

Выпускники РКИИГА

За время существования с 1960 по 1992 годы РКИИГА выпустил свыше 25000 специалистов ГА, среди которых свыше 600 представителей 80 стран Восточной Европы, Азии, Африки, Латинской Америки: Афганистан, Ангола, Алжир, Болгария, Буркина-Фасо (Верхняя Вольта), Бахрейн, Бангладеш, Бенин, Бурунди, Боливия, Венгрия, Венесуэла, Вьетнам, Гана, Гренада, Гвинея-Бисау, Греция, Габон, Гайяна, Германия, Доминиканская Республика, Джибути, Зимбабве, Индия, Ирак, Иордания, Иордания-Палестина, Израиль, Испания, Иемен, Кения, Камерун, Камбоджа (Кампучия), Коста-Рика, Колумбия, Куба, Китай, Конго, Кипр, Кабо-Верде (Острова Зеленого Мыса), Коморские острова, Кот-г- Ивуар (Берег Слоновой Кости), Ливан, Лаос, Мали, Мадагаскар. Маврикий, Мавритания, Марокко, Монголия, Мозамбик, Мексика, Непал, Нигер, Нигерия, Никарагуа, Польша, Португалия, Пакистан, Перу, Панама, Руанда, Румыния, Судан, Сирия, Сьерра-Леоне, Сенегал, Тунис, Танзания, Того, Центрально-Африканская Республика, Чад, Чехословакия, Шри-Ланка, Уганда, Эквадор, Экваториальная Гвинея, Эфиопия, Южно-Африканская Республика, Ямайка.

В любой точке мира можно найти выпускника РКИИГА.

Свыше 40 выпускников защитили докторские диссертации. В основном за счет этого контингента пополнялся штат профессорско-преподавательского состава вуза. На момент же описываемых событий именно представители первых выпусков РКИИГА занимали руководящие должности в ректорате, на факультетах, на кафедрах.

Многие выпускники РКИИГА стали знаменитыми в своих странах, занимая ответственные государственные посты, в науке, производстве, в гражданской авиации. Среди них: **Ю. Коптев** - руководитель Космического Агенства России; Г. И. Нестеренко – академик Российской академии наук, один из руководителей ЦАГИ; гражданин Казахстана **Т.А. Мусабаев** – космонавт, руководитель Космического Агенства Казахстана; гражданин Венесуэлы **Зейдан А.Ф. Мохамед** - ректор государственного университета в г. Каракасе; **Барро Тиеба**- губернатор штата в Буркина-Фасо; **Дугердоржийн Дорж** - президент национальной авиакомпании Монголии; директор национальной авиакомпании Танзании – **Альве Пандуро Александро** и много других.

В книге помещены фотографии выпускников РКИИГА, которые по представлению различных Управлений ГА в 1985 году были отмечены в Музее РКИИГА. Они ставились в пример студентам первых курсов, для которых посещение Музея включалось в расписание занятий по дисциплине «Введение в специальность».

Более подробно представлю некоторые выпуски МФ



О первом выпуске МФ РИИГВФ (1960-1963)

Я отношусь к поколению первого выпуска инженеров-механиков РКИИГА (декабрь 1963 г.), которым стали студенты, зачисленные на механический факультет РИИГВФ в 1960 году сразу на третий курс. Комплектовался этот курс из студентов различных ВУЗов СССР ускоренными темпами, так как сам ВУЗ был реорганизован из Военного Училища (РКВИАВУ) таким же образом, и первые объявления о наборе сразу на первые три курса были сделаны только в июле месяце 1960 г. без широкой рекламы. Студентами этого курса нового ВУЗа стали в основном студенты III–IV курсов Лесотехнических и Строительных ВУЗов страны. Зачисление длилось до декабря месяца и происходило, совершенно упрощенным методом, по зачетным книжкам, а то и вовсе без них. При этом с назначением стипендии до результатов первой сессии. Со стороны руководства ВУЗа (ректор **Калинин Н. Г.**), механического факультета (декан **Миртов К. Д.**), приемной комиссии (Председатель **Девиченский Н. П.**) отношение было самое доброжелательное. Оно оставалось таковым на протяжении всей учебы, а для тех, кто остался после выпуска в аспирантуре и позже стал работать в ВУЗе, и в этот период. Наш выпуск один из немногих, который регулярно, вплоть до распада СССР, через каждые пять лет и с большой активностью собирался в Стенах ВУЗа и всегда на торжества приглашались эти люди и многие другие преподаватели, о которых у нас остались самые хорошие воспоминания. Не смотря на подобную процедуру формирования нашего курса в 1960 году, получился он на редкость успешным. Многие выпускники проявили себя в науке,

получили научные степени и звания, другие стали руководителями разного уровня в ГА, вплоть до начальников и главных инженеров управлений ГА. Многие из них представлены на фото. Все эти фото были в Музее РКИИГА. О том, с каким контингентом студентов начинал функционировать новый ВУЗ можно судить по составу одной только 136 группы механического факультета, костяк которой составляли выходцы из двух Воронежских вузов: Лесотехнического и Сельскохозяйственного.

Я пришел в РИИГВФ из Воронежского Лесотехнического института с 4-го курса лесоинженерного факультета вместе с **Н. Тюниным, В. Ярмановым, В. Муравьевым, А. Санталовым, В. Стрельниковым, Г. Космачевым, В. Мирошкиным, С. Ярьско, С. Стариковым, В. Киктенко**. Из Воронежского Сельскохозяйственного пришли **В. Ермаков, В. Санников, А. Колесниченко, Ю. Бордуков, В. Дорофеев, В. Иванов, Г. Лапин, Г. Маньков, М. Лихачев, Ю. Коновалов, Ю. Преображенский, А. Хрусталева, И. Ширококов, А. Куприянов, В. Богданов**. Дополняли группу **В.Павелко, Г.Нестеренко** из Украины, **В. Кузнецов, Н. Жданович, И. Костюков, Н. Краснов** и **Р. Нугис** из разных ВУЗов страны.

Все они присутствуют на фото.



136 группа МФ в день выпуска – декабрь 1963года



Эта же группа через 20 лет

Учились мы в первый для нас учебный 1960./1961. год по невероятному для нынешних дней расписанию и учебному плану. Специальные дисциплины преподаватели читали подряд несколько дней по 10 часов в день: аэродинамику – **Ю. Логачев**, термодинамику – **А. Казанский**, теорию двигателей – **А. Клячкин**, ремонт – **Х.Кордонский**. На эти занятия в основном ходили дружно, чего нельзя сказать обо всех остальных. Тем более что жили мы в неустроенном, отапливаемом печками общежитии по улице Лудзас, 56. Топить должны были дежурившие по очереди студенты, что не всегда получалось. Поэтому, чтобы встать к первой лекции, нужно было иметь не только желание учиться, но и мужество. В декабре 1963 года мы закончили институт. Это был первый выпуск инженеров нового вуза для Гражданского Воздушного Флота. Мы получили прекрасное образование не только профессиональное, но и научное. Об этом можно судить, хотя бы также по 136 группе.

Из ее состава стали докторами наук, профессорами: **В.П. Павелко**, **Г.И. Нестеренко**, **В.А. Санников**, **Н.Н. Тюнин**, **В.З. Шестаков**; кандидатами наук, доцентами: **В.В. Ермаков**, **В.П. Кузнецов**, **В.М. Куприянов**, **И. А. Ширококов**, **Р.Г. Нугис**. Из других групп и факультетов этого выпуска также многие стали докторами и кандидатами. Только из тех, кто остался работать в институте, можно назвать **В. Ходаковского**, **В. Приданова**, **А. Зеленкова**, **А. Серебрякова**, **Н. Ждановича**, **Е. Слепечца**, **И. Жигуна**, **Ю. Мартынова**, **Н. Владимирова** и др. Вряд ли такими успехами могут похвастать последующие выпуски.

Все это стало, конечно, возможным благодаря преподавательскому составу, в руки которого мы попали с первых дней учебы в ВУЗе. Это были умудренные опытом люди с большими заслугами: **Н.Г. Калинин, К.Д. Миртов, Н. П. Девиченский**, а также **Л.Г. Тотиашвили, В.Е. Касторский, Х. Б. Кордонский, Ю.Г. Логачев, Б.Е. Корсаков, Э. И Сорокин, А.Л. Клячкин, Н.Д. Тихонов, М.Л. Скрипка, А.И. Пугачев, Н.Т. Домотонко, В.Г. Курганович, С.Т. Богиня, З.С. Паллей, М. С. Воскобойник, Я.Н. Гаухман, В.И. Просвирин, И.Р. Приклонский, В.Д. Мортиков** и многие другие. **И это только преподаватели механического факультета. Они еще долгое время работали в институте и многие выпускники последующих лет их вспоминают с благодарностью.**

Практические же занятия вели в основном молодые и энергичные преподаватели, по тому времени почти наши ровесники. Это были недавние выпускники Военного училища, оставшиеся на кафедрах после его реорганизации в РИИГВФ, не успевшие еще заслужить ученые степени и звания. Среди них: **Д.П. Осокин, Ю. М. Парамонов, Я. С. Сегал, Р. Вахитов, В.Н. Флоренцев, В.Н. Ягненков, А.Н. Хижняк** и др. Многие из них представлены на фото в главе МФ и в списках ветеранов.

Выпуск МФ РКИИГА – декабрь 1968 года

(Материал подготовил выпускник этого курса В. Мухин)

Этот выпуск также имел целый ряд особенностей в организации учебного процесса, можно сказать экспериментальный курс.

В декабре 2008 года исполнилось 40 лет с момента окончания нами Механического факультета Рижского Краснознаменного института инженеров гражданской авиации. Как и всем предыдущим и последующим выпускам нам посчастливилось учиться в одном из лучших учебных заведений Советского Союза, оснащенного самой современной по тем временам авиационной техникой, с высоким уровнем методической и научной работы, с оптимальным сочетанием теоретической и практической подготовки, с высококвалифицированным профессорско-преподавательским составом. Нам до сих пор памятны лекции профессоров, заслуженных деятелей науки и техники Кордонского Х.Б., Калинина Н. Г., Миртова К.Д., Просвирина В.И., Паллея З., Клячкина А.Л., доцентов Девичинского Н.П., Корсакова Б.Е., Казанского Б.Н., Луковникова, Лебедевой, Шилина Б., Мортикова В.Д., Максая А.В., Тихонова Н.Д., и др.

Многим из нас пригодились в жизни советы и наставления кураторов с кафедры производства и ремонта авиационной техники, возглавляемой профессором Х.Б.Кордонским. С большой благодарностью вспоминаем сотрудника этой кафедры Ревенко Максима Михайловича, являвшегося

заместителем главного куратора, который, не считаясь со временем, помогал нам с минимальными потерями перейти от беззаботной жизни в родительском доме к достаточно самостоятельной и сложной студенческой реальности. Несомненная заслуга кураторов и руководства факультета – деканов Титова Ф. М., Курносова, зам. декана Крауклиса В.Я. и в том, что при всей широте национального и социального состава курса (результат зональной системы набора студентов) у нас никогда не возникало проблем на национальной почве. Нас объединил прекрасный ВУЗ, чудесный город Рига с его красивейшими окрестностями и самобытная культура Латышского народа.

В тоже время наш курс во многом отличался от других.

Во-первых, это был третий набор студентов ВУЗа после того, как он стал гражданским. Во-вторых, его студентов в полной мере коснулась реформа образования, проводимая по инициативе Н.С. Хрущева. Курс, в преобладающей части, состоял из выпускников средних школ с одиннадцатилетним периодом обучения. До этого времени и после него (до известных реформ) школьное образование было десятилетним. Реформа средней школы имела целью приобщение молодого поколения к общественному труду. В связи с этим, начиная с девятого класса, мы один день в неделю находились на предприятиях, где обучались рабочей специальности. Таким образом, в институт мы поступили, имея профессиональную квалификацию.

Естественным продолжением такой политики в области образования стало введение в высших учебных заведениях такой категории студентов как дневники – вечерники. Планировалось, что в течение полутора лет обучение в ВУЗе будет совмещаться с работой на предприятиях. Так на первом курсе мы стали не только студентами, но и слесарями, токарями, фрезеровщиками, шлифовщикам многочисленных в то время предприятий г. Риги. Сутки разделились на три части: первая половина дня – работа на заводе, вечер – учеба в институте, ночь – вычерчивание эпюр по начертательной геометрии, чертежей по машиностроительному черчению, подготовка отчетов по лабораторным работам по химии и т.д. Понятно, что такой напряженный режим жизни оказался не всем под силу. Уже после первой экзаменационной сессии и особенно после летней сессии наш курс (и до того немногочисленный) сильно поредел. Руководству факультета пришлось его пополнять за счет студентов других ВУЗов. Таким образом, практика показала полную несостоятельность проводимой реформы и по истечении года потерь и лишений мы перешли на обычный режим обучения. Потерю времени в течении первого года компенсировали интенсивностью занятий. Она особенно возросла, когда стало известно о сокращении времени нашего обучения в ВУЗе с 5 лет и 9 месяцев до 5 лет и 3 месяцев. Жизнь переместилась в аудитории института, откуда порой в период курсового проектирования студенты не выходили сутками. Надо сказать, что и преподаватели работали в напряженном режиме, по вечерам

дежуры в аудиториях и оказывая нам консультационную помощь.

В-третьих, несмотря на то, что курс испытал все сложности неудачных реформ в области образования, он обозначился достижением в истории факультета. Так из 23 студентов 5-ой группы 7 человек по окончании института получили красные дипломы (дипломы с отличием). Это – Лабендик Влад.П., Лабендик В.П., Мионов Р.И., Мухин В.Н., Челпаченко В.И., Кайрович Э, Гусев В.

По-разному и в тоже время во многом схоже сложилась судьба этих людей.



Виталий Гусев



Эрик Кайрович



Виктор Лабендик



Владимир Лабендик



Рудольф Мионов



Валерий Мухин



Виктор Челпаченко

Гусев В. был распределен после окончания института в Ульяновскую Школу высшей летной подготовки, где в течение нескольких лет преподавал конструкцию летательных аппаратов. Затем устроился на работу в Ленинградскую Академию гражданской авиации, где прошел путь от ассистента до декана факультета. В этот период защитил в РКИИГА кандидатскую диссертацию, выезжал на преподавательскую работу в Австралию.

Кайрович Э., латыш по национальности, попал по распределению в аэропорт города Петропавловск – Камчатский, где проживает и в настоящее время. Длительный период возглавляет Авиационно-техническую базу аэропорта этого города.

Лабендик Виктор до ликвидации РАУ (преемника РКИИГА) работал в научно – исследовательском центре института, занимаясь вопросами аэродинамики летательных аппаратов, а также вопросами дидактики. После трудился (трудится и в настоящее время) на технических должностях в Авиационном институте Рижского технического университета (РТУ), одновременно работая преподавателем-почасовиком в Балтийском русском институте (ныне Международной Балтийской Академии) и Институте транспорта и связи (ТСИ). Имеет академическую степень магистра.

Лабендик Владимир начинал свою деятельность в Научно – исследовательском отделе РКИИГА. Защитил кандидатскую диссертацию в области авиационных двигателей. Затем длительное время преподавал теорию двигателей на кафедре аналогичного названия (ассистент, ст. преподаватель, доцент). После ликвидации РАУ перешел в Авиационный институт РТУ, где защитил работу на соискание ученой степени хабилитированного доктора инженерных наук. В настоящее время в ТСИ совмещает должности заведующего докторантурой и профессора кафедры. Продолжает работать профессором в Авиационном институте.

Мионов Р. в настоящее время является деканом факультета Архангельского лесотехнического университета. После окончания института работал на кафедре производства и ремонта летательных аппаратов РКИИГА, где и защитил кандидатскую диссертацию в области ремонта двигателей. После непродолжительной работы преподавателем этой кафедры перешел в Центральный научно-исследовательский институт автоматизированных систем Гражданской авиации (ЦНИИАСУ ГА). Перед переездом в г. Архангельск занимал должность начальника отдела этого института.

Мухин В. после окончания аспирантуры РКИИГА до ликвидации РАУ преподавал на кафедре Технической эксплуатации летательных аппаратов. Кандидат технических наук. Диссертация посвящена защите лопаток газовых турбин от высокотемпературной и химической коррозии. Длительное время работал доцентом в Авиационном институте РТУ. В настоящее время преподает в Институте транспортных технологий РТУ.

Челпаченко В. начинал свою научно-исследовательскую деятельность в ЦНИИАСУ ГА.

В этом институте подготовил и защитил кандидатскую диссертацию, руководил вначале отделом, а затем и отделением. В годы перестройки переехал в г. Алма-Ата, где в последующем принял активное участие в создании Казахской авиационной академии. В Академии руководил кафедрой Эксплуатации летательных аппаратов; сейчас является ее проректором.

Еще двое из наших коллег закончили РКИИГА с отличием. **Это Юрис Крастс и Альфред Бригманис.**

Крастс Ю. после окончания обучения в аспирантуре длительное время работал в вычислительном центре института, в том числе и его руководителем. После ликвидации РАУ перешел на экономический факультет Латвийского университета, где и работает в настоящее время доцентом.

Выпуск МФ РКИИГА – Февраль 1973 года *Материал подготовил выпускник этого курса Н. Петров*

Наше обучение в институте проходило в спокойное время. Страна оправилась от послевоенных трудностей. Закончились неувязки, связанные с реформированием Военного училища в гражданский ВУЗ и реформой образования. Сформировался устойчивый коллектив профессорско-преподавательского и учебно-вспомогательного состава, сплав опыта старшего поколения с энтузиазмом молодежи. Сложилась хорошие традиции и доброжелательные отношения с местным населением и органами власти.

Основной набор студентов кроме Риги производился выездными приемными комиссиями в Свердловске, Сыктывкаре, Новосибирске, Якутске, Магадане, Алма-Ате и Фрунзе. На первый курс механиков набрали нас 270 человек и распределили в 9 групп. Группы комплектовались выпускниками средних школ разных национальностей, из разных мест набора, из разных социальных слоев населения и с разным достатком. Такое распределение по группам способствовало формированию дружных коллективов, в которых авторитет определяли только личные качества, а не положение и достаток родителей. Ведь около 90% студентов жило в общежитии, вдалеке от мам и пап. В одну группу (девятую) собрали ребят старших возрастов, отслуживших в армии или закончивших средние учебные заведения, а также выпускников национальных школ Якутии и республик Средней Азии со слабой общей подготовкой. Традиционные поездки на уборку картошки давали возможность быстрее познакомиться друг с другом, обычаями и традициями местного населения.

Отсутствие привычного для большинства вчерашних школьников контроля со стороны родителей и возможность знакомства с достопримечательностями Риги к сожалению не способствовали полноценной учебе. Первая сессия подкралась незаметно. На первом же экзамене по математике «бабушка Терехова» (Терехова Валентина Абросимовна) пустила «кровь» нашей 7 группе – поставила 17 двоек. После этой сессии «Папа Курносов» стал называть нашу группу «7-я краснознаменная». Валентина Абросимовна у нас прекрасно читала

лекции и вела практические занятия, но и требовала – соответственно. В Отечественную войну она, будучи еще совсем девчонкой, летала стрелком на штурмовике ИЛ-2, а выживали на этом боевом посту единицы. Если кому-то из студентов она говорила, что он не способен учиться в институте, это был приговор, окончательный и бесповоротный. С ее мнением в институте считались. Такие, принципиальные, как она, преподаватели были своеобразным фильтром по отсеву случайных студентов, а также не соизмеряющих желания со своими возможностями. Жили дружным мужским коллективом, ссор, а тем более драк практически не было, а о дедовщине и межнациональных конфликтах понятия не имели. Случались казусные истории, которые со временем превращались в легенды и по которым можно написать не одну книгу. Причем, как правило, каждый участник этих историй по сей день излагает свою версию происходивших событий. С последствиями таких историй разбирались курирующие наш курс преподаватели кафедр «Теории авиадвигателей» и «Аэродинамики и динамики полета», а также отвечавшие за наш курс зам. декана Мортиков В.Д. (МВД), декан факультета Титов Ф.М. и, ставший деканом несколько позже всеми уважаемый и вызывающий восхищение капитан 1-го ранга в отставке Курносов С.А. («Папа Курносов»). Нас наказывали за нерадивое отношение к учебе, частые нарушения дисциплины, пропуски занятий и нарушение формы одежды, и, как нам стало ясно много позже, поделом

Постепенно жизнь втягивалась в традиционное для того времени студенческое русло. В свободное от учебы время, а иногда и вместо ее, занимались спортом, художественной самодеятельностью, наукой, не обходили стороной девушек, кафе и рестораны. Ездили со Студенческими Строительными Отрядами по Латвии, на Алтай, в Казахстан, в Карелию и другие ближние и дальние уголки Союза.

Наши сокурсники Федоров И. С., Ящук В.В. и Севастьянов Ю.П. были в составе команды КВН РКИИГА, завоевавшей в 1969 году звание чемпионов СССР, победив в финале команду Московского горного института. Эта победа значительно увеличила конкурс при поступлении в институт и стала большим подарком к его 50-летию.

Был у нас на курсе и свой бард Жан Томов, сам писал стихи и музыку к песням. Студенты тех и последующих лет помнят его прекрасные лирические, патриотические и даже застольные песни, отражающие атмосферу и дух студентов РКИИГА того времени. К примеру: Гимн студенческих строительных отрядов, Ноктюрн, Аленушка и др.

Ноктюрн

Над старой Ригой звездный парус-небосвод,

Застыли башни в тусклом лунном свете...

И пусть еще сто долгих лет пройдет,

А песни грусти будут жить на свете...

**Припев: Где же ты, моя любовь?
Не могу о ней молчать,
«Не вернется больше вновь...»
Эхом замки мне кричат!**

А где-то в ночь уходят быстро поезда,
Увозят грусть, увозят боль разлуки,
А по влюбленным плачется звезда,
И долго машут на прощанье руки...

Припев.

И только месяц в темноте ночной плывет,
Смешной чудак, он с грустью не в совете,
И пусть еще сто долгих лет пройдет,
А песни грусти будут жить на свете,

Припев.

Аленушка

У таежной просеки, где река журчит
В платье синем простеньком девушка грустит...
Милая Аленушка, Лена – синий лен,
Я тобой, как солнышком, ясным озарен...

Только село солнышко, скрылось за горой,
Не грусти, Аленушка, над своей бедой,
Не печалься, лапушка, косу теребя,
У реки на камушке я найду тебя.

Снова вспышкой солнышка, забрезжит рассвет,
Я скажу: «Аленушка, здравствуй, ясный свет!»
Светлая до доньшка речка хороша,
Как твоя, Аленушка, чистая душа...

Лекции читали прекрасные методисты профессора: Просвирина В.И., Калинин Н.Г., Клячкин А.Л., Паллей З.С., Кордонский Х.Б., доценты: Логачев Ю.Г., Гаухман Я.Н., Тихонов Н.Д., Корсаков Б.Е., Владимиров Н.И., Шестаков В.З. Частенько лекции сопровождалось байками, анекдотами, шутками и даже розыгрышами. Например, историю Логачева Ю.Г. про его однополчанина Змейкина, как тот в полете унюхал разбомбленный спирт-завод и пошел на вынужденную посадку – многие из нас пересказывают своим детям и уже внукам на сон грядущий... Лабораторные работы проводились на действующих установках и стендах, включая аэродинамические трубы и натурные авиационные двигатели. Лаборатории и учебная база были оснащены самым современным оборудованием. Производственную практику проходили на самолетостроительных, авиадвигателестроительных и авиаремонтных заводах. Знание и понимание технологии авиастроения впоследствии пригодилось при эксплуатации авиационной техники и существенно повышало конкурентоспособность наших выпускников, работающих в других отраслях народного хозяйства. Работая не боишься

нового, знаешь – мы это уже проходили или об этом где-то слышали. Перед преддипломной практикой прошли переучивание на конкретную авиатехнику и практику на учебном аэродроме института. В нашей группе занятия вел доцент Курганович В.Г. На каждый день из числа студентов назначался сменный инженер. Перед первыми запусками и опробованием двигателей на самолете ТУ-104 он проверил знания сменного инженера и оценил их на двойку. После этого отошел от самолета с техником, поручив нам самостоятельно проводить запуск и опробование двигателей с напутствием: «Если сожжете двигатель, будете должны к следующему утру самостоятельно поменять его на самолете. А если самолет загорится, я с удовольствием посмотрю на то, как вы его будете тушить». Справились с заданием самостоятельно. После запусков он подошел и каждому рассказал, что тот делал неправильно. Так нам прививали самостоятельность и ответственность при работе на авиационной технике.

Из 270 зачисленных на 1 курс студентов институт закончили только 207 человек. В нашей 7-краснознаменной группе из 29 зачисленных на 1 курс осталось только 16, но зато каких! Основную часть курса распределили по разрядке в подразделения МГА по всему Союзу, от Бреста до Крестов на Чукотке. Из выпуска механиков 1973 года 40 человек (при 60 желающих) призвали служить на 2 года в Советскую Армию техниками самолетов. Более половины из них стали кадровыми военными инженерами. Буравцов А.П., Севастьянов Ю.П. и Ящук В.В. побывали военными советниками в странах Ближнего Востока.

Примерно 70–80% выпускников работают на предприятиях связанных с авиацией, причем более 50% непосредственно связано с эксплуатацией авиационной техники. Остальные работают или работали в других отраслях народного хозяйства, служили в армии или правоохранительных органах. Занимались и наукой. Работая на кафедре «Эксплуатации ЛА и АД» РКИИГА Минин И.И. защитил кандидатскую, а потом и докторскую диссертацию. Защитили кандидатские диссертации: Петров Н.М. и Пономарев Н.Н. на кафедре «Теории авиадвигателей» РКИИГА, Шленский А.С. на кафедре «Эксплуатации ЛА и АД» РКИИГА и Маслов В.П. в ЦНИИАСУГА.

Поддерживая старую добрую традицию регулярно собираем выпускников нашего курса в стенах родного института. На 10-летие выпуска собиралось 120 человек, на 15-летие – 150, на 25-летие – 53, на 30-летие – 35 и 35-летие – 27 человек. Большинство из выпускников с ностальгией вспоминает прекрасные студенческие годы и вновь чувствует себя частицами большого дружного коллектива. Присутствующие на встречах наши дети с большим интересом и даже завистью слушают наши воспоминания о студенческой юности и стараются поддерживать старые добрые традиции РКИИГА.

На встречи приезжают не только выпускники, но и ребята по разным причинам не окончившие институт. Дух наших встреч ярко выразил в стихах наш сокурсник Игорь Вагайцев. Сам он «ушел» из института в

1970г., отслужил в армии, после чего закончил Алма-Атинский институт народного хозяйства, работал проблемным и системным программистом в ИВЦ МВД, вышел на пенсию в звании подполковника и сейчас работает в банке в Алма-Ате. С ностальгией вспоминает институт и старается не пропускать встреч курса. Вот что он написал к нашей встрече по случаю 30-летия окончания института в мае 2003г.:

Пусть прорастают камни мхом,
Лишь дружба не ржавеет...
Вспоминанья о былом,
Как угли душу греют...
Пусть серебра полно в висках,
А плешь луной сияет...
Взгрустнем по юности слегка,
Проказы вспоминая...
Пусть веселится все вокруг
И майский вечер тает...
Мы собрались, мой «даргий» друг,
Границы презирая..
И пусть не счесть других преград,
И рижский дождик сеет,
Для нас, как тридцать лет назад,
Балтийский ветер веет!

Друзьям-рижанам, разбросанным по городам и весям, посвящается

Хорошо бы каждый год
Видеться с друзьями...
Есть на свете уголок
Так любимый нами...
Узких улочек мирок,
Петушок на шпиле,
Дюны, сосен шепоток
Ласковый при штиле.
Море в легких бурунах,
Солнце, чаек крики...
Может, сбудется, Бог даст,
Побродить по Риге...

Теперь информация о некоторых выпускниках нашего курса:

Дорошев В.Т. После службы в Советской Армии связал свою жизнь с АЭРОФЛОТОМ. Начал работать на инженерных должностях в АТБ ЦУМВС (Шереметьево). Работал Представителем АЭРОФЛОТА в Будапеште, Региональным представителем АЭРОФЛОТА в Кувейте и странах Персидского залива, Представителем АЭРОФЛОТА в Нью-Йорке.

В качестве коммерческого директора авиакомпании «Российские Авиалинии – Аэрофлот» был «первопроходцем» в организации финансового лизинга в СССР самолетов иностранного производства. Сейчас занимается приобретением и коммерческой эксплуатацией самолетов «Бизнес – Авиации». Кроме РКИИГА закончил ОЛАГА и спецкурс Сорбонны (Франция). По мере сил и возможностей старается не отказываться от некоторых дурных привычек и пристрастий, приобретенных в институте.

Марков А.А. Распоределлся в родной Якутск (аэропорт Маган). Прошел путь от рядового инженера до начальника смены АТБ. Летал бортмехаником на вертолете МИ-8. С 1986г., работая в аппарате управления на должностях от бортиженера-инспектора до начальника Саха(Якутского) управления госавианадзора, внес большой вклад в обеспечение безопасности полетов воздушного транспорта республики. Ему присвоены почётные звания «Заслуженный работник транспорта Республики Саха(Якутия)», «Ветеран авиации Якутии», награждён знаком «Отличник Аэрофлота». С 2008г. руководитель Саха (Якутского) межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (начальник Якутского управления ГА).

Башмаков О.С. по жизни экстримал. После института закончил Краснокутское летное училище ГА и ОЛАГА. Инженер-пилот. Летал на АН-2, Ту-134, Ту-154, АН-12, ИЛ-76. Общий налет 13000 часов, в том числе: командиром воздушного судна – более 8000 часов; инструктором – более 4000 часов. Летал в СССР, Европе и Африке. Перегонял самолеты из Чукотки в Москву, АН-2 из Краснодара в ЮАР, АН-28 из Польши в Венесуэлу. Сейчас работает в НИИ Парашютостроения в г. Киржач Владимирской обл. До сих пор летает.

Фисун-Медуха А.И. Работал в рижском аэропорту на инженерных должностях. В настоящее время Старший инспектор отдела летной годности агентства гражданской авиации Латвии.

Госсен А.Я. Распоределлся в Минеральные Воды. Работал на инженерных должностях вплоть до начальника АТБ. До последнего времени был Техническим директором авиакомпании «Кавминводы». Получил звание «Отличник АЭРОФЛОТА» за техническое обеспечение перелета самолета ИЛ-76 из Минеральных Вод в Израиль с террористами, захватившими детей в качестве заложников.

Ежаков Р.А. Был старостой курса. Распоределлся В Ленинградский аэропорт Пулково, где и работает до сих пор начиная с должности инженера до начальника инженерно-авиационной службы аэропорта.

Карась В.П. Распоределлся в аэропорт Кольцово (Свердловск). Работал на инженерных должностях. Летал бортиженером на Ту-154 в аэропорту Кольцово и в Риге. Был Техническим директором авиакомпании и представителем АЭРОФЛОТА в Риге.

Магамбетов М.К. Распоределлся в Казахстан. Дослужился до генерала. Сейчас работает советником посла Казахстана в Москве.

Хвостовский А.А. Распределился преподавателем в Выборгское Авиатехническое училище. Перешел служить в правоохранительные органы, дослужился до подполковника. Работал зам. начальника ОЛАГА (Ленинград). Сейчас ген. директор авиатранспортной фирмы «Бизнес-Джет-Эйр».

Ершов А. О. 1973–1992г.г. системный программист в ЦНИИАСУГА. 1992–1994г.г. – директор центра разработки МТК СИРЕНА в Москве. С 1994г. по настоящее время работает в компании Хюлед Паккард в Лос-Анжелесе. Живет в США. Программист в системах резервирования и продажи билетов для авиакомпаний.

Зайцев А. Н. Распределился в Архангельск. Работал на инженерных должностях в вертолетном отряде вплоть до главного инженера отряда. Несколько лет проработал в Африке.

Плещев Ю.В. Распределился в Омск, где и пролетал бортинженером до пенсии.

Трофимович Л.М. Отработал по распределению 2 года в Курган-Тюбе. Работал на РАФе в Елгаве начальником ремонтного цеха. После призыва в армию отлетал до пенсии бортмехаником вертолета МИ-8. Сейчас работает начальником ремонтного цеха на РЭЗе в Риге.

Гетц В.М. трудоголик по натуре. Распределился на 85 завод ГА в Риге, где прошел все ступени от инженера до заместителя генерального директора завода по производству. Сейчас занимается производственной деятельностью в коммерческой структуре.

Будяк Н.В. По распределению работал на вертолетах в Батагае (Якутия). Потом в НИИ связи в Риге, 2 года армии, аэропорт Рига, на заводе роботов прошел путь от инженера до директора завода.

Осипкин В.Г. Талисман нашего курса. Был примером того, что никогда и ничего не поздно, старшим и добрым товарищем для нас, - пацанов. Трудяга, начиная с грузчика всю жизнь проработал в авиации. В 31 год поступил в институт. Давая многим молодым фору, играл в сборной института по баскетболу. Обладал прекрасным басом, пел в клубе и спортивном манеже без помощи микрофона. По распределению работал в Новосибирске и даже пел в хоре местного оперного театра.

В заключение хотелось бы отметить интересную мысль. Сложилась ситуация: РКИИГА, как такового уже нет, а его дух и традиции живут в нас выпускниках и поддерживаются нашими детьми, не смотря на навязываемые сегодня либерализм, вседозволенность, другие принципы морали и нравственности.



Некоторые выпускники других лет

Выпуск 1978 года, второй слева Н. Бережной, нач. смены аэропорта.
Новгород







Через 30 лет

Выпускники РКЦ ГА,
 занимающие командно-руководящие
 должности в подразделениях граждан-
 ской авиации, зарекомендовавшие себя
 хорошими организаторами производства
 и воспитания, активными участниками
 общественно-политической жизни
 коллектива (по представлениям Управлений и
 организаций ГА)

1985г.



*Виктор Семенович
ЖАЩЕЕВ
 Закончил МФ в 1978г.
 Сам. гл. инж. завода №85*



*Юрий Григорьевич
ЖЕПЛОХА
 Закончил МФ в 1969г.
 Сам. нач. цеха 3-го №85*



*Владимир Георгиевич
БЕЛОВ-БЕЛИКОВ
 Закончил МФ в 1976г.
 Нач. пр-ва Архангельск ОАФ*



*Юрий Викторович
ТАТАРЕНКО
 Закончил в 1976г.
 Ст. инж. ОТК Арханг. ОАФ*



*Сергей Николаевич
ОЗОРНИН
 Закончил ФАО в 1977г.
 Ст. инж. БСАУ Арханг. ОА*



*Роберт Давыдович
МИРЗОВ
 Закончил МФ в 1967г.
 Сам. гл. инж. Тадж. УГА*



Владимир Владимирович
РЯЗАНОВ
Закончил МФ в 1963г.
Нач. Таджикского УГА



Арнис Харлович
ЯКОБСОН
Закончил в 1970г.
Зам. нач. ЦНИИ АСУ



Александр Борисович
ФРАЙМАН
Закончил в 1968г.
к.т.н. нач. отдела ЦНИИ АСУ.
Лауреат премии Сов. Мин. СССР



Валерий Андреевич
ФОКИН
Закончил МФ в 1972г.
Нач. цеха завода №85



ГЕЦ
Закончил МФ в 1973г.
Зам. нач. произв. диспетч. отд.



Юрий Ильич
ГЕРАСИМОВ
Закончил МФ в 1972г.
Первый зам. нач. Таджик. УГА



Сергей Михайлович
КОРНИЛОВ
Закончил ФАО в 1972г.
Зам. гл. инж. Тадж. УГА по АИРЭО



Юрий Иванович
ПАВЛОВСКИЙ
Закончил в 1968г.
Нач. отдела ЦНИИ АСУ. Лаур.
премии Совета Министр СССР



Сергей Сергеевич
ПРИГАРА
Закончил в 1965г.
Зам. нач. ЦНИИ АСУ. Лауреат
премии Совета Министр СССР



*Борис Михайлович
ПЕТРОВ
Закончил ФАРЭО в 1973 г.
Нач. базы ЭРТОС Павлодар. ОАО*



*Георгий Сергеевич
МИТРОФАНОВ
Закончил ФАРЭО в 1975 г.
Зам. к-ра летного отряда
Павлодарского ОАО*



*Геннадий Васильевич
ГРОМОВ
Закончил МФ в 1970 г.
К.т.н. нач. отдела ЦНИИ АСУ*



*Анатолий Петрович
АНИЩЕНКО
Закончил МФ в 1965 г.
К.т.н. нач. отдела ЦНИИ АСУ*



*Николай Николаевич
ДЕМИДОВ
Закончил ... в 1967 г.
К.т.н. нач. отдела ЦНИИ АСУ*



*Василий Затарович
ДАЧКОВСКИЙ
Закончил МФ в 1970 г.
Зам. нач. ЦНИИ АСУ. Лауреат
премии Совета Министр. СССР*



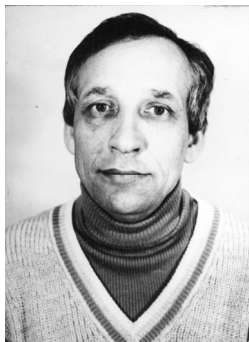
*Василий Григорьевич
ДЯКОВСКИЙ
Закончил МФ в 1972 г.
Зам. нач. ц/п Караганд.ОАО*



*Анатолий Сергеевич
БЕЗНОСОВ
Закончил МФ в 1981 г.
Нач. смены Караганд.О.*



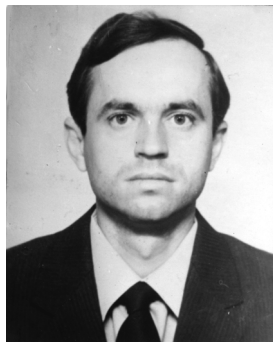
*Гуро Сергеевич
КАЗАНКОВ
Закончил МФ в 1966 г.
Нач. службы гл. механика
Рижского ОАО*



*Вячеслав Михайлович
СВИСЛУЧОВ
Защитил ФАРЭО в 1970г.
Нач. узла радионавигации
ТВЭРТОС Рижского ОАО*



*Алексей Владимирович
СИГАЛОВ
Защитил МФ в 1974г.
Инж. смены Бурндайск.ОАО*



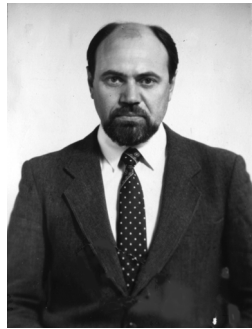
*Николай Николаевич
ПРИБОВЕВ
Защитил ИЭФ в 1974г.
Зам. х-ра ОАО Арма-Ата*



*Александр Борисович
ХАН
Защитил МФ в 1981г.
Нач. смены Караганд.ОАО*



*Николай Михайлович
КОЛЧИН
Защитил МФ в 1981г.
Нач. смены Караганд.ОАО*



*Жан Кириллович
ПОПОВ
Защитил ФАО в 1972г.
Ст. инж. ОТК Курганск.ОАО*



*Владимир Васильевич
КАПИТАНОВ
Защитил ФАО в 1982г.
Ст. инж. по спецоборудован
Караганд. ОАО*



*Юрий Александрович
СМОРОДИН
Защитил в 1966г.
Нач. тех. отдела Латв.УГА*



*Валерий Александрович
ШЕСТАКОВ
Защитил МФ в 1970г.
Зам. нач. АТБ Рижского ОАО*



*Валерий Локстантинович
ГРОШОВ
Защитил МФ в 1969 г.
Зам. к-ра Рижского ОАО по ПВР*



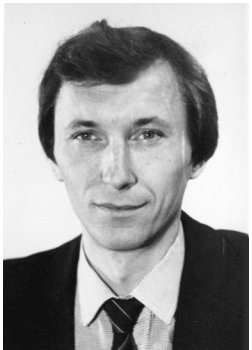
*Леонид Анатольевич
ПАДЕРИН
Защитил МФ в 1976 г.
Зам. начальника а/п „Рига“*



*Людмила Михайловна
НИКОЛАЕВА
Защитила ИЭФ в 1976 г.
Нач. филодтдела, гл. бухгалтер
Рижского ОАО*



*Виктор Евстафьевич
ПЕТРОВ
Защитил МФ в 1970 г.
Зам. к-ра Рижского ОАО по ИАВ*



*Сергей Васильевич
ОДИНОЖИН
Защитил МФ в 1977 г.
Нач. цеха завода №21ГА*



*Юрий Тимофеевич
МОРОЗОВ
Защитил МФ в 1977 г.
Нач. цеха завода №21ГА*



*Анатолий Шабанович
КРИВКО
Защитил МФ в 1972
Заб. учебной частью
Выборского уч.-ца ГА*



*Юрий Андреевич
ЛИСОВСКИЙ
Защитил ФАО в 1975 г.
Нач. цеха АТБ Рижского ОАО*



*Александр Александрович
КРАЙКОВ
Защитил ФАРЭ в 1968 г.
Ст. тех. узла радиолабел
ТБ ЭРТОС Рижского ОАО*



Прикладов
Леонид Николаевич
 Закончил ФАРЕО в 1972г.
 Ст. инженер ЭРТОС
 Горьковский ОАО



Сенкевич
Валентин Борисович
 Закончил МФ в 1975г.
 Начальник технического АТБ
 Горьковский ОАО



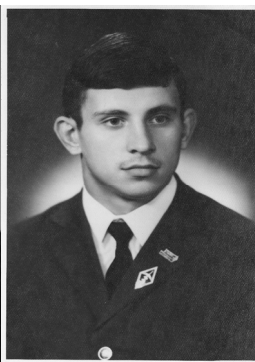
Кузнецов
Александр Николаевич
 Закончил МФ в 1973г.
 Начальник АТБ а/л „Рига“



ДеЛягин
Валерий Павлович
 Закончил МФ в 1970г.
 Нач. цеха АТБ Рижского ОАО



Марков
Александр
 Руководитель Саха (Якутского)
 Межрегионального
 управления ВТ,
 выпускник МФ 1973 г.



Кулешов
Николай
 энтузиаст СКБ РКИИГА.
 Конструктор и пилот
 различных типов легких ЛА
 Предприниматель.
 Выпускник МФ 1976 г.



Дорошев Владимир
Тимофеевич (1949 г.)

Образование: МФ РКИИГА в 1973 году по специальности «Эксплуатация самолетов и двигателей», Ленинградская Академия ГА в 1985 году по специальности «Организатор производства», Сорбона (Тулуза, Франция), 1991 год, «Коммерческая эксплуатация самолетов». Представитель Аэрофлота в разные годы в ВНР (Будапешт), Странах Персидского залива (Кувейт), США (Нью-Йорк).

Род деятельности: создание авиационных компаний, собственных стандартов авиационных компаний, организация коммерческой и организационной деятельности.