоров**»].

1936 г. (фото из [Кренделева М.Н., КГА])

Апрель **1937** г. *«Открылась **парашютная станция**. Вчера начала свою работу парашютная станция аэроклуба. Состоялись первые прыжки с парашютной вышки. Прыгали курсанты с экскаваторного и инструментального заводов. В скором времени будут производиться прыжки с самолётов»* [«РК», 21.04.1937].

Апрель **1937** г. *«**Ковровский аэроклуб** получил от Центрального совета Осоавиахима разрешение на открытие **парашютной станции**. В ближайшие дни будет производиться испытание полученных новых парашютов. После их испытания будут производиться прыжки с самолётов, подготовленных парашютистов с **инструментального** и **экскаваторного** заводов. Фастовец»* [«РК», 26.04.1937].

1957 г. *«Среди ковровчан немало юношей и девушек, которые любят **авиационный спорт**. Занимаясь в кружках ДОСААФ, они изучают, устройство планера, самолётов, парашютов, технику пилотирования и т.д. Немалую помощь авиационным спортсменам может оказать парашютная вышка. Здесь молодёжь имела бы возможность тренироваться в прыжках с парашютом. Это привлекло бы к занятиям **авиационным спортом** новые силы.*

*Многие помнят, что такая вышка несколько лет назад была в городе. Около её ежедневно можно было видеть не только молодёжь, но и пожилых людей. Многие из них зарекомендовали себя умелыми парашютистами. Дальнейшее развитие **авиационного спорта** настоятельно требует, чтобы **парашютная вышка** была построена в городе. А.Груздев, житель ул.Дегтярёва»* [«РК», 12.06.1957].

5.3. Пилотское отделение Ковровского аэроклуба ОСОАВИАХИМа

*«Осенью **1936** г. начались занятия в **пилотском отделении**. Курсанты изучали теорию полёта, аэронавигацию, топографию, уставы РККА, материальную часть самолёта и мотора, а также приборы управления ими.*

*Осень и зима пролетели быстро, а весной **1937** г., как только просохла земля, начались полёты. Сначала вывозные, потом самостоятельные и, наконец, – выпускные. Первыми выпускниками Ковровского аэроклуба стали около 50 парней и девушек с городских предприятий»* [«ЗТ», 7.07.1977, И.**Ковалёв**, майор в отставке].

*«2-й выпуск, как и первый, теоретическую подготовку прошёл в зимнее время, а с весны – практические занятия на аэродроме. Курсантов разбили на группы, прикрепили к инструкторам, каждая группа имела свой самолёт. В том году начальником аэроклуба был Г.Г.**Горбунов**.*

Сначала проходили «тренаж», то есть учились быстро, автоматически реагировать рулями управления на малейшее отклонение самолета от нормального положения. Для этого курсанты по очереди садились в кабину, а самолёт раскачивали во всех направлениях. Каждое отклонение требовалось «исправить» движением ручки или педалей.

Потом – вывозные полёты. Самолёты взлетали один за другим. В каждом - инструктор и курсант. Отрабатывали главное – взлёт, развороты, расчёт на посадку и саму посадку.

Управление на самолёте двойное, спаренное. Управлять мог и инструктор и курсант. Инструктор, однажды показав, как взлетать и садиться, требовал потом повторения, постоянно контролируя каждое действие курсанта и подсказывая по переговорному устройству.

*В нашей группе инструктором был Н.**Челышев**, спокойный, доброжелательный парень года на 2-3 старше своих учеников. Для контроля нескольких человек из группы проверил сам начальник лётной части аэроклуба П.Москаленко – опытный, бывалый лётчик, ставший впоследствии известным полярным авиатором.*

Не ошибусь, если скажу, что дни, проведённые на аэродроме, для многих из нас были лучшими днями молодости. Хоть и трудно – отработать 8 часов на производстве, а потом бежать на аэродром, где ещё 3-5 часов заниматься с достаточной нагрузкой.

Старожилы Коврова помнят, как каждое утро и вечер самолёты рокотали над юго-восточной частью города. В Шашове, Салтанихе пастухи только ещё выходили трубить, а на аэродроме уже начиналась жизнь: появлялся молодой народ, слышались команды, заводились моторы, выруливали на старт самолёты...

Когда курсанты освоили все элементы низко-полётного маршрута и всем разрешили самостоятельные полёты, потребовалось идти дальше: учиться летать повыше, осваивать фигуры высшего пилотажа. К этому моменту всё было подготовлено, чтобы одновременно всех курсантов предприятия пустили в отпуск, который предстояло провести на аэродроме.

Невдалеке от ангара вырос ряд полотняных палаток. Здесь нам предстояло жить, чтобы в полную нагрузку летать утром и вечером. Палатки выстроились на виду ул.Кооперативной, находившейся тогда ближе всех к аэродрому.

Следует заметить, что комсомольские организации считали нашим основным поручением - окончить аэроклуб и поступить в авиаучилище.

Каждое утро с восходом солнца наш палаточный лагерь оживал. Летали часов до 9-10. Потом перерыв до 15-16 часов и снова полёты до захода солнца. Такой распорядок был установлен по той простой причине, что с утра и к вечеру ветер слабее, а, как известно, в безветрие или при слабом ветре учиться летать легче.

После отработки полётов на высоте 300 м перешли к знакомству с фигурами высшего пилотажа. Это делалось в зоне, то есть в строго определённом районе воздушного пространства на виду от аэродрома. Учились делать виражи, восьмёрки, перевороты через крыло, скольжение, штопор, петлю Нестерова» [«ЗТ», 7.07.1977, И.**Ковалёв**, майор в отставке].

6. Выпускники Ковровского аэроклуба

И.Челышев: *«Стать пилотом – моя мечта с детских лет. Ещё живя в деревне, я думал об авиации. В **1931** г. я приехал в город и, учась в школе ФЗУ, поступил в планерный кружок, где ж получил первые понятия о самолёте.*

*Но всего этого было для меня мало. Я твердо решил стать настоящим лётчиком и, когда в Ковров прибыли самолёты и организовался **аэроклуб**, я одним из первых вступил в него и стал настойчиво учиться лётному деду. Теперь я имею звание пилота. Но на достигнутом не остановлюсь. Я буду учиться дальше, чтобы быть настоящим высококвалифицированным лётчиком. И.**Челышев**»* [«РК», 16.02.1937].

В.Умнов: *«В **1935** г. я вступил в планерный кружок и в совершенстве овладел планером. А когда в Ковров прибыли самолёты и организовался **аэроклуб**, мне страстно захотелось стать лётчиком. Начал учиться без отрыва от производства и благодаря упорной работе над собой я сейчас сдал испытания по самолёту У-2 и получил звание пилота. В.Умнов»* [«РК», 16.02.1937].

В.Бурматов: *«Среди выпускников **аэроклуба** есть два Героя Советского Союза, и в документах имеются о них сведения. Например, в приказе от 23. 02. 1940 г. читаем: «за хорошую посещаемость и успеваемость объявляю благодарность курсантам …, в том числе Владимиру Бурматову». 4 июля 1940 г. его назначают старшиной отряда. Во время войны Владимир Александрович **Бурматов** был штурманом 255-го истребительного авиационного полка 5-й минно-торпедной авиационной дивизии ВВС Северного флота, звание Героя Советского Союза присвоено 31 мая 1944 г.»* [Кренделева М.Н., КГА].

И.Першутов: *«Выпускником **Ковровского аэроклуба** был и Иван Васильевич **Першутов**, заместитель командира эскадрильи 525-го штурмового авиаполка 2-й воздушной армии 1-го Украинского фронта, звание Героя Советского Союза присвоено 26 октября 1944 г. посмертно»* [Кренделева М.Н., КГА].

*«Многие выпускники Ковровского аэроклуба показали в боях с фашизмом образцы храбрости, отваги и героизма. Напомним только несколько славных имён. В Коврове все знают **Бурматова** В.А. (Героя Советского Союза). Есть у нас улицы И.В.**Першутова** и В.Д.**Блинова**. Так они называются в честь бывших выпускников аэроклуба.*

*Лётчики-истребителя полковник **Терентьев** В.Я., подполковник **Иванов** А.В. и майор **Борисов** И.Т. сбили более 30 фашистских самолётов. Их воинское мастерство отмечено многими орденами СССР. За время войны и службы в авиации также старшими офицерами стали Н.П.**Зарезов**, А.М.**Густов**, И.Н.**Никоноров** и ряд других.*

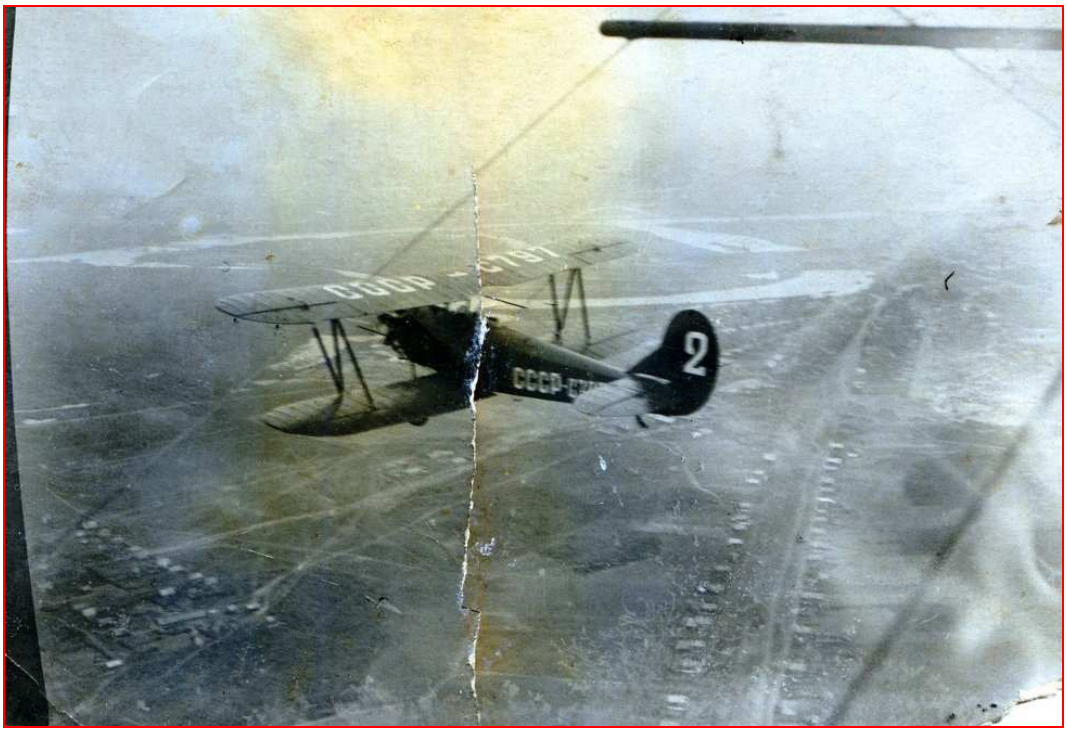
К сожалению, не о всех выпускниках аэроклуба имеются полные сведения. Многие погибли в боях за Родину. Навсегда молодыми остались в нашей памяти А.Храмов, П.Журавлёв, Л.Громов, Н.Челышев, М.Атанов, Г.Широков.

Такова вкратце летопись Ковровского аэроклуба и его питомцев – комсомольцев 1930-х гг. В заключение от имени ветеранов войны хочется обратиться к тем, кто заканчивает среднюю школу. Дорогие товарищи! Будьте достойны славы старших поколений» [«ЗТ», 7.07.1977, И.**Ковалёв**, майор в отставке].

Хочется выразить огромную благодарность М.Н.**Кренделевой** (зав. Ковровским городским архивом), которая сделала достоянием ковровчан забытую историю **Ковровского аэроклуба**.

Более подробно и интересно о Ковровском аэроклубе обязательно посмотрите её статью в «Рождественском сборнике».

(фото из архива Г.Н.Симсона)



(фото из архива Г.Н.Симсона)

(фото из архива Г.Н.Симсона)

(фото из архива Г.Н.Симсона)