

# БАТАЙСКАЯ ЛЕТНЯЯ

## НЕИЗВЕСТНЫЕ ГЕРОИ

Дашлай Фазил Забудинович  
Шейна Ирина Борисовна  
Ревина Ирина Павловна  
Еременко Сергей Николаевич

БАТАЙСК  
2019

63.3  
Д 21

Дашлай Ф.З. Батайская лётная / Ф.З. Дашлай; С. Еременко; лит. ред. Шеина Ирина Борисовна, доцент кафедры средств массовых коммуникаций ИФЖиМКК Южного федерального университета; тех. ред. Ревина И.П.; – Ростов н/Д., 2019. – 140 с.

Книга предназначена для патриотического воспитания подрастающего поколения на примере подвигов их прадедов

## Первая Краснознаменная авиационная школа Гражданского воздушного флота им. П.И. Баранова.

### Информационно-историческая справка



Баранов Петр Ионович (1892-1933), военный и государственный деятель. Во время Гражданской войны занимал различные командные должности в Красной Армии. С января 1932 заместитель наркома тяжелой промышленности и начальник Главного управления авиационной промышленности Народного Комиссариата тяжелой промышленности. Один из организаторов среднего технического и высшего авиационного образования в СССР. Погиб в авиационной катастрофе.

Многие исследователи смешивают воедино два совершенно разных летных училища: «Батайскую Первую Краснознамённую школу гражданского воздушного флота имени Баранова» и переведенную из Читы осенью 1939 года 30-ю летнюю школу; позже она стала называться Летной школой имени Серова.

Немного об истории создания летной школы имени Баранова. Но сначала из истории гражданского флота СССР:

«...Акционерное всесоюзное общество «Добролет» было расформировано. Гражданский воздушный флот стал полностью государственной собственностью. Стоит сказать, что для него был увеличен объём капитальных вложений.

Правлению объединения поручается в месячный срок разработать и представить на утверждение Совета труда и обороны проект устава объединения, согласовав размеры уставного капитала с Народным комиссариатом финансов Союза ССР.

В непосредственном ведении Совета труда и обороны организуется Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота, действующее на началах хозяйственного расчета.

На Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота возлагается:

- эксплуатация воздушных путей сообщения;
- планирование и регулирование гражданского воздушного флота, находящегося в ведении объединения и других организаций;
- изыскание и организация новых воздушных линий;
- подготовка кадров для гражданского воздушного флота;
- опытное строительство воздушных судов, моторов и приборов к ним;
- дирижаблестроение.

1 ноября 1930 года акционерные общества «Добролёт» и Укрвоздухпуть были объединены во Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота при Совете Труда и Обороны.

Капиталы и имущество акционерного общества «Добролет», согласно решения общего собрания его акционеров, передали Всесоюзному объединению гражданского воздушного флота.

Главная инспекция гражданского воздушного флота при Народном комиссариате по военным и морским делам с 10 ноября 1930 года была упразднена и функции ее, а также имущество и отпущенные на 1930 г. неизрасходованные средства, переданы Всесоюзному объединению гражданского воздушного флота.

14 ноября 1930 года в Батайске Азово-Черноморского края открылась 1-я объединенная школа пилотов и авиатехников ГВФ.

Всесоюзное объединение было обязано до 1 января 1932 года выплатить частным лицам - держателям акционерного общества «Добролет» стоимость этих акций.

Акции акционерного общества «Добролет», принадлежащие частным лицам, не предъявленные к оплате до 1 января 1932 года, должны были быть аннулированы.

Постановлением СНК СССР от 1 января 1931 года все работы ВО ГВФ по устройству аэродромов, сооружений, открытию новых и оборудованию существующих линий, и дирижаблестроению отнесли к группе внеочередных объектов капитального строительства. На 1 января 1932 года ГВФ имел уже 2597 км трасс, оснащённых для ночных полётов, началась радиофикация линий и самолётов. 44 процента общего километража авиалиний в стране приходилось на долю Сибири и Дальнего Востока.

В сентябре 1931 года СТО СССР отнёс строительство ВО ГВФ уже к 1-й группе ударных строек. При ВО ГВФ был создан отдел изыскания и проектирования воздушных линий, и впервые введены технические условия на изыскания и проектирование аэродромов.

Начался новый период развития гражданской авиации. Быстро увеличился объём её работ на линиях, различных областях хозяйства, науки и культуры. Срочно расширялась своя сеть учебных заведений.

В течение 1931 года в ГВФ было создано 15 новых учебных заведений, в их числе три объединенные школы пилотов и авиатехников (ОШПАТ).

1931 год стал первым годом широкого производственного применения гражданской авиации в народном хозяйстве. С самолёта впервые был проведён удачный эксперимент посева риса на Северном Кавказе.

В 1931 году учебные заведения ГВФ смогли выпустить 1108 авиаспециалистов, а количество обучающихся во всех учебных заведениях ГВФ на 1 января 1932 года составило 15833 человека.

25 февраля 1932 года было образовано Главное управление Гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) и учреждено официальное сокращенное наименование гражданской авиации страны — АЭРОФЛОТ. В этом же году был утвержден первый Воздушный кодекс СССР.

**Источники:**

- <http://ussr-cccp.moy.su>
- <https://studopedia.ru/>
- <http://istmat.info/node/50718>
- <http://ussrcccp.moy.su/>

И еще один документ о создании Гражданской авиации в СССР:

«15 декабря 1930 года издается приказ № 108 по Главному Комиссариату Гражданского Воздушного Флота СССР о создании 3 авиационных школ Гражданского Воздушного Флота СССР. На основании данного приказа началось формирование авиационных школ ГВФ СССР:

1-й авиационная школа Гражданского Воздушного Флота СССР с дислокацией в городе Батайске;

2-й авиационная школа Гражданского Воздушного Флота СССР имени Петрова с дислокацией в городе Тамбове;

3-й авиационная школа Гражданского Воздушного Флота с дислокацией в городе Балашове».

**Источник:**

<https://web.facebook.com>

«Сеть летных училищ и школ еще в Советском Союзе начала создаваться в начале 30-х годов. Именно тогда в стране зарождался воздушный флот, и возникла

необходимость в подготовке квалифицированных кадров-инженеров, конструкторов, летчиков.

В нашем же городе была создана одна из крупнейших школ гражданской авиации по подготовке летных кадров сельскохозяйственной авиации, позднее получившая название Батайской Первой Краснознаменной авиационной школы пилотов ГВФ им. П.И. Баранова была создана в 1931 г. Батайская авиационная школа ГВФ дала путевку в небо плеяде замечательных летчиков. Широкие степные просторы вокруг, благоприятная для полетов погода, удобные пути подъезда по железной дороге – все это учитывалось при выборе места базирования. В короткое время были построены ангары, мастерские, учебные и жилые корпуса, бензохранилища, складские помещения, стадион, оборудованы спортгородки, классы, поликлиника, ночной санаторий для отдыха авиаторов, произведены посадки деревьев, кустарников, разбиты цветники.

Большинство курсантов первого набора составляли молодые люди из Батайска, Ростова, Таганрога, и других городов и населенных пунктов Ростовской области. В 1932 г. состоялся первый выпуск пилотов гражданской авиации и технических авиаспециалистов, многие из них были оставлены работать в школе пилотами-инструкторами, техниками, механиками.

Среди первых выпускников, прошедших славный жизненный путь на земле и в небе, были авиационный техник по приборам А. И. Яременко, пилот Н. Н. Гаршер, бортмеханик А. А. Бологов и другие авиаторы.

За большие заслуги перед Родиной в деле подготовки авиационных кадров школа была награждена Красным знаменем и стала называться Первой Краснознаменной авиационной школой Гражданского воздушного флота имени П. И. Баранова. (Баранов Павел Ионович (1892-1933 г.г.) с 1924 г. был начальником Военно-воздушных сил Рабоче-крестьянской красной армии, возглавлял

авиационную промышленность СССР. Погиб в авиационной катастрофе. Похоронен у Кремлевской стены (<http://www.sgvavia.ru/forum/932-5301-1>).

О дальнейшей судьбе школы ГВФ имени Баранова известно вот что: «...По приказу Народного Комитета обороны СССР впервые была создана 30-я военная школа по подготовке пилотов, базирующаяся в Чите. По приказу Наркома Обороны СССР летной школе 22 июня 1939 года присвоено имя героя Советского Союза А. К. Серова. В октябре 1939 года школа сменила место дислокации на Батайск, где обосновалась на месте расположения 1-й Краснознамённой школы гражданского воздушного флота имени Баранова, незадолго до этого расформированной».

Всех курсантов, как записано в воспоминаниях многих известных воспитанников и воспитанниц школы ГВФ имени Баранова: «...перевели за одну ночь в другие летные училища. В основном в Тамбовское летное училище».

28 ноября 1939 года учебное заведение переименовано в Батайскую авиационную школу пилотов имени А. К. Серова.

Из вышеизложенного следует, что авиационная школа летчиков им. Баранова стала всего лишь базой для создания военной авиационной школы, а затем с 1939 г. училища летчиков-истребителей имени А. К. Серова. То есть, по сути, кроме местоположения, ничего общего у этих двух школ нет (<https://voinskayachast.net/vuzi/kvvaul>).

Батайская Первая Краснознамённая школа гражданского воздушного флота имени Баранова дала стране 47 Героев Советского Союза. Самым ярким из них можно считать дважды Героя Советского Союза Нельсона Степаняна. Среди наиболее известных Героев можно назвать: Канкошев Ахмет-хан Талович, Чочиев Василий Семёнович, Якимов Павел Никитович и, конечно же, Никулина Евдокия Андреевна.

О новых, ранее неизвестных Героях Батайской Первой летной школы ГВФ имени Баранова говорится на страницах данной работы.

## **Батайское военное авиационное училище летчиков имени А.К. Серова**

### **Информационно-историческая справка**



Комбриг Анатолий Константинович Серов родился 20 марта 1910 года в семье горняка на Воронцовском медном руднике в Уральской области. Окончил ВЗУ, работал сталеваром. В 1931 году окончил Оренбургскую военную авиашколу. Во время национальной революционной войны испанского народа (1936-1939) командовал авиационным отрядом и эскадрильей. В сорока воздушных боях сбил 8 самолетов мятежников. 2 марта 1938 г. удостоен звания Героя Советского Союза. Комбриг погиб в авиационной катастрофе 11 мая 1939 года. Похоронен у Кремлевской стены.

### **Хронология Батайской летной школы им. Серова**

**1939 г.** Осенью авиашкола перебазировалась из Забайкалья и разместилась на базе Первой Краснознаменной авиашколы ГВФ им. П.И. Баранова. Приказом НКО СССР от 23.12.1939 из Читинской переименована в Батайскую авиационную школу летчиков им. А.К. Серова. Первый выпуск авиашколы состоялся в июне 1940 года. Страна получила 542 летчика-истребителя.

**1941 г.** В начале года народный комиссар обороны СССР наградил 77 лучших авиаторов Батайской школы нагрудным знаком «Отличник РККА». Осенью этого же года авиашкола перебазировалась в г. Евлах Азербайджанской ССР.

**1942 г.** В августе, для отражения вражеского нашествия на Кавказ, из личного состава Батайской военной авиашколы был сформирован боевой истребительный авиационный полк (976 ИАП) под командованием командира авиаотряда школы-майора Самуила Ивановича Терещенко.

**1943 г.** В начале года были освоены полеты на новых истребителях конструктора Семена Алексеевича Лавочкина (Ла-5, Ла-7).

**1944 г.** Весной авиашкола возвратилась в родной Батайск. Авиагородок, до войны благоустроенный, утопавший в зелени, фашисты за время оккупации Ростовской области превратили в руины. Пришлось восстанавливать учебную базу, здания, жилые дома, одновременно продолжать подготовку летчиков для фронта. В короткие сроки авиаторы сами возводили корпуса для теоретических занятий, восстанавливали жилые дома, из складских помещений сделали казармы. Тем, кто перевыполнял задания при восстановлении Авиагородка, предоставлялось право приступать к практическим полетам. В то время курсанты овладевали самолетами ЛаГГ-3, Ла-5, Як-7. В 1944 году из Батайска улетели на фронт сотни подготовленных истребителей. В августе того же года командующий ВВС округа генерал-лейтенант авиации С.П. Синяков вручил правительственные награды большой группе офицеров за образцовое выполнение заданий по подготовке летных кадров для действующей армии.

**1945 г.** В мае школа произвела последний выпуск летчиков по программе военного времени. В октябре школа была преобразована в училище, из прежних эскадрилий образовано 3 полка: 1-й в Азове, 2-й в Зернограде, 3-й в Батайске. Перед полком поставлена задача по восстановлению учебно-материальной базы, варварски разрушенной фашистами.

**1946-1947 гг.** 15 летчиков Батайского авиационного училища им. Серова участвовало в воздушных парадах в Москве. С пяти самолетов выбрасывались парашютисты, совершившие тогда затажные прыжки. Большой интерес представлял одиночный прыжок офицера В.С. Герасимова, который покинул самолет, находившийся в перевернутом положении в верхней точке петли Нестерова. Все расчеты и выброску парашютиста произвел старший штурман училища М.С. Модель. Девять УТ-2 подошли к центру аэродрома в сомкнутом строю «правый пеленг». В расчетной точке ведущий группы М.С. Модель ввел машину в левый вираж, самолеты образовали круг. По сигналу командира группы 9 парашютистов совершили прыжок одновременно. Девять самолетов и девять парашютов появились в небе одновременно, это свидетельствовало о точности штурманского расчета, высоком летном мастерстве авиаторов. Все участники воздушного парада в Москве были поощрены, а командир группы подполковник М.С. Модель награжден орденом Отечественной войны II степени.

**1948 г.** Личный состав авиаучилища начал осваивать один из лучших поршневых истребителей того времени самолет «Ла-9».

**1951 г.** Училище приступило к обучению курсантов на реактивных самолетах конструктора А.И. Микояна и М.И. Гуревича (МиГ-15).

**1953 г.** С этого периода и по июнь 1960 года полк полностью перешел к обучению курсантов на реактивных самолетах.

**1960 г.** 1 июня авиационный полк вошел в состав объединенного военного летно-технического училища и получил название «Учебный смешанный авиационный полк». Личный состав переучился на самолеты Як-18А, вертолеты МИ-1, МИ-4 приступил к обучению

иностранных военнослужащих из стран народной демократии.

**1963 г.** 17 января согласно директиве Главного штаба ВВС от 1.06.61 часть была введена в состав Ейского ВВАОЛУ им. Дважды Героя Советского Союза космонавта В.М. Комарова.

**1964 г.** Осуществлен переход на реактивные самолеты Ла-29. За короткий срок была создана новая учебно-методическая база по программе высшего училища, весь летно-технический состав переучен на самолеты Ла-29.

**1969 г.** 17 февраля части было вручено боевое Красное Знамя и Грамота Президиума Верховного Совета СССР.

**1970 г.** За высокие показатели в боевой и политической подготовке, в честь 50-летия образования СССР часть награждена Юбилейным почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР.

***Мастера пилотажа и летного обучения  
Батайского ВАУЛ им. А.К. Серова.***

✓ П/к Ляшенко Владимир Маркович -  
командир полка (военный летчик I класса)

✓ Пп/к Григорян Георгий Михайлович  
(военный летчик I класса)

✓ Пп/к Хлыстов Роберт Григорьевич (военный  
летчик I класса)

✓ Пп/к Ягупов Николай Сергеевич (военный  
летчик I класса)

✓ Пп/к Мельков Владимир Петрович (военный  
летчик I класса)

✓ Пп/к Бондарев Петр Григорьевич (военный  
летчик I класса)

✓ Пп/к Ситчиков Юрий Владимирович  
(военный летчик I класса)

✓ Пп/к Гриднев Борис Иванович (военный летчик 1 класса) Майор Дед Федор Яковлевич (уволился в звании пп/к)

***Герои Советского Союза, работавшие в Батайском ВАУЛ им. А.К. Серова в послевоенное время***

✓ Мороз Иван Михайлович – начальник политотдела училища

✓ Полунин Александр Иванович – начальник штаба

✓ Коломоец Василий Николаевич – помощник начальника училища

✓ Числов Александр Михайлович – командир авиаполка

✓ Балюк Иван Федорович – командир авиаполка  
Леонов Николай Иванович – зам. командира авиаполка

## **В боях прославленные**

В славную летопись ВОВ золотыми буквами вписаны имена воспитанников Батайского ВАШП им. А.К. Серова.

В начале Великой Отечественной войны страна узнала о подвиге летчиков Тотмина и Харитонов. Имена курсантов Батайской авиашколы стали известны всему миру. Лауреат Государственной премии писатель Виссарион Саянов писал о них: «Тотмин и Харитонов имеют немало побед над врагом. Оба - Герои Советского Союза, оба они – последователи русской тактики воздушного боя, тактики применения молниеносного тарана в решающей схватке с врагом...»

Среди защитников Сталинградского неба с гордостью называли летчиков-истребителей братьев Гарам. Они героически сражались с «мессершмитами». Высокими правительственными наградами отмечены подвиги Николая, а также других братьев Гарам - Виктора и Павла, Михаил удостоен звания Героя Советского Союза. Николай Гарам первым из братьев поступил учиться в Батайскую школу пилотов, затем перевелся в Одесскую военную школу летчиков и окончил ее вместе с братьями.

Дважды Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР, генерал-полковник авиации Н.И. Скоморохов окончил Батайскую школу им. Серова. На фронтах Великой Отечественной войны совершил свыше 600 боевых вылетов, участвовал в 130 воздушных боях, сбил 46 вражеских самолетов.

Герой Советского Союза В.И. Федоренко, летчик-инструктор Батайской ВАШП, первым среди авиаторов Северо-Кавказского фронта применил вертикальный маневр на самолете ЛаГГ-3. В годы войны он сбил более 13 вражеских самолетов и погиб смертью храбрых 23 сентября 1943 года.

Летчик-инструктор Батайского авиаучилища, Герой Советского Союза А.Л. Кожевников совершил 211 боевых

вылетов, провел 62 воздушных боя, сбил 25 самолетов противника, уничтожил на земле Ю-88, 3 автомашины и вывел из строя паровоз.

Особую страницу в историю Батайской ВАШП им. Серова внес Алексей Петрович Маресьев. О его подвиге известно во всем мире. В Батайске А.П. Маресьев получил военное образование. На фронтах ВОВ А.П. Маресьев находился с августа 1941 года. 4 апреля 1942 года его самолет был сбит вражескими истребителями. Маресьев 17 дней находился без пищи. Он отморозил себе ноги, которые пришлось ампутировать. Герой-летчик добился возвращения в авиационную часть, освоил скоростной истребитель Ла5 и продолжил службу. В армии Маресьев прослужил 12 лет. Он совершил 86 боевых вылетов, сбил 11 самолетов противника; четыре до ранения и семь после.

Личный состав Батайской авиашколы ни на один день не прерывал подготовку летчиков-истребителей для фронта. За выполнение этой задачи много раз отмечались следующие летчики-инструкторы, командиры, политработники, техники, преподаватели: М.С. Модель, Н.И. Редькин, В.И. Кирсанов, А.К. Бердников, Г.А. Кабанков, СМ. Петров, А.С. Гезин, П.А. Деменюк, П.Г. Шляпников, В.И. Алексеенко.

За годы войны Батайская авиашкола подготовила не одну тысячу летчиков-истребителей. Наиболее успевавшие в практической учебе курсанты оставались в школе летчиками-инструкторами. Лучшими инструкторами считались офицеры: В.И. Шимен, А.П. Перфилов, А.И. Ильин, П.И. Панфилов, В.С. Герасимов, Г.П. Семенов, Ф.Я. Дед. Многие годы работал инструктором Н.И. Горяинов, затем он испытывал новые самолеты; заслужил звание Героя Советского Союза и заслуженного военного летчика-испытателя СССР.

Двадцати восьми летчикам - воспитанникам Батайского военного авиационного училища им. А.К.

Серова - присвоено звание Героя Советского Союза; тысячи авиаторов награждены боевыми орденами. Это именно Батайскому авиаучилищу посвятил одно из своих стихотворений выпускник Батайского ВАУЛ им. Серова, известный советский поэт, повторивший гражданский подвиг Н. Островского Иван Шамов:

Здесь Маресьев вылетал впервые,  
Стал крылатым Тотмин Николай.  
Харитонов в годы грозные  
На таран ходил за отчий край.  
Мы пришли по зову комсомола,  
По велению сердца своего.  
Нам родной и близкой стала школа,  
Дорогим- пилота мастерство.  
Серебром крыла качнув на солнце,  
Прежде чем на курс прощальный лечь,  
Улетали смелые питомцы  
Небо нашей Родины беречь.  
На границе дальней и в столице  
Не забыть пилотам никогда  
Нашей славной матери-орлицы,  
Своего батайского гнезда.

**«История хранит событий много, но память обо всех - на всех одна»**

О выпускниках Батайского училища написаны очерки, брошюры, книги. Воспитанник Батайской авиашколы, известный писатель Петр Васильевич Лебеденко посвятил родному авиаучилищу свои произведения «Голубые дороги», «На встречу ветрам», «Льды уходят в океан», «Особый рейс», «Черные листья». Именами героев-летчиков названы улицы в городах, селах, станицах; память о них навсегда вписана золотыми буквами в историю авиации.

В первой книге «Звезды Батайской летной», не считая 6 дважды Героев Советского Союза, инструкторов и преподавателей - Героев Советского Союза, работавших в батайском летном училище в послевоенные годы, записаны биографии вышедших из стен школы имени Баранова 46 Героев Советского Союза и 78 Героев Советского Союза - выпускников школы имени Серова. На мемориальной стеле в Авиагородке записаны фамилии 103 героев Советского Союза. В новой книге о Батайской летной школе добавлены фамилии 1 дважды Героя Советского Союза, 12 Героев Советского Союза и Героев России - выпускников школы имени Баранова и 14 Героев Советского Союза и Героев России - выпускников школы им. Серова. Также добавлены фамилии трех Героев Советского Союза, инструкторов и преподавателей школы имени Серова, которые пришли в школу уже будучи Героями, шести Героев Социалистического Труда. Также фамилия полного кавалера ордена Славы, хотя он не был летчиком, и одного лишённого звания Героя Советского Союза. В общем, книга содержит 141 биографию.

Возникает вопрос, а почему об этих 27 Героях Советского Союза и России не было до сих пор никакой информации? По всей вероятности, после того как в 1960 году летное училище имени Серова из Батайска

перебазировалось в Краснодар и было переименовано в Краснодарскую летную школу, то автоматически всех Героев стали считать питомцами Краснодарской летной. Дело в том, что на сайте Краснодарской летной школы записаны герои не только Батайской летной школы имени Серова, но и герои 1-й Батайской летной школы имени Баранова. Бывали такие случаи, что Героев Советского Союза, имевших отношение к Батайским летным школам, вообще не записывали в документах, выкладываемых в сети. Один лишь пример: Герой Советского Союза Даньшин Сергей Петрович. На сайте «Герои страны», в Википедии и в других источниках о нем записано как о выпускнике Ворошиловской летной школы. Правда, есть небольшая запись, что учился в школе ГВФ и на фронт уже был призван из гражданской авиации. Но нет никакой информации - о какой школе ГВФ идет речь. И только в Верхне-Уфалейском музее, на исторической родине Героя есть запись, что «..после окончания срочной службы Даньшин поступил учиться в Первую школу пилотов гражданского воздушного флота в городе Батайске и в марте 1932 г. окончил её. Работал в гражданской авиации в Саратове, Новосибирске: с 1936 по июль 1941 г. - пилот, затем – командир корабля на авиалинии Иркутск-Москва...».

Разумеется, это исследование не является полным. Лишь кропотливая и настойчивая работа над документами, возможно, позволит выявить еще не одного питомца батайских летных школ.

**Первая Краснознаменная авиационная школа  
Гражданского воздушного флота им. П.И. Баранова.**

1. Богомолов Алексей Максимович
2. Гуцало Александр Семёнович
3. Дáньшин Сергей Петрович
4. Демченков Филипп Трофимович
5. Костенко Михаил Фёдорович
6. Лаухин Александр Кириллович
7. Мазурук Илья Павлович
8. Могильчак Иван Лазаревич
9. Нестеренко Григорий Карпович
10. Радугин Феофан Григорьевич
11. Савченко Павел Павлович
12. Сулёв Виктор Александрович

**Батайское военное авиационное училище  
летчиков имени А.К. Серова**

1. Артёменко Анатолий Павлович
2. Бабаев Александр Иванович
3. Бахаев Степáн Антонович
4. Бахвалов Василий Петрович
5. Белкин Александр Никитович
6. Колошенко Василий Петрович
7. Комаров Сергей Петрович
8. Кузнецов Иннокентий Васильевич
9. Лавриненков Владимир Дмитриевич
10. Мудров Михаил Иванович
11. Наумов Пётр Изотович
12. Полуновский Валерий Фёдорович
13. Соломатин Алексей Фролович
14. Субботин Серафим Павлович

15. Тормахов Дмитрий Дмитриевич

### **Инструкторы и преподаватели Батайской Летной**

1. Аверьянов Валентин Григорьевич
2. Мороз Иван Михайлович.
3. Савельев Василий Антонович

### **Герои Социалистического труда**

1. Анопов Борис Андрианович
2. Евгеньев Сергей Иванович.
3. Калашник Григорий Иванович.
4. Кулиш Николай Максимович
5. Осипов Борис Семёнович
6. Харитонов Павел Никифорович

Кавалер Ордена Славы.

Капитонов Михаил Михайлович

Лишенный звания

Иванов Сергей Сергеевич

Заключение

Гриздубова Валентина Степановна

**Первая Краснознаменная  
авиационная школа  
Гражданского воздушного  
флота им. П.И. Баранова**



**Богомолов Алексей  
Максимович** (1909—  
1988) — майор Советской  
Армии, участник Великой  
Отечественной войны,  
Герой Советского Союза  
(1943).

Алексей Богомолов  
родился 16 февраля (по  
новому стилю — 1 марта)  
1909 года в Москве в  
рабочей семье. После  
окончания восьми классов  
школы и лётной школы  
Осоавиахима работал  
лётчиком в транспортном  
отряде Гражданского  
Воздушного Флота СССР  
в Москве. В 1930 году

вступил в ВКП(б). В 1941 году был призван на службу в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию, с началом Великой Отечественной войны на её фронтах. К июлю 1943 года гвардии майор Алексей Богомолов был заместителем командира эскадрильи 6-го гвардейского авиационного полка 6-й гвардейской авиационной дивизии 1-го гвардейского авиационного корпуса дальнего действия.

К июлю 1943 года Богомолов совершил 208 успешных боевых вылетов на бомбардировку военно-промышленных объектов в глубоком тылу противника, а

также в уничтожении его живой силы и техники. Так, за время боевых вылетов Богомолова на аэродромах было уничтожено около 48 немецких самолётов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 сентября 1943 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» гвардии майор Алексей Богомолов был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 1729.

После окончания войны Богомолов продолжил службу в Советской Армии. В 1956 году в звании майора был уволен в запас. Проживал в Москве, умер 11 января 1988 года, похоронен на Центральном кладбище города Долгопрудный Московской области.

Был также награждён тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й степени и Красной Звезды, а также рядом медалей.

(Материал взят из Википедии)

Информация с сайта «Герои страны»: «В 1939 году окончил курсы высшей летной подготовки при Батайской авиационной школе ГВФ. В 1939-1941- пилот 3 транспортного авиотряда Московского управления ГВФ»

**Источник**

[http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=7942](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=7942)



### **Гуцало Александр Семёнович**

Родился 7 (20) марта 1917 года в городе Актюбинске (ныне центр Актюбинской области Республики Казахстан). Окончил 8 классов



Актюбинской железнодорожной школы. Затем семья переехала в город Тихорецк (Краснодарский край), где в школе № 34 окончил 9-й класс, затем школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) и местный аэроклуб. Работал токарем. С 1937 года в рядах Красной Армии. В 1939 году окончил Батайскую авиационную школу ГВФ, в 1941 году - Энгельскую военную авиационную школу пилотов.

С ноября 1941 года сержант А. С. Гуцало на фронтах Великой Отечественной войны. Боевую деятельность начал пилотом 689-го НБАП (ВВС Волховского фронта), летал на лёгком ночном бомбардировщике У-2. 20 марта 1942 года легко ранен в ногу осколком зенитного снаряда, но сумел посадить самолёт. С августа 1942 года - лётчик 691-го САП (ВВС Ленинградского и Волховского фронтов). С марта 1943 года служил в составе 845-го ИАП (старший лётчик, командир звена и эскадрильи, с середины 1944 года - штурман полка). Летал на Як-1, Як-7 и Як-9.

К маю 1945 года штурман 845-го истребительного авиационного полка (269-я истребительная авиационная дивизия, 4-я Воздушная армия, 2-й Белорусский фронт) капитан А. С. Гуцало совершил 494 боевых вылета (включая 308 - на У-2), провёл 52 воздушных боя, в которых сбил лично 11 и в составе пары 1 самолёт противника. За эти подвиги представлен к высшей награде страны.

После окончания войны продолжал службу в ВВС (Северная группа войск, Польша). 28 января 1946 года майор А. С. Гуцало умер в военном госпитале города Нойштеттин (ныне Щецинск, Польша) от острого инфекционного заболевания. Похоронен на кладбище советских воинов в городе Шнайдемюль (ныне город Пила, Великопольское воеводство, Польша). Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года посмертно

удостоен звания Героя Советского Союза. На здании ПТУ № 12 в Тихорецке установлена мемориальная доска.

Награждён орденами: Ленина (15.05.1946), Красного Знамени (06.06.1942, 30.03.1943, 18.10.1944), Александра Невского (12.09.1943), Отечественной войны 1-й степени (10.08.1944); медалями.

**Источник**

[http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/g/gutsalo\\_as.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/g/gutsalo_as.htm)



**Даньшин Сергей Петрович** (в ряде документов Даньшин) (2 [15] июля 1911 — 11 сентября 1943) — участник Великой Отечественной войны, командир эскадрильи 2-го гвардейского авиационного полка 3-й авиационной дивизии дальнего действия, Герой Советского Союза (1943), гвардии майор.

Родился 15 июля 1911 года в селе Полдневая (разъезд Каркодин) Пермской губернии (ныне — Полевского городского округа Свердловской области) в семье железнодорожника. В 1919 г. семья переехала на станцию Усольская (д. Веретия). После окончания семилетки в г. Березники, в сентябре 1926 г., поступил в Пермскую судомеханическую школу водного транспорта. В 1930 г., после окончания судомеханической школы работал слесарем на Пермском судоремонтном заводе «Старый бурлак». С завода по путевке комсомола направлен в Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков, затем — в Ворошиловградскую военную школу пилотов. С 1936 по июль 1941 года Сергей Петрович Даньшин работал в Новосибирском аэропорту: сначала в должности пилота, затем — командира корабля на авиалинии Иркутск-Москва. Перед началом Великой Отечественной войны получил назначение на должность командира звена 2-го авиаполка БАДД.

После начала Великой Отечественной войны, в июле 1941 года, добровольцем ушёл в Красную Армию. Воевал в дальней бомбардировочной авиации. В качестве командира экипажа бомбардировщика совершил 201 боевой вылет (из них 196 — ночью), участвовал в нанесении бомбовых

ударов по военным объектам Берлина, Будапешта, Бухареста. Участник Сталинградской битвы. Член ВКП(б) с 1942 года. За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленное при этом мужество и героизм 25 марта 1943 года Сергею Петровичу Даньщину было присвоено звание Героя Советского Союза. В ночь на 11 сентября 1943 года экипаж гвардии майора Даньшин не вернулся с выполнения боевого задания.

Имя Сергея Даньшина было присвоено пассажирскому теплоходу типа «Ерофей Хабаров» Камского речного пароходства, а также улицам Дзержинского района г. Перми и г. Полевского.

Установлены мемориальные доски на здании Камского речного пароходства, а также у входа на завод «Коммунар». Также имя Сергея Петровича Даньшина значится на мемориальном комплексе «Пермяки — Герои Советского Союза». В Новосибирске на доме № 6 по улице Аэропорт, где с 1935 по 1941 год жил лётчик, установлена мемориальная доска.

(Материал взят из Википедии)

Во всех документах пишется, что Даньшин Сергей Петрович после учебы в Ворошиловградской школе летчиков учился в школе ГВФ и был пилотом гражданской авиации. Вот, например, выписка из Книги памяти Свердловской области: Даньшин Сергей Петрович родился 15 июля 1911 года в селе Полдневая, близ города Полевского, Свердловской области, в семье железнодорожника; окончил школу пилотов гражданского воздушного флота. Работал командиром корабля на воздушной магистрали Москва — Иркутск. В Советскую Армию ушел добровольцем в июле 1941 года. В 1942 году вступил в члены КПСС. Воевал в авиации дальнего действия. Майор, командир эскадрильи 2-го гвардейского авиационного полка. Участвовал в разгроме

сталинградской группировки немецко-фашистских войск, нанесении бомбовых ударов по военным объектам в Будапеште, Бухаресте, Берлине. Совершил 201 боевой вылет, из них 196 ночью. Звание Героя Советского Союза присвоено 25 марта 1943 года. Награжден орденами Красного Знамени и Отечественной войны I степени.

Погиб 11 сентября 1943 года.

**Источник**

<http://memobook.midural.ru/index/ru/hero-show-6639162650316>

И вот, наконец, документ из историко-краеведческого музея Верхнего Уфалея, исторической Родины Героя, дает его полную биографию.

Родился 15 июля 1911 г. в семье начальника ст. Каркодин Уфалейского околотка Пермской железной дороги.

После окончания 7 классов в г. Березняки Сергей переехал в Пермь, окончил Пермскую судомеханическую школу, был помощником механика на пассажирском пароходе, который курсировал от Перми до Астрахани. Как вспоминали бывшие одноклассники, он был впереди многих, отличался подтянутостью, опрятностью, вежливостью, хорошо играл на гармошке, особенно уральскую кадрили. Учился отлично. Кроме учебы воспитанники работали в производственных цехах завода, на судах. Как бригадир Сергей выполнял наиболее ответственные операции по сборке. Здесь у него и появилась тяга к авиации. Он достал где-то пилотский шлем и ходил в нем. Интересовался авиацией, вступил в общество ДОСААФ. Вскоре уволился из пароходства, уехал в Ленинград, работал слесарем на Кировском заводе.

В декабре 1930 года он прошел отбор в школу летчиков в Ленинграде, затем окончил Ворошиловградскую школу пилотов, вскоре получил звание военного лётчика. После окончания срочной

службы Даньшин поступил учиться в Первую школу пилотов гражданского воздушного флота в г. Батайске и в марте 1932 г. окончил её. Работал в гражданской авиации в Саратове, Новосибирске: с 1936 по июль 1941 г. - пилот, затем – командир корабля на авиалинии Иркутск-Москва.

В начале войны осуществлял перевозки высшего военного руководства, затем ушёл в действующую армию. Получил назначение в бомбардировочную авиацию дальнего действия.

В ночь на 11 сентября 1943 г. экипаж гвардии майора Даньшина не вернулся с выполнения боевого задания. Погиб под г. Нежином. Согласно донесению, «в январе 1944 г. из штаба 16-й Воздушной Армии были присланы обгоревшие документы на членов экипажа тов. Даньшина старшин Бондаренко и Ткаченко. Подробные обстоятельства причины гибели установить не удалось».

Именем Героя Советского Союза Сергея Петровича Даньшина названы улицы в Перми, в с. Полдневая.

**Источник**

<https://vk.com/@ufaleyadm-geroi-nashi-zemlyaki>

**Благодарим за предоставленные материалы научного сотрудника историко-краеведческого музея Верхнего Уфалея В.А. Черных.**



**Демченков Филипп Трофимович** (1915—1975) — подполковник Советской Армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1942).

Филипп Демченков родился 27 октября (по другим данным — 26 ноября) 1915 года в деревне Стайки (ныне — Ельнинский район Смоленской области) в семье крестьянина. Окончил семь классов школы, работал на Второй Московской государственной электростанции. В 1939 году он окончил школу лётчиков Гражданского Воздушного флота в Батайске, работал пилотом в Южно-Казахстанском управлении ГВФ. В 1940 году он был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. С началом Великой Отечественной войны — на её фронтах.

К декабрю 1941 года младший лейтенант Филипп Демченков командовал звеном 150-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 46-й авиационной дивизии Западного фронта. К тому времени он совершил уже 146 боевых вылетов на бомбардировку скоплений боевой техники и живой силы противника, нанеся ему сильный урон.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 12 апреля 1942 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» младший лейтенант Филипп Демченков был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с

вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 687.

В июне 1942 года самолёт Ф.Т. Демченкова был сбит на территории, контролируемой фашистами, а сам он получил тяжёлые ранения. Н.И Власов на лёгком самолете У-2 ночью на минимальной высоте пересёк линию фронта, совершил посадку между двумя шоссе в районе станции Миллерово, по которым двигались войска противника, подобрал на борт Демченкова и под огнём противника доставил его на свой аэродром.

После окончания войны Демченков продолжил службу в Советской Армии. В 1949 году он окончил Военно-воздушную академию в Монино. В 1958 году в звании подполковника он был уволен в запас. Проживал в Смоленске, работал в кинопрокате. Скончался 4 сентября 1975 года, похоронен на Новом кладбище Смоленска.

Был награждён двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени и Отечественной войны 2-й степени, а также рядом медалей.

(Материал взят из Википедии)



**Костенко Михаил Фёдорович** (1912—1995) — подполковник Советской Армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1946). Михаил Костенко родился 20 сентября 1912 года в Ростове-на-Дону. После окончания семи классов школы и школы строительного ученичества работал на ростовских стройках. Позднее окончил школу Гражданского Воздушного Флота, Московскую школу лётчиков-

инструкторов, Высшую парашютную школу Осоавиахима. Был лётчиком-инструктором и инструктором парашютной подготовки в Тульской лётной школе, командиром парашютно-десантного отряда Всесоюзного парашютного центра [Осоавиахима](#), а позднее работал в Батайской лётной школе Гражданского Воздушного флота, затем в Казахской ССР. В сентябре 1942 года Костенко был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Армию.

К апрелю 1945 года гвардии капитан Михаил Костенко командовал эскадрилей 336-го бомбардировочного авиаполка 53-й бомбардировочной авиадивизии 4-го гвардейского бомбардировочного авиакорпуса 18-й воздушной армии Авиации дальнего действия СССР. К тому времени он совершил 297 боевых вылетов на бомбардировку скоплений боевой техники и живой силы противника, его важных объектов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года за «мужество и героизм, проявленные при совершении боевых вылетов» гвардии капитан Михаил Костенко был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 9007.

После окончания войны Костенко продолжил службу в Советской Армии. В 1953 году он окончил Высшие лётно-тактические курсы. В 1957 году в звании подполковника Костенко был уволен в запас. Проживал в городе Сердобске Пензенской области, до 1964 года руководил Сердобским райкомом ДОСААФ. Активно занимался общественной деятельностью.

Умер 24 августа 1995 года, похоронен на Сердобском городском кладбище.

Почётный гражданин Сердобска. Был награждён тремя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й степени и Красной звезды, рядом медалей.

В честь Костенко названа улица и установлен его бюст в Сердобске.

(Материал взят из Википедии)

### **Лаухин Александр Кириллович**

Родился 19 августа (1 сентября) 1917 года в городе



Темрюк (Краснодарский край). В 1930 году окончил 8 классов, в 1932 году - профтехшколу. С 1932 года жил в городе Краснодаре. В 1933-1937 гг. работал токарем на Адыгейском консервном комбинате. В 1937 году окончил Краснодарский аэроклуб и Батайскую лётную школу Гражданского Воздушного Флота. С 1938 года работал токарем авторемонтных мастерских в Краснодаре.

С февраля 1939 года в рядах Красной Армии. В 1940 году окончил Качинскую военную авиационную школу лётчиков и оставлен в ней инструктором.

С 23 сентября 1942 года лейтенант А. К. Лаухин на фронтах Великой Отечественной войны в составе 1-го Гвардейского ИАП (командир звена, заместитель командира и командир эскадрильи) летал на Як-7 и Як-1. Воевал на Калининском, Волховском, Воронежском, Западном, Брянском и 1-м Прибалтийском фронтах.

К 15 июля 1943 года командир эскадрильи 1-го Гвардейского истребительного авиационного полка (7-я

Гвардейская истребительная авиационная дивизия, 2-й истребительный авиационный корпус, 15-я Воздушная армия, Брянский фронт) Гвардии старший лейтенант А. К. Лаухин совершил более 70 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 11 самолётов противника (в наградном листе говорится о 9 личных и 3 групповых победах). Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 сентября 1943 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда".

В июле 1944 года направлен командиром эскадрильи в 115-й Гвардейский ИАП, где летал на Як-9 и Як-3. Воевал на 3-м Белорусском и 1-м Украинском фронтах. Всего совершил более 350 боевых вылетов, в воздушных боях сбил лично 24 и в составе группы 3 самолёта противника (в последнем наградном листе от 5 сентября 1944 года говорится о 23 личных и 9 групповых победах).

После окончания войны продолжал служить в ВВС. В 1949 году окончил Военно-Воздушную академию (в Монино). С 1949 года - лётчик-инспектор в Управлении истребительной авиации Управления боевой подготовки ВВС. 24 мая 1951 года Гвардии подполковник А. К. Лаухин погиб в авиационной катастрофе при исполнении служебных обязанностей. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище. В городе Темрюк установлен бюст Героя. В посёлке Яблоновский (Тахтамукайский район Республики Адыгея) на здании консервного комбината, где он работал, установлена мемориальная доска. Его именем названа улица в посёлке Яблоновский.

Награждён орденами: Ленина (02.09.1943), Красного Знамени (19.02.1943), Александра Невского (10.09.1944), Отечественной войны 1-й степени (15.05.1943); медалями.

**Источник:**

<http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/l/lauhin.htm>

**Мазурук Илья Павлович** (7(20) 1906 — 2 января



1989) — советский полярный лётчик, Герой Советского Союза (27.06.1937, медаль «Золотая Звезда» № 39), генерал-майор авиации (5.07.1946). Депутат Верховного Совета СССР 1-2 созывов (1937—1950).

Илья Мазурук родился 7 июля (20 июля по новому стилю) 1906 года в городе Брест-Литовск в рабочей белорусской семье.

Работал сварщиком. После окончания семилетней школы работал в Орловском горкоме партии. В 1920-е

годы жил в Липецке, работал помощником машиниста Липецкой электростанции, был секретарём комсомольской организации, заведующим агитпропом Липецкого, а затем Елецкого уездных комитетов комсомола. В 1925 году вступил в ВКП(б).

В Красную Армию направлен в октябре 1927 года по комсомольской путёвке. В 1928 году И. Мазурук окончил Военно-техническую школу ВВС РККА в Ленинграде, а в 1930 году — 2-ю военную школу летчиков имени Осоавиахима СССР в Борисоглебске. С февраля 1930 года служил в Управлении Гражданского воздушного флота (Ташкент, Алма-Ата). Участвовал в военных операциях против басмачей в Средней Азии. Как бортмеханик «Добролёта» приказом ПП ОГПУ в 1931 году награждён именованным оружием — пистолетом «Маузер» с дарственной

надписью «За успешную борьбу с контрреволюцией». В Средней Азии он служил в экипаже легендарного героя Гражданской войны В.Ф. Какминского.

Начав службу бортмехаником, вскоре стал лётчиком Гражданского воздушного флота (ГВФ), проходил тренировку в 3-й объединённой школе ГВФ (совр. назв. Балашовское ВВАУЛЛ). Кроме Средней Азии, в это время работал на авиалиниях Одесса-Батум.

С февраля 1932 года служил лётчиком и командиром отряда на Дальнем Востоке, во Всесоюзном объединении воздушных сообщений «Трансавиация» — Дальневосточном управлении ГВФ (аэропорт в Хабаровске), одним из первых освоил дальневосточные воздушные трассы, в том числе на Сахалин (начальник эстафеты) и Камчатку, с 1935 года — командир 13-го гидроотряда Дальневосточного управления ГВФ в Хабаровске.

На самолёте В-3 (Junkers W 33) бортовой «СССР Л21» совершил первый рейс Хабаровск — Иман (Дальнереченск) — Вторая Речка (Владивосток) 27 августа 1932 года. Эта дата считается днём рождения гражданской авиации Приморского края.

Участник строительства Комсомольска-на-Амуре. Именно на гидросамолёте S.55 И. П. Мазурук доставил в село Пермское комиссию, окончательно выбравшую место для строительства Комсомольска-на-Амуре. Уточняется, что правительственная комиссия под руководством первого заместителя наркома по военным и морским делам СССР и зампреда Реввоенсовета СССР Я.Б. Гамарника, а также представителя Наркомата тяжёлой промышленности — инспектора ВМС РККА Р.А. Муклевича прибыла в село Пермское на В-3 (Junkers W 33) с бортовым номером «СССР Л21» в январе 1932 года, где подписала «правительственный акт о постройке в с. Пермское большого промышленного комплекса».

И. П. Мазурук привозил в феврале 1932 года и первую партию геологов на самолёте ЮГ-1 (JuG-1, модификация Юнкерса G.24) с бортовым номером «СССР-145». Воздушная гидролиния Хабаровск — Комсомольск-на-Амуре была открыта 20 февраля 1934 года.

В мае 1935 года за 45 часов совершил перелёт Москва-Сахалин. В честь 10-летия Сахалина «За долголетнюю работу по обслуживанию Сахалинской линии» Указом ЦИК СССР 16 мая 1935 года награждён орденом Красная Звезда.

В 1936 году прошёл курсы Высшей лётной подготовки при 1-й (Батайской) Краснознамённой объединённой авиационной школы ГВФ имени П. И. Баранова (ныне на этой базе существует Краснодарское высшее военное авиационное училище лётчиков).

С октября 1936 года работал лётчиком Управления полярной авиации Главсевморпути при Совнарком СССР.

В 1937 году в качестве командира самолёта ТБ-3 Мазурук участвовал в высадке первой дрейфующей научной станции «Северный полюс-1». За мужество и героизм, проявленные при выполнении этого задания, ему 27 июня 1937 года было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина.

С июля 1938 по июль 1941 года занимал пост начальника Управления полярной авиации Главсевморпути. Воинское звание полковник присвоено 29 января 1939 года. В 1939 году окончил курсы усовершенствования командного состава при Военно-воздушной академии РККА имени Н.Е. Жуковского.

Во время советско-финской войны 1939-1940 годов И. П. Мазурук находился на фронте, будучи командиром отдельной ночной бомбардировочной эскадрильи при командующем ВВС 8-й армии. На бомбардировщике ТБ-3 выполнил несколько боевых вылетов.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. В июле 1941 года назначен командиром 2-й авиационной группы Военно-воздушных сил Северного флота, сформированной на базе полярной авиации. Группа отвечала за защиту морских коммуникаций и проводку судов в северных морях. В декабре 1941 года назначен заместителем начальника Главсевморпути при СНК СССР.

С августа 1942 года — начальник Красноярской воздушной трассы ВВС РККА. Лично освоил весь маршрут трассы, начиная с Аляски. С июня 1943 года — командир 1-й перегоночной авиационной дивизии Авиации дальнего действия, руководил перегоночной трассой [Алсиб](#), проходящей из Аляски в СССР (Красноярск), для поставок по ленд-лизу американских самолётов.

С июля 1944 года вновь служил назначен заместителем начальника Главсевморпути при СНК СССР и начальником Управления полярной авиации Главсевморпути.

Находился на этих должностях и после войны на протяжении двух лет. Генерал-майор авиации (звание присвоено 5 июля 1946 года). С апреля 1947 года И. П. Мазурук работал заместителем начальника Научно-испытательного института ГВФ. С ноября 1949 года — начальник лётной инспекции — заместитель начальника Управления полярной авиации Главсевморпути, совершил 254 полёта на дрейфующие станции. В 1950 году был участником воздушной высокоширотной экспедиции «Север-5».

В феврале 1953 года уволен в запас из Вооружённых сил, но продолжал работать в полярной авиации Главсевморпути. В 1955—1956 годах он возглавлял лётный отряд первой советской морской экспедиции в Антарктиду. В январе 1956 года И. П. Мазурук первым осуществил посадку самолёта Ан-2 на вершину айсберга в Антарктиде.

И. П. Мазурук жил в Москве, умер 2 января 1989 года и похоронен на Троекуровском кладбище в Москве.

Источник: <https://imena.onf.ru/>



**Могильчак Иван Лазаревич** (1917—1945) — майор Рабоче-крестьянской Красной Армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1944).

Иван Могильчак родился 8 февраля 1917 года в селе Демидовка (ныне — Тростянецкий район Винницкой области Украины). Окончил девять классов школы в Свердловске и Батайскую авиационную школу Гражданского воздушного флота, после чего работал лётчиком в Иркутском аэропорту. В 1940 он окончил курсы высшей лётной подготовки. В 1941 году Могильчак был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. С июля 1942 года — на фронтах Великой Отечественной войны.

К октябрю 1943 года старший лейтенант Иван Могильчак командовал эскадрилей 235-го штурмового авиаполка 264-й штурмовой авиадивизии 5-го штурмового авиационного корпуса 2-й воздушной армии Воронежского фронта. К тому времени он совершил 94 боевых вылета на штурмовку и бомбардировку скоплений боевой техники и живой силы противника, нанеся ему большие потери, лично сбил 1 вражеский самолёт.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 февраля 1944 года за «мужество и героизм, проявленные при нанесении штурмовых ударов по противнику»

старший лейтенант Иван Могильчак был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 2827.

Самолёт майора Ивана Могильчака был подбит в бою над Будапештом. 14 февраля 1945 года Могильчак умер от полученных ожогов. Первоначально был похоронен в Будапеште, после войны перезахоронен в сквере Козицкого в Виннице.

Был также награждён двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского и Отечественной войны 2-й степени.

В честь Могильчака названы улицы в Виннице, Тростянце и Демидовке.

(Материал взят из Википедии)



## **Нестеренко Григорий Карпович**

Родился 27 Ноября 1916 года в станице Каневская, ныне Каневского района Краснодарского края, в семье крестьянина. Окончил Ростовский финансово-экономический институт. Работал в Сучанском горфинотделе (город Партизанск Приморского края). С 1940 года Григорий Нестеренко в Красной Армии, окончил военную

авиационную школу пилотов.

С апреля 1943 года младший лейтенант Г. К. Нестеренко на фронтах Великой Отечественной войны.

К ноябрю 1943 года старший лётчик 291-го истребительного авиационного полка (265-я истребительная авиационная дивизия, 3-й истребительный авиационный корпус, 8-я Воздушная армия, 4-й Украинский фронт) лейтенант Г. К. Нестеренко совершил 55 боевых вылетов, в 23 воздушных боях сбил лично 8 самолётов врага и 1 - в группе.

21 октября 1943 года при выполнении боевой задачи по прикрытию войск западнее города Мелитополь (Запорожская область) был подбит. Горящий самолёт направил на скопление вражеских войск.

1 ноября 1943 года посмертно удостоен звания Героя Советского Союза. Награждён орденами: Ленина, Красной Звезды (дважды).

Похоронен в братской могиле села Новгородковка Мелитопольского района Запорожской области. Навечно зачислен в списки воинской части. На здании Института

народного хозяйства в городе Ростов-на-Дону установлена мемориальная доска.

16-летним, окончив 7 классов, Григорий приехал в Ростов и поступил в школу ФЗУ хлебопечения. После выпуска, 2 года работал мастером - технологом на Таганрогском хлебозаводе, а в 1936 году стал студентом Ростовского финансово-экономического института.

В конце летней сессии 1937 года Григорий Нестеренко стал посещать аэроклуб, а весной 1939 года известный полярный лётчик Герой Советского Союза В. С. Молоков вручил ему удостоверение пилота Гражданского Воздушного Флота 1-го класса.

Спустя ещё год Нестеренко отправляется по назначению в дальневосточный город Сучан (ныне город Партизанск Приморского края). Однако недолго пришлось ему проработать в Сучанском горфинотделе. В 1940 году Григория призвали в Красную Армию и направили в военную авиационную школу пилотов.

22 Июня 1941 года сержант Григорий Нестеренко встретил в одном из истребительных авиаполков на Дальнем Востоке.

Трудно было Григорию оставаться в тылу, не один раз писал он в рапортах: «Прошу направить на фронт...». Только весной 1943 года, на 4-м рапорте, появилась резолюция, удовлетворившая его просьбу.

Прибыв на фронт в начале апреля, Нестеренко получил назначение в 3-й истребительный авиационный корпус, который сражался на Кубани. Здесь, в родном кубанском небе, совершил Григорий свой первый боевой вылет, провёл первый воздушный бой.

Летом 1943 года советские истребители прочно завоевали господство в воздухе над Кубанью и тем самым не только не дали фашистской авиации бомбить наши войска, но и обеспечили полную свободу действий штурмовикам и бомбардировщикам в интересах

наступавших наземных войск. В итоге противник потерял на Кубани более 1100 самолётов, из них около 70% было сбито в воздушных боях.

Вместе со своими друзьями - однополчанами отчаянно дрался с врагом Григорий Нестеренко. В кубанском небе он открыл свой боевой счёт и в первый же месяц сбил 5 вражеских самолётов.

30 мая Григорий в составе 4 истребителей под командованием старшего лейтенанта Александра Лавренова прикрывал наступавшие наземные войска. Неожиданно в воздухе появились 15 "Мессеров". Четвёрка смело атаковала врага. Нестеренко дерзкими и точными атаками разогнал наседавших на него вражеских истребителей и меткой очередью поразил фашистский самолёт, который в пламени врезался в землю. Увидев, что шестёрка Me-109 зажала в огневом кольце самолёт командира, Григорий бросился на выручку товарища и, рассеяв вражеских истребителей, спас командира от гибели.

Осенью 1943 года наши войска вели тяжёлые бои на реке Молочная, у стен Мелитополя. Эти укрепления являлись продолжением «Днепровского вала», неприступность которого восхваляла фашистская пропаганда. Этот рубеж пересекал запорожскую степь с севера на юг и являлся последним прикрытием Мелитопольско - Каховского плацдарма, за которым находился никопольский марганец и открывался кратчайший путь в Крым.

21 октября 1943 года, когда оборона противника была уже прорвана и бои шли за освобождение Мелитополя, старший лётчик 291-го истребительного авиаполка с группой истребителей прикрывал наступавшие западнее города наши наземные войска. Вражеские зенитчики подбили его самолёт, из-под левой плоскости показалось пламя. Сбить огонь не удавалось, он всё сильнее

растекался по самолёту. Языки пламени уже лизали стекла кабины.

Григорий ещё мог спастись, выпрыгнув с парашютом, но он твёрдой рукой направил горящую машину в скопление неприятельских войск, до последней минуты ведя по врагу уничтожающий огонь из пушки и пулемётов.

Отважный лётчик погиб как герой. Накануне, 20 октября, он обратился в первичную партийную организацию с просьбой принять его в партию. В заявлении Григорий писал: «Высокое звание коммуниста оправдаю в грядущих боях с немецко-фашистскими захватчиками». К этому времени он успел совершить 55 боевых вылетов, в 23 воздушных боях сбил лично 8 самолётов врага и 1 в группе.

Не довелось ему дойти до Берлина. Но долетела туда на самолётах, построенная на средства трудящихся Мелитополя эскадрилья имени Героя Советского Союза Г. К. Нестеренко.

Похоронен Герой в братской могиле в селе Новгородка Мелитопольского района Запорожской области. На мемориальной доске на здании Ростовского института народного хозяйства под портретом Героя начертаны слова: «В 1936-1940 годах в институте учился Нестеренко Григорий Карпович, лейтенант, Герой Советского Союза, повторивший в 1943 году подвиг лётчика капитана Гастелло».

Информация с сайта Министерства обороны.  
<http://encyclopedia.mil.ru/>

Нестеренко Григорий Карпович (27.09.1916, ст. Каневская Краснодарского края - 21.10.1943; похоронен в братской могиле с. Новгородка Мелитопольского р-на Запорожской обл.), лейтенант (1943), Герой Советского Союза (1943). Окончил Ростовский финансово-экономический институт и без отрыва от учебы Батайскую летную школу.

В Советской Армии с 1940, на фронтах Великой Отечественной войны - с апреля 1943. С 1.09.43 по 21.10.43 произвел 25 боевых вылетов, участвовал в 6-ти воздушных боях, в которых лично сбил 2 самолета противника. За отличное выполнение боевых заданий командования дважды награжден орденом Красная Звезда.

21 октября 1943 в 16.00, выполняя боевое задание, в результате прямого попадания снаряда самолет был подожжен. Свой пылающий, как факел, самолет перевел в пикирование и, выбрав самое большое скопление фашистских зениток, на глазах своих боевых товарищей врезался в их гушу.

Указом Президиума Верховного Совета СССР гвардии лейтенанту Н. присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). Приказом Министра обороны СССР от 5 мая 1965 лейтенант Н. навечно зачислен в списки личного состав 1-й батареи ракетного Неманского ордена Суворова полка Кармелавской ракетной дивизии. В связи с расформированием части приказом Министра обороны РФ перезачислен навечно в списки 1-й авиационной эскадрильи отдельного смешанного авиационного полка полигона «Капустин Яр».

**Источник:**

<http://encyclopedia.mil.ru/>



**Радугин Феофан Григорьевич** родился в 1912 году в деревне Камакануры Горномарийского района Республики Марий Эл. Первоначальное образование получил в Еласовской школе первой степени. После окончания Сурской школы второй степени поступил в Мариинско-Посадский лесотехникум. Сохранившиеся в архиве документы свидетельствуют о том, что будущий

техник по сплаву испытывал в годы учебы материальные трудности: «...настоящим прошу обеспечить меня той нищенской стипендией (18 рублей), которую я получал до сего времени. Отказ от выдачи мне стипендии это есть изгнание меня из техникума, так как без нее я не могу в дальнейшем существовать и продолжать свою учебу...».

Администрация учебного заведения вняла его просьбе, и он окончил его в 1932 году.

До 1933 года работал техником сплава леса в Козьмодемьянской сплавконторе. Затем поступил в Тамбовскую авиационную школу, где одним из его наставников был летчик Кирилл Бенковский, ставший впоследствии в Болгарии одним из руководителей авиации. Он давал Феофану первый вылет, первые задания. Молодой пилот настойчиво совершенствовал свое летное мастерство, и ему доверили управление многоместным пассажирским самолетом на линии Москва-Симферополь. Затем – школа высшей летной подготовки в Батайске. В декабре 1940 года Феофан Радугин становится начальником аэропорта.

Великая Отечественная война, вероломно нарушившая мир и покой миллионов граждан Советского союза и всего земного шара, застала Феофана Григорьевича, гражданского летчика, на посту командира Таллиннского авиационного отряда. Весь последующий период до 1946 года он был военным летчиком.

Боевой путь Ф.Г. Радугина проходил по всем фронтам Великой Отечественной войны. Налетал всего над фронтами и вражескими тылами 1350 часов, совершил 247 боевых вылетов, из которых 102 часа – в глубокий тыл врага. Доставил партизанам 120 тонн боеприпасов, вывез на большую землю 385 тяжелораненых партизан.

Его самоотверженность и героизм страна оценила высоко. Его грудь украшали медаль «Золотая Звезда» Героя Советского Союза (23 февраля 1948 года), орден

Ленина, два ордена Боевого Красного Знамени, орден Отечественной войны I степени, орден «Знак Почета», медали «За отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За оборону Севастополя», «Партизану Великой Отечественной войны» I степени и другие.

В 1946-1952 годах он работал старшим инспектором-пилотом в Главном управлении Гражданского Воздушного Флота СССР.

В 1952-1955 годах – представитель ГВФ СССР в Венгрии. В последующие годы Феофан Григорьевич работал старшим инженером НИИ ГВФ СССР, пилотом-инструктором Управления транспортной авиации, заместителем начальника Быковского аэропорта и руководителем полетов того же аэропорта.

Феофан Григорьевич ушел на заслуженный отдых в 1968 году, но до последнего дня своей жизни занимался патриотическим воспитанием молодого поколения, вел активную общественную работу. В 1978 - 1987 гг. работал инженером в производственном отделе Ленинской библиотеки.

Казаков Илья Валерианович, поэт, член Союза чувашских писателей, в 2008 году написал роман в стихах, посвященный Радугину Ф.Г. «Сокол – Мари - легчик Феофан Радугин».

Источник

<http://115.mpfmargtu.edusite.ru/p9aa1.html>



**Савченко Павел Павлович** (1911—1943) — командир эскадрильи 110-го авиационного полка дальнего действия 12-й авиационной дивизии дальнего действия 7-го авиационного корпуса авиации дальнего действия, участник Великой Отечественной войны, майор, Герой Советского Союза (1944).

Родился 15 февраля 1911 года в городе Ростов-на-Дону.

С детства начал работать — вначале подмастерьем в артели, потом арматурщиком на заводе «Ростсельмаш». Учился в вечерней школе рабочей молодёжи, окончил семилетку. По призыву Центрального Комитета Ленинского комсомола был направлен на учёбу в 1-ю Батайскую авиашколу ГВФ, которую успешно окончил в 1933 году. Работал пилотом в Уральском, а затем в Украинском управлении ГВФ. Был стахановцем «Аэрофлота» и неоднократно поощрялся за большие достижения в лётной работе. В 1939 году стал членом ВКП(Б).

На фронте Великой Отечественной войны с июня 1941 года. В первые месяцы войны на своём пассажирском самолёте он доставлял продукты, медикаменты и обратным рейсом вывозил тяжелораненых красноармейцев и оставшихся без крова и родителей малолетних детей осажденного Ленинграда. Павел Савченко со своим экипажем бомбил войска Паулюса под Сталинградом, участвовал в Курской битве и в боях за Смоленск и Рославль, совершал полёты в глубокий тыл врага к партизанам.

Лётчик-бомбардировщик, командир эскадрильи 110-го авиационного полка дальнего действия, майор Савченко совершил 503 боевых вылета в глубокий тыл противника на бомбардировку скопления войск, железнодорожных узлов и аэродромов, складов боеприпасов, водных переправ. Доставлял грузы и боеприпасы партизанам.

Погиб при выполнении боевого задания 16 октября 1943 года, доставляя груз — боеприпасы и взрывчатку, предназначавшиеся партизанскому соединению Сабурова.

(Материал взят из Википедии).



**Сулёв Виктор Александрович** (1921—1999) — участник Великой Отечественной войны, командир звена 13-го Ужгородского гвардейского бомбардировочного авиационного полка 321-й бомбардировочной авиационной дивизии 8-й воздушной армии 4-го Украинского фронта, гвардии старший лейтенант. Герой Советского Союза (1945).

Родился 3 марта 1921 года в городе Ростов-на-Дону в семье служащего.

Школьные годы Виктора прошли в станице Мечетинской Ростовской области, где 1939 году он окончил среднюю школу. Затем учился в Батайском авиационном училище гражданского воздушного флота.

В 1939 году был призван в ряды Красной Армии. Окончил Сталинградское военно-авиационное училище лётчиков в 1941 году.

В боях Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Командиром звена гвардейского бомбардировочного

Ужгородского полка участвовал в сражениях на Западном, Юго-Западном, 1-м Украинском и 4-м Украинском фронтах. Член КПСС с 1944 года. К маю 1945 года командир звена бомбардировочного авиационного полка гвардии старший лейтенант Виктор Сулёв совершил 179 боевых вылетов, нанеся противнику значительный урон в живой силе и технике.

После окончания войны продолжал службу в ВВС СССР. В 1954 году окончил Военно-воздушную академию. С 1962 года полковник В. А. Сулёв — в запасе.

Жил в Киеве, где умер 2 декабря 1999 года.

Похоронен в Киеве на городском кладбище «Берковцы» рядом со своей женой — Светланой Григорьевной.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июня 1945 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм старшему лейтенанту Виктору Александровичу Сулёву присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 8835).

Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени 1-й степени, тремя орденами Красной звезды.

*Материал взят из Википедии.*

*Более подробная информация об этом герое на сайте:*  
<https://ves-vesti.ru/vozdushnye-rabochie-vojny-2/>

## Батайское военное авиационное училище летчиков имени А.К. Серова

**Артёмов Анатолий Павлович (1918—2019) —**



участник Великой Отечественной войны, командир эскадрильи 93-го гвардейского штурмового авиационного полка 5-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии 2-го гвардейского авиационного корпуса 2-й воздушной армии 1-го Украинского фронта, гвардии капитан. Герой Советского Союза (27 июня

1945), генерал-майор авиации в запасе (с 1975 года).

Родился 19 декабря 1918 года в селе Старая Кантакузенка, ныне село Прибужаны Вознесенского района Николаевской области Украины, в семье крестьянина. Украинец. В 1934 году окончил 7 классов, а затем Николаевский строительный техникум и аэроклуб. Работал в аэроклубе инструктором.

В Красной Армии с 1940 года. В 1941 году окончил Херсонскую военно-авиационную школу пилотов. Служил в ней лётчиком-инструктором. Участник Великой

Отечественной войны с июня 1943 года. Член ВКП(б)/КПСС с 1943 года. Командир эскадрильи 93-го гвардейского штурмового авиационного полка (5-я гвардейская штурмовая авиационная дивизия, 2-й гвардейской штурмовой авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии капитан Анатолий Артёменко к марту 1945 года совершил 159 боевых вылетов на штурмовку укреплений, скоплений живой силы и техники противника. В воздушных боях сбил 3 вражеских бомбардировщика и 1 истребитель. Всего за войну отважный летчик совершил 182 успешных боевых вылета.

24 июня 1945 года в составе 1-го Украинского фронта участвовал в первом параде Победы на Красной площади в Москве.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июня 1945 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм, гвардии капитану Анатолию Павловичу Артёменко присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 6589).

После войны отважный летчик продолжал службу в ВВС СССР. В 1953 году с отличием окончил Военно-политическую академию имени В.И. Ленина. Был заместителем командира 448-го штурмового авиационного полка по политчасти, а затем инспектором Политуправления ВВС. В 1957—1959 годах — инструктор Отдела административных органов ЦК КПСС, откуда направляется начальником политотдела истребительного авиационного корпуса Группы советских войск в Германии.

В 1966 году А. П. Артёменко присвоено звание генерал-майора авиации. Был заместителем командира — начальником политотдела Научно-исследовательского

института авиационной и космической медицины. В 1970 году А. П. Артёменко направляется в Военно-политическую академию имени В.И. Ленина начальником авиационного факультета.

С 1975 года генерал-майор авиации А. П. Артеменко — в запасе. Работал во Всесоюзном обществе «Знание», где возглавлял секцию военно-патриотического воспитания молодежи. Принимал активное участие в ветеранском движении района Дорогомилово города Москвы, многие годы являлся председателем первичной ветеранской организации № 2. Почётный житель муниципального округа Дорогомилово (2015).

В 2018 году отметил 100-летний юбилей. Ушёл из жизни 27 мая 2019 года. 30 мая похоронен на Троекуровском кладбище возле могилы супруги.

### **Век Анатолия Артеменко**

<http://ujmos.ru/vek-anatoliya-artemenko/>

**В дом на Кутузовском проспекте пришло письмо из Кремля.**

**В конверте —  
поздравление  
Президента  
Российской  
Федерации.**

**Владимир  
Владимирович  
Путин в своем  
письме сердечно  
поздравляет  
со столетним**



**юбилеем Анатолия Павловича Артеменко —**

**Героя Советского Союза, генерал-майора авиации в отставке,  
100 лет!**

В эти годы вместились события, которые прошли



через жизнь  
легендарного  
человека....  
Сельское  
детство,  
школа,  
комсомол,  
учеба в  
техникуме и  
занятия в  
аэроклубе,  
затем с

комсомольской путевкой прибытие на учебу в Херсонскую авиационную школу ... Выпуск в начале войны и присвоение воинского звания старший сержант и направление инструктором по подготовке летчиков в Батайское военное авиационное училище. Здесь он стал инструктором по подготовке летного состава. Из Батайска военная судьба забросила его в глубокий тыл.

После расформирования Батайского военного училища его направляют в Куйбышевскую область командиром звена 43-й запасной авиабригады. Он осваивает новую машину – штурмовик Ил-2, и обучает молодых пилотов. На повторные рапорты о направлении на фронт ответ короткий: выполняй приказ, ты нужен здесь! Уже наступил 1943-й год, друзья Артеменко находились на фронте, а он, блестящий летчик, ни разу не участвовал в боях. 11 мая 1943 года, собрав нехитрые сержантские пожитки в солдатский вещмешок, Артеменко самовольно отправился на фронт.

Через несколько дней он назначен командиром звена. В полку служили товарищи Анатолия по авиашколе: Сергей Родинка, Валерий Рыжков, Петр Есипов, Сергей Вандышев (все стали Героями Советского Союза) – все они охотно делились с другом боевым опытом. Новый командир звена начал боевые вылеты. Все шло прекрасно. В первых же боях сержант Артеменко показал себя умелым и бесстрашным воздушным воином.



**Бабаев Александр Иванович** (6 сентября 1923 – 22 мая 1985) — ас советской истребительной авиации в годы Великой Отечественной войны, советский военачальник, командующий 16-й воздушной армией, генерал-полковник авиации (4.11.1973). Герой Советского Союза (1978), Заслуженный военный летчик СССР (1965). Родился 6 сентября 1923 года в городе Калуге, в семье рабочего. С 1930 года жил в Воронеже. Окончил 8 классов средней школы в 1940 году.

Работал грузчиком заготконторы, одновременно учился в Воронежском аэроклубе.

В Красной Армии с декабря 1940 года. Окончил Батайское авиационное училище летчиков имени Серова в 1941 году. В 1941—1942 годах — пилот 16-го и 27-го запасных авиационных полков (Приволжский и Архангельский военные округа).

*(Материал взят из Википедии)*

С апреля 1942 года сержант Бабаев на фронтах Великой Отечественной войны в составе 196-го истребительного авиационного полка (275-я истребительная авиационная дивизия, 13-я Воздушная армия, Ленинградский фронт), с 19 мая 1944 года - заместитель командира эскадрильи, он же штурман полка. Летал на американских самолётах "Киттихаук" и "Аэрокобра", в июне 1944 года пересел на отечественный Як-1. Защищал Ленинград. Осенью 1944 года действовал на Кандалакшском, затем на Мурманском направлениях в составе 324-й истребительной авиадивизии (7-я Воздушная армия, Карельский фронт). Всего за годы войны лейтенант Бабаев совершил 260 боевых вылетов, провёл 48 воздушных боёв, в которых сбил лично 9 и в составе группы 1 самолёт противника.

После окончания войны продолжал службу в ВВС. В числе первых строевых лётчиков освоил реактивную технику. Неоднократно возглавлял группы реактивных истребителей на авиационных праздниках и парадах. В 1947 году окончил Липецкие высшие офицерские лётно-тактические курсы, в 1958 году - Военную академию Генерального штаба. Занимал различные должности (командовал 126-й авиадивизией, 16-й и 76-й Воздушными армиями).

За личное мужество и отвагу, проявленные в период Великой Отечественной войны, высокие результаты в боевой подготовке войск, освоении сложной боевой техники, генерал-полковник авиации А. И. Бабаев Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1978 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11288).

С 24 апреля 1980 года до января 1985 года - командующий ВВС ЛВО, заместитель командующего войсками округа по авиации и член военного совета. Затем работал консультантом факультета подготовки врачей для

ВВС Военно-Медицинской академии (в Ленинграде). Умер 22 мая 1985 года.

Награждён двумя орденами Ленина (..., 21.02.1978), пятью орденами Красного Знамени (19.08.1944, 05.11.1944, ...), двумя орденами Отечественной войны 1-й степени (10.10.1944, 11.03.1985), четырьмя орденами Красной Звезды (22.03.1943, ...), орденом «За службу Родине в Вооружённых силах СССР» 3-й степени; медалями, в том числе «За отвагу» (13.02.1943), «За оборону Ленинграда» (1943), «За оборону Советского Заполярья» (1944); иностранными наградами.

Источник

<http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/b/babaev.htm>

**Бахаев Степан Антонович** (2 февраля 1922 Двуречки Грязинский район Липецкой области — 5 июля 1995 Богодухов, Харьковская область) — советский военный летчик, ас истребительной авиации двух войн: Великой Отечественной и Корейской. Герой Советского Союза (1951). Майор (1952).

С. А. Бахаев родился в крестьянской семье. Окончил

семилетнюю школу, школу фабрично-заводского ученичества Новолипецком металлургическом заводе в городе Липецке в 1940 году.



Ещё во время учёбы в школу ФЗУ работал газовщиком на Новолипецком металлургическом заводе, после окончания школы стал там доменщиком. Одновременно с работой учился в Липецком аэроклубе.

В январе 1941 года призван в Красную Армию и направлен на обучение в авиашколу. В марте 1943 года окончил Батайскую авиационную школу пилотов имени А.К. Серова в звании младшего лейтенанта (школа в то время действовала в эвакуации в Азербайджанской ССР). С 30 марта 1943 года служил пилотом 6-го запасного истребительного авиационного полка ВВС Приволжского военного округа.

С 4 мая 1943 года — на фронтах Великой Отечественной войны, сражался в 515-м истребительном авиационном полку на Степном, 2-м Украинском и 1-м Белорусском фронтах. Участвовал в Курской битве, битве за Днепр, в Белорусской операции, Висло-Одерской операции, Восточно-Померанской операции, Берлинской операции. Был лётчиком, 24 января 1944 года назначен командиром звена. Воевал на истребителях Як-1Б, Як-7 и Як-9. За немногим более года участия в Великой Отечественной войне (с февраля по июль и с сентября по декабрь 1944 года с полком находился в резерве и на переформировании) старший лейтенант Бахаев совершил 112 боевых вылетов, принимал участие в 28 воздушных боях, лично сбил 12 и в группе 3 самолётов врага. В одном бою 30 января 1945 года сбил сразу 2 немецких самолёта, а дважды сбивал по 2 самолёта в течение одного дня. Был ранен. За доблесть в боях награждён 4 боевыми орденами.

После войны С. А. Бахаев продолжил службу в авиации. Два года служил заместителем командира эскадрильи в 515-м истребительном авиаполку в Одесском военном округе. В октябре 1947 года переведён в 523-й истребительный авиационный полк (303-я истребительная авиационная дивизия, Московский район ПВО),

дислоцированный в городе Кобрин (Белорусская ССР). В 1948 году с полком был передислоцирован в Кострому, где началось переобучение на реактивные истребители Як-15, а спустя 2 года — на МиГ-15. Летом 1950 года, после начала Корейской войны, полк был переброшен на Дальний Восток.

Там Степан Бахаев отличился 26 декабря 1950 года, когда во главе пары истребителей перехватил в воздушном пространстве СССР над Японским морем самолёт-разведчик США RB-29. Его экипаж отказался подчиниться требованиям советских лётчиков, после чего был сбит Бахаевым и упал в море, экипаж считается пропавшим без вести.

В конце марта 1951 года с полком был переброшен в Китай. С мая 1951 года участвовал в боевых действиях в Корее. Первую победу одержан 26 июня 1951 года. В ноябре повышен до командира эскадрильи. До завершения участия в боевых действиях (февраль 1952) совершил 180 боевых вылетов, провёл 63 воздушных боя, сбил 11 самолётов противника. Все победы одержаны лично.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 ноября 1951 года за мужество и отвагу, проявленные при исполнении интернационального воинского долга Степану Антоновичу Бахаеву было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (был представлен к званию Героя за 6 сбитых самолётов в Корее).

На двух войнах (с учетом сбитого в 1950 году самолёта-разведчика США) Степан Антонович Бахаев лично сбил 24 немецких и американских самолёта лично и 3 в группе.

После окончания корейской командировки С. А. Бахаев продолжал службу в составе 523-го истребительного авиаполка на Дальнем Востоке. С октября 1955 года служил инструктором-лётчиком 303-й

истребительной авиационной дивизии Дальневосточного военного округа. С декабря 1958 года был помощником командира по огневой и тактической подготовке 18-го гвардейского истребительного авиационного полка 303-й истребительно-бомбардировочной авиационной дивизии Дальневосточного военного округа (аэродром Галёнки, Приморский край).

26 апреля 1959 года при выполнении тренировочного полёта в плохих погодных условиях (туман) из-за ошибки наведения с земли самолёт получил повреждения, оба лётчика катапультировались и на третьи сутки блуждания в тайге были обнаружены и эвакуированы вертолетом. При катапультировании получив травму позвоночника и после лечения был отстранён от лётной работы. В октябре 1959 года уволился в запас.

Проживал в городе Богодухов Харьковской области. В 1962—1973 годах работал в Богодуховском учебном центре ДОСААФ. Скончался 5-го июля 1995 года.

(Материал взят из Википедии)



**Бахвалов Василий Петрович** - воздушный стрелок-радист 2-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 15-й скоростной бомбардировочной авиационной бригады ВВС Северо-Западного фронта, младший командир.

Родился 13 (26) февраля 1914 года в селе Яковцево Буйского уезда Коростромской губернии, ныне Буйского района Костромской области, в крестьянской семье. Русский. В начале 1930-х годов с родителями переехал в город Ярославль.

Окончил неполную среднюю школу. Работал плотником на строительстве Ярославского резино-асбестового комбината. В 1935 году, как один из лучших производственников, он был выдвинут на работу в торговую сеть - стал помощником заведующего магазином в ОРСе (отделе рабочего снабжения) комбината "Красный Перекоп продавцом хлебного магазина. Одновременно занимался в Ярославском аэроклубе, где и получил первые навыки воздушных полетов.

В апреле 1937 года был призван в Красную Армию. Окончил школу младших авиационных специалистов, для школы летчиков не хватило образования. В ноябре 1937-го был назначен младшим командиром взвода 37-й тяжелой авиационной эскадрильи и поступил на курсы усовершенствования стрелков-радистов. Член ВКП(б).

Участник советско-финляндской войны 1939-1940 годов. Воевал воздушным стрелком-радистом самолета "СБ" 2-го скоростного бомбардировочного авиационного полка 15-й скоростной бомбардировочной авиабригады. Произвёл пять боевых вылетов, из них четыре - на разрушение инженерных сооружений линии Маннергейма. Отличился в боях с вражескими истребителями.

В конце декабря 1939 года при возвращении с боевого задания самолёт был подбит, но младший командира Бахвалов не прекратил отбивать атаки врага. Уже из горящего самолета огнем из своего пулемета успел вывести из строя атаковавший их финский истребитель. Раненый в ногу, выбросился на парашюте. Оказавшись на нейтральной полосе, более шести часов полз. Утром обмороженного и полуживого его подобрала советские бойцы. Очнулся уже в госпитале в Ленинграде.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1940 года "за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с финской белогвардейщиной и проявленные при этом отвагу и

геройство" младшему командиру Бахвалову Василию Петровичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 199).

В ноябре 1940 года был откомандирован в Качинскую авиашколу. После выпуска в августе 1941 года Бахвалов был рекомендован на курсы подготовки военных комиссаров в Батайскую военно-авиационную школу. Через два месяца был направлен для дальнейшего обучения в политическую школу имени В. М. Молотова в Саратове. Весной 1942 года убыл на фронт.

Старший политрук Бахвалов В.П. был назначен комиссаром эскадрильи 5-го гвардейского истребительного авиационного полка 209-й авиационной дивизии (Калининский фронт). 13 мая 1942 года погиб, сорвавшись в штопор, при выполнении элементов воздушного боя на самолёте ЛаГГ-3.

Похоронен на центральной площади села Большое Будово Торжокского района Калининской, ныне Тверской области.

Награждён орденом Ленина, медалями.

#### Источники

<https://gimn3.edu.yar.ru/>

<https://yarwiki.ru/article/>



#### **Белкин Александр Никитович**

Родился 5 августа 1918 года в деревне Ивачево (ныне Гороховецкий район Владимирской области). В 1929 году семья переехала в Москву. В 1931 году окончил 7 классов. Работал слесарем на заводе. В 1937 году окончил Кировский аэроклуб города Москвы. В январе 1938 года

добровольно вступил в ряды Красной Армии. В 1938 году окончил Борисоглебскую военную авиационную школу лётчиков. Работал лётчиком-инструктором в Читинской, Батайской и Армавирской военных авиационных школах. В октябре 1941 года прошёл переобучение в 14-м ЗАП (город Рыбинск, Ярославская область).

С 15 марта 1942 года младший лейтенант А. Н. Белкин на фронтах Великой Отечественной войны. По 15 июня 1942 года воевал в должности командира звена 24-го ИАП (Северо-Западный фронт), летал на ЛаГГ-3. В 1943 году окончил курсы усовершенствования офицерского состава (город Липецк). С января по март 1943 года - заместитель командира эскадрильи 2-го ЗАП (посёлок Сейма Горьковской области). С 14 апреля 1943 года - командир эскадрильи 31-го ИАП (Юго-Западный фронт). С июня 1943 года - заместитель командира и штурман эскадрильи (с 13 августа 1943 года - командир эскадрильи) 164-го ИАП, летал на Ла-5.

К ноябрю 1943 года - командир эскадрильи 164-го истребительного авиационного полка (295-я истребительная авиационная дивизия, 9-й смешанный авиационный корпус, 17-я Воздушная армия, 3-й Украинский фронт) старший лейтенант А. Н. Белкин совершил 173 боевых вылета, в 54 воздушных боях сбил лично 13 самолётов противника (в наградном листе говорится о 17 личных и 1 групповой победах, но это не подтверждается какими-либо оперативными и отчётными документами). Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 февраля 1944 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 2696).

С декабря 1944 года - командир звена 116-го ИАП (295-я истребительная авиационная дивизия, 17-я Воздушная армия, 3-й Украинский фронт), где продолжал летать на Ла-5. К маю 1945 года капитан А. Н. Белкин

совершил 385 боевых вылетов, провёл 78 воздушных боёв, в которых сбил лично 18 самолётов противника (в последнем наградном листе от 18.04.1945 г. говорится о 21 личной и 1 групповой победах).

После войны продолжал службу в ВВС (Южная группа войск в Венгрии и Ленинградский военный округ). В 1948 году окончил Высшие офицерские лётно-тактические курсы (город Таганрог), служил в авиации ПВО. В 1952 году списан с лётной работы, назначен штурманом командного пункта штаба 103-й ИАД ПВО. С декабря 1956 года подполковник А. Н. Белкин - в запасе. Жил в городе Севастополе. Умер 12 июля 1984 года. Похоронен на мемориальном братском кладбище Великой Отечественной войны (посёлок Дергачи в черте Севастополя). На доме, в котором жил Герой, установлена мемориальная доска.

Награждён орденами: Ленина (04.02.1944), Красного Знамени (08.09.1943, 12.05.1945), Красной Звезды (1953); медалями.

Источник:

[http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/b/belkin\\_an.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/b/belkin_an.htm)



**Колошенко Василий Петрович** (укр. Василь Петрович Колошенко; 24 мая 1922 с. Стрельники, Полтавская губерния – 17 февраля 2015) — лётчик-испытатель вертолётов, Герой Советского Союза. Родился в украинской крестьянской семье. Окончил семь классов Старобельской городской школы № 3, поступил на отделение моторостроения Запорожского авиационного техникума имени К. Е. Ворошилова, одновременно занимался в Запорожском

аэроклубе.

С сентября 1941 года — в Красной Армии, был направлен в Батайскую школу летчиков-истребителей, затем переведён в Тамбовское военно-авиационное училище лётчиков и штурманов, которое окончил в 1944 г., освоив истребитель И-16 и штурмовик Ил-2. Все годы Великой Отечественной войны — пилот-инструктор в Тамбове, готовил кадры для фронтовой авиации. После войны — инструктор в Кузнецком центре ДОСААФ. В 1946 г. уволен в запас в звании лейтенанта.

В 1947 г. вступил в ВКП(б). В 1953—1960 гг. работал в полярной авиации, в том числе: в навигацию 1955 г. на вертолёте Ми-1 вёл ледовую разведку с ледокола «Ермак», работал на дрейфующей научной станции Северный полюс -5, был на Южном полюсе в составе 2 советской антарктической экспедиции.

В 1960—1980 гг. — на испытательской работе в опытно-конструкторском бюро М.Л. Миля; участвовал в испытаниях всех вертолётов — от Ми-1 до Ми-12, а также: на вертолёте Ми-6 в одном полёте установил четыре мировых рекорда: скорости 284,354 км/ч по замкнутому

100-километровому маршруту с грузом 1000, 2000 и 5000 кг и скорости 294 км/ч по маршруту 500 км (1962 г.); поднял вертолёт Ми-10 на высоту 7151 метров с грузом 2000 и 5000 кг и установил два мировых рекорда (1965 г.); на вертолёте Ми-6ПЖ тушил лесные пожары во Франции (1966 г.); установил восемь мировых рекордов на вертолёте Ми-12 (1969 г.), среди них абсолютный рекорд грузоподъёмности для вертолётов — груз в 40,2 тонны был поднят на высоту 2250 метров; в 1971 году на этом вертолёте экипаж В. П. Колошенко совершил дальний перелёт из Москвы в Париж на авиационный салон. Выполнял монтажные работы по установке опор канатной дороги в Швейцарских Альпах и деревянного купола астрофизической лаборатории в Берне.

Всего установил 15 мировых рекордов на вертолётах по грузоподъёмности, скорости и высоте полета.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 апреля 1971 года за мужество и героизм, проявленные при освоении новой военной техники, лётчику-испытателю Колошенко Василию Петровичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В 1960—1970-х гг. готовил кругосветный перелёт на вертолёте, однако проект не был реализован.

Умер 17 февраля 2015 года в общине Женолье, кантона Во, Швейцария; похоронен на местном кладбище.

*(Материал взят из Википедии).*

Интересная статья про Василия Петровича опубликована в российской интернет-энциклопедии "Испытателей аэрокосмической техники".

**Источники:**

<http://www.testpilot.ru/review/isp/koloshenko.htm>  
<https://www.oat.ru/content/koloshenko-vasilii-petrovich-1>



**Комаров Сергей Петрович** (1922—1996) — полковник Советской Армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1946).

Сергей Комаров родился 12 июня 1922 года в селе Токарево. Окончил среднюю школу, два курса индустриального техникума и аэроклуб. В 1940 году Комаров был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. В сентябре 1941 года

он окончил Батайскую военную авиационную школу пилотов, в феврале 1943 года — Конотопское военное авиационное училище лётчиков. С июня 1943 года — на фронтах Великой Отечественной войны.

К февралю 1945 года лейтенант Сергей Комаров был лётчиком 16-го отдельного дальнеразведывательного авиаполка 16-й воздушной армии 1-го Белорусского фронта. К тому времени он совершил 237 боевых вылетов на воздушную разведку и аэрофотосъёмку вражеских оборонительных и военных объектов, сфотографировав в общей сложности около 7 тысяч квадратных километров вражеской территории.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» лейтенант Сергей Комаров был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением

ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 7016.

После окончания войны Комаров продолжил службу в Советской Армии. В 1955 году он окончил Военно-воздушную академию. В 1975 году в звании полковника Комаров был уволен в запас. Проживал в Киеве, заведовал сектором отдела передового опыта Министерства коммунального хозяйства Украинской ССР. Умер 11 апреля 1996 года.

Был также награждён тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степеней, Красной звезды, «За службу Родине в Вооруженных силах СССР», 3-й степени, рядом медалей.

*(Материал взят из Википедии).*



### **Кузнецов Иннокентий Васильевич**

Родился 12 декабря 1914 года в селе Дума (ныне село Нукуты Нукутского района Иркутской области). Окончил 7 классов сельской школы и курсы трактористов. С 1930 года работал в колхозе. В 1934 году переехал в город Иркутск. Работал на Иркутском авиационном заводе слесарем, а с 1936 года - мастером. Одновременно учился в вечернем техникуме, посещал городской аэроклуб. В 1938 году по комсомольской путёвке направлен в Батайскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил в 1940 году. Служил лётчиком в частях ВВС Западного Особого военного округа.

С 22 июня 1941 года младший лейтенант И. В. Кузнецов на фронтах Великой Отечественной войны в составе 129-го ИАП (9-я САД, ВВС Западного фронта), летал на МиГ-3. С августа 1941 года - командир звена 180-го ИАП (22 ноября 1942 года преобразован в 30-й Гвардейский ИАП). С июня 1942 года - заместитель командира эскадрильи, с августа 1942 года - командир эскадрильи. С октября 1943 года - заместитель командира полка. Летал на МиГ-3, «Харрикейне» и «Аэрокобре».

К 9 мая 1945 года заместитель командира, он же инспектор-лётчик по технике пилотирования и теории полёта 30-го Гвардейского истребительного авиационного полка (273-я истребительная авиационная дивизия, 6-й истребительный авиационный корпус, 16-я Воздушная армия, 1-й Белорусский фронт) Гвардии майор И. В. Кузнецов совершил 358 боевых вылетов, провёл 36 воздушных боёв, в которых сбил лично 9 и в составе группы 7 самолётов противника (в последнем наградном листе говорится о 9 личных и 15 групповых победах). Воевал на Западном, Калининском, Юго-Западном, Центральном, Белорусском и 1-м Белорусском фронтах. Дважды ранен в боях, один раз - тяжело.

В 1946 году уволился в запас. Работал на Иркутском авиационном заводе мастером группы сборщиков, затем лётчиком-транспортником. С сентября 1951 года лётчик-испытатель Лётно-испытательного института (ЛИИ). Окончил курсы лётчиков-испытателей при ЛИИ. В 1954 году вернулся на Иркутский завод. С 1963 года - на пенсии. Жил в Ейске, затем в Геленджике (Краснодарский край). Указом Президента СССР от 22 марта 1991 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 11642). Умер 31 июля 1996 года. Похоронен в городе Геленджике на Новом кладбище.

Награждён орденами: Ленина (22.03.1991), Красного Знамени (06.10.1941, 06.07.1944), Александра Невского (30.07.1945), Отечественной войны 2-й степени (11.03.1985), Красной Звезды (30.11.1941); медалями и орденом "Британской империи 5-й степени" (19.11.1943).

Источник:

[http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/k/kuznetsov\\_iv.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/k/kuznetsov_iv.htm)



**Лавриненков Владимир Дмитриевич**

Родился 17 мая 1919 года в деревне Птахино (Починковский район Смоленской области). В 1934 году окончил 7 классов и поступил в школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) на станции Серебрянка. В 1935 году окончил её, получив специальность столяра. Одновременно занимался в аэроклубе. В 1940 году призван в ряды Красной Армии. В 1941 году окончил Чугуевское военное авиационное училище и был оставлен в нём инструктором-лётчиком. Затем служил инструктором в Черниговской военной авиационной школе пилотов.

После начала войны сержант В. Д. Лавриненков добился отправки на фронт. Боевую деятельность начал в составе сводной авиаэскадрильи Батайского училища, на биплане И-15бис выполнил не менее одного боевого вылета на бомбардировку войск противника. В ноябре 1941 года направлен в состав 651-го истребительного авиационного полка (102-я истребительная авиационная дивизия, Сталинградский район ПВО), в котором вёл боевую работу на И-15бис и освоил истребитель Як-1. В июле 1942 года с группой других пилотов переведён в

состав 753-го ИАП, действовавшего на Брянском фронте, на должность командира звена. Летал на Як-1, в воздушных боях лично сбил 4 истребителя противника. В конце июля, после того как полк из-за высоких потерь самолётов был выведен в тыл, уцелевших лётчиков части распределили по другим полкам. Старшего сержанта В. Д. Лавриненкова направили в 4-й ИАП на должность командира звена. Вернулся лётчик на фронт вместе с полком, вооружённым самолётами Як-7, в конце августа 1942 года в разгар Сталинградской битвы. За месяц ожесточённых боёв сбил 14 вражеских самолётов (их них 8 лично).

В конце октября 1942 года переведён в 9-й Гвардейский ИАП на должность заместителя командира эскадрильи. Летал на Як-1. К концу января 1942 года выполнил 322 боевых вылета, провёл 78 воздушных боёв, в которых сбил 22 самолёта противника (16 лично и 6 в группе). Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 мая 1943 года Гвардии младший лейтенант В. Д. Лавриненков удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 957).

Продолжая боевую работу в составе 9-го ГИАП на Як-1 и (с середины августа 1943 года) на американской "Аэрокобре", к 23 августа 1943 года увеличил свой личный боевой счёт ещё на 11 воздушных побед. 23 августа, выполняя во главе четвёрки истребителей перехват немецкого разведчика FW-189 в районе села Александровка (Матвеево-Курганский район Ростовской области), лётчик после нескольких атак поразил его огнём бортового оружия, но, излишне сблизившись, столкнулся с уже сбитым противником и был вынужден воспользоваться парашютом.

Приземлившись на территории противника, Лавриненков попал в плен, но сумел бежать, выпрыгнув

ночью из идущего поезда. В течение 3-х месяцев воевал в партизанском отряде имени В. И. Чапаева под командованием А. В. Тканко. В октябре 1943 года вернулся в свой полк, получил звание Гвардии капитана и продолжил боевую работу на "Аэрокобре". К середине апреля 1944 года его боевой счёт составил уже 43 сбитых вражеских самолета (из них 36 лично, остальные в группе с другими лётчиками). Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 июля 1944 года командир эскадрильи 9-го ГИАП майор В. Д. Лавриненков удостоен звания дважды Героя Советского Союза с вручением медали "Золотая Звезда" (№ 20/II).

В октябре 1944 года назначен командиром 9-го Гвардейского Одесского истребительного авиационного полка, к тому времени перевооружённого наиболее совершенными на тот момент отечественными истребителями Ла-7. Командовал этой частью до конца войны. Всего совершил 488 боевых вылетов, в 134 воздушных боях сбил лично 36 и в составе группы 7 самолётов противника.

После войны служил в войсках противовоздушной обороны. В 1948 году окончил Военную академию им. М. В. Фрунзе. В 1949-1951 годах командовал авиационной дивизией. С 1951 года - начальник учебного центра истребительной авиации ПВО страны, затем слушатель Военной академии Генерального штаба, которую окончил в 1954 году. Служил на командных должностях в авиации ПВО страны. Генерал-полковник авиации (1971). Жил в Киеве. Умер 14 января 1988 года.

Награждён орденами: Ленина (дважды), Октябрьской Революции, Красного Знамени (шесть), Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды; медалями.

Источник:

<http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/l/lavrinenk.htm>



## **Мудров Михаил Иванович**

Родился 15 декабря 1919 года в селе Светлолобово (Новоселовский район Красноярского края). В 1936 году окончил 7 классов сельской школы, в 1937 году - школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) в Красноярске. С апреля 1937 года работал токарем на заводе ПВРЗ в Красноярске, без отрыва от производства окончил городской аэроклуб.

С января 1939 года в рядах Красной Армии. По специальному набору направлен в 30-ю Читинскую военную авиационную школу пилотов (в декабре 1939 года переведена в Батайск). После её окончания, с декабря 1940 года младший лейтенант М. И. Мудров - лётчик 155-го ИАП, в мае 1941 года назначен на должность командира звена.

С 22 июня 1941 года младший лейтенант М. И. Мудров в действующей армии, в составе того же 155-го ИАП (6 декабря 1941 года) преобразован в 3-й Гвардейский ИАП). В феврале 1943 года назначен заместителем командира эскадрильи, в июле 1943 года - командиром эскадрильи. Сражался на Карельском, Волховском, Калининском, Сталинградском, Южном, Юго-Западном, Северо-Кавказском, Воронежском и 1-м Украинском фронтах. Летал на И-16, ЛаГГ-3 и Ла-5. Трижды был ранен.

27 января 1944 года командир эскадрильи 3-го Гвардейского истребительного авиационного полка (235-я истребительная авиационная дивизия, 2-я Воздушная армия, 1-й Украинский фронт) Гвардии капитан М. И.

Мудров был подбит, но сумел посадить машину на лёд пруда у города Погребище Винницкой области Украинской ССР. Потерявшего сознание лётчика доставили в ближайшую больницу, где он скончался 29 января 1944 года и был безымянным похоронен (документов при нём не оказалось). К тому времени совершил более 400 боевых вылетов, в воздушных боях сбил лично 26 и в составе группы 7 самолётов противника. Трижды командование полка представляло М. И. Мудрова к званию Героя Советского Союза, но дважды из-за разных недоразумений они возвращались в полк, а после гибели лётчика отказано было из-за записи в документе "пропал без вести".

С 1975 года его однополчанин Александр Героев искал могилу своего комэска. Нашёл, добился отмены приказа о признании пропавшим без вести и направил материалы в наградной отдел при Администрации Президента России. По ходатайству ветеранов 3-го Гвардейского ИАП Указом Президента РФ № 347 от 10 апреля 1995 года Гвардии капитан М. И. Мудров посмертно удостоен звания Героя Российской Федерации. В районном центре Балахта и в двух сёлах Красноярского края улицы носят имя Героя. Его имя присвоено средней школе в селе Светлолобово Новоселовского района. В Балахте и в Светлолобово установлены мемориальные доски. Похоронен в городе Погребище на Аллее Героев.

Награждён орденами: Красного Знамени (27.08.1943), Александра Невского (31.12.1943), Отечественной войны 1-й степени (18.12.1942).

Источник

<http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/m/mudrov.htm>



### **Наумов Пётр Изотович**

Родился 1 (14) октября 1915 года в деревне Акатово (ныне



Дзержинский район Калужской области). С 1924 года жил в городе Ленинграде (ныне Санкт-Петербург). В 1929 году окончил 6 классов, в 1931 году - школу фабрично-заводского ученичества (ФЗУ). В 1931-1936 гг. работал токарем на Кировском заводе. В 1936 году окончил машиностроительный рабфак. С июля 1936 года в рядах Красной Армии. В 1938 году окончил Чугуевскую военную авиационную школу лётчиков. В 1938-1939 гг. работал лётчиком-инструктором Читинской военной авиационной школы лётчиков, а в 1939-1941 гг. - Батайской военной авиационной школы лётчиков.

С 19 августа 1941 года лейтенант П. И. Наумов на фронтах Великой Отечественной войны в составе 181-го ИАП (прошёл путь от рядового лётчика до командира эскадрильи), летал на ЛаГГ-3 и Ла-5. В январе 1943 года капитан П. И. Наумов назначен лётчиком-инспектором по технике пилотирования 201-й ИАД, летал на Ла-5 и Як-1.

К маю 1943 года лётчик-инспектор по технике пилотирования 201-й истребительной авиационной дивизии (2-й смешанный авиационный корпус, 4-я Воздушная армия, Северо-Кавказский фронт) майор П. И. Наумов совершил 215 боевых вылетов, в 40 воздушных боях сбил лично и в составе группы 12 самолётов противника (в наградном листе говорится о 12 личных и 7 групповых победах). Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 августа 1943 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда".

С мая по декабрь 1943 года командовал 13-м ИАП (24 августа 1943 года преобразован в 111-й Гвардейский ИАП), летал на Ла-5. Затем учился на Курсах командиров полков при Военно-Воздушной академии (в Монино). С августа 1944 года - командир 3-го Гвардейского ИАП, продолжал летать на Ла-5.

К маю 1945 года командир 3-го Гвардейского истребительного Ростов-Донского Краснознамённого авиационного полка (15-я Гвардейская истребительная Сталинградская Краснознамённая ордена Богдана Хмельницкого авиационная дивизия) Гвардии подполковник П. И. Наумов совершил 346 боевых вылетов, провёл 50 воздушных боёв, в которых сбил лично 8 и в составе группы 4 самолёта противника. Воевал на Юго-Западном, Калининском, Сталинградском, Южном, Северо-Кавказском, Воронежском и 4-м Украинском фронтах.

После войны продолжал служить в ВВС, командовал авиационным полком (ВВС Прикарпатского военного округа). В 1950-1951 гг. - заместитель командира авиадивизии ПВО, в 1951-1954 гг. - командир истребительной авиадивизии (в Московском и Северном военных округах). В 1956 году окончил Военную академию Генерального штаба. С октября 1956 года по февраль 1963 года - начальник Ейского высшего военного авиационного училища лётчиков. С 1963 года - начальник командного пункта управления полётами ВВС. С июня 1965 года генерал-майор авиации П. И. Наумов - в запасе. В 1966-1974 гг. работал старшим инженером в Энергетическом научно-исследовательском институте, в 1974-1981 гг. - заведующим лабораторией и старшим инженером в институте "ВНИПИэнергопром". Жил в Москве. Умер 1 июня 1987 года, похоронен на Кунцевском кладбище.

Награждён орденами: Ленина (08.02.1943, 24.08.1943), Красного Знамени (09.11.1941, 09.07.1942, 16.05.1947), Суворова 3-й степени (17.05.1945), Отечественной войны 1-й степени (24.01.1943, 11.03.1985), Красной Звезды (30.12.1956), "Знак Почёта" (15.09.1961); медалями, Чехословацким военным крестом 1939 года, другими иностранными наградами.

Источник:

[http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/n/naumov\\_pi.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/n/naumov_pi.htm)



## **Полуновский Валерий Фёдорович**

Родился 15 июня 1920 года в городе Прокопьевске (ныне Кемеровская область). В 1936 году окончил 7 классов школы и поступил в горнопромышленное училище, одновременно посещал Прокопьевский аэроклуб. С сентября 1938 года в рядах Красной Армии, окончил Читинское (позднее Батайское) военное авиационное училище лётчиков и оставлен в нём инструктором. В 1940-1941 гг. служил лётчиком-инструктором в Пермском учебном полку.

В январе 1942 года сержант В. Ф. Полуновский направлен в город Киров, где формировался полк ночных бомбардировщиков (на самолётах У-2). С 12 февраля 1942 года воевал в составе 691-го НБАП (Волховский фронт), выполнил около 400 боевых вылетов. С ноября 1942 года по март 1943 года - штурман истребительной эскадрильи 691-го САП, летал на И-16. С июня 1943 года командир эскадрильи 845-го ИАП, где летал на Як-1 и Як-7.

27 марта 1944 года командир эскадрильи 845-го истребительного авиационного полка (269-я истребительная авиационная дивизия, 14-я Воздушная армия, Волховский фронт) старший лейтенант В. Ф. Полуновский сбит в воздушном бою, раненым попал в плен. Всего совершил 129 боевых вылетов, провёл 46

воздушных боёв, в которых сбил лично 6 самолётов противника.

Из плена освобождён 9 мая 1945 года советскими войсками. После соответствующей проверки, с сентября 1945 по август 1946 годов продолжал службу в своём полку. После демобилизации, работал художником-оформителем в Пермском драмтеатре. С 1958 года лётчик-инструктор Пермского аэроклуба. После выхода на пенсию работал методистом авиаспортклуба.

Указом Президента СССР от 11 декабря 1990 года за мужество и героизм, проявленные в годы Великой Отечественной войны удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 11636).

Умер 13 октября 1998 года. Похоронен на кладбище "Банная Гора" в Перми. С 1999 года имя Героя носит Пермский авиаспортклуб.

Награждён орденами: Ленина (11.12.1990), Красного Знамени (03.11.1942), Александра Невского (12.09.1943), Отечественной войны 1-й степени (11.03.1985), Отечественной войны 2-й степени (04.04.1943); медалями.

Источник:

<http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/p/polunovski.htm>



### **Соломатин Алексей Фролович**

Родился 12 февраля 1921 года в деревне Бунаково-2 (ныне Ферзиковский район Калужской области).

Начальное образование получил в Караваинской школе, семилетнее - в Новолокской. С 1936 года учился в Калужском гидромелиоративном техникуме, занимаясь одновременно в

аэроклубе. В 1939 году добровольно вступил в ряды Красной Армии. В 1940 году окончил Качинскую военную авиационную школу лётчиков. Служил в Батайской военной авиационной школе лётчиком-инструктором.

С 7 августа 1941 года младший лейтенант А. Ф. Соломатин на фронтах Великой Отечественной войны в составе 296-го ИАП (18 марта 1943 года преобразован в 73-й Гвардейский ИАП). Прошёл путь от рядового лётчика до командира эскадрильи. Участник известного воздушного боя 9 марта 1942 года между городами Харьков и Изюм. Тогда 7 лётчиков ВВС Юго-Западного фронта, под командованием капитана Б. Н. Ерёмкина, перехватили при полёте к линии фронта 25 немецких самолётов, сбили 7 из них (согласно советским данным) без потерь со своей стороны и сорвали бомбардировку. В этом бою А. Ф. Соломатин лично сбил Me-109. Летал на И-16, Як-1 и Як-7.

К февралю 1943 года командир эскадрильи 296-го истребительного авиационного полка (268-я истребительная авиационная дивизия, 8-я Воздушная армия, Южный фронт) старший лейтенант А. Ф. Соломатин совершил 266 боевых вылетов, в 108 воздушных боях сбил лично 12 и в группе 15 самолётов противника. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 мая 1943 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 955).

21 мая 1943 года капитан А. Ф. Соломатин подбит в воздушном бою над селом Павловка (Красносулинский район Ростовской области), сумел довести повреждённый истребитель до аэродрома, но при посадке разбился. Всего совершил около 300 боевых вылетов, провёл более 110 воздушных боёв, в которых сбил лично 13 и в составе группы 16 самолётов противника. Воевал на Южном, Юго-Западном, Сталинградском фронтах.

Похоронен на центральной площади села Павловка, впоследствии перезахоронен в селе Киселёво (Красносулинский район Ростовской области). На здании гидромелиоративного техникума в Калуге в честь Героя установлена мемориальная доска.

Награждён орденами: Ленина (31.07.1942, 01.05.1943), Красного Знамени (14.03.1942).

Источник:

<http://soviet-aces-1936-53.ru>



**Субботин Серафим Павлович** (15 января 1921 — 22 апреля 1996) — советский лётчик-ас реактивной истребительной авиации, участник Корейской войны. Герой Советского Союза (1951). Полковник авиации. Серафим Субботин родился в деревне Красногорье Любимского уезда, (ныне не существует, находилась на территории современного Первомайского района Ярославской области). Из семьи крестьянина-бедняка. В 1933 году вместе с семьёй переехал в город Любим. Окончил 9 классов средней школы.

В 1938 году вступил в Красную Армию. Выпускник Тамбовского Краснознаменного кавалерийского училища имени Первой Конной армии (1940), служил командиром пулеметного взвода в 10-й Терско-Ставропольской казачьей кавалерийской дивизии Северо-Кавказского военного округа (полк дислоцировался в Пятигорске).

В начале июня 1941 года зачислен курсантом в Батайскую авиационную школу пилотов имени А.К. Серова, в июле был переведён в 25-ю военную авиационную школу пилотов первоначального обучения (Невинномысск), а в ноябре — в Ульяновскую военную

авиационную школу пилотов. Окончил её в 1942 году и был оставлен там инструктором. В 1943 году окончил курсы командиров звеньев в Приволжском военном округе. С сентября 1943 года служил командиром звена в 4-м запасном истребительном авиационном полку. В Великой Отечественной войне не участвовал (хотя в публикациях советского времени рассказывается о его подвигах на фронте, но поскольку в СССР участие советских военнослужащих в Корейской войне было засекреченным, то эти боевые эпизоды написаны на основе фактов боевой биографии С. П. Субботина в Корее, откуда возникла и путаница, когда некоторые источники сообщают, что он одерживал воздушные победы в Великой Отечественной войне. Например, в книге Н. Бодрихина указаны 6 побед Субботина в 1941—1945, а в книге о героях-ярославцах — 11 побед. Как служивший в РККА во время войны был награждён медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». В 1944 году вступил в ВКП(б).

С марта 1946 года проходил службу в 176-м гвардейском истребительном авиационном полку ВВС Московского военного округа: командир звена, с июня 1948 — помощник штурмана полка, с ноября 1950 — штурман полка.

В декабре 1950 года 176-й гвардейский истребительный полк, как и вся 324-я истребительная авиационная дивизия был переброшен в Китай на аэродром Донгфайен, где занимался обучением китайских лётчиков и подготовкой к боевым действиям. В начале апреля 1951 года полк, в том числе и капитан Субботин, принимал участие в Корейской войне, действуя с аэродрома Аньдун. Штурман полка С. П. Субботин воевал с апреля 1951 по февраль 1952 года на реактивном истребителе МиГ-15, за это время он выполнил над Северной Кореей 95 боевых вылетов, провёл 48 воздушных боёв и одержал 9 личных

воздушных побед (2 стратегических бомбардировщика В-29 «Supefortress», 2 истребителя F-84 «Thunderjet», 3 истребителя F-86 «Sabre», 1 истребитель F-80 «Shooting Star» и 1 истребитель «Метеор» ВВС Австралии). При этом десятая победа — сбитый бомбардировщик В-26 — засчитан не был, хотя в отличие от многих других побед американская сторона подтверждает его потерю. Принимал участие в известном воздушном бою 12 апреля 1951 года («Черный четверг»), когда были нанесены большие потери группе стратегических бомбардировщиков ВВС США, в этом сражении сбил 1 В-29 и 1 реактивный истребитель F-80 «Shooting Star» (ошибочно идентифицированный им как F-84 «Thunderjet»). Длительное время воевал в паре с другим асом Петром Милаушкиным (11 личных побед), затем с Анатолием Головачёвым (2 личные победы).

Наиболее известный эпизод в боевой карьере Субботина произошёл 18 июня 1951 года. В тот день капитан Субботин в составе группы из восьми МиГ-15 участвовал в воздушном бою с 16 (по советским данным) истребителями F-86 в районе Сенсен. В ходе боя Субботин одержал одну воздушную победу, но затем его самолёт был подбит огнём противника. Согласно официальной версии, после этого Субботин намеренно совершил таран преследовавшего его «Сейбра», выпустив тормозные щитки, что привело к столкновению самолётов. После этого он катапультировался. В ряде источников этот эпизод упоминается как первый воздушный таран на реактивном самолёте в истории авиации. Сам Субботин совершение им тарана отрицал и приводил несколько иную версию событий: «Попали. Прекратилась тяга. Дым в кабине... На мне масло. Плохо видно приборы, землю. Понял: без катапультирования не обойтись. Сбросил фонарь кабины. Высота большая. Осмотрелся: внизу скалистые горы. И вдруг слева трасса в мою сторону. С трудом вышел из-под огня американца. Открыл тумблер,

выпустил тормозные щитки. Самолёт резко уменьшил скорость. В этот момент я почувствовал сильный удар сзади. Подумал, что взорвался и поздно уже катапультироваться. От удара и перегрузки я потерял зрение. А дальше что-то произошло. Меня вдруг потянуло из кабины. Я ещё успел нажать на катапульту, после чего получил такой удар в лоб, как будто ударился головой о землю. Но в воздухе стало легче. Дёрнул кольцо парашюта. И на высоте двух тысяч метров повис в воздухе. Возле меня пролетали какие-то куски самолёта, сиденья... <...> Позже нашли окровавленный парашют американского лётчика, удостоверение, пистолет. Бедняге повезло меньше... У того была аварийная ситуация».

С самолётом Субботина столкнулся F-86А (сер. номер 49-1307), пилот которого капитан Уильям Крон погиб (зачислен пропавшим без вести) — единственная потеря в этом бою по официальным данным ВВС США.

10 октября 1951 года Серафиму Субботину было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением медали «Золотая Звезда» № 9289. Поскольку факт участия советских лётчиков в Корейской войне долго скрывался, в советских публикациях писалось, что столкновение самолёта Субботина с противником произошло во время Великой Отечественной войны 18 июня 1944 года, что он сбил 11 немецких самолётов и что звание Героя он получил в 1945 году.

Один из самых результативных советских лётчиков в Корее Евгений Пепеляев в своих мемуарах скептически отозвался об инциденте, напоминающем эпизод с участием Серафима Субботина:

«О некоторых лётчиках своего и особенно 176-го гвардейского полка могу сказать, что, случалось, им приписывали победы, приписывали и геройство. Знаю, как... возвели в степень геройства столкновение в воздухе, когда «Сейбр» в бою налетел сзади на МиГ-15. Лётчик

«Сейбра» погиб. Лётчик «МиГа» — катапультировался и стал Героем Советского Союза»

После Корейской войны вернулся в СССР, в августе 1952 года назначен помощником командира 176 гв. ИАП по тактике воздушного боя и воздушной стрельбе. Вскоре убыл на учёбу в Военно-воздушную академию, окончил её в 1956 году. С 1956 года служил в войсках ПВО страны: командир 66-го истребительного авиационного полка 238-й истребительной авиадивизии Бакинского округа ПВО (с ноября 1956), командир истребительной авиационной дивизии, заместитель начальника штаба истребительного авиационного корпуса ПВО. Вышел в отставку в августе 1973 года в звании полковника.

Жил в Черкассах вплоть до своей смерти 22 апреля 1996 года.

(Материал взят из Википедии)

<https://ru.wikipedia.org/>



## **Тормахов Дмитрий**

**Дмитриевич**

Родился 23 ноября 1921 года в городе Брянске. Затем жил в Калининской (ныне Тверская) области. Окончил 9 классов железнодорожной школы № 19 города Торжка. С 1940 года в рядах Красной Армии. В июне 1942 года окончил Батайскую военную авиационную школу лётчиков и направлен в 25-й запасной авиационный полк.

С августа 1943 года сержант Д. Д. Тормахов на

фронтах Великой Отечественной войны. Боевую деятельность начал в составе 773-го ИАП, летая на ЛаГГ-3. В декабре 1942 года направлен в 269-й ИАП (236-я ИАД, 5-я Воздушная армия, Северо-Кавказский фронт), где продолжал летать на ЛаГГ-3. В апреле 1943 года переведён в 267-й ИАП, где снова летал на ЛаГГ-3. 27 мая 1943 года подбит, получил тяжёлые ранения и ожоги, около 2 месяцев провёл в госпиталях. С августа 1943 года летал на Як-1, а с мая 1944 года и на Як-9.

К 9 мая 1945 года командир эскадрильи 267-го истребительного авиационного полка (236-я истребительная авиационная дивизия, 17-я Воздушная армия, 3-й Украинский фронт) старший лейтенант Д. Д. Тормахов совершил 368 боевых вылетов, провёл 68 воздушных боёв, в которых сбил лично 14 и в составе пары 1 самолёт противника. Сражался в небе Кубани, Крыма, Украины, освобождал Румынию, Югославию, Венгрию. Воевал на Северо-Кавказском, Южном, 4-м Украинском, 3-м Украинском, 1-м Украинском фронтах. В феврале 1945 года представлялся к званию Героя Советского Союза, но не получил его. В течение зимы и весны 1945 года, наряду с выполнением боевых заданий, вёл инструкторскую работу по подготовке лётчиков 113-го ИАП ВВС Югославии.

После окончания войны продолжал службу в ВВС. В 1952 году окончил командный факультет Военно-Воздушной академии. В сентябре 1954 года участвовал в учениях с применением тактического ядерного оружия на Тоцком полигоне. С 1957 года командовал полками в разных военных округах, был заместителем командира дивизии. С ноября 1974 года полковник Д. Д. Тормахов - в запасе. Указом Президента Российской Федерации № 212 от 19 февраля 1996 года удостоен звания Героя Российской Федерации с вручением медали "Золотая Звезда".

Жил в городе Сочи (Краснодарский край), был председателем Совета ветеранов Лазаревского района. Умер 19 июня 2002 года. Похоронен на Горке Героев в посёлке Лазаревское. Его имя носит школа № 99 города Сочи.

Награждён орденами: Красного Знамени (1943, 1944, ...), Отечественной войны 1-й степени (25.04.1943, 11.03.1985), Отечественной войны 2-й степени (25.04.1943), Александра Невского (1944), Красной Звезды (трижды); медалями, а также югославским орденом "За храбрость".

Источник:

<http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/t/tormahov.htm>

(Материал взят из Википедии)

## Инструкторы и преподаватели батайской летной



### **Аверьянов Валентин Григорьевич.**

Родился 26 октября 1922 года в Москве, в семье рабочего. По окончании 7 классов работал слесарем на заводе, учился в аэроклубе. С 1941 года в Красной Армии, год спустя окончил Черниговскую военную авиационную школу пилотов.

С марта 1944 года в действующей армии. К ноябрю 1944 года старший лётчик 15-го Гвардейского штурмового авиационного полка (277-я

штурмовая авиационная дивизия, 1-я Воздушная армия, 3-й Белорусский фронт). Гвардии младший лейтенант В. Г. Аверьянов произвёл 109 успешных боевых вылетов на штурмовку войск противника. 19 апреля 1945 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Всего совершил 192 боевых вылета. Лично уничтожил и повредил 10 танков, 43 орудия, 30 миномётов, 87 автомашин, много другой боевой техники противника. В воздушных боях в группе сбил 7 истребителей.

После войны продолжал служить в ВВС. В 1956 году окончил Военно-воздушную академию, с 1957 по 1967 год занимался испытанием новой авиационной техники. С 1970 года полковник В. Г. Аверьянов - в запасе. Живя в Москве, работал ведущим конструктором производственного объединения. Награждён орденами Ленина, Красного

Знамени (трижды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени (дважды), Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды, медалями.

<http://airaces.narod.ru/all10/averynov.htm>

По данным сайта «Герои страны»: В декабре 1950 года окончил высшие офицерские летно-тактические курсы ВВС (город Таганрог Ростовской области).

В 1956-1957 г.г. – заместитель командира 797-го учебного авиационного полка Батайского авиационного училища летчиков (полк базировался в станции Кушевская Краснодарского края).

[http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=8532](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=8532)



**Мороз Иван Михайлович.** Родился 28 мая (10 июня) 1914 года в селе Вертиевка Нежинского уезда Черниговской губернии (ныне Нежинского района Черниговской области, Украина). В 1928 году окончил 7 классов школы, в 1930 году – рабфак при Запорожском институте профтехобразования, в 1934 году – Нежинский педагогический институт. Работал завучем и директором школы в селе Кошеватая (Таращанский район Киевской области,

Украина), в феврале-ноябре 1935 – заведующим Таращанским районным отделом народного образования. В

армии с ноября 1935 года. В 1936 году окончил школу младших авиационных специалистов. В 1936-1937 – воздушный стрелок, моторист, инструктор политотдела и помощник военкома авиаэскадрильи в строевой части ВВС (в Киевском военном округе). В 1939 году окончил Одесскую военную авиационную школу летчиков. Служил летчиком и военкомом авиаэскадрильи истребительного авиаполка в строевых частях ВВС (в Киевском военном округе). Участник Великой Отечественной войны: в июне 1941 – военком авиаэскадрильи 87-го истребительного авиационного полка (Юго-Западный фронт). 22 июня 1941 года был тяжело ранен осколками в левую ногу и отправлен в госпиталь. В июле 1941 – марте 1942 – военком авиаэскадрильи и военком 92-го истребительного авиационного полка (Юго-Западный и Волховский фронты). Участвовал в оборонительных боях на Украине и обороне Ленинграда. 17 сентября 1941 года был сбит в воздушном бою, спасся на парашюте. 14 марта 1942 года в воздушном бою в районе Новгорода был тяжело ранен в левую руку и левую ногу, а его самолет был подбит и совершил вынужденную посадку. Мороз к маю 1945 года совершил 117 боевых вылетов. В 1944-1946 – начальник политотделов штурмовой авиадивизии и учебно-тренировочного авиаполка (в Московском военном округе), в 1947-1952 – заместитель командира авиаполка по политчасти в Краснодарской высшей офицерской школе штурманов ВВС. В 1949 году окончил курсы политсостава при Ленинградской военно-воздушной инженерной академии. В 1952-1953 – заместитель начальника штаба Кавказского приграничного района воздушной обороны по политчасти, в сентябре-октябре 1953 – заместитель начальника штаба 34-й воздушной армии по политчасти (Закавказский военный округ). В 1953-1956 – начальник политотдела Батайского военного авиационного училища летчиков, в 1956-1958 – начальник политотдела

истребительного авиакорпуса. В 1958-1960 – старший инспектор по истребительной авиации Управления политорганов войск ПВО страны, в 1960-1963 – начальник политуправления 2-й отдельной армии ПВО (город Минск). С августа 1963 – заместитель начальника, а в январе-ноябре 1964 – начальник Политуправления Группы советских войск на Кубе. В 1964-1966 – 1-й заместитель начальника Политуправления Прибалтийского военного округа. За мужество и героизм, проявленные в годы Великой Отечественной войны, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 мая 1965 года генерал-майору авиации Морозу Ивану Михайловичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». В 1966-1967 – 1-й заместитель начальника Политуправления Группы советских войск в Германии. В августе 1967 – июле 1980 – начальник Политуправления Военно-воздушных сил. В 1980-1987 – военный консультант Группы генеральных инспекторов МО СССР. С ноября 1987 года генерал-полковник авиации И.М. Мороз – в отставке. Член ЦК Компартии Литвы в 1966-1971 годах. Депутат Верховного Совета Белорусской ССР 6-го созыва (в 1963-1967 годах), депутат Верховного Совета РСФСР 7-10-го созывов (в 1967-1985 годах). Жил в Москве. Умер 7 марта 1993 года. Похоронен на Троекуровском кладбище в Москве. Генерал-полковник авиации (1971), военный летчик 2-го класса (1950). Награжден 2 орденами Ленина (22.04.1942; 7.05.1965), орденом Октябрьской Революции (21.02.1974), 2 орденами Красного Знамени (14.10.1944; 30.12.1956), 2 орденами Отечественной войны 1-й степени (1.08.1944; 11.03.1985), орденами Красной Звезды (15.11.1951), «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени (17.02.1976), медалями, орденом Возрождения Польши степени кавалера (6.10.1973), другими иностранными наградами.

## **Источники:**

- Воробьев В.П., Ефимов Н.В. Герои Советского Союза: справ. – Санкт-Петербург, 2010.
- Герои Советского Союза. Краткий биографический словарь. Т.2. – М., 1988.
- Мороз Иван Михайлович:[Электронный ресурс] / Герои страны: патриотический интернет-проект. – Режим доступа [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=2520](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=2520)



### **Савельев Василий Антонович**

Родился 29 декабря 1918 года в деревне Денисиха (ныне Старицкий район Тверской области). В 1934 году переехал в Ленинград, окончил ФЗУ, работал формовщиком на заводе, учился в аэроклубе. С 1937 года в Красной Армии. В 1938 году окончил Борисоглебскую военную авиационную школу пилотов.

С июня 1941 года младший лейтенант В. А. Савельев на фронтах Великой Отечественной войны, до августа служил в составе 170-го истребительного авиационного полка, летал на И-16. С сентября 1941 года командовал звеном в 91-м ИАП, где летал на ЛаГГ-3. В апреле 1942 года направлен в 434-й ИАП (22 ноября 1942 года преобразован в 32-й Гвардейский ИАП). Летал на Як-1, Як-7 и Ла-5.

К концу февраля 1943 года командир звена 32-го Гвардейского истребительного авиационного полка (210-я истребительная авиационная дивизия, 1-й истребительный авиационный корпус, 3-я Воздушная армия, Калининский

фронт) Гвардии старший лейтенант В. А. Савельев совершил 230 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 7 самолётов противника и 1 в группе. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 мая 1943 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 934).

С апреля 1944 года служил в Управлении 3-й ГИАД. С мая 1944 года и до конца войны - в составе 63-го Гвардейского ИАП в должности помощника командира полка по воздушно-стрелковой службе, летал на Ла-5 и Ла-7.

К маю 1945 года Гвардии майор В. А. Савельев совершил 333 боевых вылета, провёл 157 воздушных боёв, сбил лично 12 и в составе группы 1 самолёт противника.

После войны продолжал служить в ВВС. В 1945 году окончил Высшие лётно-тактические курсы усовершенствования офицерского состава. Демобилизовался в 1946 году, а в 1966 году был вновь призван в ряды Вооружённых Сил СССР. С 1975 года Гвардии полковник В. А. Савельев - в запасе, а затем в отставке. Жил в Ленинграде, работал в Главном архитектурно-планировочном управлении Ленгорисполкома. Умер 13 мая 1985 года. Похоронен на Северном кладбище города Санкт-Петербург.

Награждён орденами: Ленина (01.05.1943), Красного Знамени (10.12.1941, 23.10.1942, 14.10.1944), Отечественной войны 1-й степени (09.10.1943, 06.04.1985); медалями.

**Источник:**

[http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/s/savel\\_va.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/s/savel_va.htm)

Савельев Василий Антонович

Герои Советского Союза на тверской земле

В апреле 1944 года нашего земляка назначили командиром эскадрильи «братского» 63-го гвардейского истребительного авиаполка той же дивизии, в котором воевал Алексей Маресьев. 24 июня четвёрка Ла-5, ведомая Василием Савельевым, прикрывала наступающие на Оршу наземные войска. В районе прикрытия наши истребители встретили 4 Ме-109 и 4 FW-190. Завязался воздушный бой, в результате которого майор Савельев сбил один Ме-109, лейтенант Игнатьев — два, младший лейтенант Баинов — один, а лейтенант Сафронов — один FW-190.

Впоследствии герой-лётчик сражался над Тильзитом и Ригой, участвовал в битве за Берлин. Войну Василий Антонович закончил в небе Германии, совершив за всё время боевых действий 333 боевых вылета, проведя 30 штурмовок и уничтожив в 157 воздушных боях 16 самолётов противника лично и 2 — в группе.

В 1945 году он окончил Высшие лётно-тактические курсы усовершенствования летного состава и был назначен заместителем начальника Батайского военного авиационного училища. В 1948 году майор Савельев был демобилизован по состоянию здоровья, но почти через двадцать лет, в 1966 году, вновь призван в ряды Советской Армии. В запас он ушёл в 1975 году в звании полковника, жил в Ленинграде, работал в Главном архитектурно-планировочном управлении горисполкома. Василий Антонович любил приезжать в родную деревню, и там, конечно, всегда вспоминали его хулиганский патриотический прилет в Денесику зимой 1943 года. Он скончался 13 мая 1985 года, через несколько дней после 40-летия Победы.

Источник:

<http://www.optver.ru/rodoslovnaya/heroes/1468-2013-12-29>

## Герои Социалистического Труда

**Анопов Борис Андрианович (1915—1986) —**



лётчик-испытатель гражданских воздушных судов, заслуженный пилот СССР (1963). Герой Социалистического Труда (1963).

Родился в Царском селе, ныне Ленинградская область. Окончил Батайское авиационное училище в 1939 г. Назначен командиром лётного отряда, а затем заместителем командира авиагруппы в подмосковном аэродроме Быково. Участвовал в Великой Отечественной войне. После окончания войны работал в ГосНИИ ГА лётчиком-

испытателем, занимал должность зам. начальника института по лётным испытаниям. С именем Бориса Анопова связаны испытания и первые полёты многих советских гражданских самолётов эпохи 1950—1970 гг., включая Ил-18, Ту-134, Ту-154, Ил-62. Им так же был освоен ряд вертолётов, а 14 Мая 1963 г. поставлен рекорд скорости на вертолёте Ми-2, побив прежний американский рекорд вертолёта такого же класса. Выполнял первые рейсы нескольких «флагманов» Аэрофлота. 15 Сентября 1966 г. в качестве командира воздушного судна выполнил первый пассажирский рейс самолёта Ил-62 с аэродрома Москва-Внуково, а 9 июля 1967 г. на воздушном параде в

Домодедово на этом же самолёте выполнил демонстративный полет, возглавив колонну советских гражданских самолётов. В общей сложности им было освоено более 30 типов воздушных судов. Жил в Москве, умер в 1986 г. Был женат, сыновья — Игорь и Сергей Аноповы работали в ГосНИИ ГА и Министерстве авиационной промышленности.

Будучи испытателем, Борис Анопов не раз попадал в сложные, неординарные ситуации. В одном из таких полётов Анопову предстояло выяснить лётные качества Ил-18 в условиях обледенения при заходе на посадку. Умышленно набрав льда в облачности, тем самым сымитировав обледенение, самолёт потерял управление по тангажу и ринулся к земле в практически вертикальном пикировании, не слушаясь руля высоты. Лишь за несколько сотен метров до земли Борису Анопову удалось вывести самолёт из пикирования путём частичной уборки закрылок. Выводы из этого полёта были внесены в руководство по лётной эксплуатации Ил-18 и прочие методические материалы.

В другом полёте предстояло оценить точность работы бортового радиолокатора первого поколения. Для этого двум самолётам предстояло сойтись на встречных курсах, а при минимальном продольном интервале — отвернуть влево, разойдясь правыми бортами. Когда до схождения оставалось менее километра, оба самолёта оказались в облачности. Расчёты штурмана оказались неверны и самолёт Анопова оказался правее нужной траектории. Несмотря на это, Борис Анопов принял решение выполнить левый разворот, как было согласовано с экипажем другого самолёта на земле. В условиях облачности и практически полного отсутствия визуального контакта друг с другом, оба самолёта разошлись с интервалом в 30 метров.



**Евгеньев Сергей Иванович.**

Капитан среднего  
рыболовного траулера №4389  
базы экспедиционного  
сельдяного лова, г. Клайпеда  
Литовской ССР.

Родился 30 марта 1923 года в  
деревне Малое Баранково,  
ныне Бежевецкого района  
Тверской области в  
крестьянской семье. Русский.

В 1938 году окончил  
неполную среднюю школу в  
деревне Княжево, продолжил  
учебу в индустриальном  
техникуме г. Калязин. В

октябре 1940 года поступил в аэроклуб в городе Кимры, который окончил в мае 1941 года.

В июне 1941 года был призван в Красную Армию и направлен в летную школу. Обучался в Батайской авиашколе имени Серова, в 21-й авиашколе первоначального обучения в городе Телави (Грузия). С марта 1943 года – курсант авиашколы воздушных стрелков в городе Кировоград. С января 1944 года проходил службу воздушным стрелком 2-й Ивановской школы дальней авиации.

Участник Великой Отечественной войны. После Победы продолжал службу в Прибалтийском военном округе.

После демобилизации, в 1948 году, остался жить в Калининградской области.

В 1952-1953 годах проходил обучение на курсах штурманов дальнего плавания при мореходном училище в

городе Клайпеда, продолжал работать капитаном на средних рыболовных траулерах.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 августа 1960 года за выдающиеся успехи в развитии рыбного промысла в открытых морях и достигнутые высокие показатели в добыче рыбы Евгеньеву Сергею Ивановичу присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

Жил в Клайпед (Латвия), последние годы у сына в городе Сафонове Смоленской области. Скончался 25 мая 2004 года. Похоронен на Бабахинском кладбище в Сафонове.

Более подробная информация на сайте «Герои страны».

Источник

[http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=23510](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=23510)



### **Калашник Григорий Иванович.**

Командир корабля Ил-18 Северного управления гражданской авиации СССР, город Ленинград.

Родился 19 ноября 1914 года в селе Незабудино ныне Солонянского района Днепропетровской области Украины. Украинец.

Учился в сельской школе, работал дома в хозяйстве и в колхозе. В 1930 году окончил Днепропетровский строительный рабфак. В 1937

году после окончания Батайской Первой Краснознаменной авиационной школы пилотов гражданского воздушного флота (ГВФ) имени П. И. Баранова работал пилотом в аэропорту г. Петрозаводск. Участник Советской финской войны 1939-1940 годов.

С 22 июня 1941 года на военной службе. В 1942 году – пилот 2-го, затем 1-го авиаотряда особой Северной авиагруппы ГВФ, лейтенант. Выполнял боевые задания на Волховском и Ленинградском фронтах. Награжден орденами Красного Знамени и Красной звезды.

После войны стал пилотом, а затем командиром корабля Ил-18 Ленинградского объединенного авиационного отряда.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 августа 1966 года за выдающиеся успехи в выполнении заданий семилетнего плана по перевозкам пассажиров воздушным транспортом, применении авиации в народном хозяйстве страны и освоении новой авиационной техники Калашнику Григорию Ивановичу присвоено звание Герой Социалистического труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Скончался 7 октября 1993 года.

Жил в Санкт-Петербурге. Умер 7 октября 1993 года. Похоронен в Санкт-Петербурге на кладбище Памяти жертв 9 января.

Полная информация об этом герое на сайте «Герои страны»

Источник

[http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=21956](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=21956)

**Кулиш Николай**

**Максимович** родился 25 декабря 1928 г. в станице Ново-Роговской Егорлыкского р-на Ростовской обл. В феврале 1943 г. отец Н.М. Кулиша был расстрелян, выданный





бывшим полицаем, как фашистский пособник. После школы поступил в РИЖТ, но через полгода был отчислен из института, там узнали о расстреле отца. Мать Н.М. Кулиш переехала в Батайск, и он поступил в Батайское летное училище, но через несколько месяцев учебы был опять отчислен по той же причине, что и из РИЖТа. Это была тяжелая душевная травма для Николая Максимовича. Несостоявшийся инженер и летчик был призван в армию, попал в полк связи в Ростове н/Д. После демобилизации из рядов Советской Армии закончил курсы экскаваторщиков в Новочеркасском учебном комбинате. В 1954 г. завербовался на Целину, оказался затем в Алтайском крае, но из-за болезней детей вернулся в Ростов. С 1965 г. работал в ПМК-6 экскаваторщиком. Н.М. Кулиш дважды чемпион: победитель соревнований экскаваторщиков Минводхоза СССР (1970 и 1971 гг.) награждён двумя Золотыми медалями. В 1970 г. Н.М. Кулиш был награждён медалью «За добросовестный труд» в честь 100-летия В.И. Ленина. А в 1971 г. по итогам работы в 8-й пятилетке он награждён орденом Ленина. За высокие производственные показатели Николаю Максимовичу Кулишу был вручён именной экскаватор № 8056. А в 1976 г. ему присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением медали Золотая Звезда и ордена Ленина. С 1968 г. Н.М. Кулиш являлся депутатом городского Совета депутатов трудящихся. В 1976 г. была открыта областная школа передового опыта, названная именем Героя Социалистического Труда Н.М. Кулиша, просуществовавшая 16 лет (в г. Батайск). В 1979 г. Кулиш Н.М. выпустил книгу – учебное пособие для профтехучилищ «Экскаватор работает круглосуточно». 7 апреля 1982 г. Решением исполкома Н.М. Кулишу было присвоено звание «Почётный гражданин города Батайска».

В 2004 г. вышла книга Н.М. Кулиша «Мой сад», в которой автор делится своим опытом садовода-любителя. Умер 21 декабря 2007 г. 11 июня 2008 г. в Батайске был установлен бюст этому Герою около городского музея

Источник

<http://people.my-bataysk.ru/2-2/2-2/>

**Осипов Борис Семёнович (1917—1988)** — полярный лётчик, Герой Социалистического Труда.



Родился Борис Семенович в апреле 1917 года в хуторе Кар-Белянском Области Войска Донского (ныне не существует). Позже Семья переехала в станицу Константиновскую.

После окончания 7 классов, в 1933 году, Борис поступает учеником слесаря на завод «Ростсельмаш». В свободное время посещал аэроклуб, занимался планеризмом. В 1936 году судьба привела его в

Батайское летное училище, по окончании которого пилот IV класса Осипов Б. С. попросился на Север. Вся его трудовая жизнь связана с полярной авиацией.

Во время Великой Отечественной войны он был призван в армию и участвовал в разгроме милитаристской Японии, за что награждён орденом Красной Звезды и боевыми медалями.

Участник воздушной высокоширотной экспедиции «Север-4» (1949) и «Север-8» (1956).

Звание Героя Социалистического Труда было присвоено Борису Семеновичу за участие в героическом и беспримерном перелете из Москвы в Антарктиду —

экипаж самолета Ан-12 под его командованием в декабре 1961 года проложил воздушную трассу Москва—Мирный, преодолев свыше 25 тысяч километров (расстояние, превышающее диаметр земного шара).

Умер в 1988 году.

Материал взят из Википедии



**Харитонов Павел Никифорович** (р. 1931) — сельскохозяйственный деятель, Герой Социалистического труда (1990).

Павел Харитонов родился 20 марта 1931 года на хуторе Вихляевский (ныне — Новоаннинский район Волгоградской области). С 1931 года жил в Урюпинске. Окончил среднюю школу, затем некоторое время учился в Батайском военном авиационном училище

лётчиков, но был отчислен по состоянию здоровья. В 1958 году Харитонов окончил Воронежский сельскохозяйственный институт. Два года проработал в Орловской области, а в 1960 году работал в Урюпинском районном отделе заготовок.

С 1964 года Харитонов руководил совхозом «Урюпинский». Совхоз был одним из худших в районе, однако за несколько лет руководства Харитонova ситуация кардинально изменилась. В 1970-1980-е годы совхоз ежегодно продавал государству по 6 тысяч тонн мяса, что составляло половину от всех продаж района. Также в совхозе получались рекордные урожаи пшеницы (около 35 центнеров с каждого из 10 тысяч гектаров). При Харитонове в совхозе было построено большое количество

жилых домов, объектов социальной сферы и промышленного назначения.

Указом Президента СССР от 8 августа 1990 года за «достижение высоких устойчивых результатов в производстве и продаже государству сельскохозяйственной продукции, большой личный вклад в решение социальных вопросов» Павел Харитонов был удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и медали «Серп и Молот».

В 1996 году Харитонов вышел на пенсию. В настоящее время проживает на хуторе Дьяконовский Урюпинского района.

Почетный гражданин Урюпинского района. Был награждён двумя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», рядом медалей.

### Кавалер Ордена Славы



**Капитонов Михаил Михайлович** (1926-1995).  
Полный кавалер ордена Славы. Разведчик 193-го пластунского стрелкового полка (9-я пластунская стрелковая дивизия, 60-я армия, 4-й Украинский фронт), красноармеец  
03



**Михаил Капитонов** родился 13 сентября 1926 года в городе Баку в семье рабочего. Русский. Член КПСС с 1951 года. Окончил 7 классов и школу ФЗО. Работал токарем на заводе "Красный двигатель" в городе Самарканд. В Красной Армии с июля 1943 года. В действующей армии в Великой Отечественной войне с сентября 1943 года.

Разведчик 193-го пластунского полка (9-я пластунская стрелковая дивизия, 18-я армия, 1-й Украинский фронт) рядовой Капитонов северо-западнее города Черновцы (Украина) 25 апреля 1944 года, находясь в разведке, обнаружил группу вражеских солдат и, зайдя им во фланг, внезапно открыл огонь и поразил 8 гитлеровцев.

29 апреля 1944 года, ведя разведку в том же районе в составе разведывательной группы, обнаружил до взвода гитлеровцев, своевременно доложил об этом командиру и в завязавшемся бою лично истребил 4 солдат.

Приказом командира 9-й пластунской Краснодарской дивизии (генерал-майор Метальников П.И.) № 096/н от 14.6.1944 года награждён **орденом Славы 3 степени**.

Разведчик взвода пешей разведки 871-го стрелкового полка (276-я стрелковая дивизия, 1-я гвардейская армия, 1-й Украинский фронт) Капитонов 11-13.12.1944 года, находясь в разведке, успешно выполнял задачи по выявлению огневых точек противника. Близ населённого пункта Даргов (24 км. западнее города Михальовце, Чехословакия) скрытно подобрался к расположению гитлеровцев и, завязав с ними перестрелку, установил расположение вражеских огневых точек и передний край обороны. В этом бою был ранен, но поля боя не покинул.

Приказом командира 276-й стрелковой Темрюкской дивизии (генерал-майор Бежко) № 03/н от 28.01.1945 года награждён орденом Славы 3 степени. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 марта 1963 года перенагражден **орденом Славы 2 степени**.

23.4.1945 года разведчик взвода разведки 193-го пластунского стрелкового полка (9-я пластунская стрелковая дивизия, 60-я армия, 4-й Украинский фронт) Капитонов, будучи в головном дозоре в районе населённого пункта Скржипов (12 км. южнее г. Опава, Чехословакия), завязал бой с гитлеровцами, пытавшимися проникнуть в тыл наших войск, и 6 из них сразил. Капитонов вместе с бойцами дозора захватил 2 пулемёта и 8 автоматов противника.

Приказом командира 9-й пластунской Краснодарской дивизии (генерал-майор Метальников П.И.) 24.6.1945 года награждён орденом Славы 3 степени.

После войны продолжил службу в Вооружённых Силах СССР.

По данным сайта «Герои страны» Капитонов Михаил Михайлович после госпиталя был направлен для дальнейшего продолжения службы в батальон аэродромного обслуживания Батайского военного авиационного училища летчиков имени Серова. Продолжив образование, в 1949 году окончил школу рабочей молодежи №3 города Батайска, получил аттестат об окончании средней школы.

В 1955 году окончил Харьковское высшее военное авиационное инженерное училище. Работал старшим преподавателем в центре боевого применения и переучивания летного состава.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от **23 марта 1963 года** за исключительное мужество, отвагу и бесстрашие, в боях с гитлеровскими захватчиками красноармеец Капитонов **перенаграждён орденом Славы 1 степени.** (№ 2605). Стал полным кавалером ордена Славы. Участник Парада Победы на Красной площади в Москве 1985 года.

С 12 декабря 1986 года полковник Капитонов М.М. в отставке. Жил и работал в городе Рязань.

Умер Михаил Капитонов 20 февраля 1995 году в Рязани. Похоронен на Скорбященском кладбище.

**Источники:**

<http://pomnipro.ru/memorypage69586/biography>  
[http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=13393](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=13393)

### Лишенный звания



В  
в

**Иванов Сергей Сергеевич** Был лишен звания Героя Советского Союза в связи с осуждением. Родился 1 сентября 1921 года в деревне Сатыгино (ныне - в зоне затопления Вышневолоцкого водохранилища в Тверской области). 1938 году окончил 8 классов школы в городе Вышний Волочёк. С апреля 1940 года в рядах Красной Армии. В 1941 году окончил Батайскую военную авиационную школу лётчиков. Служил в составе 73-й истребительной авиационной дивизии (Северо-Кавказский военный округ).

С 6 октября 1941 года сержант С. С. Иванов в действующей армии, в составе 590-го ИАП (ВВС 56-й армии, Южный фронт), летал на И-15бис. В марте 1942 года был сбит над территорией занятой противником и несколько дней пробирался к своим. В мае 1942 года полк был переименован в 590-й ШАП (8 февраля 1943 года преобразован в 43-й Гвардейский ШАП) и вошёл в состав 230-й ШАД. Летая на самолёте И-15бис, выполнил 63 боевых вылета, провёл 18 воздушных боёв, побед не имел. С ноября 1943 года по апрель 1944 года - командир звена, заместитель командира эскадрильи 101-го Гвардейского ИАП, летал на "Аэрокобре". 15 февраля 1944 года сбил в

воздушных боях 7 самолётов противника (5 Ме-109 и 2 ФВ-190).

К 16 февраля 1944 года заместитель командира, он же штурман эскадрильи 101-го Гвардейского истребительного авиационного полка (329-я истребительная авиационная дивизия, 4-я Воздушная армия, Закавказский фронт) Гвардии лейтенант С. С. Иванов совершил 143 боевых вылета, провёл 54 воздушных боя, в которых лично сбил 19 самолётов противника. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 июля 1944 года удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" (№ 5412).

12 апреля 1944 года получил тяжёлое ранение (подорвавшись на mine), и до конца войны находился на излечении в госпиталях Краснодара и Полтавы. Всего совершил более 150 боевых вылетов на истребителях (63 на И-15бис и 89 на "Аэрокобре"), провёл около 60 воздушных боёв и сбил лично 21 самолёт противника.

С июня 1945 года Гвардии лейтенант С. С. Иванов - в запасе. Жил в городе Вышний Волочёк. 18 июня 1951 года был осуждён народным судом и приговорён к 10 годам лишения свободы. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 июля 1952 года лишён звания Героя Советского Союза и всех государственных наград. Досрочно освобождён 29 июня 1957 года. После освобождения из мест лишения свободы жил в городе Ржев Калининской (ныне - Тверской) области. 28 сентября 1961 года попал под поезд и погиб. Похоронен на Староверческом кладбище в городе Ржеве.

Награждён орденами: Ленина (01.07.1944), Красного Знамени (16.02.1944), Отечественной войны 1-й степени (26.07.1945), Красной Звезды (29.12.1942); медалями.

Источник:

<https://ru.wikipedia.org/>



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

И в заключение - любопытный архивный документ, "Правда", 3 марта 1938г. (стр.8) - Старые газеты.

### ЖЕНЩИНЫ-ПИЛОТЫ

РОСТОВ-на-ДОНУ, 2 марта, (Корр. "Правды"). В Батайской авиационной школе Гражданского воздушного флота существует замечательная женская авиаэскадрилья. Она воспитала много прекрасных пилотов - патриотов своей родины.

Александра Петровна Кучер попала в Батайск из коммуны имени Котовского. Ей пришлось много и напряженно учиться. Горячая любовь к делу и выдержка молодой коммунистки помогли ей стать отличницей теоретической и летной учебы.

Бывшая батрачка, Евдокия Карabut - сейчас инструктор летного дела. Старшина летного отряда эскадрильи - дочь рабочего Мария Типикина раньше несколько лет работала сельской учительницей. Галина Евтухова до школы была токарем.

**Будущие пилоты приходят из колхозов, с фабрик и заводов страны. Всеми ими руководит огромная любовь к авиации, беззаветная преданность родине. Многие выпускницы выросли в замечательных мастеров летного дела, людей, которыми гордится страна. Всем известно имя летчицы депутата Верховного Совета СССР тов. Гризодубовой. Она - воспитанница Батайской авиашколы.**

Источник

<https://www.oldgazette.ru/pravda/03031938/text8.html>

Можно относиться скептически к данному документу, но в советские годы, тем более в такой серьёзной газете,

как «Правда», вряд ли стали бы публиковать непроверенную информацию. Судя по известной биографии Гризодубовой, упоминаний о ее учебе в Батайской летной школе ГВФ нет.



**Гризодубова Валентина**

**Степановна** родилась 14 (по новому стилю - 27) апреля 1909 года в Харькове.

По национальности украинка. Отец - Степан Васильевич Гризодубов (1884-1965), лётчик, авиконструктор.

В 1927 году Гризодубова окончила два курса Харьковского технологического

института, в 1929 году - Пензенскую лётную школу Осоавиахима. С 1930 года работала инструктором по

планерному и лётному делу в Тульской и Московской лётных школах Осоавиахима.

С 1934 по 1939 годы Гризодубова работала в качестве лётчика агитационной эскадрильи имени Максима Горького, базировавшейся на Центральном аэродроме Москвы. Именно в этот период своей жизни она стала известной на весь Советский Союз. В 1937 году Гризодубова установила пять мировых рекордов высоты, дальности и скорости полёта на самолётах "УТ-1", "УТ-2" и "АИР-12". 24-25 сентября 1938 года она, будучи командиром экипажа самолёта АНТ-37 "Родина", совершила беспосадочный перелёт из Москвы в посёлок Керби Хабаровского края, покрыв за 26 часов 29 минут

расстояние в 6450 км. За выполнение этого рекордного на тот момент перелёта Гризодубова и двое других членов экипажа - второй пилот П. Д. Осипенко и штурман М.М. Раскова - были удостоены звания Героя Советского Союза.

В 1939 году Гризодубова была назначена начальником Управления международных воздушных линий СССР. В 1940 году она поступила на учёбу в Академию Гражданского воздушного флота, однако прервала её из-за начала войны. С июня 1941 года Гризодубова находилась в действующей армии, первоначально была командиром корабля Московской авиационной группы особого назначения Гражданского воздушного флота, а с мая 1942 года командовала 101-м транспортным авиационным полком (впоследствии преобразованным в 101-й авиационный полк дальнего действия). Только за период с апреля по ноябрь 1942 года лётчики её полка совершили 1450 боевых вылетов на бомбардировку вражеских объектов, 318 вылетов на доставку советским частям и партизанам важных грузов. Сама Гризодубова за время войны совершила на самолёте "Ли-2" около 200 боевых вылетов, в том числе 132 - в тёмное время суток. Параллельно с боевой работой активно занималась общественной деятельностью в качестве депутата Верховного Совета СССР и председателя Антифашистского комитета советских женщин.

В 1944 году произошёл конфликт между Гризодубовой и командующим Авиацией дальнего действия СССР Маршалом авиации А. Е. Головановым. Лётчица подала жалобу на имя Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина, в которой обвинила Голованова в предвзятом к ней отношении. В своём объяснении перед Сталиным Маршал пояснил, что Гризодубова хочет для своего полка звание гвардейского, а для себя лично - звание генерал-майора авиации в то

время, как в её полку низкая дисциплина и высокая аварийность, а сама она неоднократно покидала свою часть без разрешения вышестоящего командования. Главнокомандующий принял решение отстранить её от командования полком.

В июле 1946 года Гризодубова в звании полковника была уволена в запас. Проживала в Москве. В 1946-1963 годах работала заместителем по лётной части начальника Научно-исследовательского института № 17. Занималась испытаниями новейшего радиолокационного оборудования в условиях полётов. В 1963-1972 годах Гризодубова возглавляла Научно-исследовательский лётно-испытательный центр Министерства радиопромышленности СССР, а с октября 1972 года занимала должность заместителя по лётным испытаниям начальника Московского научно-исследовательского института приборостроения. Умерла 28 апреля 1993 года, похоронена на Новодевичьем кладбище Москвы (участок 11, ряд 3).

Источник:

<https://w.histrf.ru/>

Но в публикации «Девушка другой мечты. К юбилею Валентины Гризодубовой» пишется следующее: «... Молодая Советская республика уделяла огромное значение развитию воздушного флота, а бурная эмансипация того времени давала советским девушкам огромные возможности для раскрытия своего потенциала. В 1934 году Валентина Гризодубова становится дипломированным пилотом...»

Источник:

<https://ukraina.ru/history/20190427/1023457868.html>

А где она (Гризодубова) получила диплом пилота - не указано. Не исключено, что могла стать дипломированным пилотом именно в 1-й Батайской лётной школе ГВФ.

Из упомянутых в вышеизложенном архивном документе сведений, заметки из газеты «Правда», известно также о судьбе летчиц:

Евдокия Карabut – ныне известная как Бершанская (Бочарова) Евдокия Давыдовна. Также во второй части данной книги есть заметка и о Поповой (Тепикиной) Марии Николаевне. Не удалось найти никаких сведений о Галине Евтуховой. Удалось найти информацию о Кучер Александре Петровне.



**Кучер Александра Петровна** (урождённая Жеденова) (1910—1983), в 1938 году окончила Батайскую авиашколу, была пилотом на Дальнем Востоке и Камчатке. Жена вице адмирала Аркадия Тереньевича

(Материал взят из Википедии).

## Список использованных источников

1. Андреев, С.А. Совершенное ими бессмертно. - М.: Политиздат, 1976. - С. 110-111; С. 255-256.
2. Андреев, С.А. Совершенное ими бессмертно. - М, 1976. - С. 155-156.
3. Бодрихин Н. Г. Советские асы. Очерки о советских летчиках. – М.: ТАМП, 1998. – С.5
4. Бабак И.И. Звёзды на крыльях. - М.: ДОСААФ, 1981.
5. Бессмертные подвиги. - М.: Воениздат, 1980
6. Баленко, Г. Дольников - прототип Соколова // Вперед. - 2000. - 15 апр.
7. Герои Советского Союза: краткий биографический словарь. Т. 2. - М: Воен. изд-во, 1987. - С. 827.
8. Герои и подвиги. Кн.2. - М., 1964. - С. 237-243.
9. Герои Советского Союза: краткий биографический словарь. Т. 1. - М.: Воен. издат, 1987. - С. 439.
10. Герои огненных лет. Кн. 5. - М., 1982. - С.177-183.
11. Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная... — М.: Дельта НБ, 2004
12. Герои страны: патриотический интернет-проект. – Режим доступа <http://www.warheroes.ru>
13. Герои Советского Союза: краткий биографический словарь. Т. 2. - М.: Воен. издат, 1987. - С. 37-38.
14. Грачев, А.И. Батайск: Историко-краеведческий очерк / Грачев, А.И., Решетяк, Н.И. - Ростов н/Д: Кн. издво. 1981.-С.53.
15. Дважды Герои Советского Союза. - М., 1973. - С. 166
16. Добрюха, Н. Мой позывной - «Маэстро» // АиФ. - 2005. - № 8. - С. 12.
17. Донской временник. Год 2000-й. - С. 30.
18. Иду на таран. - Воронеж: Кн. изд-во, 1978. - С. 270.
19. Ильин Н.Г. Гвардейцы в воздухе / Ильин Н.Г., Рулин В.П. - М., 1973. - С. 114-116.
20. Козлов В. В., Обойщиков К. А. «Негаснущие звезды».- Краснодар, 2003. — С. 263.
21. Костенко Ф. А. Корпус крылатой гвардии. — М.: Воениздат, 1974.
22. Край Донской.: события и даты 1990 года. - С. 31.

23. Кубани славные сыны. — Краснодар, 1997. — С. 67-68;
24. Люди бессмертного подвига. Кн. 2 - 4-е изд., испр. и доп. - М., 1975. - С. 212-219.
25. Маресьев, А.П. На Курской дуге. - М.: Политиздат, 1960.
26. На грани возможного. - М.: «Лимб», 1993
27. Нам дороги эти позабыть нельзя. - Ростов н/Д: Кн. изд-во, 1975. - С. 136-138.
28. Они прославили Родину. Кн. 2. - 3-е изд.. - Ростов н Д.1975. - С. 451-453.
29. Питомцы Первой Батайской /авт.-сост. Г.Д. Костенко. - Ростов н/Д: Книга, 2010. – 216 с.
30. Ракобольская И. В., Нас называли ночными ведьмами.- М.: Изд-во МГУ, 2005. — 336 с.
31. Ребров М.Ф. Советские космонавты. - М.,1983.
32. Солдаты славы не искали. - М.: Политиздат, 1970. - С. 243-250.
33. Сечкина Л. П. Твои Герои, Таджикистан. Душанбе, 1985.
34. Симонов А. А. Заслуженные испытатели СССР. — Москва: Авиамир, 2009. — С. 53—54. — 384 с.
35. Сейдов И. Советские асы Корейской войны. -М, 2010.
36. Сейдов И.А. "Красные дьяволы" в небе Кореи. М., 2007
37. Советские и российские космонавты. 1960-2000. М., 2001
38. Советские асы 1941—1945. Автор-составитель — М. Ю. Быков. — М.: Яуза Эксмо, 2008. — 608 с.
39. Скоморохов, Н.М. Боем живет истребитель. - М.: Политиздат, 1981.
40. Скоморохов, Н.М. Служение Отчизне. - Саратов: Кн. изд-во, 1977.
41. Симонов А.А. Заслуженные испытатели СССР. — Москва: Авиамир, 2009. — С. 63-64. — 384 с.
42. Дольников, Г.У. Летит стальная эскадрилья. - М., 1983.
43. Сгибнев, А.А. Человек из легенды. - М., 1966. - С. 177
44. - Галлай, М.Л. Через невидимые барьеры. Испытано в небе. - 3-е изд. - М. 1969. - С.249-256.
45. Герои огненных лет. Кн.5. - М., 1982. - С. 650-657.
46. Чуев Ф.И. Солдаты империи. Беседы. Воспоминания. Документы. - М.: Ковчег, 1988. - С. 217.

## Интернет-источники

- [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=7942](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=7942)
- [http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/g/gutsalo\\_as.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/g/gutsalo_as.htm)
- <http://memobook.midural.ru/>
- <https://vk.com/@ufaleyadm-geroi-nashi-zemlyaki>
- <http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/l/laulin.htm>
- <https://imena.onf.ru>
- <http://encyclopedia.mil.ru>
- <http://115.mpfmargtu.edusite.ru/p9aa1.html>
- <https://ves-vesti.ru/vozdushnye-rabochie-vojny-2/>
- <http://ujmos.ru/vek-anatoliya-artemenko/>
- <http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/b/babaev.htm>
- [https://gimn3.edu.yar.ru/gimnasium\\_3/](https://gimn3.edu.yar.ru/gimnasium_3/)
- <https://yarwiki.ru/article/361/bahvalov-vasilij-petrovich>
- [http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/b/belkin\\_an.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/b/belkin_an.htm)
- <http://www.technicamolodezhi.ru>
- <https://www.oat.ru/content/koloshenko-vasilii-petrovich-1>
- [http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/k/kuznetsov\\_iv.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/k/kuznetsov_iv.htm)
- <http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/l/lavrinenk.htm>
- <http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/m/mudrov.htm>
- [http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/n/naumov\\_pi.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/n/naumov_pi.htm)
- <http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/p/polunovski.htm>
- <http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/t/tormahov.htm>
- <http://airaces.narod.ru/all10/averynov.htm>
- [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=8532](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=8532)
- [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=2520](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=2520)
- [http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/s/savel\\_va.htm](http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/s/savel_va.htm)
- <http://www.optver.ru/rodoslovnaya/heroes/1468-2013-12-29>
- [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=23510](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=23510)
- [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=21956](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=21956)
- <http://people.my-bataysk.ru/2-2/2-2/>
- [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=13393](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=13393)
- <http://pomnipro.ru/memorypage69586/biography>

- <http://www.airforce.ru/memorial/russia/batajsk/index.htm>

### **Иллюстрации:**



Лавриненков Владимир Дмитриевич



Лётчики 196-го ИАП (слева направо): А. Д. Билюкин, И. Ф. Шевченко, А. И. Бабаев.



Лётчики 267-го ИАП (слева направо): Д. Д. Тормахов, Ю. Т. Антипов и Е. С. Погорелов. Лето 1944 г.

**С.А.Бахаев (во втором ряду, в центре) среди офицеров и сержантов 523-го ИАП, 1954 г.**

Еще будучи на отдыхе Степан Антонович узнал о радостном событии - присвоении ему звания Героя Советского Союза. 13 ноября был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении большой группы летчиков-интернационалистов. К тому моменту на счету аса с учетом ВОВ было 23 победы.

Достаточно напряженным, хотя и скучным на победы выдался декабрь. В 27 боевых вылетах Бахаев восемь раз встречался с противником, однако все эти стычки были безрезультатны.

Зато новый 1952 год летчик начал с победы, сбив F-86 в районе Дзонсен. В этом бою сошлись 12 «мигов» 523-го ИАП и 18 «сейбров». По нашим данным было сбито два F-86: одного сбил майор Г.У.Охай, другого - капитан Бахаев. Победу ведущего подтвердил ведомый Бахаева и власти КНДР. Однако американцы признали потерю только одного F-86E №50-0635, пилот которого Джон Логойда погиб.

Вскоре Бахаев одержал свою последнюю воздушную победу. Вспоминает ведомый Бахаева в том вылете Шальнов: «18-го января я вылетел вместе с Бахаевым накрытие своего аэродрома «Мяогоу» и тех самолетов, которые возвращались после выполнения задания. Степан Антонович Бахаев и я обследовали район на юг, километров 60. Обнаружили зveno штурмовиков F-84 и атаковали их. Бахаев увлекся своей целью, я чуть отстал от него и увидел вблизи F-84 у себя перед носом. Увлёкся преследованием ну и сбил его. Мне даже стало жалко этого американца, видимо неопытный был летчик или не видел меня, т.к. ни какого маневрирования не проводил. Сейчас сожалею, что сбил его».

К сказанному добавим, что в этом вылете шесть экипажей 523-го ИАП атаковали 10 самолетов F-84 и одного из них сббили. Эту победу подтверждают и американские источники, которые сообщают о потерях



F-84E-30 №51-669 из состава 49-го FBW (истребительно-бомбардировочного авиакрыла)\*.

Вскоре полк и дивизию в целом стали готовить к выводу из Китая. Их последней задачей стало введение в строй летчиков прибывающей на смену 190-й ИАД ПВО. Самолеты и технический персонал 523-го полка были переданы в состав 256-го ИАП. Так техники и механики 523-го ИАП остались в Китае на второй срок болевой командировки.

Последний вылет полк (хотя к тому времени в строю оставалось только восемь летчиков) совершил 20 февраля 1952 года. А чуть ранее в прицел американцам попал ведомый Бахаева Шальнов. Продолжим цитирование его воспоминаний: «11-го февраля 1952г., я как ведомый Бахаева, вылетел на боевое задание и был в группе прикрытия. День был безоблачный. Высота наша была 11000-12000м. После выполнения задания вся наша группа производила посадку, а мы с Бахаевым сделали круг над аэродромом «Мяогоу», но круг растянули на юг, километров на 20. И вот на высоте 12000-13000м повстречали восемь F-86, которые были выше нас.

Мы с Бахаевым согласовали действия, если удастся завязать воздушный бой. На такой высоте радиус разворота 10-15 км. Когда разворачивались, заметили, что два F-86 разворачиваются навстречу с нами. В хвост зайти ни нам, ни им не удалось. Атаки были произведены на встречных курсах. Как всегда в напряженной атмосфере невольное отставание ведомых. Ведущий F-86 удачно маневрировал и готовился стрелять в Бахаева, а я в это время удачно нацелился на этот F-86, ко-

торый намеривался сбить Бахаева. Открыл прицельный огонь на встречном курсе и сбил его. Ну а ведомый F-86 в это время хорошо вписал меня в свой прицел и сбил меня».

По документам бой выглядел следующим образом: «В 14.43 в 30 км вост. Дагуандонг на 12000 м пара ГСС Бахаева была атакована 2 F-86 спереди - слева под ракурсом 1/4-2/4. Самолет Шальнова загорелся, потерял управление и сорвался в штопор. На 7000м летчик катапультировался и сел благополучно. Прибыл в часть». Заметим, что об американском самолете, «сбитом» Шальновым, тут ничего не сказано.

К началу марта летчики 523-го ИАП вернулись на аэродром базирования, оставив часть сменщикам.

Всего за время боевых действий майор Степан Антонович Бахаев совершил 180 боевых вылетов, налетав 143 часа 25 минут. Участвовал в 63 боях. Согласно советским источникам, им было сбито 11 самолетов противника - три F-80, один B-29, два F-84 и пять F-86.

После окончания корейской командировки Степан Антонович продолжал службу в составе 523-го ИАП на Дальнем Востоке. Освоил МиГ-17 и МиГ-17ПФ. Тут же в 1953 году родилась дочь Наталья. Все, казалось бы, шло хорошо, но карьеру боевого аса прервала тяжелая авария.

26 апреля 1959 года майор Бахаев как инспектор по летной подготовке в очередном ночном учебном вылете «вывозил» летчика соседнего полка - капитана Алексея Александровича Свинтицкого (кстати, тоже участника ВОВ и войны в

\* Воздушные победы в этот день были засчитаны Бахаеву и Шальнову, однако американцы признали потерю только одного самолета. Кто же из двух советских пилотов на самом деле сбил «Тандерджет» 18 января 1952 года, сейчас установить уже невозможно. (прим. ред.).

Из материалов газеты "Красная Звезда" № 140 от 16.06.1943 г.



**НА КУБАНИ.** Отважные летчики — гвардии младший лейтенант П. Базанов (слева), сбивший в последних боях 9 самолетов противника, и гвардии старший лейтенант М. Мудров, сбивший 11 самолетов.

Снимок нашего спец. фотокорр. Я. Халипа.

## ПОРТРЕТЫ

Сергей Г. Вахрушев / Иркутск

Фото из фондов музея ИАПО и семейных архивов Г. В. Кузнецова и Э. Д. Кузнецовой



**И. В. Кузнецов** — курсант Батайской авиашколы  
*I. V. Kuznetsov is a student of Bataisk aviation school*

# ИМЯ

## из списка забытых героев

*Бывают люди, у которых судьба — покруче любой приключенческой повести. Они живут на грани почти невозможного, а окружающие к этому просто привыкают и не видят ничего особенного. Так эти люди уже при жизни становятся забытыми героями. И хочется, чтобы вспомнили их хотя бы тогда, когда они уходят...*



**И. В. Кузнецов** в начале 90-х гг.  
*I. V. Kuznetsov at the beginning of 1990s*

Иннокентий Васильевич Кузнецов родился 12 декабря 1914 г. в селе Дума (ныне Нукуты) Аларского р-на Иркутской обл. в крестьянской семье. После смерти отца в 1923 г. на руках матери Анны Петровны остались пятеро детей, и семья жила на грани нищеты. Иннокентий удалось закончить школу-семилетку, а позднее — курсы трактористов. Некоторое время он работал в местном колхозе разведным механиком от МТС, но хронический голод вынудил Кузнецовых в 1934 г. ехать на присики. Месяц дорожных мытарств неожиданно закончился на станции Иннокентьевская, где вся семья завербовалась на строящийся рядом с Иркутском авиазавод. Иннокентий был землекопом, слесарем, мастером. По неписаному молодежному закону тех лет он поступил в парашютную школу и на всю жизнь сохранил в памяти свой первый прыжок 18 августа 1935 г. В 1938 г. без отрыва от производства он закончил Иркутский аэроклуб, получив свидетельство пилота и летчика-инструктора. Именно здесь, по его собственным словам, он «обрел крылья и умение летать». Летные способности Иннокентия были замечены, и в том же году по рекомендации комсомола его направили в Батайскую истребительную авиашколу. Позднее Иннокентий Васильевич с грустью вспоминал, что в летной школе, где преподавались основы высшей математики и достаточно сложная физика, с его «сельскими образованиями» приходилось затренировать «в пятьдесят раз больше усилий, чем остальных».

В 1940 г. новоспеченный мл. л-т И. В. Кузнецов получил распределение в Западный Особый Военный округ в 129-й истребительный авианолк. В этой части, как в зеркале, отразилось по-

ложение, в котором пребывала авиация РККА накануне войны. 129-й ИАП базировался на самом острове печально известного «Белостокского выступа»). И, хотя части вермахта стояли всего в 12 километрах, летное поле было буквально забито самолетами: одних только истребителей более сотни, из них 5/ — новейших МиГ-3, которые лишь начали осваивать. Этот процесс шел далеко не блестяще — «к началу войны в полку летать на МиГе было или менее сносно могли человек двадцать». О групповой сбалансированности и отработке боевого применения пока только мечтали, и фактически боеготовность 129-го ИАП обеспечивалась полустойей устаревших И-153. Осведомленность о вероятном противнике также оставляла желать лучшего. Воевать готовились с ВГ 109Е, знакомые еще по Испании, в то время как основу немецких «ягдешвадеров» уже составляли ВГ 109F, превосходившие по основным ЛТХ новые советские истребители. Большинство летчиков ВВС РККА не только не знали характеристик новых «мессеров», но и не представляли даже, как они выглядят. Отсюда впоследствии и пошли бои с мифическими «Хайквэями-113».

Близость границы позволила немцам 22 июня не только бомбить, но и обстреливать Тарново артиллерией. Однако в первые часы войны 129-й ИАП смог оказать достойное сопротивление захватчикам. Успешная канонада, командир полка Ю. М. Берваль объявил боевую тропоту, и уже в 4 ч 05 мин его летчики вступили в бой. Кузнецов в тот день сбил своего первого фашиста, о чем упоминал в письме родителям его однопольник, а в прошлом сокурсник по аэроклубу и Батайской авиашколе л-т А. И. Кошелев. Сам же Иннокентий Васильевич был человеком немногословным, писем с фронта писал мало, о войне и своих победах говорить не любил даже с родными. Тем не менее, по рассказам брата Георгия Васильевича именно этот эпизод войны был для него одним из наиболее ярких и памятных.

В тот страшный день в воздушных боях, под почти непрерывными бомбежками и артобстрелами были уничтожены практически все самолеты 129-го ИАП. К вечеру летное поле Тарново было перепачкано гусеницами немецких танков (последствия гитлеровцы называли район Белостока «русским Донкерком» — за огромное количество уничтоженной и брошенной военной техники). Иннокентий Кузнецов вместе с другими «безлошадными» летчиками и техниками через болота пробивались на восток. Спустя несколько дней около сорока человек (все, что осталось от полка) вышли из окружения. Часть из них, в т. ч. Кузнецов и Кошелев, после переформирования попали в 180-й ИАП, который был насмерть собран из трех эскадрилий, вооруженных И-16 и МиГ-3. В августе 1941 г. полк вступил в сражения под Ржевом. Герой Советского Союза генерал-л-т авиации С. Ф. Делугин вспоминал: «... эскадрильи были рассредоточены по разным сторонам аэродрома и вели боевые действия самостоятельно, поэтому знакомство летного состава происходило, главным образом, в столовой за ужином... В бою в уже более тесно познакомился с боевыми качествами летного состава. Особенно мне нравились Кузнецов и Кошелев... 13 октября 1941 г. полк попал в



**И. В. Кузнецов и А. И. Кошелев** после битвы за Москву. Зима 1942 г.  
*I. V. Kuznetsov and A. I. Kosheliev after flight of Moscow, Winter 1942*

# Мой друг Валентин Полуновский

Уважаемые товарищи! Послало письмо. То, о чем идет речь, не выдумка, а действительность. Полуновский — герой нашего фронта. Летает на истребители считанные месяцы, но сбил уже 7 немецких самолетов. Командир эскадрильи, молодой парень, будущий ас.

Он не называл мне имени этой девушки за протяжении полутора лет нашего знакомства. Она студентка медицинского института в Сибири — это все, что я о ней знаю. Но недавно Валя прочел мне отрывок ее письма. Это было так непохоже на моего замкнутого и вечно молчаливого друга.

Она пишет, что, листая газеты, не находит его имени. Ей хотелось бы прочитать о нем или увидеть его снимок. Она совсем не знает, как он зовет. А ведь еще в эро-клубе товарищи предсказывали ему успехи в его летной работе.

Я понял, что на такую откровенность Валентин был способен только в минуту крайнего волнения. Еще я понял, как сильно любит он эту девушку. И захотелось тут же рассказать ей — этой милой девушке — через газету обо всем, что совершил ее товарищ, потому что имя и дела Валентина Полуновского еще не успели попасть в бюллетень военных корреспондентов.

Если написал недостаточно хорошо, — извините. Нет времени, сейчас улетаю на передовой аэродром.

Девушка из Сибири!

Далеко-далеко от вас, на берегах преле-го Волхова, сражается Валентин. За доблесть он награжден орденом Красного Знамени, орденом Отечественной войны 2-й степени, медалью «За оборону Ленинграда», а за умелое руководство своей эска-

«КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА»

2 стр. 26 декабря 1943 г.

## Письмо незнакомой девушке

рильей — орденом Александра Невского. Вам, не видавшей войны, трудно понять все его заслуги перед Родиной.

Деремся мы с врагом сильным и хитрым, и противопоставляем ему силу и русскую сметку, нашу хитрость, доблесть и выучку.

А как это выглядит, — послушайте.

...Их было двое над полем боя: Валентин — он летел ведущим — и младший лейтенант Тимофеев. Они прикрывали наземные войска за своих быстрокрылых «Яках».

Ведомый, примостившись в хвост своему командиру, шел из установленной дистанции. И вдруг в своей перспективе неба за-риблили точки. Тотчас земля радировала:

— Полуновский! В воздухе истребителя противника!

Полуновский понял. Он дал сигнал ведомому, пошел на сближение с противником и завязал бой сразу на лобовых атаках. Он начал ведущего четверки немецких «Фокке-Вульф», и, как тот не стремился перевести бой на горизонтальные фигуры, Полуновский не давал ему сделать этого и снова шел в лобовую. Он оглянулся. Тимофеев прочно «сидел» в хвосте, отбивая яростно наседавших стервятников.

Весь замысел немцев сводился к тому, чтобы развредить наших летчиков и бить их по одному. Полуновский понял это. Он понял также, что ведущий немец-асс отвлекает его внимание. На четвертой атаке фини приближился настолько, что Валентин приготовился таранить его. Немец гордой проскокал вперед. На пятой атаке этот маневр немецкому летчику не удался. Полуновский несколькими очередями пробил мотор, и «Фокке-Вульф» загорелся.

Валентин оглянулся. Тимофеев не было с ним. В стороне, атакуя с разных высот и

сторон, его клевали два других «Фокке-Вульфы». Даа — потому, что третьего Тимофеева сбил, и он горел теперь за болоте.

Полуновский пошел на выручку. Но в ту же минуту еще два немецких истребителя свалились с высоты. Теперь их было снова четверо. Тимофеев простроился в хвост одному и гнал его, решив таранить, так как кончались боеприпасы.

Немецкий самолет, дымя, уходил через линию фронта. Но и машина Тимофеева была повреждена. Полуновский увидел язычки пламени лишь в тот момент, когда наземная станция наведениа приказала Тимофееву оставить машину и прыгать.

Со злостью голодных псов набросились фрицы на парашютиста. Они хотели разстрелять его в воздухе. Одной пулей Тимофееву пробило кисть левой руки. Но тут Полуновский прикрыл ведомого своей машиной. Его «Як», кружа над парашютистом, вступил в бой то с одним, то с другим противником. Отвечая на атаку одного «Фокке-Вульфы», Полуновский прицельным огнем зажег его, и тот врезался в землю. Валентин довел боевого друга до самой земли и снова поднялся.

На второй день Валентин снова дрался и снова — на лобовых атаках. В полку их прозвали «атаками Полуновского». Он сбил снова «Фокке-Вульфы», немецкий летчик был алят в плен.

Теперь на самолете вашего друга 7 серебряных звезд — знак семи побед.

А теперь насчет ваших вопросов и опасений — они понятны. Может быть, здесь и выноwały наши корреспонденты: не всегда они успевают за событиями. Но, говоря по нести, и их винить нельзя, — так богата наша земля славными героями...

Я не знаю, вызовет ли это письмо одобрение моего друга. Скорее всего — нет. Но я рискую его расположением ко мне ради вас. Жму вашу руку.

Старший лейтенант  
Я. ЗАРАХОВИЧ.

Действующая армия



Батайск. Учебный самолет. Нельсон Степанян.



Первый начальник школы А. Букан



Начальник школы (1934-1937) А. Ривадин



Нельсон Степанян – инструктор КВЛП. Фото 1940 г.





Страница выпускного альбома Н. Степаняна





Нельсон среди инструкторов КВЛП.







Памятник Бершанской в Краснодаре.



Могила Демченкова на Новом кладбище Смоленска.



Командир полка Евдокия Бершанская уточняет боевую задачу перед вылетом

Из материалов газеты "Комсомольская правда" № 282 от 30.11.1943 г.

## Двадцать вторая победа лётчика Лаухина

Группа «Яковлевых-1» под командованием лётчика-истребителя Героя Советского Союза Лаухина вылетела на прикрытие наших наземных войск. Вскоре лётчикам было передано по радио сообщение о приближении вражеских бомбардировщиков. Советские лётчики пошли наперерез противнику. При подходе к вражеским бомбардировщикам сверху неожиданно появилось ещё восемь истребителей типа «Фокке-Вульф-190». Отважные советские соколы смело атаковали врага.

Ведущий Лаухин незаметно зашёл в хвост

к одному из «Фоккеров» и открыл сильный огонь. Вражеская машина вспыхнула и пылающим факелом пошла к земле. Лётчики-гвардейцы дрались так же бесстрашно и умело, как и их ведущий Лаухин. Они сбили ещё одного стервятника, остальных обратили в бегство.

Это была двадцать вторая победа гвардии старшего лейтенанта Александра Кирилловича Лаухина.

Гвардии лейтенант  
В. ЛЫСЕНКО.

Действующая армия.

Из материалов прессы военных лет:



Приём в члены КПСС. Крайний слева - Гвардии старший лейтенант А. К. Лаухин. Волховский фронт, 1943 год.



В.А. Сулёв, Г.С. Колесов, С.И. Кочетков, П.Ф. Макаров — октябрь 1985 г.



Памятник Алексею Петровичу Маресьеву на его родине в г. Камышин.  
Скульптор С.А. Щербаков. 2006 г.



Лётчики 196-го ИАП (слева направо): А. Д. Билюкин, И. Ф. Шевченко, А. И. Бабаев.



## Лавриненков В.Д.

Ла-7 командира 9-го ГИАП майора В. Д. Лавриненкова,  
на котором он воевал зимой и весной 1945 года.



*Рисунок М. Ю. Бькова.*



Похороны Алексея Соломатина в Павловке. Командир полка Гольшев  
произносит речь. Лиля Литвяк стоит у могилы между Катей Будановой и  
Александром Мартыновым. Май 1943 г. (Из коллекции Музея боевой славы  
при гимназии № 1, г. Красный Луч, Украина)



Группа лётчиков 267-го ИАП; в центре Ю. Т. Антипов и Д. Д. Тормахов, 1944 г.



**Герои Советского Союза из 32-го гв. иап (1-й гв. иак) накануне Курской битвы. Слева направо: С. Ф. Долгушин, В. А. Орехов, И. М. Холодов, В. И. Гаранин, А. Ф. Мошин, В. А. Савельев, М. А. Гарам**