БАТАЙСКАЯ ЛЕТНАЯ

КРЫЛЬЯ БАТАЙСКОЙ ЛЁТНОЙ
КНИГА 2

ДАШЛАЙ ФАЗИЛ ЗАБУДИНОВИЧ
РЕВИНОВА ИРИНА ПАВЛОВНА
ШЕИНА ИРИНА БОРИСОВНА
ЕРЕМЕНКО СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

БАТАЙСК
2020

63.3
Д 21

Дашлай Ф.З. Батайская лётная. Крылья Батайской Лётной. Книга 2 / Ф.З. Дашлай; С. Еременко; лит. ред. Шеина Ирина Борисовна, доцент кафедры средств массовых коммуникаций ИФЖиМКК Южного федерального университета; тех. ред. Ревинова И.П.; – Ростов н/Д., 2020. – 235 с.

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

Книга содержит 309 биографических справок о летчиках, чьи судьбы связаны с батайской авиационной школой.

Информация в сборнике собрана из открытых источников интернета, баз данных, специализированных сайтов и носит ознакомительный и просветительский характер.

Все права принадлежат правообладателям.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

1. **Абрамов Андрей Александрович,**
2. **Авидзба Мери Хафизовна**
3. **Агапов Николай Васильевич**
4. **Агуренко Алексей Митрофанович.**
5. **Аджба Михаил Кутиевич**
6. **Александрович Яков Александрович (ГСС)**
7. **Алексеева Татьяна Тимофеевна**
8. **Алексеев Дмитрий Алексеевич**
9. **Алексеев Сергей Павлович**
10. **Алиев Нуриддин Меджидович**
11. **Анурьев Николай Андреевич**
12. **Аргу́н Ви́ктор Константи́нович**
13. **Арешкович Пимен Елисеевич (ГСС)**
14. **Бабыкин Павел Филиппович**
15. **Балюк Василий Васильевич**
16. **Баранов Виктор Николаевич.**
17. **Барбушенко Михаил Семёнович**
18. **Барилов Дмитрий Иванович**
19. **Барышев Иван Васильевич**
20. **Бахарев Яков Андреевич**
21. **Бахирев Василий Андреевич**
22. **Белобородов Василий Андреевич.**
23. **Белоножко Пётр Иванович (генерал – полковник)**
24. **Белоусов Василий Иванович**
25. **Бемов Иван Сергеевич**
26. **Бережной Георгий Михайлович**
27. **Бершанская Евдокия Давыдовна**
28. **Бисеров Петр Алексеевич**
29. **Бицкий Борис Владимирович**
30. **Бобров Михаил Константинович**
31. **Болтручук Виктор Григорьевич**
32. **Большаков Леодор Иванович**
33. **Борисенко Евгений Иванович. (ГСС)**
34. **Борисов Иван Тимофеевич (ГСС)**
35. **Боровко Борис Иванович**
36. **Бронский Николай Васильевич**
37. **Брюховецкий Петр Андреевич**
38. **Бурлаков Николай Васильевич**
39. **Быкань Александр Петрович**
40. **Бычкин Михаил Митрофанов**
41. **Вакуленко Павел Викторович**
42. **Валеев Асгат Нуриахметович**
43. **Варшани Михаил**
44. **Васильев Александр Константинович**
45. **Васильев Георгий Романович**
46. **Васильев Сергей Васильевич**
47. **Ведилин Ефим Васильевич**
48. **Великодный Леонид Дмитриевич.**
49. **Величаев Сергей Тихонович**
50. **Виноградов Александр Матвеевич**
51. **Вла́сов Никола́й Андре́евич**
52. **Волков Николай Степанович (ГСС)**
53. **Воловик Иван Иванович**

54. **Воробьёв Ле́в Васи́льевич**
55. **Воронин Иван Петрович**
56. **Глушцов Александр Васильевич**
57. **Голованов Вениамин Иванович**
58. **Голубев Иван Васильевич**
59. **Гончаров Мелетий (Мелентий) Петрович**
60. **Горбачева Людмила Дмитриевна**
61. **Горбенко Яков Данилович**
62. **Горбунов Павел Иванович**
63. **Горовой Григорий Антонович**
64. **Гревцов Николай Федорович (ГСС)**
65. **Грибенко Михаил Васильевич**
66. **Грицай Василий Кузьмич**
67. **Губачев Николай Николаевич**
68. **Гурдисов Николай Маркович**
69. **Гущин Михаил Афанасьевич**
70. **Давыдов Анатолий Васильевич**
71. **Даглдиев Ашот Оганович**
72. **Данилов Пётр Павлович**
73. **Дегтярев Федор Ильич**
74. **Дементеев Борис Степанович**
75. **Дзугутов Мухтарбек Моисеевич**
76. **Дидурик Виктор Петрович**
77. **Добрев Сергей Георгиевич**
78. **Донской Афанасий Дмитриевич**
79. **Дорогавцев Николай Алексеевич**
80. **Дудник Иван Данилович**
81. **Дудников Павел Дмитриевич**
82. **Дюжиков Александр Иванович**
83. **Евсюков Михаил Иванович**
84. **Единархов Иван Яковлевич.**
85. **Емельянов Николай Титович**
86. **Епрынцев Геннадий Михайлович**
87. **Еременко Андрей Дмитриевич.**
88. **Ермаков Николай Александрович**
89. **Жилин Георгий Павлович**
90. **Журин Константин Александрович**
91. **Забелин Владимир Николаевич (ГСС)**
92. **Завьялов Борис Семёнович**
93. **Задорожный Иван Петрович**
94. **Зайцев Василий Владимирович**
95. **Зайцев Иван Иванович**
96. **Зайцев Николай Георгиевич**
97. **Закотий Федор Иванович**
98. **Закревский Александр Николаевич (генерал-полковник)**
99. **Зангиев Владимир Сосланович**
100. **Зидрашко Николай Сафронович**
101. **Ивакин Владимир Сергеевич**
102. **Иванов Михаил Федорович**
103. **Иванов Станислав Георгиевич (генерал-полковник)**
104. **Игнатьев Александр Семёнович**
105. **Игнатьев Аркадий Кириллович**
106. **Ильченко Михаил Ефимович**
107. **Исаков Василий Александрович**
108. **Кабанов Виктор Яковлевич**
109. **Кадиев Асахмет Дадоевич**
110. **Калашенок Василий Исакович**

111. **Калинин Евгений Петрович**
112. **Кальсин Пётр Терентьевич (ГСС)**
113. **Камалетдинов Ахмет Хабибович**
114. **Кардопольцев (Каргопольцев) (Бенедикт) Бенидикт Ильич**
115. **Капризенко Алексей Васильевич**
116. **Каснерик Михаил Константинович**
117. **Качевский Евгений Павлович**
118. **Кириков Семен Иванович**
119. **Кисе́ль Фёдор Гера́симович (генерал-майор)**
120. **Клопкова Людмила Николаевна**
121. **Ковалев Аким Харитонович**
122. **Кокорин Михаил Александрович**
123. **Комаров Виктор Николаевич**
124. **Кондратьев Яков Федорович**
125. **Кондюрин Владимир Федорович**
126. **Кононов Николай Иванович**
127. **Коржик Иван Илларионович**
128. **Королев Николай Семенович**
129. **Костырко Николай Васильевич**
130. **Котляров Николай Семенович**
131. **Котов Алексей Алексеевич**
132. **Кочубенко Владимир Артемович**
133. **Красиков Виктор Антонович**
134. **Кретов Герасим Алексеевич**
135. **Крикун Григорий Михайлович.**
136. **Крюков Евгений Трофимович (почетный радист)**
137. **Кулин Николай Захарович**
138. **Кулькина Мария Ивановна**
139. **Куницин Евгений Павлович**
140. **Купало Виктор Маркович**
141. **Кутасин Александр Иванович (генерал-лейтенант)**
142. **Кушхов Пита Мишевич**
143. **Кшиква Иван Владимирович**
144. **Лаврентьев Сталь Александрович**
145. **Лагода Василий Самойлович**
146. **Лазарева Александра Назаровна**
147. **Лаптев Николай Алексеевич**
148. **Лебеденко петр васильевич**
149. **Левашев Сергей Сергеевич**
150. **Левченко Виктор Иванович**
151. **Лелека Иван Денисович**
152. **Леонтьев Дмитрий Васильевич**
153. **Лёшин Николай Васильевич**
154. **Лисикова Ольга Михайловна**
155. **Лобанов Евгений Владимирович**
156. **Лобанов Лев Захарович**
157. **Лужецкий Павел Петрович (ГСС)**
158. **Лукашин Николай Петрович**
159. **Лысенко Виктор Николаевич**
160. **Лысенко Георгий Иванович**
161. **Макаров Юрий Федорович**
162. **Малафеев Василий Николаевич**
163. **Мальцев Игорь Михайлович (генерал-полковник)**
164. **Малютина Елена Мироновна**
165. **Мананников Сергей Степанович**
166. **Мамонтов Афанасий Андреевич**
167. **Мартынов Михаил Михайлович**

168. **Мартынюк Николай Каленикович (генерал-полковник)**
169. **Марченко Виктор Федорович**
170. **Марус Семен Никитович (Никитич)**
171. **Матвеев Александр Андреевич (генерал-лейтенант)**
172. **Матвиенко Трифон Трифонович**
173. **Матюшкин Иван Николаевич**
174. **Мегедь Юрий Игнатович**
175. **Мельгунов Александр Максимович**
176. **Миронов Иван Нилович.**
177. **Михайлов Анатолий Иванович**
178. **Михайлов Анатолий Федорович**
179. **Михайлов Борис Иванович**
180. **Михеев Павел Павлович**
181. **Мишин Михаил Павлович**
182. **Мищенко Владимир Федорович**
183. **Могильницкий Аркадий Самойлович**
184. **Моисеенко Николай Степанович**
185. **Мокров Иван Степанович**
186. **Мошкей Василий Семенович.**
187. **Мягкий Федор Иванович**
188. **Найденко Андрей Алексеевич**
189. **Найматов Абдул Гасанович**
190. **Наследухов Михаил Гаврилович**
191. **Никитин Виталий Александрович**
192. **Никитин Евгений Степанович**
193. **Никитин Михаил Никитович**
194. **Никифоровский Константин Арсеньевич**
195. **Никишин Николай Иванович**
196. **Новгородский Александр Дмитриевич**
197. **Носов Василий Абросимович**
198. **Нуриева Сона Пири кызы**
199. **Овчинников Пантелей Карпович**
200. **Ожогин Борис Михайлович**
201. **Озолин Евгений Владимирович (генерал-майор)**
202. **Олейник Екатерина Андреевна**
203. **Ольховский Григорий Савельевич**
204. **Орел Степан Филиппович**
205. **Осипов Михаил Яковлевич**
206. **Осипчук Борис Петрович**
207. **Оськин Василий Степанович (генерал-майор)**
208. **Павлов Николай Евсеевич**
209. **Панькин Валентин Епифанович (генерал-полковник)**
210. **Папанов Павел Родионович**
211. **Перескок Владимир Семенович**
212. **Пермяков Геннадий Григорьевич**
213. **Петренко Павел Прокофьевич**
214. **Петров Петр Ильич**
215. **Петухов Николай Федорович**
216. **Пивоваров Борис Николаевич.**
217. **Побединский Андрей Андреевич**
218. **Погорелов Иван**
219. **Пономарев Павел Сергеевич**
220. **Попова Мария Николаевна**
221. **Портенко Григорий Иосифович**
222. **Порфирьев Николай Порфирьевич.**
223. **Прасолова Прасковья Прокофьевна**
224. **Проворихин Владимир Борисович**

225. **Прокопович Александр Александрович**
226. **Прокуроров Анатолий Иванович**
227. **Прудникова Руфина Николаевна**
228. **Пузырь Александр Моисеевич**
229. **Ревва Николай Петрович**
230. **Рокчинский Гарри Олегович**
231. **Романова Ирина Павловна**
232. **Рябчиков Иван Гаврилович**
233. **Савчук Владимир Максимович**
234. **Садовников Евгений Николаевич**
235. **Сафонов Константин Митрофанович**
236. **Свирин Алексей Алексеевич.**
237. **Северин Дмитрий Семенович**
238. **Селиванов Тимофей Васильевич**
239. **Семченко Василий Иванович**
240. **Сидоров Михаил Андрианович.**
241. **Сироткин Сергей Иванович**
242. **Скорук Василий Васильевич**
243. **Слупский Георгий Матвеевич**
244. **Снытко Тарас Антонович.**
245. **Солопов Дмитрий Трофимович**
246. **Стадниченко Николай Карпович**
247. **Столбикова Анна Алексеевна**
248. **Стружанов Иван Сергеевич.**
249. **Сузик Павел Гавриилович**
250. **Сухорябов Владимир Викентьевич**
251. **Тайч Михаил Семенович**
252. **Тарабрин Геннадий Тимофеевич**
253. **Тегин Георгий Сергеевич**
254. **Тезяев Иван Иванович**
255. **Тенькаев Виталий Иванович**
256. **Тимлер Александр Августович**
257. **Тимофеев Иван Тимофеевич**
258. **Тимченко Константин Кондратьевич**
259. **Тихомирова Вера Ивановна**
260. **Ткачев Александр Дмитриевич**
261. **Токарев Александр Иванович (20 самолетов)**
262. **Торопов Павел Андреевич. (генерал-дейтенант**
263. **Троицкий Александр Михайлович**
264. **Трутаев Виктор Михайлович**
265. **Туровский Анатолий Иванович**
266. **Угаров Алексей Владимирович**
267. **Угрюмов Динадий Клементьевич**
268. **Уланов Георгий Гаврилович**
269. **Усов Михаил Васильевич**
270. **Федорин Геннадий Алексеевич**
271. **Федянин Владимир Ильич**
272. **Филатов Николай Иванович**
273. **Херодинов Владимир Алексеевич**
274. **Хетхенов Фрол Петрович**
275. **Хорпяков Николай Андреевич**
276. **Хосаев Роман Александрович.**
277. **Цветков Вениамин Павлович**
278. **Цыганков Иван Николаевич**
279. **Чеботарев Леонид Владимирович**
280. **Чеботарев Николай Павлович**
281. **Челноков Алексей Павлович,**

282. Чиркин Алексей Лукьянович (генерал-майор)
283. Чернушенко Василий Федорович
284. Чихватов Вениамин Николаевич
285. Чичов Владимир Тимофеевич
286. Шабанов Владимир Павлович
287. Шамов Иван Васильевич (поэт)
288. Шаповалов Владимир Григорьевич
289. Шарапов Иван Васильевич(генерал-лейтенант)
290. Шаталов Константин Иванович
291. Шашин Иван Терентьевич
292. Шелехов Виктор Григорьевич
293. Шемчук Борис Иванович
294. Шестиперов Алексей Михайлович
295. Шибанов Николай Васильевич (генерал-лейтенант)
296. Шимко Василий Иванович
297. Шишкин Николай Петрович.
298. Шма́гин Влади́мир Миха́йлович (генерал-лейтенант)
299. Штода Андрей Владимирович (генерал- лейтенант)
300. Шугаев Борис Александрович
301. Щавлеев Николай Афанасьевич
302. Эфенди́ев Килоста́н (Константин) Каси́мович (КБР)
303. Юдин Вадим Николаевич
304. Якутов Николай Лукич
305. Янков Вадим Владимирович
306. Янош Урбан Генерал-майор
307. Ярко Иван Иванович
308. Яроцкий Григорий Александрович (18 сбитых самолетов)
309. Ясанис Сергей Юлианович (ГСС)

САМОЛЕТ

Над городом спящим, в полет,
Срезая небесную грань,
Взметнулся с земли самолет -
Богини возмездия длань.

В предутреннем синем дыму
Не слышен ни рокот, ни гул.
В броске устремленный во тьму,
В полете он словно уснул.

Что снится тебе, самолет,
Летящий в небесную даль?
Застывший в скульптуре полет,
Эпохи героев скрижаль…

Нет, нет, он не спит. Он в строю
Бессмертную вахту несет.
Священную службу свою,
Отчизны покой стережет.

Заря. Над Батайском рассвет.
Алмазная пала роса.
В грядущее, солнцу вослед,
Летит самолет в небеса.

Фазил Дашлай

ПЕРСОНАЛИИ

Абрамов Андрей Александрович, 1915 года рождения. Уроженец Ивановской области, село Воскресенское. С 16 лет увлекался авиацией. Занимался в авиаклубе лётным делом. В 1941 году окончил Батайское авиационное училище имени Серова. В Великую Отечественную войну служил на Закавказном Фронте лётчиком-истребителем. На фронте познакомился с будущей женой Еленой Васильевной, которая служила в одном полку и была наводчицей-слухачём. Вместе они встретили 9 мая 1945 года в Берлине. После войны был переведен в Троицкий авиационный полк. Дожил до 70 лет.

Источник:http://pomni.is74.ru/person/57211/

Авидзба Мери Хафизовна (191917—1986) — первая летчица Абхазии, штурман 46-го гвардейского легкобомбардировочного ночного авиационного полка 4-й воздушной армии 2-го Белорусского фронта, гвардии лейтенант в отставке.

Родилась в 1917 году в Абхазии.

Закончила Сухумский аэроклуб и Батайскую летную школу. В Сухумском аэроклубе её наставником и учителем был Виктор Аргун, работавший начальником летной части. В 1939 году стала курсантом Военно-медицинской академии в Ленинграде.

После начала Великой Отечественной войны подала заявление о зачислении добровольцем в Красную Армию. В действующей армии — с декабря 1942 года до победы над Германией. Прошла обучение в истребительной авиашколы в г. Пермь. Сражалась в составе 4-й воздушной армии на Северо-Кавказском, 4-м Украинском и 2-м Белорусоком фронтах. Принимала участие в обороне Кавказа, освобождении Крыма, Белоруссии, Польши, разгроме врага на территории Германии. В 1944 году перевелась в другой авиационный полк.

За время военных действий Мери Авидзба совершила 477 боевых вылетов, сбросила на врага 63 тыс. килограммов смертоносного груза.

После войны из-за ушиба, который сказался только после войны, была 7 лет парализована. Потом была удачная операция и корсет.

Находясь на пенсии, Авидзба вела большую общественную работу. Была избрана депутатом Верховного Совета Абхазии. Ряд лет была председателем родительского комитета Сухумской абхазской десятой средней школы им. Лакоба. Вела большую работу по патриотическому воспитанию молодежи, по пропаганде героических традиций советской авиации.

Умерла в 1986 году в Абхазии.

Имеет два ордена Отечественной войны 1 степени (05.11.1944, 06.04.1985),

орден Отечественной войны 2 степени (21.02.1943),

Медали (в том числе медаль «За оборону Кавказа» (1944))

За патриотическое воспитание подрастающего поколения М. Х. Авидзба была награждена Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Абхазии и благодарностями Министерства просвещения республики.

Мери Хафизовне Авидзба посвятил своё стихотворение народный поэт Абхазии Д.И. Гулия.

В Сухуме на доме по проспекту Мира, где она жила, установили мемориальную доску.

Агапов Николай Васильевич

Военная биография

Выжил в первый день войны

История, описанная в одной из рижских газет к 45-летию победы (на фотографии).

После описываемых событий с аэродрома г. Лиды механиков отправили на машинах. Ехали в основном ночью через г. Минск. В Могилеве их бросали на ликвидацию немецких десантов, переодетых в нашу форму и военную, и милицейскую, и железнодорожную. После нас направили за получением новых самолетов в г. Рязань. Там были сформированы новые авиаполки из двух эскадрилий и направлены на Юго-Западный фронт на аэродром в местечке "Гуляй поле".

Осень 41- весну 42г провел в Донбассе. Летом 42 года был направлен в первоначальную летную школу в Грузию г. Телави. В 43 г. закончил боевую Батайскую авиашколу, эвакуированную в Азербайджан г. Евлах. В 1944-45 г был летчиком-инструктором в г. Пугачев. Выпустил много боевых летчиков. Демобилизован по зрению в декабре 1945г.

Биография после войны

В январе 1946 года направлен на восстановление вагоностроительного завода в г. Кенинсберг (Калининград) и уже к концу года завод выпускал грузовые вагоны - думкары. В 1951 г был переведен на Рижский вагоностроительный вагон, где проработал до смерти, 17 лет был начальником арматурного цеха.

Был женат на Ловле Антонине Михайловне. В семье родилось двое детей - Сергей 49 г (умер в возрасте 2 лет) и Елена, от которой есть внучка Мария (это я) и двое правнуков - Никита и Михаил. Любопытно то, что правнуки у него общие с его лучшим другом по Рижскому вагоностроительному заводу. Жаль, что ни он, ни друг, ни жены не дожили до этого дня.

Источник:
https://www.polkmoskva.ru/people/995456/

Агуренко Алексей Митрофанович. 1914 г.р. Место рождения: ст. Зверево Шахтинского района Азово-Черноморского края (г.Ростов-на-Дону)

Воинское звание: капитан. Место службы: 3-й, 7-й, 1-й перегоночные авиаполки. Демобилизован.

Награды:

орден Красной Звезды (19.08.1944)

Дополнительная информация:

Окончил 1 Батайскую ШП ГВФ в 1936. В РККА с ноября 1941, призван из ГВФ. В боях не участвовал.

С 12.1941 – летчик 12 ОАГ ГВФ.

С 11.1942 – летчик 3 ПАП.

С 15.02.1943 - старший лётчик 2 АЭ 7 ПАП.

С 04.1943 – пилот 1 ПАП.

Из наградного листа от 15.05.1944 г.:

«На трассу прибыл в ноябре 1942 из 12 ОАГ ГВФ где перегнал 12 самолетов ДБ-3ф из Комсомольска-на-Амуре до фронта на расстояние более 7000км. Вначале работал в 7

ПАП на участке Уэлькаль-Красноярск и перегнал 10 самолетов А-20.С июня 1943 в 1 ПАП. На участках Фербенкс-Уэлькаль и Фербенкс-Анадырь перегнал 69 А-20.Всего перегнал 79 А-20, сделав 88 самолето-перегонов. Достоин награждения орденом Отечественной войны 2 степени. Командир 1 ПАП полковник Васин. 15.05.1944».

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/agurenko-aleksey-mitrofanovich

Аджба Михаил Кутиевич

Высокое небо Михаила Аджба
Твои сыновья, Апсны!

100-летие со дня рождения абхазского пилота, кавалера трех орденов Боевого Красного Знамени, орденов Красной Звезды и Отечественной войны I степени, орденов Кутузова и Суворова – Михаила Кутиевича Аджба отметили в его родном селе Ачандаре Гудаутского района, где он родился и вырос.

Особый тон юбилейному мероприятию был задан эффектным пролетом над Ачандарой учебно-боевых самолетов ВВС Абхазии «Л-39». Нынешние абхазские летчики отдали дань памяти своему легендарному соотечественнику-пилоту.

Михаил Аджба – один из достойных сыновей Ачандары. И не случайно по инициативе местных старейшин после гибели пилота его перезахоронили на главной площади села, где и воздвигнут памятник. Здесь же памятники погибшим в годы Великой Отечественной войны и Отечественной войны народа Абхазии 1992-93 гг.

В 1941 году защищать одну большую общую страну – СССР – из абхазского села Ачандары на фронт ушли 300 человек, имена 149 павших героев выбиты на гранитной плите. Сегодня в Ачандаре уже нет в живых ни одного ветерана Великой Отечественной, и тем значимее этот вечер памяти героя.

Михаил Аджба родился в 1913 году. После сельской школы окончил педагогический техникум. Но судьба уготовила ему иную роль. В 20 лет, в день первомайского праздника в Сухуме, он впервые посетил аэроклуб, и его жизнь коренным образом изменилась. Он решил связать ее с авиацией и в 1935 году поступил в Батайскую авиашколу. Окончил ее с отличием и в 1939 году пилот гражданской авиации Михаил Аджба приступил к работе в Сухумском аэропорту.

За два года до Великой Отечественной войны Михаил – пилот 2-го класса – был награжден значком «Отличник гражданского воздушного флота».

С первых дней войны в составе 102-го авиаполка дальнего действия, который был сформирован из гражданских летчиков, М. Аджба воевал на самолетах «ЛИ-2». На его счету 240 боевых вылетов. Абхазский летчик стоял в одном строю с теми, кто брал Берлин, на почетном построении 9 мая 1945 г. в поверженной столице германского рейха.

О мужестве и героизме Михаила Аджба рассказывали его сослуживцы. О том, как он не раз, рискуя жизнью, совершал, казалось, невозможное. Такая самоотверженность советских воинов и приближала День Победы.

После войны, в 1947 году, Михаил Аджба вернулся в свой родной авиаотряд, откуда начался его полет в небо. Служил некоторое время пилотом гражданской авиации, а затем его назначили начальником авиаотряда. В 1948 г. при выполнении очередного задания, во время рейса с Северного Кавказа, его самолет разбился. Трагическая авиакатастрофа унесла жизни пилота, членов экипажа и пассажиров. Останки погибших не удалось найти сразу, и только через несколько месяцев охотники обнаружили их в труднодоступных горах. Через год останки М. Аджба перевезли в Абхазию. Боевой летчик завершил свой последний полет и навечно остался на земле своих предков.

Памятник Михаилу Кутиевичу установили под сенью платанов, возраст которых превышает 800 лет. Кто и когда посадил эти деревья, неизвестно. Но рядом с ними уже подросли новые платаны. Так и в нашей жизни: уходят представители старшего поколения, но на смену им приходят молодые пилоты – защитники Отечества. О героях войны будут помнить и знать, пока о них, о их подвигах будут говорить. Представители старшего поколения в Ачандаре еще помнят своего легендарного односельчанина. А молодые ачандарцы по-новому будут воспринимать имя Михаила Аджба после этого мероприятия и будут приходить к памятнику, чтобы поклониться и возложить цветы. Его имя, как и имена других абхазских летчиков – Мери Авидзба, Виктора Аргун, Виталия Попкова, Киазима Агрба, Джото Тванба, Шамиля Палба, Темыра Язычба, Дмитрия Осия, Шамиля Акусба, Леонтия Шакирбай, Назырбея Омерчик-ипа, Мущни Габлия – навечно останутся в памяти благодарных потомков.

Марина ГАБРИЯ

Могила Михаила Кутиевича Аджбы (Ачандара)

http://gazeta-ra.info/index.php?ELEMENT_ID=7158

Александрович Яков Александрович

Родился 25 Сентября 1907 года в деревне Большая Ольшанка, ныне Чашниковского района Витебской области. В 1931 году окончил 3-ю Оренбургскую военную авиационную школу лётчиков и летнабов имени К. Е. Ворошилова. Служил лётчиком - инструктором и командиром звена в Батайской военной авиационной школе лётчиков имени А. К. Серова.

С Августа 1942 года на фронтах Великой Отечественной войны. По Декабрь 1943 года служил в 925-м ИАП; по Февраль 1944 года - в Управлении 229-й ИАД; по Май 1945 года - в 42-м Гвардейском ИАП.

27 Августа 1942 года заместитель командира эскадрильи 926-го истребительного авиационного полка (219-я смешанная авиационная дивизия, 4-я Воздушная армия, Закавказский фронт) Старший лейтенант Я. А. Александрович вылетел во главе пары ЛаГГ-3 на сопровождение бомбардировщиков А-20 "Бостон". В районе станицы Веселовской Краснодарского края вступил в бой с 7 истребителями противника. С первой же атаки сбил Ме-109. Затем атаковал второй "Мессершмитт", который находился рядом с нашим бомбардировщиком.

Но стрелять было нельзя, так, как мог пострадать и бомбардировщик. Тогда Александрович принял решение таранить. На встречном курсе он пошёл на "Мессер", имея небольшое снижение. В боевом развороте он резко ударил консолью правого крыла снизу по средней части плоскости Ме-109. Потеряв плоскость, "Мессер" перевернулся и отвесно полетел вниз.

Александрович, напрягая все силы, сумел удержать свой истребитель в воздухе. Вместе с ведомым он продолжал сковывать действия остальных Ме-109 до тех пор, пока наши бомбардировщики не выполнили своего задания. Затем привёл повреждённый самолёт на свой аэродром и благополучно совершил посадку. За этот подвиг награждён орденом Ленина.

Вскоре стал командиром эскадрильи. Позднее служил помощником командира 229-й истребительной авиационной дивизии по воздушно - стрелковой службе. Войну закончил в должности командира 42-го Гвардейского истребительного авиационного полка.

Вспоминает бывший лётчик 42-го ГвИАП Герой Советского Союза Г. Р. Павлов:

"В боевых условиях нередко младшие по званию командовали старшими. В нашем коллективе были и Подполковники, и Майоры, а на должность командира полка прибыл Капитан Яков Александрович Александрович.

Авиаторы многое знали о нём по газетам. Это он, Александрович, в критическую минуту боя передал по радио: "Иду на таран !" И уничтожил врага, а сам вернулся на аэродром и благополучно приземлил повреждённый самолёт. За этот подвиг бесстрашный лётчик был награждён орденом Ленина.

Капитан Я. А. Александрович быстро сблизился с Гвардейцами и стал таким же уважаемым человеком, как Гарбарец, недавно переведённый в Управление дивизии.

- Маршал Новиков знает, кого назначить командиром Гвардейцев, - не без гордости говорили лётчики, когда главком ВВС присвоил Александровичу воинское звание "Майор". - А в воздухе наш командир - орёл !

Это крылатое определение так и жило в полку со времён Курбатова. Но давалось оно не должности, а мудрому человеку и храброму воину. Александрович заслужил это звание своими личными подвигами в последующих боях и умением командовать подчинёнными.

Его грудь украшали ордена Ленина и Красного Знамени. Во время войны боевые награды были символом доблести и геройства и не нуждались в комментариях.

Под командованием Я. А. Александровича 42-й Гвардейский авиаполк участвовал в освобождении Феодосии, Судака, Гурзуфа. Впереди был Севастополь - героический город и главная военно - морская база Черноморского флота".

За период боевой деятельности Гвардии майор Я. А. Александрович выполнил 97 боевых вылетов. Проведя 14 воздушных боёв, сбил 5 самолётов противника лично и 3 - в составе группы.

Награждён орденами: Ленина, Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды; медалями, польским орденом "Крест храбрых".

Умер 18 Ноября 1947 года после болезни.

(Представлялся к званию Герой Советского Союза.)

Источник:http://airaces.narod.ru/all9/aleksand.htm

Алексеева Татьяна Тимофеевна 1910 г.р.

Старший техник –лейтенант эскадрильи 588 НБАП. Награждена орденом Красной звезды. В учетной карточке указано место рождения – с. Явкино Николаевской области Украинской ССР.

(Материал взят с сайта «Подвиг народа»)

В книге «Ласточки над фронтом» Чечнева Марина Павловна пишет: Под стать настроению и воспоминания пришли другие светлые, радостные. О том, как вступала в 1928 году в комсомол. Комсомольская жизнь захватила, увлекла активную, деятельную натуру. К поручениям Таня относилась с жаром, все свое свободное время отдавала общественной работе. В 1930 году цеховая комсомольская организация послала ее учиться в город Купянск на курсы пионерских работников при ЦК ЛКСМ Украины, а после окончания этих курсов Алексеева стала работать в райкоме комсомола Жмеринки. Работа ей нравилась. Казалось, путь выбран удачно и окончательно.

Но в 1931 году судьба комсомолки Тани Алексеевой круто повернулась. В райком комсомола пришла разнарядка — надо послать одного человека для учебы в Батайскую летную школу Гражданского воздушного флота. Выбор пал на Таню Алексееву. С радостью и гордостью приняла она это доверие. Приемная комиссия зачислила Алексееву на техническое отделение Батайской школы ГВФ. Здесь она встретила и Евдокию Бершанскую, которая училась на летном отделении. И вот на долгие годы подружились.

Получив специальность авиационного техника, Таня Алексеева стала готовить кадры для Гражданского воздушного флота. Спокойная, всегда выдержанная, она, казалось, была рождена для этой работы. Когда в 1935 году в Батайской школе была создана эскадрилья, Таня работала в ней техником звена, сменным инженером отряда

Источник:https://biography.wikireading.ru/170012

Алексеев Дмитрий Алексеевич

Год рождения: 1922

Место рождения: д. Норбужье Кимрского района Тверской области

Образование: начальная школа – семилетка. Со 2-го курса индустриального техникума (г. Калязин) призван (добровольно) в Новоторжский аэроклуб (г. Кимры). Обучался полетам на самолете По-2. В начале июня 1941 года зачислен в Батайское истребительное авиаучилище имени Серова. Летную подготовку прошел на самолетах УТ-2, УТИ-4. В августе 1943 года по окончании училища в звании младший лейтенант направлен в 4-й запасной ИАП (г. Моршанск) для подготовки по боевому применению. В ноябре того же года на новейших истребителях Ла-5, имея налет на них 20 часов, совершил перелет на фронт. Участие в боевых действиях I-го Украинского фронта принимал с декабря 1943 года по 9 мая 1945 года. Воевал в составе 41-го гвардейского Черновицкого, ордена Кутузова III степени истребительного авиационного полка 8-й гвардейской Киевской Краснознаменной, ордена Богдана Хмельницкого ИАД 2-й воздушной армии. Совершил 124 боевых вылета. Принимал участие в воздушных боях с численно превосходящими силами противника. Обеспечил 5 сбитий в качестве ведущего. Лично сбил 2 самолета. Спас ведущего, выбив из-под его хвоста мессершмит. Боевой путь прошел от Киева через города Бердичев, Шепетовка, Тернополь, Львов, Жешув (Польша), Сандомир, Краков, Опельн-Бреслау, Дрезден, и закончился в Праге. **За боевые действия награжден двумя орденами «Отечественная война» II-й и I-й степени, орденом Красного Знамени, медалями «За победу над Германией», «За освобождение Праги», «За взятие Берлина».** После Великой Отечественной войны проходил службу на территории Чехословакии (под г. Бреслау), Венгрии (Секешфехервар) и Азербайджана (Аджикабул). Летал на самолетах Ла-9 и МиГ-17.Через 5 лет (в 1962 году) назначен инспектором истребительной авиации штаба 11-й армии ПВО, г. Хабаровск, позднее – начальником службы безопасности полетов авиации армии. Присвоено воинское звание полковник. Летчик 1-го класса. Переучен на сверхзвуковой истребитель-перехватчик Як-28п. Списан с летной работы по зрению. С 1970 по 1978 гг. – старший преподаватель кафедры тактики СВВАУЛШ ПВО. **За годы службы в мирное время награжден двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» III-й степени, рядом медалей.** После увольнения в запас (по возрасту) исполнял обязанности инструктора, старшего инструктора практического обучения курсантов-летчиков на тренажерах Л-29, Л-39 и МиГ-23 вплоть до расформирования СВВАУЛШ в 1992 году.

Источник:https://pobeda26.ru/veterani/alekseev-dmitrij-alekseevich

Большое интервью с этим героем на ниже указанном электронном адресе. Запись и литературная обработка - А.В. Сухоруков

Источник:
https://iremember.ru/memoirs/letchiki-istrebiteli/alekseev-dmitriy-alekseevich/

Алексеев Сергей Павлович родился 6 октября 1919 года в городе Торжок Калининской области.

В 1934 г. окончил 7 классов школы. Член ВЛКСМ с 1938 г. Известно также, что Сергей был женат. В апреле 1940 зачислен курсантом в Батайскую военную авиационную школу им. Серова. 24.8.1940 – принял военную присягу. По окончании авиашколы сержант Алексеев с 5.1.1941 служил в ней же инструктором-пилотом. С началом войны оставлен на должности инструктора и в действующую армию переведен только летом 1942 г. 28.6.1942 – присвоено звание младший лейтенант. 6.7.1942 – командир звена в 66 ИАП, Западный фронт. 5.8.1942 не вернулся с боевого задания.

В интернете можно найти такие сведения о последнем бое Сергея Алексеева:

Согласно «Сведениям о потерях 202 ИАД за начало августа 42 г.»: 5.08.42 – в 66 ИАП НБЗ [не вернулся с боевого задания] Як-7б № 2331 – ком. звена мл. л-т Алексеев Сергей Павлович. 5.08.42 в 12.35-12.45 на высоте 1500–1800 м 66 ИАП (4 Як-7) совместно с 42 ИАП (4 ЛаГГ-3), а также 188 ИАП (4 Як-1) вели бой с 6–10 Ю-88 в районе Погорелое Городище. Один из Ю-88 подбила пара Алексеев–Бойченко (Бойко). После атаки на Ю-88 произошел бой с четырьмя (или 10 ?) Ме-109, атаковавшими ЛаГГ'и. В итоге НБЗ ком. звена мл. лейтенант Алексеев С. П. (66 ИАП) и сержантт Бушков А. С. (188 ИАП, спасся на парашюте, восточнее Погорелое Городище).

В 2005 году при разработке делянки между с. Николо-Пустынь и д. Тупицыно Зубцовского р-на Тверской обл. работником Погорельского лесхоза Василием Шлычковым в лесу были обнаружены обломки самолета времен войны. Он рассказал о находке Владимиру Стрельникову – командиру поискового отряда «Звезда».

Зимой 2006 года поисковые отряды «Рубеж» (Москва). «Звезда» (Погорелое Городище) и «Каскад» (Сычевка), начали работу по извлечению самолета из земли, но из-за наступившей оттепели и подъема уровня воды раскопки пришлось отложить на неопределенное время...

Зимой 2010 года подъем самолета продолжили члены поисковых отрядов «Рубеж», «Звезда», «Наследники А. Невского» и «Бастион». Поисковикам удалось использовать экскаватор. С глубины трех и более метров был поднят двигатель и другие крупные обломки самолета. Однако останки летчика, бронеспинку, приборы и бортовое вооружение обнаружить не удалось.

В августе 2014 года раскопки были продолжены.

Из отчета ПО «Рубеж»: «Вгрызаясь в металл и глину, стали извлекать фрагменты пилота. Рядом был обнаружен редуктор самолета с одной лопастью и бронеспинка с парашютом. Когда ее подняли наверх, то увидели пулевое отверстие. От удара о землю она переломилась именно в этом месте. Это дало право нам рассматривать версию о воздушном бое, во время которого наш летчик был убит прямым попаданием крупнокалиберной пули, которая прошла навылет, через тело и бронеспинку.

На второй день нам повезло – мы обнаружили нагрудный карман гимнастерки. Аккуратно приоткрыв карман, мы достали комсомольский билет и прочитали то, что было написано в 1938 году. Казалось, что это было написано вчера – так хорошо сохранился документ. Вот что мы прочитали: Алексеев Сергей Павлович, 1919 года рождения, дата вступления в комсомол – октябрь 1938 года. Выдан Новоторжокским райкомом комсомола Калининской области».

8 мая 2015 г. останки летчика преданы земле Иоанно-Богословском кладбище в городе Торжке Тверской области.

31 октября 2015 года на месте гибели младшего лейтенанта Сергея Алексеева был установлен памятный знак.

Источник: https://airheroes.ru/lichnie-dela/alekseev-sergej-pavlovich

Алиев Нуриддин Меджидович (2 апреля 1920, Махачкала, Дагестан — 1991, Баку, Азербайджан) — азербайджанский и советский лётчик, Заслуженный пилот СССР. Полковник авиации.

Нуриддин Меджидович Алиев родился в 1920 году в г. Махачкала. В 1937 -1938 гг. обучался в Бакинском аэроклубе по курсу пилота У-2. В 1938 году направлен на обучение в Батайское авиационное училище, которое успешно окончил в 1940 году.

Участник Великой Отечественной войны. Пилот истребитель, летал на самолетах И-15 и И-16. К началу Сталинградской битвы Нуриддин Алиев летал уже на самолетах штурмовиках Ил-2. Сражался в составе 243-го (78-го) гвардейского штурмового авиаполка. В боях под Сталинградом экипаж Нуриддина Алиева уничтожил свыше 10 немецких танков, 2 бронемашины, 5 зенитных орудий, 26 автомашин, до 190 солдат и офицеров противника. В воздушном бою с истребителями противника Нуриддин, будучи ранен, лично сбил М109. После излечения в госпитале сражался в составе Донского, Центрального и Белорусского фронтов. Прошел путь от рядового пилота до командира эскадрильи. За мужество и героизм, проявленные в боях с врагом, гвардии майор Нуриддин Меджид оглу Алиев награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды и медалями.

В послевоенный период Заслуженный пилот СССР, начальник Управления гражданской авиации Азербайджана. За трудовые достижения награжден орденами Ленина и Октябрьской революции.

Скончался в 1991 году в Баку. Похоронен там же, на II Аллее почётного захоронения. Надгробный памятник, состоящий из скульптурного портрета самого Алиева и бронзовой фигуры Икара, выполнен Мир-Али Мир-Касимовым.

Анурьев Николай Андреевич. 06.1905. с. Куриловка Новоузенского района Саратовской области. Капитан. Награды:

орден Отечественной войны 1 степени (27.05.1944);

три ордена Красной Звезды (5.11.1944, 3.11.1944, 21.08.1945);

медаль «За боевые заслуги» (1945);

медаль «За оборону Москвы»;

медаль «За победу над Германией»;

В Красной Армии с 10.1927 г. В РККА с 1941 из ГВФ, Участник Финской войны в 1940. На фронте с июля 1941 по август 1942 Северо-Западный и Калининский фронт в 1 АТД ГВФ. Имеет 42 боевых вылета.

С 10.1927 по 10.1929 – в артиллерии.

С 10.1929 по 07.1930 – курсант Ленинградской ВТШЛ.

С 07.1930 по 05.1931 – курсант 11 Луганской ВШЛ.

С 05.1931 по 01.1932 – слушатель Батайской школы пилотов ГВФ.

С 01.1932 по 05.1934 – командир отряда сельскохозяйственной авиации г.Саратов.

С 05.1934 по 01.1937 – командир отряда Западно-Сибирского УГВФ.

С 01.1937 по 02.1939 – старший пилот Северного УГВФ.

С 02.1939 по 06.1941 – командир 210 АОСП Северного УГВФ.

С 06.1941 по 07.1942 – заместитель командира Прибалтийской ОАГ по летной службе на Калининском и Северо-Западном фронтах, налёт 310 часов.

С 07 по 09.1942 – второй пилот ПС-84 МАГОН. Совершил 42 боевых вылета.

С 09.1942 по 06.1943 – командир корабля С-47 КВТ.

С 06.1943 по 04.1944 – командир корабля 8 ТАП 1 ПАД.

С 04 по 10.1944 – командир транспортного отряда УВТКУ.

С 10.1944 по 10.1945 – командир корабля 8 ТАП, ТАО ВТКУ.

С 10.1945 по 01.1947 – командир корабля 19 ТАО Северного УГВФ.

Из наградного листа от 18.01.1944 г.:

«Летает днем и ночью. За короткий промежуток времени проделал 186 рейсов, перевез 186,9 тонн грузов, 2081 пассажиров. Достоин награждения орденом Красного Знамени.

Командир 8 ТАП майор Пущинский.18.01.1944».

Из наградного листа от 30.09.1944 г.: «На трассе с августа 1942 командиром корабля С-47. Общий налет 5408 часов. С февраля 1944 командир отряда. Отряд в количестве 10 экипажей успешно справляется с заданиями руководства трассы. Отрядом перевезено 22618 человек ЛТС перегоночных полков, 3100 пассажиров, в том числе 61 человек дипломатических представителей США и 462 – дипломатических представителей СССР. Перевезено импортных грузов для фронта 5316,1 тысяч тонн, 22800 кг дипломатической почты. Лично сам перевез 123 тонны груза.1391 человек ЛТС и пассажиров.

За отличную организацию работы транспортного отряда управления трассы достоин награждения орденом Красной Звезды.

Начальник ВТКУ генерал-майор авиации Семенов.30.09.1944».

Из наградного листа от 20.08.1945 г.:

«За время боевых действий с 9 по 19 августа 1945 года совершил 4 боевых вылета. Перевез 6,5 тонн горючего для передовых танковых и моторизованных частей и высадил десант на аэродром Гирин.

Достоин награждения орденом Красного Знамени. Командир 281 ОТАП майор Четвертаков. 20.08.1945».

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/anurev-nikolay-andreevich

Аргун Виктор Константинович (1906—1942) — первый летчик Абхазии, участник Великой Отечественной войны, заместитель командира по политической части 975-го истребительного авиаполка 236-й истребительной авиационной дивизии, капитан. Родился в 1906 году в селе Куланурхва Сухумского округа Кутаиской губернии (ныне Гудаутского района Абхазии) в семье крестьянина.

После окончания Лыхненской средней школы Виктор работал на Сухумской табачной фабрике. Здесь комсомольцы выбрали его своим вожаком. На фабрике он создает кружки по подготовке стрелков, санитаров по изучению противохимической защиты. Вскоре комсомольского вожака награждают почетным знаком Осоавиахима.

Когда партия бросила клич «Комсомолец — на самолёт!» Виктор одним из первых в Абхазии откликнулся на него. По предложению Председателя ЦИК Абхазии — Нестора Лакоба, с путёвкой комсомола и комплектом оборонных значков на груди Виктор прибыл в Московский аэроклуб Осоавиахима. Медицинская комиссия признала его годным к службе и он стал курсантом Московского авиаклуба. Через год, в 1932 году, Виктор с энтузиазмом взялся за развитие авиационного дела в Абхазии. Организовал планерную секцию на парашютной станции и вскоре набрал 60 юношей и девушек в аэроклуб.

В 1936 году в Сухуме создали Осоавиахимовский аэроклуб. Виктор Аргун, как самый опытный пилот, был назначен начальником лётной части. Одним из его учеников была Мери Авидзба — будущая «ночная ведьма».

Мечтая стать профессиональным лётчиком, успешно сдаёт экзамены и в 1935 году поступает в Краснознамённую школу ГВФ им. Баранова в Батайске. В день выпуска из училища на первой полосе местных газет был помещён портрет Виктора с подписью: «Он — первый пилот — абхазец». Аргун стал комиссаром Красной Армии.

Принимал участие в Великой Отечественной войне. Погиб при исполнении служебных обязанностей 18 декабря 1942 года, похоронен в родном селе.

Сын — Анатолий Аргун.

Арешкович (Орешкович) Пимен Елисеевич. Год рождения: __.__.1914

Призван Тюменским ГВК. Учащийся Батайской ВШЛ.

Участник Великой Отечественной войны с 24.07.41 г.

Воевал в составе 209 бап, мл. лейтенант, командир звена, член ВКПб. Совершил 61 успешных боевых вылетов.

06.11.41 г. награжден орденом Красного Знамени.

В начале февраля 1942 г. лейтенант Арешкович представлен к званию Герой Советского Союза. 12.03.42 г. награжден орденом Красной звезды.

Лейтенант, пилот 4 отдельного тренировочного полка пропал без вести в мае 1944 года.

Источники:
http://www.bvvaul.ru/profiles/5446.php
http://allaces.ru/p/people.php?id=17946
http://podvignaroda.ru/?#id=10178550&tab=navDetailManAward

Бабыкин Павел Филиппович

Родился 14.01.1919 г. в Ставропольском крае. Лётчик 593 БАП, Дальний Восток, 1942г. — старший лётчик того же полка, 1943г. — командир звена, 1944г. — лётчик-штурмовик того же полка, октябрь 1944г. — командир звена 539 ШАП, 1945г. зам. командира авиаэскадрильи.

У меня три брата и сестра, все живы и по сей день, кроме родителей, отец и мать вскоре после войны трагически погибли. В школу пошёл в 1928 году, в 1935 году закончил семилетку и уехал в Новороссийск, поступил в силикатный техникум на механическое отделение, где окончил два курса.

В 1937 году был лозунг «Дадим сто тысяч лётчиков стране». К нам в Новороссийск прибыли один лётчик от ВВС, другой от гражданского воздушного флота. Я со своим товарищем Козыренко Иваном (Козыренко Иван Васильевич, после окончания училища, был инструктором на протяжении всей войны, в боевых действиях

участия не принимал) решил пойти в гражданский воздушный флот, в Батайскую лётную школу, самая крупная лётная школа в Советском Союзе. В 1939 году я её почти закончил, но события на Халхин-Гол оставили свой отпечаток, в связи с чем Читинская лётная истребительная школа была переведена в нашу. Батайскую школу закрыли в мгновение, в одну ночь, а 880 курсантов в числе со мной, которым оставалось 3-4 месяца, отправили в Сталинградскую бомбардировочную, остальные остались в истребительной. Мы с другом расстались. После Сталинградской окончил Оренбургскую лётную школу на СБ на лыжах, так как предстояло ехать на Дальний Восток, а там снега, зимой надо было уметь садиться на лыжах. Освоив это дело в конце мая 1941 года, я убыл на Дальний Восток в числе 45 молодых лётчиков, в 9-ю Воздушную Армию в Хабаровск, далее в Комсомольск-на-Амуре и Тайсин. Там стоял авиационный корпус, три дивизии, бомбардировочная, штурмовая и истребительная. Здесь я пробыл несколько дней, и был направлен в Приморье в 539 БАП, с которым была связана почти вся моя жизнь.

Беседа от 02.12.2006 г.
Вопросы составлены на основе книги Артёма Драбкина
«Я дрался на Ил-2″, 2005
Фото: Кондратенков Вадим.
Полный текст по данному адресу.
*Источник:*http://www.pobeda.witebsk.by

Балюк Василий Васильевич

1916 г.р. Старший лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). **Л**ейтенант, штурман экипажа. в РККА с 1938 года . Награды: орден Славы 3 степени, орден Красного знамени. По данным учетной карточки уроженец станицы Староминская Краснодарского края. Юбилейное награждение в 1985 году орденом «Отечественная война 2 степени».

Материал с сайта «Подвиг народа»

Баранов Виктор Николаевич.

В настоящее время в Аксайском районе проживают три ветерана Великой Отечественной войны, которым довелось воевать на Курской дуге. Один из них – Виктор Николаевич Баранов.

Он родился в Аксае 17 августа 1924 года. Как и большинство мальчишек тех лет, мечтал стать летчиком. Вскоре был зачислен курсантом в летное училище или спецшколу № 10 Военно-Воздушных Сил. Здесь, в Батайске, и застала его война. Через месяц школу эвакуировали в Астрахань, а позднее в Кисловодск. Там стажеры и получили аттестаты о среднем образовании на базе десяти классов.

На тот момент для обслуживания самолетов остро требовались механики. Поэтому курсантам пришлось пройти ускоренное переобучение и осваивать материально-техническую часть штурмовика Ил-2, самого массового военного самолета в истории. Вскоре в составе летного полка Второй воздушной армии их, по сути, совсем еще мальчишек, направили в самое пекло войны.

Немцы рвались к Сталинграду, и для укрепления оборонительных рубежей их направили под Астрахань, в голую степь, в окопы у железной дороги на Котельниково охранять дорогу. И совершенно неожиданно – в качестве пехотинцев. Каждому в батальоне выдали карабин, противогаз, шинель.

Приказали рыть окопы. Их постоянно бомбили, но подбить немецкие самолеты они не могли. Когда прибыл военачальник с проверкой, возмутился: «Да курсанты здесь погибнут все до одного!» Он сообщил обо всем, что увидел, «наверх», высоким чинам. Это возымело действие – подразделение отправили учиться дальше.

Шла война. В процессе обучения стажировку проходили прямо на фронте, во время ожесточенных боев.

– Наш летный полк стоял всего в каком-то километре от линии фронта, от Курской дуги, – вспоминает Виктор Николаевич. – Мы обслуживали самолеты, которые принимали участие в битве. – Творилось нечто невообразимое – в день летчики совершали по шесть – семь боевых вылетов! Были случаи, когда самолеты возвращались самостоятельно, зато насчитывали от 200 до 500 пробоин в крыльях и фюзеляже.

После ремонта боевые машины возвращались в строй. Ответственность на нас, как механиков, ложилась огромная – в наших руках была судьба и самолета, и экипажа. Именно в 1943 году во время ожесточенных сражений на Курской дуге в арсенале Ил-2 появились противотанковые авиабомбы. В первые дни эффективность их была поразительной – они уничтожали шесть – восемь танков с первого захода. Но уже через неделю немецкие танки на марше изменили свое построение, и это резко снизило эффективность применения бомб, предпочтение было отдано авиапушкам.

Когда не хватало стрелков, то ими становились стажеры. Штурмовики были двухместные. И задача стрелка – не дать вражеским истребителям зайти в хвост самолета. В ряде случаев ограничивались имитацией задней пушки, устанавливая муляж, который эффективно отпугивал своим видом пилотов немецких истребителей от захода такому штурмовику в хвост. Всего неделю пробыли мы здесь, но прекрасно понимали, что побывали в аду и гибели избежали просто чудом…

Победу Виктор Николаевич встретил в Венгрии, в городе Папа. Но домой вернулся только через несколько лет, в 1950 году, продолжая служить в Венгрии, Германии, других городах и странах.

За участие в боевых действиях он был отмечен многочисленными наградами – орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени, медалью «За боевые заслуги».

Евгения ВОДОЛАЗСКАЯ.

http://www.pobeda-aksay.ru/2012/08/18/

Барбушенко Михаил Семёнович

родился в 1917 году в г. Борисоглебске. Член ВЛКСМ. В Красной Армии с 1938 года. В 1938 году после окончания Борисоглебского аэроклуба поступил в Борисоглебскую ВШЛ, которую окончил в 1939 году с присвоением звания младшего лейтенанта. По окончании ВШЛ направлен инструктором в Батайскую ВШЛ.

25 мая 1942 года командир звена лейтенант Барбушенко М.С. погиб в авиакатастрофе самолёта.

Других сведений нет.

Источник: http://www.bvvaul.ru/profiles/5208.php

Барилов Дмитрий Иванович (1913—1981) — участник Великой Отечественной войны, советский пилот ГВФ; родоначальник известной в «Аэрофлоте» династии пилотов гражданской авиации.

Родился в 1913 году на железнодорожной станции Куберле, ныне Ростовской области, в крестьянской семье.

В 16 лет добровольцем вступил в Красную армию. Служил в кавалерийских частях. В начале 1930-х годов по комсомольской путёвке поступил в Оренбургскую школу лётчиков-наблюдателей, по окончании которой служил в одной из авиационных частей Черноморского флота. Решив стать пилотом, поступил в Батайское лётное училище ГВФ. В июне 1941 года снова был призван в армию и направлен на Северный флот, в Архангельск, где летал на самолёте-амфибии «Ш-2», обеспечивая провод караванов судов союзников.

Участник Великой Отечественной войны, был лётчиком 1-й АТД (впоследствии 10-й гвардейской авиадивизии), старший лейтенант. В 1942 году был отозван с фронта и направлен в Ульяновскую школу лётной подготовки на переучивание. За короткое время, освоив полёты на самолёте «Ли-2», как один из лучших пилотов, получил назначение в состав 10-й гвардейской авиатранспортной дивизии ГВФ. Выполнил более 360 боевых вылетов в глубокий тыл противника.

В конце войны был прикомандирован к штабу Войска Польского. Выполнял задания по доставке оружия и боеприпасов польским партизанам и регулярным частям. Экипажи Абдусамата Тайметовича Тайметова и Дмитрия Ивановича Барилова базировались в Ровно, ими командовал специально назначенный Главным командованием — начальник штаба польского партизанского движения — полковник С.О. Притыцкий.

Демобилизовавшись из армии, Д. И. Барилов был принят на работу в Московскую международную авиагруппу, одним из первых советских лётчиков начал выполнять международные полёты в страны Восточной Европы. Несколько лет проработал в Болгарии, готовя для этой страны лётные кадры. Затем вернулся в Москву. В 1953 году был командирован в ГДР, где проработал четыре года, подготовив для молодого государства большое число пилотов гражданской авиации.

Некоторое время работал в Волгоградском объединённом авиаотряде.

В числе первых начал выполнять полёты на самолётах «Ил-12», «Ил-14», реактивных «Ту-104» и «Ту-114».

Подготовил более 100 пилотов и командиров воздушных судов. Первым в Гражданской авиации награждён почётным знаком «За безаварийный налет 6 000 000 километров».

Умер в 1981 году.

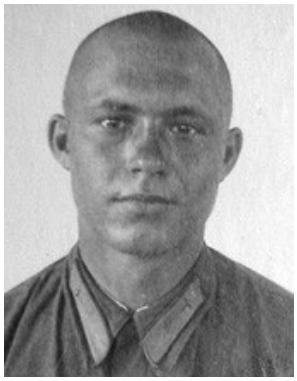
Барышев Иван Васильевич

Мой отец Барышев Иван Васильевич родился в деревне Елинархово, Шаховского района Московской области 16 января 1923 года. Со слов моей матери Барышевой Антонины Николаевны (11.10.1923 г. рождения) и на основании сохраненного военного билета НМ № 8041514 я знаю, что в мае 1941 года мой отец был призван на действительную военную службу Красногорским РВК и направлен на учебу :май 1941-октябрь 1941 года Кировобадское военное училище-курсант (где 20 мая 1941 года принял военную

присягу);октябрь 1941 июль -1943 года Борисоглебское военное авиационное училище-курсант; июль 1943-август 1944 года Военная школа пилотов-курсант; август 1944-декабрь 1945 года Батайское военное училище летчиков-курсантов; декабрь 1945-январь 1946 года Училище летчиков гражданского военного флота-курсант; январь 1946-март 1947 года 75 Авиа-полк - механик авиационный; март 1947-февраль 1950 года в/ч 65275 - авиамеханик. Уволен в запас 10 февраля 1950 года на основании Постановления Совета Министров СССР от 10.02.1950 года. В боях и походах не участвовал, боевых ранений, контузий, поражений не имеет. Правительственные награды моего отца: медали-"За освобождение Кореи", "За Победу над Германией", "30 лет Советской Армии и Флота". Отец не сохранил ни медалей, ни свидетельств на эти медали : он просто раздал их нам нам-детям для игры(со слов старших братьев и сестер)

...Рассказывать о войне отец не любил: рад был, что вернулся домой живой. Видимо, воспоминания о войне были не очень приятными. Он скончался в декабре 1998 года, один месяц не дожив до своего 75-летия.Хотела бы узнать подробности его учебы и воинской службы. Эта фотография находилась у его матери (Парамоновой-Барышевой Анны Ильиничны) в деревне Елинархово и лишь совсем недавно она оказалась у меня. Хотелось бы узнать подробности его жизни и службы с 1941 по 1950 годы. Я уверена, что мой отец настоящий Ветеран Великой Отечественной Войны(об этом говорят документы и его награды), хотя при жизни он не был удостоен этого почетного звания. Я буду говорить о своем отце-ветеране Великой Отечественной войны, 1 мая 2015 года на программе "Песни военных лет(о войне)исполняют наши земляки" проекта "Любимые песни и романсы".

С уважением, Елена Дроздова(Барышева)
Источник: https://www.moypolk.ru/soldiers/baryshev-ivan-vasilevich



Бахарев Яков Андреевич, 22.09.1919 г.р., уроженец деревни Б. Сосновка Назаровского района Красноярского края. 13.01.1939 года был зачислен курсантом в 30-ю военную школу пилотов города Читы Забайкальского Военного округа. После перебазирования школы в город Батайск в 1940 году продолжил обучение в Батайской военной авиационной школе имени Серова. После окончания Батайской школы приказом НКО №03562 присвоено воинское звание младшего лейтенанта. 30 июля 1940 года был зачислен в 162-й резервный авиационный полк на должность младшего летчика. 15 марта 1941 года зачислен на должность младшего летчика в 149-й истребительный авиационный полк Киевского Особого Военного Округа. С 22 февраля 1942 года назначен командиром звена в 17-й истребительный авиационный полк. На момент последнего вылета лейтенант, командир звена 485-го Авиационного Истребительного полка 239-й Истребительной Авиационной дивизии. 11 июня 1942 года не вернулся с выполнения боевого задания из района Демянска на самолете Харрикейн25. Воздушных побед: индивидуальных- 7, в группе- 11. Награды: орден «Красного Знамени».

Более подробно об этом герое на ниже указанном электронном рессурсе.

ВВС РККА 1941—1945. Книга первая - Карта слов и ...
https://kartaslov.ru › книги › Баранов_В_С_боевого_задания_не_вернул

Бахирев Василий Андреевич — родился 6 августа 1921 года в Рязанской области, в городе Ряжске. В 39-м году поступил Батайскую Авиашколу (Ростовской области). Принял участие в боевых вылетах с первых дней войны. Проходил службу в 162-м ИАП (Истребительно авиационный полк). Выполнил 330-боевых вылетов. Провел 59 воздушных боев, сбил 14 самолетов противника (5-ть в группе). Уничтожил эшелон противника. В 1943 году летал на легендарном самолете ЯК-7 «Александр Пушкин». Данный самолет был построен на средства писателя Александра Новикова. Сбив данной машиной 3 фашистских истребителя совершил аварийную посадку на полевом аэродроме женского авиационного полка.

За четыре года войны имел 310 боевых вылетов, 57 – воздушных боев, 9 сбитых самолетов лично и 5 в группе с товарищами. Награжден 8-ю боевыми орденами и 13 медалями.

Очерк об этом герое с сайта: http://airaces.narod.ru/all12/bahirev.htm

В далёком 1937 году пришёл Василий Бахирев в Рязанский аэроклуб, поднялся в небо и с тех пор связал свою жизнь с авиацией. После аэроклуба окончил военное авиационное училище лётчиков имени Серова. Четыре огненных года сражался с немецко - фашистскими оккупантами, а после Победы бдительно охранял мирное небо Москвы. Расставшись с авиацией, насколько лет возглавлял Волоколамскую городскую организацию ДОСААФ. Семейную традицию продолжил сын Василия Андреевича, военный лётчик 1-го класса Виктор Бахирев. Он также, как и в своё время отец, зорко стоял на страже неба столицы.

В огневом небе Москвы открыл свой боевой счёт лётчик - истребитель В. А. Бахирев, сбив пикировщик Ju-87. Дерзко и расчётливо дрался он с фашистами. Минули жаркие фронтовые месяцы, и храбрый лётчик поднял и воздух истребитель "Александр Пушкин".

В годы Великой Отечественной войны 65-летний писатель - пушкинист Иван Алексеевич Новиков, на имея возможности с оружием в руках участвовать в защите Отечества, решил собрать средства на постройку самолёта имени великого поэта.

Новикова поддержали партийная организация и общественность города Каменец - Уральска. На крупных предприятиях было проведено 10 литературных вечеров. Они открывались вступительным словом Ивана Алексеевича. Потом он читал отрывки из своих произведений: "Пушкин на юге" и "Пушкин в Михайловском". На входных билетах указывалось, что сбор поступит в фонд покупки самолёте "Александр Пушкин". Тысячи людей посетили эти вечера и в Июле 1943 года лётчик Юрий Горохов получил народный дар - именной самолёт Як-7Б.

Получив известие о боевом успехе Горохова, писатель отправил на фронт телеграмму:

"Прошу передать горячий привет и сердечное поздравление с заслуженной наградой капитану Юрию Горохову и всей доблестной эскадрилье. Горжусь, дорогие товарищи, вашими боевыми делами"...

Шло время. В часть поступило несколько истребителей Як-3. "Юрий Иванович, - сказал командир полка капитану Горохову, - отныне будете летать на новой машине, а свою передайте своему лучшему лётчику". И именной самолёт принял Василий Бахирев, ведомый комэска.

И опять в надёжные руки попал "Александр Пушкин". На счету Василия Бахирева уже было несколько сбитых фашистских самолётов. Немало вражеских солдат нашли себе могилу и от метких залпов пилота во время штурмовок. Отсчёт огненных дней Бахирев

начал ещё в Июне 1941 года. Поднимал в небо И-16, "Чайку". Под Ростовом был ведомым у Сергея Луганского, впоследствии прославленного аса, дважды Героя Советского Союза. Храбро сражался и под Москвой. В небе Курска делал по 7 - 8 вылетов в день. И всегда крыло в крыло с Юрием Гороховым. Не раз тогда благодарил истребителей за надёжное прикрытие прославленный штурмовик, позже дважды Герой Советского Союза маршал авиации Александр Николаевич Ефимов. И вот, начав летать на именном самолёте, Бахирев сбил ещё 2 фашистских машины. Но война есть война, под огонь попадает и храбрый.

5 Сентября 1943 года пилоты вылетели на сопровождение группы бомбардировщиков. Среди них был и Бахирев. За линией фронта путь нашим машинам пыталась преградить группа FW-190. Наши лётчики ринулись в атаку. На долю Бахирева достались 2 вражеских истребителя. Закружилась прочерчиваемая огненными трассами карусель. Советский лётчик сразил один фашистский самолёт, атаковал второй. Но тут кинжально ударила ответная очередь. Пули вонзились в левую руку лётчика. Ранен был Бахирев и в голову. Но не вышел из боя, пока не убедился, что наши бомбардировщики боевую задачу выполнили. Приземлив повреждённую машину на соседнем аэродроме, лётчик потерял сознание. Очнулся уже в госпитале.

Расстались и больше не встречались Василий Бахирев и "Александр Пушкин". После лечения пилот воевал на другом истребителе, с другим командиром, но в сердце навсегда сохранился образ комэска Героя Советского Союза Юрия Ивановича Горохова, который передал Бахиреву опыт бойца, научил его военной хитрости, мастерскому ведению боя.

Отгремели военные грозы. Подвёл свой итог и Майор В. А. Бахирев: 310 боевых вылетов, 57 воздушных боёв, 9 сбитых самолётов лично и 5 в группе с товарищами, уничтожены железнодорожный состав с боеприпасами, много танков, автомобилей, другой техники. На его груди - 7 орденов и 13 медалей.

Наступил мир на советской земле. Но боевая учёба не прекращалась. Авиация осваивает новую, реактивную технику. И опять Бахирев в первых рядах. Он летает на Як-15, Як-17, затем на МиГ-9, МиГ-15, МиГ-17. Это и ему, Василию Андреевичу Бахиреву, военному летчику 1-го класса, ведущему группу "МиГов" рукоплескали на воздушном параде в Тушине. И, пожалуй, никто так за него не волновался как Мария Александровна Бахирева, его жена, боевая подруга, бывшая военная телеграфистка. Долго потом они разговаривали, думали, кем будут их сыновья Виктор и Владимир.

...По примеру отца, Виктор выбрал дорогу в небо. Он дослужился до заместителя командира полка по политической части, умелый лётчик и воспитатель молодого поколения авиаторов, опытный воздушный боец. Капитану В. В. Бахиреву присвоена квалификация "Военный лётчик 1-го класса".

Узнав об этом, Василий Андреевич выслал ему свой лётный знак с цифрой "1". Фронтовик пожелал сыну достойно продолжать боевые традиции. Как это символично - на груди сына знак первоклассного лётчика, который носил отец. Это преемственность мастерства. Пожелания отца Виктор выполняет с честью. Он надёжно охраняет небо любимой столицы, которое в годы Великой Отечественной войны защищал лётчик - фронтовик В. А. Бахирев.

Дополнительная информация:

Источник: http://volok-grad.ru/novosti/

Белобородов Василий Андреевич. Капитан.

История солдата

Капитан Белобородов родился в 1912 г. поселке **Базарный Сызган**

Базарносызганского района Ульяновской области. В семье было трое ребят - Василий Александр и Борис. Все они прошли

войну. Александр пропал без вести при обороне Севастополя, Борис проехал военными дорогами европы и вернулся с победой, мой же дед Василий всю войну прослужил в военном авиационном училище, которое перебросили осенью 1939 г. из Читы в Батайск была перебазирована созданная ранее авиационная школа летчиков. На тот момент в школе уже учились будущие Герои Советского Союза А. Маресьев, П. Шавурин, Н. Тотмин, П. Харитонов, А. Кожевников и другие. И у них уже были боевые вылеты - во время провокации в районе реки Хал-хин-Гол авиаторы прикрывали район Читы от нападения врага с воздуха, принимали и эвакуировали раненых в госпитали, обслуживали горюче-смазочные ми материалами прилетающие из района боевых действий самолеты.

Начав выполнение летной программы в Чите, курсанты завершили ее в Батайске. Школа разместилась на базе бывшей Краснознаменной, из, числа курсантов была сформирована сначала одна, а затем и вторая учебные эскадрильи. Мой дед был военным метеорологом. Я до сих пор храню погодные карты и некоторые метеоприборы. На фото, размещенное на этом сайте, Василий Белобородов находился именно в г. Чита в 1938г.

Я хорошо помню Василия Андреевича - это был настоящий русский офицер, честный, справедливый и скромный. До самых последних дней он продолжал служить своей земле. Горжусь, что ношу его имя.

Источник:https://www.moypolk.ru/rostov-na-donu/soldiers/beloborodov-vasiliy-andreevich-1

Белоножко Пётр Иванович (род. 15 апреля 1928 года, Краснодарский край) – советский военачальник, генерал-полковник авиации (3.11.1983). Заслуженный летчик СССР.

В 1947 году окончил Краснодарскую спецшколу ВВС.

В Советской армии с 1947 года. В 1950 году окончил Батайское военное авиационное училище летчиков имени А.К. Серова. В 1950 - 1955 годах служил в строевых частях ВВС СССР на Дальнем Востоке. В 1958 году окончил Военно-воздушную академию (Монино). С 1958 года - командир авиационной эскадрильи, заместитель командира и командир истребительного авиационного полка.

В 1969 году окончил Военную академию Генерального штаба вооруженных сил СССР. С 1969 года - командир авиационной дивизии. С 1971 года — заместитель командующего ВВС Туркестанского военного округа. С 1973 года — первый заместитель командующего 73-й воздушной армией. С июля 1976 года - командующий 73-й воздушной армией в Среднеазиатском военном округе. С 1980 года — командующий ВВС Среднеазиатского военного округа. С февраля 1983 года — первый заместитель начальника Главного штаба ВВС. В 1986 году участвовал в ликвидации последствий аварий на Чернобыльской АЭС. С 1989 года – в запасе.

Живёт в Москве. До 1998 года работал в Генеральном штабе и в Главном штабе ВВС.

Белоусов Василий Иванович

Родился 19 августа 1921 года в деревне Дубровка (Рославльский район Смоленской области). Окончил 7 классов сельской школы, затем учился в Сталинградском судостроительном техникуме (закончил 3 курса). В апреле 1940 года поступил в Батайскую военную авиационную школу пилотов, затем в октябре

1941 года был переведён в Конотопскую ВАШП, в которой обучался до августа 1943 года. Затем был направлен в 3-ю запасную авиационную бригаду.

С 17 декабря 1943 года лейтенант В. И. Белоусов служил рядовым лётчиком в составе 1007-го ИАП (9-й ВИАК ПВО). В сентябре 1944 года был направлен на фронт в 774-й ИАП (282-я ИАД, 16-я Воздушная армия) старшим лётчиком, в составе которого воевал до конца Великой Отечественной войны. Летал на Як-1 и Як-9. Совершил более 60 боевых вылетов, провёл 4 воздушных боя, сбитых самолётов противника не имел. Награждён орденами: Красного Знамени (29.03.1945) и Отечественной войны 1-й степени (04.10.1944).

После окончания войны продолжил службу в составе 774-го ИАП. 31 марта 1950 года переведён адъютантом в 922-й ИАП (27-я ИАД, 38-й ИАК ПВО, 42-я ВА, Закавказский военный округ). В январе 1951 года переведён в 676-го ИАП (216-я ИАД), на должность командира звена, в составе которого в августе 1952 года убыл в Правительственную командировку в КНР.

В небе Кореи капитан В. И. Белоусов воевал в должности командира звена, а с 22 ноября 1952 года - заместителя командира 2-й эскадрильи. В воздушных боях сбил лично 4 самолёта противника (все Ф-86), был награждён орденом Ленина (1953). В сентябре 1952 года получил звание майора.

В октябре 1953 года был переведён на должность командира эскадрильи в 518-й ИАП ПВО, с ноября 1955 года - заместитель командира 518-го ИАП по лётной части. С июля 1957 года - штурман Командного пункта 676-го ИАП (42-я Воздушная армия). С ноября 1958 года штурман Командного пункта 372-го ИАП, затем уволен в запас в звании подполковника. 11.03.1985 года награждён орденом Отечественной войны 2-й степени. Умер 15 сентября 1990 года.

Источник: http://soviet-aces-1936-53.ru/korea/other/belousv_vi.htm

Бемов Иван Сергеевич 1922 г.р. Младший лейтенант. Летчик. Призван в РККА добровольно через Батайскую ВШЛ. Был награжден: орденом «Отечественная война 2 степени», орденом «Отечественная война 1 степени» и орденом Красного знамени. Интервью с этим героем в ниже указанной ссылке.

Источник:https://iremember.ru/memoirs/letchiki-istrebiteli/bemov-ivan-sergeevich/

Бережной Георгий Михайлович.

17.12.1913 г. ст. Шкуринская Кущевского р-на Краснодарского края.

Лейтенант. Штурман отряда – летчик 8 ТАП.

Награды:

орден Красной Звезды (19.08.1945)

медаль «За боевые заслуги» (3.11.1944)

Дополнительная информация:

Окончил 1 Батайскую ШП ГВФ в 1934. С 05.1934 – пилот-инструктор 1 ШП ГВФ, пилот Северо-Казахского УГВФ, Восточно-Сибирского УГВФ, Ленской авиагруппы УПА ГУСМП, пилот 234 АОСП Якутской авиагруппы ГВФ.

На трассе: с 11.1942 – пилот ТАО КВТ, с 10.03.1943 – штурман отряда – летчик 8 ТАП. На

фронте: с 11.1943 – пилот, командир корабля 3 АТП 1 АТД ГВФ. Из наградного листа от 6.08.1945 г.: «Совершил 155 боевых вылетов на линию фронта. Выполнял боевые задания по перебазированию авиасоединений на передовые аэродромы и их снабжению. Особенно отличился в обеспечении частей 3 Воздушной армии на 1 Прибалтийском фронте в 1944 году, где совершил 87 боевых вылетов на линию фронта».

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы.
http://memorial24.ru/uchastniki/berezhnoy-georgiy-mihaylovich

Бершанская Евдокия Давыдовна.

Бочарова (Бочарова) Евдокия Давыдовна (в девичестве Карабу́т, по первому мужу Бершанская**;** 6 февраля 1913, Добровольное (Ставропольский край), Российская империя — 16 сентября 1982, Москва, СССР) — советская лётчица, участник Великой Отечественной войны, командир 46-го гвардейского ночного бомбардировочного полка.

Родилась в селе Добровольное Ставропольского края. Родители погибли в Гражданской войне, воспитывалась в семье дяди Георгия Середы. Окончила среднюю школу № 1 города Благодарного.

В 1931 году поступила в Батайскую школу пилотов. С 1932 по 1939 годы готовила лётчиков в качестве инструктора.

В сентябре 1939 года её назначили командиром авиазвена 218-го авиаотряда специального применения, расположенного в станице Пашковской (ныне микрорайон Краснодара). Избиралась депутатом Краснодарского городского Совета.

В ходе Великой Отечественной войны в 28 лет возглавила сформированный женский бомбардировочный полк. Женские авиаполки формировались под руководством известной женщины-лётчицы, Героя Советского Союза Марины Расковой, которая и возглавила один из трёх полков, созданных в октябре 1941 года.

Евдокия Бершанская, как опытный лётчик с десятилетним стажем и хорошими организаторскими способностями, стала командиром 588-го ночного бомбардировочного полка. Под её командованием полк сражался до окончания войны. Порой его шутливо называли: «Дунькин полк», с намёком на полностью женский состав и оправдываясь именем командира полка.

В 1943 году полк был удостоен звания гвардейского и был переименован в 46-й гвардейский Таманский ночной бомбардировочный полк. Позднее был награждён орденом Красного Знамени и орденом Суворова.

Атаки женского полка под предводительством Евдокии Давыдовны были так удачны, стремительны и точны, что немцы прозвали женщин-лётчиц «ночными ведьмами». В 1981 году в СССР киностудия им. Горького выпустила фильм «В небе «Ночные ведьмы»», режиссёром которого была бывшая лётчица полка Евгения Жигуленко.

23 лётчицы полка были удостоены звания Героя Советского Союза, 2 — Героя России, 1 — Героя Казахстана. До своего расформирования в октябре 1945 года полк оставался полностью женским, на всех должностях в части служили только женщины.

После войны вместе с мужем переехала в Москву, где работала в комитете советских женщин, а также в комитете ветеранов войны. Скончалась от инфаркта 16 сентября 1982 года. Похоронена на Новодевичьем кладбище.

Бисеров Петр Алексеевич

Родился 01 марта 1923 г. В д Фадеевская Зюздинского района (ныне село Бисерово Афанасьевского района) Кировской области РФ.

В 1941 году Петр успешно закончил 10-летку в Бисеровской СШ. Это он и его ровесники 21 июня прощались со школой, а 22 июня уже шли на призывные пункты.

15 июля 1941 г. Петр Алексеевич был зачислен в 15 ВАШП (высшую авиашколу пилотов) курсантом, 15 сентября этого же года принял присягу, с 20 января 1942 г проходит обучение в Троицкой ВАШМ (механиков) – курсант – (механик по вооружению) Обучение в школах идет по ускоренному курсу, перевод из одной школы в другую связан с наступлением гитлеровцев на Москву. В декабре 1942 г. Курсантов выпускают. С 03.12.1942 г. он – воздушный стрелок 621 ШАП штурмового авиаполка. В боевые действия полк вступает в апреле 1943 г. (входит в состав Северо-Западного фронта) С февраля 1943 г. Петр - воздушный стрелок 953 ШАП (по декабрь 1943 г) С декабря 1943 по декабрь 1944 года он - мастер по вооружению 149 ШАП (истребительного а/полка). Отличный летчик был переведен мастером по вооружению по состоянию здоровья.

Военные годы - это годы лишений. В периоды отступлений курсанты часто оставались без питания, зиму встречали в летнем обмундировании, при переброске в другие места дислокации эшелоны попадали под обстрел.

У Петра была контузия, полиневрит, сепсис, врачи сказали, что он вернулся «с того света». И после этого вернулся в строй, но полеты давались ценой страшных головных болей. поэтому оставался в своем полку в новом качестве, механиком по вооружению.

В связи с продвижением наших войск к западным границам с июня 1944 г. 149 ИАП входит в состав 23 Белорусского фронта. С 1 декабря 1944 г. по октябрь 1945 г Петр снова курсант 4-ой ВАПШПО (происходит перевооружение Советской Армии, новые самолеты). В октябре 1945 г. Зачислен в Батайское высшее авиационное училище летчиков сначала курсантом, затем (с сентября 1946 г.) – мастер в этом училище. Фронтовая болезнь вновь вернулась и в январе 1947 г. он демобилизован по состоянию здоровья.

Источник: http://www.borkiadm.ru/biserov-petr-alekseevich.html

Бицкий Борис Владимирович

Родился 16.11.1903 г. в селе Воронцово Прасковейского уезда Ставропольской губернии (г.Зеленокумск Советского района Ставропольского края).

В армии с 1922 г. 04.07.23 г. окончил Егорьевскую военно-теоретическую школу Красного Воздушного Флота. В 1924 г. окончил 1-ю военную школу летчиков (п. Кача) и Высшую школу воздушной стрельбы и бомбометания (г. Серпухов).

В последующие годы - летчик-испытатель НИИ ВВС, помощник начальника Особого конструкторско-производственного бюро, командир звена, врио командира 1 транспортного отряда Московского территориального управления (МТУ) ГВФ (г. Москва), командир звена 31 отряда Северного управления ГВФ (г. Ленинград), ст. пилот-инструктор Курсов высшей летной подготовки при 1 объединенной школе ГВФ (г. Батайск), пилот Летно-испытательной станции НИИ ГВФ. В 1937-38 гг. на специально переоборудованном П-5 участвовал в поисках экипажа С.А.Леваневского.

01.04.38 г. совершил полет из бухты Тихой (о. Гукера) по меридиану острова Рудольфа до 86° с.ш., затем на 12° на запад, вернувшись в бухту Тихую после 8 часов полета.

С ноября 1938 г. - ст. инспектор летного отдела эксплуатационного управления ГУ ГВФ. В 1939 г. отмечен знаком за безаварийный налет 500 000 км.

Участник советско-финляндской войны. Совершил 22 боевых вылета на СБ.

С декабря 1939 по март 1940 г. на ПС-40 и ПС-41 выполнял полеты по спецзаданиям и рейсы по линии Москва - Мурманск.

С октября 1940 г. - пилот-инструктор Летного центра ГУ ГВФ. На ПС-41 (СБ-бис) участвовал в воздушном параде над Красной площадью 07.11.40 г.

В марте 1941 г. вновь мобилизован в армию.

С сентября 1941 г. - командир особой дальнебомбардировочной группы, в дальнейшем - 750 апдд.

С 17.07.42 по 14.03.43 г. - командир 24 аддд.

В 1944 г. - зам. командира 50 аддд.

С 20.12.44 г. - командир 56 авиационной дивизии истребителей дальнего действия.

К концу войны совершил 43 боевых вылета, в т.ч. 3 - на дальние цели (Плоешти, Будапешт, Прага).

В 1949 г. окончил Высшую военную академию имени К.Е.Ворошилова (Авиационный факультет).

Умер 22 июля 1974 г.

Награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1 степени, Красной Звезды, медалями.

Источник: http://allaces.ru/p/people.php?id=4882

Бобров Михаил Константинович

О своем деде рассказывает Моргунов Андрей Маркович: «Мой дедушка, Бобров Михаил Константинович, родился 18.01.1908 в г. Ярославле. Окончил летное училище, был кадровым военным. Служил в авиации с 1933 года. Война застала Михаила Константиновича в звании капитана Военно-воздушных сил. Это произошло в городе Батайске Ростовской области. Потом дедушка служил в летной школе инструктором,

обучая молодых летчиков, но все время он рвался на фронт. В 1942 году его перевели в действующую армию. За боевые заслуги капитан Бобров был награжден Орденом Красной Звезды.

Последнее место службы – 3-я Воздушная Армия, 256-й истребительно-авиационный дивизион, 976-й истребительно-авиационный полк, должность – командир авиаэскадрильи. 23 августа 1943 года комэск Бобров погиб. Из военкомата Азербайджанской ССР домой прислали извещение о том, что он пропал без вести.

Долгие годы наша семья не знала, где похоронен дедушка. И только в 1977 году дальняя родственница случайно нашла в отрывном календаре информацию о героях, повторивших подвиг Гастелло. Среди перечисленных «гастелловцев» была фамилия капитана Боброва. Бабушка начала поиски через военкомат. Информация подтвердилась: Бобров Михаил Константинович 23.08.1943 геройски погиб, совершив подвиг Гастелло (направил подбитый самолет в скопление вражеской техники). За этот подвиг он был посмертно награжден Орденом Отечественной войны I степени. Этот орден был вручен моей маме, дочери Героя, 23 февраля 1977 года во Дворце культуры города Ярославля. Орден и сейчас хранится у нее.

И только в 1996 году, спустя 53 года после гибели дедушки, удалось найти место его захоронения. Захоронен Бобров М. К. близ города Ярцево Смоленской области в братской могиле. В этой Братской могиле захоронены 2909 воинов и партизан, имена 2429 погибших неизвестны. Среди 2909 бойцов – имя нашего героя.

Память о моем дедушке останется в нашей семье навсегда. Мы очень гордимся тем, что члены нашей семьи в лице Боброва Михаила Константиновича внесли свою лепту в победу над фашистами в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.».

Отправитель: Моргунов Андрей Маркович

г. Галич Костромской области

Источник: https://veterani.1tv.ru/id=2327260

Болтручук Виктор Григорьевич 1918 г.р. Гвардии старшина. Воздушный стрелок. В РККА с 1940 года добровольно через Батайскую ВШЛ. Награды: медаль «За отвагу», орден Красной звезды, орден «Отечественная война 2 степени», медаль «За оборону Ленинграда» под № 75606. В Отечественной войне принимал участие с августа 1943 по 9 мая 1945 года. Совершил 146 боевых вылетов. По другим данным призывался Ставропольским ГВК Ставропольского края. Других данных нет.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Большаков Леодор Иванович. Старший лейтенант.

История солдата

Мой прадед был лётчиком. Родился в 1916г. в Горьковской области (ныне Нижегородская). 3 сентября 1938 года поступил на военную службу в г. Чита. Служил в военной школе пилотов. В 1939г. был переведён в Батайскую Военную Школу им. Серова. В 1940г. окончил школу и получил звание младший лейтенант. Был направлен в г. Кировград в 160-й резервный авиаполк.

Источник:https://www.moypolk.ru/azov/soldiers/bolshakov-leodor-ivanovich

Борисенко Евгений Иванович.

Имя этого героя упоминается в нескольких публикациях о легендарном Чкалове. Самое расширенное упоминание о Борисенко, отрывок из газеты «Московский комсомолец» за 23.10. 2013 года: « … В октябре 1940 года ленинградские газеты взахлеб писали о мастерстве летчика Евгения Борисенко, который на съемках фильма «Валерий Чкалов» исполнил сложнейший пилотажный трюк — пролетел на самолете-амфибии под Кировским (ныне — Троицким) мостом, причем несколько раз. К слову, в современном сериальном «ремейке» фильма (снят в 2012 году) этот эпизод имитировали с помощью компьютерных технологий. Своим трюком Борисенко превзошел самого Чкалова, который под Троицким мостом никогда не летал.

ЧП на съемочной площадке

К моменту съемок «Чкалова» Евгению Борисенко было всего 27. Воспитанник детского дома, он в 1931 году по комсомольской путевке поступил в Батайскую школу Гражданского воздушного флота (ГВФ) и два года спустя начал летать в Северном управлении ГВФ. Осенью 1940 года Борисенко откомандировали в Ленинград на съемки «Валерия Чкалова», к которым приступил режиссер Михаил Калатозов.

Для пролета под мостом Борисенко выбрал самолет-амфибию Ш-2. В первый день съемок эпизода, 22 октября, Евгений сделал пару удачных дублей подряд. Однако режиссер с оператором, перестраховываясь, на следующий день попросили летчика «повторить» — и тот снова успешно справился с заданием. Но без ЧП в итоге все равно не обошлось — об этом впоследствии написал Николай Богданов, товарищ летчика Борисенко.

Оказывается, по завершении съемочного дня оператор попросил летчика Борисенко доставить и высадить его «поближе к «Ленфильму». Борисенко просьбу исполнил: доставил и приводнился нормально. Однако на пути самолета встретилось затонувшее бревно, при столкновении с которым машина получила пробоину: фюзеляж в считаные секунды наполнился водой, и Ш-2 почти полностью затонул.

Вынырнувший из воды летчик сначала спас ушедшего на дно кинооператора, а затем, мокрый, продрогший, на протяжении нескольких часов руководил работой по спасению и буксировке гидросамолета. Уж какие впоследствии оргвыводы в отношении летчика сделало его командование, остается только гадать. Думается, что, невзирая на киногероизм, досталось тому по полной. Это досадное происшествие в ленинградские газеты не попало…

Всесоюзная премьера «Валерия Чкалова» состоялась 12 марта 1941 года. Имя одного из подлинных героев фильма — Евгения Борисенко — в титрах не значилось. А вскоре грянула война, и из героя киношного ему пришлось перевоплотиться в героя реального. В общей сложности Евгений Иванович совершил 173 успешных боевых вылета, из них 152 ночью. Был представлен к званию Героя Советского Союза, однако по каким-то причинам официальное представление «завернули»…»

https://spb.mk.ru/article/2013/10/23/935417-poletyi-pod-mostami-v-kino-i-nayavu.html

По данным сайта «Подвиг народа удалось узнать об этом герое дополнительные сведения. Борисенко Евгений Иванович 1913 г.р. Гвардии майор. Летчик. Командир корабля С-47 16-й Гвардейской бомбардировочной авиационной Сталинградской дивизии. Кадровый. Был награжден орденами: Александра Невского, Красного Знамени. Представлялся к званию Герой Советского Союза, заменили на еще один орден Красного Знамени. Четырежды сбивали, но каждый раз чудом удавалось выжить. Сбил 4 вражеских самолета.

В 1986 году был награжден юбилейной наградой, орденом «Отечественная война 1 степени». Проживал в г. Москва.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Борисов Иван Тимофеевич

Родился 26 декабря 1917 года в деревне Погост (Ковровский район Владимирской области). Окончил 7 классов средней школы и фабрично-заводское училище (ФЗУ) при заводе № 2, работал разметчиком на Ковровском экскаваторном заводе. С октября 1938 года в рядах Красной Армии, призван Ковровским РВК. Окончил Батайское военное авиационное училище лётчиков, служил в строевых частях ВВС Ленинградского военного округа.

С 22 июня 1941 года старшина И. Т. Борисов на фронтах Великой Отечественной войны. По 25 сентября 1941 года воевал в должности командира звена 44-го ИАП (3-я ИАД Северной зоны ПВО и 7-й ИАК ПВО, ВВС Ленинградского фронта), летал на И-16. С октября 1941 года сражался в 193-м ИАП (ВВС Калининского фронта), где летал на ЛаГГ-3. С 4 апреля 1943 года - заместитель командира эскадрильи 21-го ИАП (ВВС Калининского и 1-го Прибалтийского фронтов), с 3 августа - уже командир 2-й эскадрильи, летал на Ла-5. С 10 апреля 1944 года - заместитель командира 976-го ИАП, где летал на Як-9.

К августу 1944 года заместитель командира 976-го истребительного авиационного полка (259-я истребительная авиационная дивизия, 3-я Воздушная армия, 1-й Прибалтийский фронт) майор И. Т. Борисов совершил 434 боевых вылета, в воздушных боях сбил не менее 5 самолётов противника лично и 3 в составе группы (в последнем наградном листе говорится о 12 личных и 9 групповых победах, за что представлялся к званию Героя Советского Союза).

19 октября 1944 года вылетел на самолёте По-2 на передовой пункт наведения, на место не прибыл. 23 января 1945 года исключён из списков ВВС, как пропавший без вести (на самом деле - попал в плен). По имеющимся источникам, содержался в лагере для военнопленных в Бавария, бежал с группой пленных и в районе Торгау-на-Эльбе (Северная Саксония) вышел в расположение своих частей. Прошёл проверку и в 1946 году (как и большинство бывших военнопленных), уволен в запас. Жил в городе Коврове, окончил железнодорожный техникум. В 1949-1962 гг. работал на Ковровском экскаваторном заводе (мастером, старшим мастером, старшим диспетчером, начальником цеха), в 1962-1976 гг. - на Ковровском электромеханическом заводе (начальником цеха, заместителем начальника отделения и начальником лаборатории главного метролога). Умер 19 июля 1978 года.

Награждён орденами: Красного Знамени (29.12.1941, 23.09.1943), Отечественной войны 1-й степени (09.08.1944); медалями.

Боровко. **Борис Иванович** Родился 24 августа 1922 года в поселке Жижица Куньинского района. Русский. Окончил Жижицкую среднюю школу, курсы летчиков при аэроклубе города Ржева. Призван в Красную Армию Ржевским ГВК Калининской области 30 августа 1940 года, направлен на учебу в Батайское авиационное училище.

Участник Великой Отечественной войны с августа 1943 г. Летчик 2-й авиаэскадрильи 76-го гвардейского штурмового авиационного Мелитопольского Краснознаменного полка 1-й гвардейской штурмовой авиационной Сталинградской

Краснознаменной ордена Суворова дивизии (3-й Белорусский фронт). 1 февраля 1945 г. командир 2-й авиаэскадрильи гвардии майор М. Гареев (будущий дважды Герой Советского Союза) подписал ходатайство о представлении младшего лейтенанта Б.И. Боровко к ордену Красного Знамени за 12 успешно проведенных боевых вылетов. «На боевые задания летает смело, уверенно и с большим желанием, – отмечал комэск. – В бою держит себя храбро и решительно».

Очередное представление летчика Б.И. Боровко к ордену Красного Знамени «за успешно проведенный 21 боевой вылет» было подписано в марте 1945 г. «На боевые задания летает смело и с большим желанием, – писал комэск гвардии капитан Протчев. – Над полем боя храбр и решителен. В сложной обстановке принимает правильные решения. Бомбардировочно-штурмовые удары по заданной цели наносит точно и с большой эффективностью. В строю держит себя уверенно, поставленные задачи выполняет в сложных метеоусловиях». Боровко принимал участие в уничтожении живой силы и техники противника в Восточной Пруссии, в городах Кенигсберг, Берлин. Летал на самолетах По-2, УТ-2, Р-5, Ил -2, Ил-10.

Демобилизован в апреле 1947 года в звании старший лейтенант. Окончил курсы летной подготовки на самолете ЯК-18 в Богодуховском учебном центре ДОСААФ (Харьковская обл., Украинская ССР).

С 1958 года проживал в городе Новосокольники. До 1982 года работал фотокорреспондентом районной газеты.

Член Союза журналистов СССР. Трагически погиб в сентябре 1988 года. Награжден орденами Красного Знамени (11.04.1945), Отечественной войны 1-й степени – двумя (29.04.1945, 6.04.1985), Красной Звезды (2.02.1945), медалями «За взятие Кенигсберга», «За взятие Берлина», «За победу над Германией в Отечественной войне 1941-1945 гг.» и другими

Источник: http://pravdapskov.ru/rubric/17/10945

Бронский Николай Васильевич родился в 1920 году в Красноярском крае, в семье рабочих. В 1940 году окончил Батайское авиационное училище лётчиков имени Серова. Обучался в эскадрильи, где курсантами были будущие Герои Советского Союза Кожевников, Скоморохов, Маресьев, Тотмин, Шемендюк.

В декабре 1940 года направлен в 21 и.а.п. 6-й авиадивизии в Ригу, в июле 1941 - переведён в Подмосковье. Воевал на истребителе И-16. Совершил более ста боевых вылетов, сбил несколько немецких самолётов. Падал, горел; раненый, переходил линию фронта. Был сбит 19 марта 1942 года, контуженный, попал в плен. Пять побегов из концлагерей. Осенью 1943 года перешёл немецко-швейцарскую границу. Участник Сопротивления, боец партизанского отряда "Руж" (Франция). Путь домой (1944 год): Марсель - Неаполь - Египет - порт Саид - Александрия - Хайфа - Тегеран - Баку. По прибытии в Советский Союз арестован НКВД и определён в лагерь № 240, город Сталино. Дома, в Сибири оказался в 1946 году. Работал в конструкторском бюро Красноярского речного порта. Награждён медалями "За отвагу", "За оборону Москвы" (1971), орденом Отечественной войны первой степени (1985)

"Лётчики не умирают. Они улетают и не возвращаются".

Источник: https://www.proza.ru/avtor/nbronskiy

Брюховецкий Петр Андреевич родился в с. Уразово Воронежской губернии (Белгородской области) в 1905г. В 1932г. окончил Батайскую школу пилотов ГВФ. Когда началась война дед вместе с семьей жил и работал (насколько мне известно) в Ленинграде. Оттуда его командировали на Северный Кавказ, в Ростов-на-Дону, где на базе Северо-Кавказского управления гражданской авиации формировался 8 авиационный полк. Деду, как командиру эскадрильи, специальным мандатом были даны особые полномочия с целью подбора мат.части и привлечения людских ресурсов. Такая необходимость объяснялась отсутствием самолетов и специалистов. Проще говоря воевать было нечем. Боевой путь полк начал на перевалах Кавказа. Об этих днях упоминается в документальной книге "Тайна Марухского ледника". Авторы Гнеушев, Попутько. Работе полка посвящена одна из глав: "По ущелью летят самолеты". Эскадрилья деда базировалась на площадке Псху что в Абхазии. Мне посчастливилось встретиться и поговорить с нач.штаба полка Захаровым Константином Ивановичем. Мы сидели у него в комнате,- солдат и внук его боевого товарища и, он показывал мне желтые газеты, на которых были они молодые.. Он шутил: "Смотришь на фото все покойники, а я один живой". Рассказывал как наступил Новый год, а с продовольствием было не очень. Линия фронта переместилась западнее, а продовольствия на перевалы завезли много. И дед решил слетать взять продуктов и выпивки, т.к. водку сбрасывали в автомобильных шинах. Не пропадать же таким ценным вещам! Ждали деда долго, а потом решили послать молодого пилота, к борту самолета которого прикрепили воздушный винт и, который тоже пропал. "Капот" в тех местах был обычным делом. Предполагая это и вылетел деду на выручку другой летчик. Предположения подтвердились, но дело в том, что и у другого пилота произошел "капот" с поломкой винта. Тогда они решили так: поставили целый винт на самолет молодого летчика и дед его отправил в Сочи, где на месте пансионата "Аэрофлот" располагалась посадочная площадка, а сам полетел обратно с припасами и с отпиленным винтом! Встретили его уже с заходом солнца. Константин Иванович рассказывал, что немцы так и остались на перевалах. Их уже никто не трогал. Видно было по ночам как высоко в горах они жгли костры, спасаясь от холода. По мере освобождения Кавказа командование поставило задачу установить знамя на самой высокой точке Европы-Эльбрусе, где немцами была размещена свастика. Посадив в самолет командира группы Гусева, они с дедом облетели Эльбрус, определили возможность восхождения и двумя группами альпинистов задача была решена: знамя Советского Союза установлено и, с этого момента Кавказ был наш! Путь полка лежал через Украину, Польшу, Германию, Австрию, Чехословакию. На сколько я знаю дед в конце войны был сбит, но остался жив. Были проблемы с легкими после ранения. В конце 1944 года дед стал последним командиром полка. Полк был награжден орденами Александра Невского и Богдана Хмельницкого, а за особые заслуги при взятии Берлина полку присвоено наименование Берлинского. Полное название полка: " **Отдельный Берлинский орденов Александра Невского и Богдана Хмельницкого 23-й полк ГВФ специального назначения**". Сам дед награжден двумя орденами Красной Звезды, двумя орденами Отечественной Войны 1 и 2 степени, орденом Боевого Красного Знамени, а после войны орденом Трудового Красного Знамени, медалями за Оборону Кавказа, за Взятие Берлина, за Освобождение Праги. Помню дед иногда говорил: "Мы дали им прикурить!". Я не понимал значения этих слов, т.к. был совсем маленький, а сейчас понимаю. Типа огоньку "подкинули". Здорово звучит: не зло, но четко! Константин Иванович вспоминает, что дед никогда не настаивал на выполнении задачи конкретным летчиком, применяя свои командирские возможности, если видел, что человеку страшно и, что дело может закончиться трагедией. Отсюда в полку была хорошая атмосфера: взаимной поддержки и выручки. А в

поздравительных открытках, которые сохранились деда сослуживцы звали "Батей". Больше всего мне нравились юбилейные медали с Лениным. Они были новые и блестели! Родители говорят, что как-то раз я сказал, что мол дед мало у тебя наград, видно плохо ты воевал! А он мне ответил: " Как мог, Андрюшенька". Отец вспоминает, что как-то раз он пришел к деду с бабушкой, где был я и позвонил в дверь. Когда дверь открылась я (четыре-пять лет было) стоял весь в наградах, а за мной стоял счастливый дед! Мы любили гулять с ним у фонтана у памятника С.М. Кирову (на пересечении Энгельса и Кировского) и затыкать дырки со струями воды. Приходили домой мокрые, а бабушка Мария ругалась. Он с пенсии делал заначки которые мы тратили в зоомагазине. Дед умер в 1970 году, в конце августа перед тем, как мне идти в первый класс. Было ему 65 лет. Помню был почетный караул и трехкратный залп из карабинов. Вскоре умерла и бабушка. Могилы дедушки и бабушки находятся в городе Азове Ростовской области. С глубоким уважением и признательностью ко всем ветеранам Великой Отечественной Войны живым, умершим и погибшим, **внук П.А. Брюховецкого**, *Брюховецкий Андрей Владимирович*, 52 года, г. Москва.

Источник: https://www.moypolk.ru/azov/soldiers/bryuhoveckiy-petr-andreevich

Бурлаков Николай Васильевич, 1915 г.р., из семьи потомственных волгарей. Закончил Батайскую авиашколу ГВФ в 1934 г., служил на Дальнем Востоке в Хабаровске. В 1938 г. участвовал в розыске самолета «Родина», первым обнаружил его и был награжден орденом Красной Звезды в Кремле вместе со своими товарищами. С начала Отечественной войны воевал в составе Московской авиагруппы особого назначения, затем в 10 Гвардейской авиатранспортной дивизии, участвовал в обороне Москвы, Ленинграда, в Курской дуге, в рейдах к партизанам и др. заданиях командования (орден Красной звезды, медали «За оборону Ленинграда», «За оборону Москвы», «За победу над Германией»). Доставлял американскую авиатехнику по трассе Аляска-Сибирь (орден Отечественной войны 2 ст.), участник разгрома Японии в составе 2 ДВФ (орден Отечественной войны 1 ст., медаль «За победу над Японией»). После Отечественной войны продолжал служить в Хабаровском авиаотряде ГВФ (орден «Знак Почета»), пока от тяжелой болезни не скончался в 1963 году.

Источник: https://veterani.1tv.ru/id=2648034

Быкань Александр Петрович

Дата рождения: 1910 г. Место рождения: г. Тихорецк Краснодарского края. Старший лейтенант. Место службы: летчик 2 ПАП. Награды: орден Красного Знамени (1941)

медаль «За отвагу» (1945) медаль «За оборону Москвы

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1936. С 1938 – пилот УВММИ. На фронте: с 1941 – летчик 3 ОАДС ГВФ. С 1942 – летчик 12 ОАГ ГВФ. На трассе: с 28.08.1942 – летчик 2 ПАП. Откомандирован в УК ГУ ГВФ по состоянию здоровья, заболел цингой. С 1944 по 1.07.1946 – командир отряда завод № 16 НКАП г. Казань. Старший лейтенант.

Источник:http://memorial24.ru/uchastniki/bykan-aleksandr-petrovich

Бычкин Михаил Митрофанович 1922 г.р. Майор. Летчик. Призывался в РККА с 1941 года добровольно через Батайскую ВШЛ. Награжден: орденом Красного знамени и орденом «Отечественная война 1 степени». По данным юбилейного награждения, орденом «Отечественная война 2 степени» в 1985 году, место рождения с. Московские Выселки Крапивенского района Тульской области.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Вакуленко Павел Викторович 1920 г.р. Старший лейтенант. Летчик. Призывался по спецнабору в Батайскую ВШЛ. Награды: орден Красной звезды, орден Красного знамени, орден «Отечественная война 2 степени». Юбилейное награждение орден «Отечественная война 1 степени». Место рождения с. Улашовка Таращанского района Киевской области Украинской ССР.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Валеев Асгат Нуриахметович

Летчик-истребитель, полковник в отставке Асгат Нуриахметович Валеев родился в 1922 году в деревне Тюрюшево Башкирской АССР. Окончил военную авиашколу имени А. Серова. Участник войны с 1943 года. Выполнил 219 боевых вылетов, в 72 воздушных боях сбил шесть самолетов противника лично и один в группе. Закончил войну командиром звена. За героизм и отвагу награжден орденами Боевого Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды и многими медалями. В послевоенное время служил в частях Военно-воздушных сил. Работал летчиком-испытателем научно-исследовательского института ВВС. Во время войны в Корее обучал корейцев летному делу на советских МиГах. Проживает в пос. Чкаловский Московской области.

Полный текст статьи «Воспоминания летчика-истребителя Асгата Нуриахметовича Валеева»

Источник: https://www.uacrussia.ru/ru/9may/

Варшани Михаил

Родился 21 мая 1941 года в Венгрии.

Учился в военной средней школе (похожа на суворовское училище).

В августе 1959 года в составе группы венгерских курсантов поступил в Борисоглебское авиационное училище. Учился в Борисоглебске, в Батайске, в Краснодаре и в станице Кущёвской.

В 1960 году согласно Постановления Верховного Совета СССР от 15 января 1960 г. был принят Закон о значительном

сокращении Вооружённых Сил. Из армии были уволены 1.200.000 офицеров преимущественно среднего и младшего звена. Борисоглебское лётное училище было расформировано. Не успевшие окончить обучение курсанты были уволены или переведены в другие воинские части.

Курсанты из Венгрии, поступившие в 1959 году, для дальнейшего обучения в полном составе были переведены из Борисоглебска в Батайск, и завершили обучение в сентябре 1962 года в станице Кущевской на самолёте МиГ-17.

Выпускался в сентябре 1962-го года на самолёте МиГ-17.

Вернувшись домой летал на МиГ-15БИС, потом на разных вариантах МиГ-21. Занимал должности: штурман АЭ, заместитель командира АЭ, командир АЭ, штурман полка. Летал на самолётах МиГ-21 с 19.06.1964 по 27.07.1994 в течение более 30 лет. Это второй самый длинный срок в Венгрии.

Всего налетал на МиГ-21-ом 2850 часов.

С 1971 по 1974 обучался и окончил военную академию в Венгрии.

В последние два года работал командиром АЭ и обучал курсантов на самолёте Л-39. Сейчас на пенсии.

Источник:https://www.bvvaul.ru/profiles/4540.php

Васильев Александр Константинович. Дата рождения: 1914 г. Место рождения: г. Харбин. Воинское звание: капитан. Место службы: командир корабля С-47 1 ПАП.

Награды:

орден Отечественной войны 2 ст. (13.03.1944)

орден Красной Звезды (26.11.1941)

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1933. На фронте: с 06.1941 – командир корабля Северной ОАГ ГВФ Западный фронт. На трассе: с 28.08.1942 – командир корабля 4 ПАП, с 10.03.1943 – командир корабля С-47 8 ТАП, в 1945 – командир корабля С-47 1 ПАП.

Из наградного листа от 18.12.1943 г.: «С марта по август 1943 совершил 60 рейсов, перевез 150000 фунтов груза и 250 пассажиров, перегнал 12 самолетов С-47».

База данных:

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы

Источник:http://memorial24.ru/uchastniki/vasilev-aleksandr-konstantinovich

Васильев Георгий Романович

старший сержант, старший пилот 975 истребительного авиационного полка

История солдата

"..Ваш сын летчик - старший сержант Васильев Георгий Романович, 1923 года рождения, ...в бою за Социалистическую Родину, верный воинской присяге, проявив

геройство и мужество, погиб при выполнении боевого задания в воздушном бою 29 марта 1943 года.." Такое извещение 20 августа 1943 году было получено в семье Васильевых...

В 1930 году известный в Ижевске военный конструктор Васильев, спасаясь от сталинских репрессий, вместе с семьей женой Марией и четырьмя детьми: Галиной, Милетиной, Ниной и Георгием, переехал жить в славный южный город Таганрог. По переулку Антона Глушко купили дом и поселились, радуясь мягкому климату и теплому солнышку.

Сын Георгий еще с детства мечтал стал летчиком. Боясь отпускать сына куда-то далеко, родители посоветовали сыну идти учиться в Батайскую Первую Краснознаменную авиационную школу пилотов ГВФ им. П.И. Баранова. Юный Жорик был счастлив: Он будет летать! Он будет в небе!

Гордость за брата, безграничная любовь к нему сестер привели девочек Милетину и Нину в начале июня 1941 годов в Батайск. Им очень хотелось увидеть своего Жорика и не просто так, а в военной форме. Однако, увидеться им так и не удалось, Георгий был на вылетах.

Начало Великой Отечественной Войны заставило стать Георгия Романовича военным летчиком еще до положенного срока. Экстерном завершив обучение, отправились выпускники Батайской Первой Краснознаменной авиационной школы пилотов ГВМ на фронт, в их числе был и Георгий Васильев.

Писем он писал домой не много. В одной из первых весточек с фронта была его фотография в форме красноармейца. Гордость и безграничная боль за сына переполняли сердце матери, глядя на черно-белую карточку своего любимого Жорика.

20 августа 1943 года в семье Васильевых на вечно поселилось горе: пришло извещение о том, что 29 марта 1943 года Георгий геройски погиб в воздушном бою!.

25 апреля 1943 год Васильев Георгий Романович был посмертно награжден Орденом "ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ПЕРВОЙ СТЕПЕНИ".

Мы помним и любим тебя, наш дорогой Жорик.....

Источник:https://www.moypolk.ru/soldiers/vasilev-georgiy-romanovich

Васильев Сергей Васильевич.

м а й о р

История солдата

Васильев Сергей Васильевич, старший преподаватель тактики Батайской школы военных пилотов им. Серова.

Погиб в авиакатастрофе 17.03.1942 года. Похоронен в г. Евлах, АзССР.

Источник: https://www.moypolk.ru/

Ведилин Ефим Васильевич. 19.01.1912 г. Место рождения: хутор Красный Кулмыженского р-на Сталинградской обл. Воинское звание: лейтенант.

Место службы: пилот Марковского аэропорта КВТ (Р-5, Ш-2)

Награды:

медаль «За боевые заслуги» (3.11.1944)

Дополнительная информация:

Родился 19.01.1912 на хуторе Красный Кулмыженского р-на Сталинградской обл. В Красной Армии с 12.1931 по 08.1934 и с

1942. Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1937. С 10.1938 – пилот Енисейской авиагруппы ГВФ (г.Абакан). На трассе: с 28.08.1942 – командир звена управления 5 ПАП, с 12.1942 – пилот Марковского аэропорта КВТ (Р-5, Ш-2). Лейтенант.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/vedilin-efim-vasilevich

Великодный Леонид Дмитриевич.

Леонид Великодный родился 13 апреля 1928 года в большой семье рабочего железнодорожника на разъезде Рядовом Старощербиновского района Краснодарского края. Когда началась Великая Отечественная, ему было 13 лет, и он пошёл работать в колхоз. Дом их был рядом с железнодорожной станцией и часто подвергался бомбёжкам. В августе 1942 года семья оказалась в оккупации. Отец был коммунистом и по заданию ушёл в подполье, старшие братья были офицерами на фронте, сёстры – комсомолки, и потому семья преследовалась. Было конфисковано всё имущество. Мать с семью детьми оказалась в пустом доме под постоянной фашистской угрозой.

После оккупации Леонид окончил 7 классов и поступил в Краснодарскую спецшколу Военно-воздушных сил. С детства он увлекался поэзией и сочинял стихи, а с 1944 года начал писать дневники, из которых позже выйдет довольно увлекательная для подрастающего поколения книга «Юность в голубых погонах». В 1947 году Леонид поступил в Батайское военное училище лётчиков-истребителей, учёбу в котором отразит в своей книге «Шаги в небо». А спустя три года он станет офицером и будет назначен в том же училище лётчиком-инструктором. Здесь он обучал курсантов лётному делу. Как офицер и лётчик-инструктор Великодный приобретёт богатый опыт педагога и воспитателя воздушных воинов в экстремальных условиях. В 1953 году он женился на учительнице Зое Шевцовой, с которой прожил больше 60 счастливых лет. Кстати, Зое Петровне он посвятил книгу о любви «Все стихи тебе одной».

В 1959 году Леонид Дмитриевич в звании майора поступил в Военно-политическую академию имени В.И. Ленина. После её окончания он служил в Украине, в Польше, в Москве и Алма-Ате. Более 40 лет Великодный отдал службе в Вооружённых силах СССР. Военный лётчик, полковник, прошёл путь от учащегося специальной школы ВВС на командных и политических должностях до заместителя начальника политуправления военного округа. Прошёл службу в высших политических органах Советской армии, был членом комиссии Министра обороны СССР по контролю деятельности Центра подготовки космонавтов. Ему доступны были знания о проблемах освоения космоса в мирных и военных целях. Работа в высших органах была связана с совместными проверками войск с ЦК КПСС, Генеральным штабом и Главной инспекцией Министерства обороны СССР.

Леонид Дмитриевич награждён многими государственными, в том числе зарубежными орденами и медалями, лауреат различных литературных премий. Литературной деятельностью Великодной занялся только после 60 лет, когда вышел в отставку. Первый опыт творчества оказался драматическим. Он написал два тома книги «Россия мятежная», но она осталась в рукописи, так как наступили трудные годы политических перемен. И Леонид Дмитриевич посчитал своим долгом заняться публицистикой, сотрудничал с газетами «Советская Россия», «Родина», «Люберецкая газета», «Вечерний Ставрополь».

Через несколько лет он начал издавать свои книги: 6 томов поэзии «Стихия стихов», 13 томов мемуаров «Я жил в СССР», 2 тома «Радости и горечи жизни», 2 тома «Моя оппозиция», книги «Мои мысли» и «Разное»….

Более подробно об этом удивительном человеке можно узнать по ниже указанному электронному адресу.

Источник: http://lubgazeta.ru/articles/316018

Величаев Сергей Тихонович 7.11.1912 г. Место рождения: г. Хасавюрт. Воинское звание: капитан. Место службы: командир корабля 8 ТАП.

Награды:
орден Красного Знамени (14.09.1945)
орден Красной Звезды (25.03.1942)
орден Красной Звезды (3.06.1942)
медаль «За боевые заслуги» (3.11.1944)
медаль «За оборону Москвы»
медаль «За оборону Ленинграда»
медаль «За оборону Сталинграда»

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1938. С 08.1938 – второй пилот Г-2 Енисейской авиагруппы ГВФ. В РККА с 23.08.1941. На фронте: с 23.08.1941– командир корабля МАГОН. Был сбит истребителями противника на Сталинградском фронте. Всего в составе МАГОН совершил 417 боевых вылетов, из них 310 за линию фронта и 107 в тыл врага. На трассе: с 28.08.1942 – командир корабля ТАО Управления КВТ, с 10.03.1943 – командир эскадрильи 8 ТАП, в 1945 – командир корабля 8 ТАП. Из наградного листа от 30.09.1945 г.: «Выполнил 445 рейсов, налетал 2228 часов, перевёз 2985 человек лётного состава перегоночных полков, перегнал 22 самолета С-47.Из числа вторых пилотов оттренировал и выпустил командирами кораблей 13 человек».

После войны в ГВФ: заместитель командира отряда по летной части Украинского УГВФ, начальник воздушной линии Пекин-Чита, командир эскадрильи Магаданской авиагруппы. Капитан.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/velichaev-sergey-tihonovich

Виноградов Александр Матвеевич

Родился 18 ноября 1915 года в деревне Царёво ныне Воровичского района Ленинградской области. Русский.

Член КПСС. Окончил 7 классов, школу ФЗУ, 3 курса железнодорожного техникума в Петрозаводске, кратковременные курсы по подготовке учителей в городе Барановичи.

Работал учителем.

В РККА с 3 января 1938 года. Окончил 2-ю Борисоглебскую Краснознамённую военную авиационную школу лётчиков имени В. П. Чкалова.

Служил лётчиком-инструктором в 30-й военной авиационной школе пилотов, затем в Батайской военной авиационной школе пилотов имени А. К. Серова.

Участник Великой Отечественной войны с октября 1942 года.

Воевал на Закавказском и Воронежском фронтах. Командир звена 41-го гвардейского истребительного авиационного полка (8-я гвардейская

истребительная авиационная дивизия, 5-й истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, Воронежский фронт) гвардии лейтенант Виноградов А. М. в сентябре 1943 года над Левобережной Украиной на истребителе Ла-5 таранил вражеский самолёт. Приземлился на парашюте. За этот подвиг награждён орденом Красного Знамени. Позднее воевал на 1-м Украинском фронте. Был заместителем командира и штурманом эскадрильи. Войну закончил в Праге. Награждён 2 орденами Красного Знамени, медалями "За оборону Кавказа", "За победу над Германией", "За взятие Берлина", "За освобождение Праги" и др.

После войны продолжал служить в ВВС. С 25 июля 1953 года майор Виноградов - в запасе.

Источник информации: http://aeroram.narod.ru/win/taran.htm

Вла́сов Никола́й Андре́евич (1934—1985) — советский военачальник, генерал-майор авиации, участник Афганской войны.

Николай Власов родился 30 января 1934 года в селе Пироговка (ныне — Харабалинский район Астраханской области). Воспитывался без отца. После окончания семи классов школы работал на Астраханской судостроительной верфи, параллельно с работой занимался в школе рабочей молодёжи и в аэроклубе. В октябре 1952 года Власов был призван на службу в Советскую Армию. В 1954 году он окончил Батайское военное авиационное училище лётчиков. Девять лет прослужил в Туркестанском военном округе, три года — в Группе советских войск в Германии. В 1970 году окончил Военно-воздушную академию. После этого служил в Московском военном округе командиром авиаполка, затем на различных командных должностях в Забайкальском военном округе (в течение 10 лет) и с 1983 года в Белорусском военном округе. В 1975 году получил звание заслуженного летчика. В 1978 году Власову присвоено воинское звание генерал-майор авиации.

В августе 1985 года Власов был направлен в Афганистан на должность военного советника командующего Военно-воздушными силами ДРА. Занимался обучением афганских лётчиков. 12 ноября 1985 года во время боевого вылета под Кандагаром его самолёт был обстрелян и сбит. Власов катапультировался, однако во время спуска на парашюте он был обстрелян противником и скончался от полученных ранений. Похоронен на Северном кладбище Минска.

За боевые заслуги и отличную службу генерал-майор авиации Николай Андреевич Власов был награждён орденами Красного Знамени, Красной Звезды, «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени, афганским орденом Красного Знамени и рядом медалей.

Памятник генералу Власову был установлен в воинской части Забайкальского военного округа, где он служил.

Волков Николай Степанович

Родился 29 ноября 1923 года в селе Верхняя Хава, ныне Воронежской области. В 1940 году окончил 8 классов средней школы. В марте 1941 года поступил в Орловскую авиационную школу ГВФ № 1, но уже в августе был переведён в Батайскую военную авиационную школу пилотов. С мая 1943 года - курсант

Телавской ВАШП, а с апреля 1944 года - курсант Руставской ВАШП, которую окончил в ноябре 1944 года. С 20 ноября 1944 года - лётчик переменного состава 25-го ЗАП.

С апреля по 9 мая 1945 года младший лейтенант Н. С. Волков принимал участие в Великой Отечественной войны в составе 17-го ИАП (190-я ИАД, 3-я Воздушная армия, 3-й Белорусский фронт). Участник штурма Кёнигсберга, совершил 15 боевых вылетов. Участник боевых действий и с Японией в августе 1945 года на Дальнем Востоке в составе 17-го ИАП (190-я ИАД, 12-я Воздушная армия, Забайкальский фронт).

В период с сентября 1945 года по март 1951 года был старшим лётчиком, а затем командиром звена 17-го ИАП (303-я ИАД, 65-й ИАК, 54-я Воздушная армия). С 5 апреля 1951 года старший лейтенант Н. С. Волков - командир звена 236-го ИАП (37-я ИАД, 55-й ИАК, 54-я Воздушная армия).

С июня 1951 года по 25 февраля 1952 года в качестве старшего лётчика 17-го ИАП (303-я ИАД, 64-й ИАК) принимал участие в боевых действиях в небе КНДР. Совершил 148 боевых вылетов, провёл 81 воздушный бой, лично сбил 7 самолётов ВВС США и 2 подбил.

С 19 февраля 1952 года капитан Н. С. Волков - командир эскадрильи 18-го Гвардейского ИАП (303-я ИАД). С 26 декабря 1959 года майор Н. С. Волков - заместитель командира 352-го ОРАП (1-я Отдельная Дальневосточная армия) по лётной подготовке. С 11 августа 1960 года подполковник Н. С. Волков - в запасе. Жил в городе Воронеже. Умер 4 января 2002 года.

Награды: медаль "За боевые заслуги" (17.05.1951 г. - за выслугу лет), орден Красной Звезды (10.10.1951 г. - за бои в Корее), ордена Красного Знамени (17.12.1951 г. и 25.09.1952 г. - за бои в Корее), орден Красной Звезды (14.05.1956 г. - за полёты в сложных метеоусловиях), орден Красной Звезды (30.12.1956 г. - за выслугу лет), орден Отечественной войны 2-й степени (11.03.1985 г. - к 40-летию Победы).

В числе 7 лётчиков полка он представлялся командованием полка и дивизией на звание Героя Советского Союза, но, как и Шулёв и Артемченко, ему так этой награды вручено не было. Однако утешало только то, что за бои в небе Кореи он был удостоен 3-х орденов, что также было большой редкостью. Обычно больше 2-х орденов большинство лётчиков 64-го ИАК не получало, а то и вовсе только один. Поэтому, получение 3-х орденов также считалось большой удачей на этой войне и среди тех, кто её испытал, был и Николай Волков.

Источник: http://airaces.narod.ru/korea/volkov.htm

Воловик Иван Иванович 1918 г.р. Старшина. Летчик. Призывался Батайским ГВК. (Батайская ВШЛ). Награжден: медалью «За отвагу», орденом Красной звезды. По данным учетной карточки уроженец станицы Ленинградской Краснодарского края. Других сведений нет.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Воробьёв Ле́в Васи́льевич (24 февраля 1931 (1931-02-24), Боровичи, Ленинградская область (ныне — Новгородская), РСФСР — 12 мая 2010, Монино, Московская область, РФ) — советский космонавт-испытатель, 2-й набор ВВС. Опыта космических полётов не имеет.

Родители умерли, когда он был маленьким (отец — когда ему было 4,5, мать — когда было 6 лет). Старший брат, военный лётчик (летал на «Ил-2», погиб на фронте в 1943 году, рос с тремя старшими сёстрами.

В 1946 году закончил седьмой класс средней школы №14 в г. Боровичи. В том же году поступил в Киевскую среднюю спецшколу ВВС. Закончил её в 1949 году.

В 1949 году поступил в Батайское военное авиационное училище им. А.К. Серова, которое закончил в 1952 году по первому разряду. По окончании училища был оставлен в училище для обучения инструкторов полётов на реактивных истребителях.

С 19 февраля 1953 года — лётчик, с 25 ноября 1953 года — старший лётчик, с 16 декабря 1955 года — командир звена 412-го истребительно-авиационного полка (ИАП) 101 истребительно-авиационной дивизии (ИАД) войск ПВО Уральского военного округа.

В 1953 году поступил, а в 1955 году закончил вечерний университет марксизма-ленинизма при военной части 64211.

С февраля 1954 года член КПСС.

1 сентября 1957 — 29 июня 1961 года — слушатель Военно-воздушной академии на штурманском факультете.

С 8 июля 1961 года — старший штурман-лётчик 777-го ИАП 24-й ИАД ПВО 11-й армии на Сахалине.

В 1962 году прошёл медицинскую комиссию в Центральном Военном научно-исследовательском авиационном госпитале (ЦВНИАГ), 8 января 1963 года его кандидатура была одобрена на заседании Мандатной комиссии. Приказом Главкома ВВС №14 от 10 января 1963 года был зачислен в ЦПК в качестве слушателя-космонавта.

С января 1963 по январь 1965 года проходил общекосмическую подготовку (ОКП). Изучал системы и конструкцию кораблей «Восток» и «Восход». С 23 января 1965 года после сдачи экзаменов по ОКП космонавт 2 отряда (военные космические программы).

В начале 1965 года прошёл переучивание на самолёт «МиГ-21» в Липецке.

В сентябре 1966 — 1969 годах проходил подготовку в составе группы космонавтов по программе «Алмаз».

С 30 апреля 1969 года — командир отряда космонавтов 2-го отдела 1-го управления.

В ноябре 1969 — июле 1971 года проходил подготовку по программе по программе «Контакт» (испытание системы стыковки лунных кораблей на околоземной орбите) в качестве командира экипажа "активного" корабля «Союз» сначала вместе с Виктором Пацаевым, затем с Николаем Рукавишниковым, а с августа 1970 — с Валерием Яздовским в качестве 2-го экипажа (основным считался экипаж А. Филипченко – Г. Гречко. Полёт по данной программе был отменён.

В 1971—1973 годах вновь готовился в группе по программе «Алмаз».

С 11 апреля 1973 года — заместитель начальника 4-го отдела (программа «Спираль») 1-го управления, инструктор-космонавт-испытатель.

В мае—декабре 1973 года проходил подготовку в качестве командира основного экипажа КК «Союз-13» по астрофизической программе «Орион» вместе с В. А. Яздовским.

7 декабря 1973 года, за несколько дней до полёта, назначенного на 18 декабря, уже на космодроме Байконур, решением Госкомиссии основной экипаж (Л. И. Воробьёв—В. А. Яздовский) был заменён на дублирующий (П. И. Климук—В.В. Лебедев) из-за «излишней прямолинейности командира и принципиальности бортинженера» (из заключения Госкомиссии). По неофициальной версии, имел место личностный конфликт и психологическая несовместимость командира и бортинженера, после чего для всех советских экипажей проводились углублённые исследования на совместимость.

"Каждый из них добросовестно относился к тренировкам, но когда этих людей свели в один экипаж, их сильные стороны перешли в амбиции, которые стали мешать их совместной работе. Они пошли по пути "перетягивания каната", выясняя, кто важнее в экипаже, и не считаясь с мнением друг друга. К сожалению, у них не хватило понимания

того, что их будут оценивать не по отдельности, а как экипаж. Им выпала трудная доля: они так и не слетали в космос, и то, что им пришлось пережить, - это очень тяжелое испытание..."

— Лебедев, Валентин Витальевич- *«Моё измерение.»*

В 1974 году был назначен командиром основного экипажа первой экспедиции на орбитальную станцию «Салют-4», вместе с Валерием Рюминым, но к подготовке приступить не успел.

28 июня 1974 года приказом Главкома ВВС отчислен из отряда космонавтов по состоянию здоровья.

С 28 июня 1974 года — ведущий инженер-испытатель 2-го отделения 5-го отдела, а с 8 июня 1976 года — начальник 5-го отдела 2-го управления ЦПК (отдел систем жизнеобеспечения и спасения космонавтов).

С 9 октября 1986 года — начальник 25-го отдела 2-го управления.

11 ноября 1986 года уволен с действительной службы в запас.

Умер после тяжёлой и продолжительной болезни. Похоронен 15 мая на гарнизонном кладбище в Монино рядом с супругой.

Воронин Иван Петрович 1909 г.р. Майор. Призывался Батайским ГВК. Майор. Летчик. Имел награждения: два ордена Красного знамени, орден «Отечественная война 1 степени», орден Красной звезды. По данным учетной карточки уроженец села Елец – Лазовка Хлевенского района Воронежской области. Информация об этом герое имеется на сайте «Советские летчики-истребители 1936-1953»

Источник: http://sovpilots.ru/cards/

Глущцов Александр Васильевич 25.05.1918 г. ст. Мошкетовка (п. Богоявленск) Донецкой обл. Дата призыва: 1936 г. Лейтенант. Летчик 4 ПАП. Погиб 16.05.1944 г.

Награды:

орден Красного Знамени (9.08.1942)

орден Красной Звезды (13.03.1944)

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1939. С 10.1939 – пилот 241 АОСП СКУ ГВФ. На фронте: с 06.1941– летчик 794 БАП. Ранен 09.1941 и 10.07.1942.

Из наградного листа от 15.07.1942 г.: «На фронте выполнил 8 боевых вылетов. Уничтожил 3 танка, 5 автомашин с боеприпасами и живой силой.10.07.1942 при налете на аэродром Марьевка на Юго-Западном фронте проявил мужество и хитрость. Бомбами и огнем из передних пулеметов уничтожил 4 самолета на земле несмотря на жестокий зенитный огонь и атаки истребителей. В воздушном бою лично сбил вражеский истребитель ФВ-190 над аэродромом противника. Вражеская зенитка вывела из строя один мотор, летчик был ранен в руку и лицо. На одном моторе шел к своему аэродрому, увидел автоколонну с живой силой и атаковал эту колонну. Открыл огонь из передних пулеметов, рассеял автоколонну, поджег 3 автомашины и уничтожил до взвода пехоты.
На трассе: с 28.08.1942 – летчик 4 ПАП. Перегнал 33 самолета А-20. Погиб при

катастрофе самолета А-20 № 253652 16 мая 1944 года на участке Витим-Киренск. Отказ левого мотора, продолжил полет на одном моторе, отказ правого мотора. Пытался посадить самолет на поле у д. Никулино рядом с рекой. С неработающими двигателями коснулся земли винтами и мотогондолами, подлетел и упал на лед посреди реки Лена. При ударе об лед самолет загорелся, проломил лед и ушел под воду. Летчик и бортрадист В. С. Шевчук утонули. Розыски результатов не дали. Лейтенант.

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/glushcov-aleksandr-vasilevich

По данным сайта «Подвиг народа» представлялся к ордену Ленина. Наградили орденом Красного Знамени.

Голованов Вениамин Иванович. полковник
История солдата
Родился 2 апреля 1915 г. в г. Москве. Окончил 1-ю Батайскую авиашколу в 1936 г.
Боевой путь
На фронте с начала Великой Отечественной Войны. Воевал с 41г. по 45г. на Западном, Калининском, 1-ом и 2-ом Белорусских фронтах.
За время войны получил несколько ранений, в том числе одно тяжелое, и несколько контузий.
Награжден:
1. Орден Красной Звезды"
2. Два ордена "Отечественной войны"
3. Две медали "За боевые заслуги"
4. Медаль "за оборону Москвы"
5. Медаль "за взятие Кенигсберга"
6. Медаль "за освобождение Варшавы"
7. Медаль За победу над Германией в ВОВ 1941-1945"
Польские награды:
8. Медаль "За Варшаву",
9. Медаль "за Одер, Ниссу, Балтику"
10. Орден "Крест храбрых"

Помним, любим, гордимся.
Семья.

Источник: https://www.moypolk.ru/moscow/soldiers/golovanov-veniamin-ivanovich

Голубев Иван Васильевич. Капитан.
История солдата
Голубев Иван Васильевич. 21.05.1915 г.р. Родился в деревне Обухово, Кашинский р-он Калининской области.

Прошел военную подготовку при Батайской школе авиапилотов в 1939 г. Участвовал на фронтах ВОВ с августа 1942 г. по май 1945 г.: Западный фронт с августа 1942 г. по 1943 г. в должности пилота 1-го отдельного полка. 3-й Белорусский фронт с апреля 1943 г. по май 1945 года в

должности зам. командира эскадрильи и 15 ночной бомбардировочный полк. Награжден медалями: "За взятие Кенигсберга", "За доблесть и отвагу в ВОВ", "За Победу над Германией в ВОВ 1941-1945 гг." и многими другими.

В послевоенные годы служил пилотом и летчиком-испытателем Завода № 411 ГА г. Минеральные Воды.

Умер 28 июня 2006 г. Похоронен на городском кладбище г. Минеральные Воды.

Источник:https://www.moypolk.ru/mineralnye-vody/soldiers/golubev-ivan-vasilevich

Гончаров Мелетий (Мелентий) Петрович 1923 г.р. Младший лейтенант. Летчик. В РККА добровольно через Батайскую ВШЛ. Награжден орденом Красного знамени. По данным юбилейного награждения орденом «Отечественная война 2 степени» уроженец д. Терентьево Вохомского района Вологодской области.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Горбачева Людмила Дмитриевна 1912 г.р. Младший лейтенант. В РККА с 1941 года. Старший летчик 46 гвардейского НБАП. Место рождения г. Сталиногорск Московской области. Призывалась Донским РВК Московской области. Награждена орденом Красного Знамени и орденом «Отечественная война 1 степени».

(Данные взяты с сайта «Подвиг народа»)

В книге о легендарных «ночных ведьмах» «Ласточки над фронтом» Марина Чечнева пишет об этой героине: «….Трудиться приходилось очень напряженно, но ни усталость, ни сознание своей необходимости здесь в Актюбинске, в авиашколе ГВФ, не могли отогнать мыслей о фронте. Таким же нетерпеливым желанием попасть на фронт была полна и подруга Марии - Людмила Горбачева, тоже летчик-инструктор. Она и рассказала Марии о том, что на фронте воюет женский авиационный полк ночников, командиром в котором Е. Д. Бершанская.

- Вот бы к Евдокии Давыдовне попасть, - мечтали летчицы, обе окончившие Батайскую авиашколу и считавшие себя ученицами Бершанской.

Не один раз обращались подруги к командованию с просьбой послать их на фронт, но до поры до времени безуспешно...

Как-то под вечер Людмила прибежала к Марии домой и с порога обрушила на нее новость:

- Маша, на двух летчиц разнарядка в школу пришла, вызывают в Москву, в отдел кадров ВВС! Будем проситься?

- Конечно!

Но на следующий день Мария узнала, что послать в Москву решено не ее, а Горбачеву и еще одну летчицу-инструктора. Тепикина бросилась к начальнику авиашколы и стала убеждать, что послать нужно именно ее….»

Источник:https://www.litmir.me/br/?b=73166&p=35

Горбенко Яков Данилович 8.11.1913 г. Место рождения: с. Савинцы Савинского р-на Харьковской обл. Дата призыва: 1941 г. Воинское звание: старший лейтенант. Место службы: командир звена 1 ПАП.
Награды:
орден Красной Звезды (2.09.1943)
орден Красной Звезды (18.08.1945)
Окончил 1 Батайскую ШП ГВФ в 1938. В РККА с 1941. С 1938 – пилот 237 АОСП г.Сыктывкар. На фронте: с 11.07.1941 – пилот, командир звена 561 ББАП. На трассе: с 24.08.1942 – летчик 1 ПАП, с 21.01.1943 – командир звена 1 ПАП. На участке Фербенкс-Уэлькаль перегнал 143 боевых самолета. Старший лейтенант.

База данных:

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/gorbenko-yakov-danilovich

Горбунов Павел Иванович
Родился в 1922 году в селе Тишково (Володарский район Астраханской области). В 14 лет сбежал из дома, жил в гарнизоне Астраханского кремля (как воспитанник), был горнистом музыкальной команды. С января 1940 года в рядах Красной Армии. Окончил Батайскую военную авиационную школу пилотов.
С августа 1942 года сержант П. И. Горбунов в действующей армии в составе 238-го ИАП (239-я истребительная авиационная дивизия), летал на ЛаГГ-3. С ноября 1942 года служил в 485-м ИАП (21 марта 1943 года преобразован в 72-й Гвардейский ИАП), летал на Як-7 и "Аэрокобре". Сражался на Северо-Западном, 2-м и 1-м Прибалтийских, 3-м Белорусском фронтах.

К маю 1945 года командир эскадрильи 72-го Гвардейского истребительного Полоцкого ордена Суворова авиационного полка (5-я Гвардейская истребительная Валдайская Краснознамённая ордена Кутузова авиационная дивизия) Гвардии капитан П. И. Горбунов выполнил 333 боевых вылета, провёл 39 воздушных боёв, в которых лично сбил 12 самолётов противника и 1 аэростат наблюдения. Участник исторического Парада Победы 24 июня 1945 года в Москве на Красной площади.

После окончания войны продолжал служить в ВВС. После увольнения в запас, вернулся в Астрахань. Работал капитаном судна на подводных крыльях в Речном Флоте. Умер в августе 1991 года.

Награждён орденами: Красного Знамени (21.08.1943, 30.08.1944, 03.03.1945), Александра Невского (06.05.1945), Отечественной войны 1-й степени (09.07.1944, ...), Отечественной войны 2-й степени (11.03.1985), Красной Звезды (23.02.1943); медалями.

Информация с сайта «Бессмертный полк»
https://www.moypolk.ru/soldiers/gorbunov-pavel-ivanovich

Мой отец - Горбунов Павел Иванович. Родился он 26 июня 1923 году, но как многие мальчишки в то время прибавил себе год, чтобы пойти воевать, поэтому закончив летное

училище, начал летать в свои 19 лет. Про войну он почти ничего не рассказывал, только иногда и очень скупо. Его отец - Горбунов Иван Михайлович тщательно собирал и хранил все его письма и газеты, где описывались подвиги сына. Но дедушка рано умер и весь его архив, увы..... Из редких рассказов отца я знаю, что он сбил 19 самолетов и один аэростат, сопровождал наши караваны с боеприпасами и продовольствием, сопровождал бомбардировщиков, которые шли бомбить противника. Он говорил, что в день иногда совершали по 3-4, а иногда и по пять вылетов, и никто никогда не мог сказать вернется он или нет. Любимыми фильмами его были "Отец солдата" и "Они сражались за Родину".

Из сохранившейся фронтовой статьи, где была помещена фотография отца узнала, что он- молодой лейтенант в сдвинутом на затылок летном шлеме. - командир летного звена лейтенант **Павел Горбунов** в неравном бою с четырнадцатью немецкими истребителями сбил четыре вражеских самолета и спас своего тяжелораненого ведомого и было ему тогда совсем ничего – двадцать лет. Мальчишка совсем.. За эту воздушную схватку награжден был лейтенант орденом Красной звезды.

Из рассказа двоюродного брата отца я узнала о таком случае в военной жизни папы. "Сбитый им немец напросился на знакомство. Но, увидев молоденького лейтенанта, досадливо махнул рукой, и насмешливо сказал: «Правду говорит доктор Геббельс, вы, русские, из всего устраиваете пропаганду. Я прошел Испанию, воевал с французами и англичанами. Я знаю толк в высшем пилотаже. Мой противник был мастером воздушного боя. А вы мне показываете какого-то пионера и уверяете, что он меня сбил. Я скорее поверю, что меня ворона в лобовой атаке протаранила…»

Из всего сказанного немцем отец уловил только знакомое «пионер» и грешным делом подумал, что фриц его хвалит. Но, когда переводчик, поглядывая то на немца, то на нашего стал переводить – стало ему обидно, особенно после сравнения с вороной. Пришлось ведущему допрос офицеру пресекать назревающий наземный конфликт воздушных бойцов.

– Отставить, Горбунов. Все что надо он от тебя уже получил. Кругом, шагом марш!"

За время Великой Отечественной Войны отец прошел путь от старшины до гвардии капитана, командира эскадрильи 72 Гвардейского авиационного Полоцкого полка 3-ей Воздушной Армии. В наградных документах, рапортах, донесениях, которые я прочитала на сайтах "Подвиг народа" и "Советские ассы 1939-1953 г.г.", казенными, сухими словами описывается тот героический труд, те подвиги, которые совершал мой отец, его однополчане, все те, кто встали на защиту Родины.

Огромное спасибо создателям сайта "Подвиг народа" и сайта "Советские ассы 1939-1953 г.г." (http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/g/gorbunov_pi.htm) благодаря им я имею возможность прочитать о подвигах дорогого мне человека - моего отца - орденами в годы войны, ведь об этом он никогда не рассказывал. Просто говорил, что было очень тяжело, но была цель-победить. За годы войны он совершил более 333 боевых вылета, сбил 19 самолетов, к сожалению подтверждено только 13, один аэростат, 3 паровоза, несколько наземных орудий противника. За свои подвиги в годы Великой Отечественной Войны мой папа был награжден тремя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, орденом Отечественной Войны 1-ой степени, орденом Александра Невского. В честь 40-летия Победы в 1985 г. ему вручили орден Отечественной Войны 2-ой степени.

После Войны отец много лет работал в Астраханском речном порту капитаном ракеты на подводных крыльях, летать уже не смог. Воспитал 3-х детей. Он много читал, был интересным собеседником, много помогал молодым кадрам порта, которые и сегодня помнят его как отличного наставника.

Очень жаль, что мой отец так мало прожил, он умер 28 апреля 1987 года, когда ему было неполных 64 года. Похоронили его в г. Астрахани в почетной аллее, но боль утраты не прошла до сегодняшнего дня. Он был очень хорошим человеком, немногословным, порядочным.

Вечная ему память!

Горовой Григорий Антонович (род. 29 сентября 1927 года, д. Малый Имбеж, Сибирский край, СССР) — советский лётчик-испытатель, Заслуженный летчик-испытатель СССР (1972), полковник (1968)

Родился 29 сентября 1927 года в деревне Малый Имбеж, ныне Партизанского района Красноярского края. Русский.

В 1943 году окончив неполную среднюю школу поступил в 12-ю Краснодарскую спецшколу Военно-воздушных сил, находившуюся в эвакуации в городе Енисейск, затем был переведен 10-ю Ростовскую спецшколу ВВС которую успешно закончил.

В августе 1946 году поступил в Батайское военное авиационное училище летчиков имени А.К. Серова, впоследствии перевелся в Армавирское военное авиационное училище летчиков.

С 1950 года, после окончания училища, служил на различных должностях летного состава в строевых частях ВВС Забайкальского военного округа.

С июля 1958 года — летчик-испытатель Государственного научно-испытательного института ВВС.

Проводил государственные испытания: с 1965 по 1967 год - истребителя МиГ-25П, с 1972 по 1974 год – Ту-128.

Выполнял отдельные испытательские задания на самолетах: МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, Су-7, Су-9, Су-15, Су-17, Су-24 и их модификациях.

За освоение новой авиационной техники и проявленное при этом мужество Г. В. Горовой был награждён орденами Ленина и Красной Звезды, а в 1972 году ему было присвоено почетное звание "Заслуженный летчик- испытатель СССР".

В январе 1980 года полковник Горовой уволен в запас. Некоторое время работал заместителем начальника Филиала ЭМЗ имени В.М. Мясищева по лётной службе. Жил в городе Ахтубинск Астраханской области, с 2002 года проживает в городе Жуковский Московской области.

Гревцов Николай Федорович 1923 г.р. Капитан. Летчик. Призываллся добровольно через Батайскую ВШЛ. По другим данным призывался Красноградским РВК Харьковской области Украинской ССР. Награжден орденом Красного знамени. По данным учетной карточки уроженец Лебедянского района Рязанской области. Других данных нет.

Гусев Георгий Александрович 1919 г.р. Гвардии старший лейтенант. Летчик – наблюдатель. Батайская ВШЛ. Награды: 3 ордена Красного знамени, орден «Отечественная война 1 степени». 50 бап/50 орап/193 гв. орап

По данным сайта http://voenspez.ru/index.php?topic=86698.15;wap2 был представлен к званию Герой Советского Союза 07.03.1945 года.

Грибенко Михаил Васильевич родился23 ноября 1921 года в с. Лисовичи Таращанского района Киевской области.

Ветеран ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени главного маршала авиации Б.П.Бугаева» (УИ ГА). Заслуженный пилот Российской Федерации.

В 1941 году призван на военную службу. Направлен курсантом в 45-ю учебную эскадрилью ГВФ (г. Сыр-Дарья), затем проходил обучение в Чкаловской ВАШП, Вязниковской военно-истребительной школе, Батайской ВАШП. Освоил самолёты Р-5, СБ, И-2, Ил-16, Ла-5, Ут-2. В 1946 году демобилизован.

В 1946 году окончил Бугурусланское ЛУ ГВФ (ныне Бугурусланское лётное училище – филиал ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет ГА имени Героя Советского Союза П.Ф.Еромасова (колледж)»).

В 1946-1953 годах работал пилотом-инструктором в Краснокутском ЛУ ГВФ, в 1953-1954 годах – вторым пилотом в Московском управлении транспортной авиации.

С 1954 года работал в УШВЛП ГВФ (с 2016 года УИГА) КВС-инструктором самолётов Ил-12, Ил-14, Ту-104, Ту-134, Ту-124, Ту-154, командиром авиаэскадрильи (с 1966 года), заместителем командира второго лётного отряда по лётной подготовке.

Один из первых в училище освоил реактивные самолёты Ту-104, Ту-124, Ту-154. В 1974 году в качестве КВС-инструктора помогал осваивать самолёт Ту-154 египетским лётчикам. В 1980-1989 годах работал в должностях инженера, старшего инженера лётно-методического отдела учебно-методического центра. Обучил сотни пилотов, штурманов, бортмехаников. Автор альбомов схем и плакатов по лётной эксплуатации самолётов Ту-154 и Ту-134, автор методики подготовки пилотов на Ту-154.

В 1989 году уволен в связи с выходом на пенсию. Имеет общий безаварийный налёт 15 192 часа. Награждён знаком отличия «Отличник Аэрофлота», занесён в Книгу Почёта Аэрофлота (1972). Указом Президиума Верховного Совета СССР от 09.12.1973 за большие достижения в выполнении плановых заданий по перевозкам, применении авиации в народном хозяйстве и освоении новой авиационной техники Грибенко М.В. награждён Орденом Ленина. За освоение самолёта Ту-154 награждён Орденом Октябрьской революции (1979).

Источник:http://73history.ru/calendar/450-23-11-16-1

Грицай Василий Кузьмич 21.03.1915 г. Место рождения: г. Никитовка Сталинской обл.

пилот Енисейской авиагруппы ГВФ

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1937. С 10.1938 – пилот Енисейской авиагруппы ГВФ. С 18.03.1941 по 10.03.1944 – пилот – перегонщик. На трассе: с 08.1944 – пилот Енисейской авиагруппы ГВФ.

Источник: http://memorial24.ru/uchastniki/

Губачев Николай Николаевич. 28.02.1917 г. р. Место рождения: г. Иркутск. Дата призыва: 13.10.1938 г. Воинское звание: майор. Место службы: летчик 4 ПАП.

Награды:

орден Красного Знамени (14.08.1942)

орден Отечественной войны 1 ст. (18.08.1945)

орден Отечественной войны 2 ст. (6.04.1985)

медаль «За боевые заслуги» (15.11.1949)

Окончил Батайскую ВАШП в 1939. На фронте: с 22.06.1941 по 15.10.1941–командир звена 6 ЗИАП, С 5.05.1942 по 20.08.1942- заместитель командира эскадрильи 185 ИАП.

Совершил 32 боевых вылета. В 6 воздушных боях лично сбил 2 самолета противника и 9 в группе. На трассе: с 24.08.1942 – летчик 2 ПАП, с 8.06.1944 – летчик 4 ПАП, с 20.10.1945 – командир звена 4 ПАП. Перегнал 240 самолетов Р-40, Р-39, Р-63. После войны продолжил службу в ВВС до 7.01.1956: заместитель командира эскадрильи. Майор (29.04.1952).

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/gubachev-nikolay-nikolaevich

Гурдисов Николай Маркович 25.05.1921 - 9.06.1995

Заместитель политрука

История солдата

Закончил Батайскую авиашколу 1938-1940 авиатехник 3-го класса.

Замполитрука (июнь 1941 - август 1941, Западный фронт, Харьков).

08.1941-03.1942 с. Даниловка Волгоградской области (госпиталь).

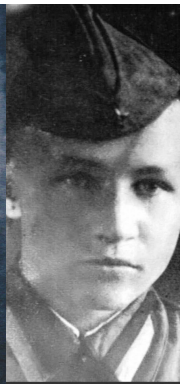
Занимал должность заместителя политрука в г. Орша, Белорусской ССР. С первых дней войны в г. Орша оказался в зоне военных действий. 21 июня 1941г. железнодорожная станция регулярно подвергалась налетам немецко-фашистских бомбардировщиков. Во время военной операции был тяжело ранен в лицо и потерял левый глаз, длительное время находился в военном госпитале.

Источник:https://www.moypolk.ru/saratov/soldiers/gurdisov-nikolay-markovich

Гущин Михаил Афанасьевич 1923 г.р. Младший лейтенант. Летчик. Призывался добровольно через Батайскую ВШЛ. Награжден орденом Красной звезды. По данным ОБД Мемориал младший лейтенант Гущин Михаил Афанасьевич 1923 г.р. уроженец д. Богелячино Шестаковского района Кировской области пропал без вести 21.10.1943 года. Не возвратился с боевого здания, как записано в боевом донесении.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Племянница его Татьяна Алексеевна Гущина написала: "Его мама до конца своих дней надеялась, что Мишенька её вернётся. Погиб в 20 лет" Мой папа назвал сына в честь брата Михаилом. У двух племянников, когда родились сыновья, также их назвали Михаилами.



Давыдов Анатолий Васильевич 1923 г.р. Старший лейтенант. Летчик. В РККА добровольно через Батайскую ВАШП. Награжден орденом «Отечественная война 2 степени». По данным ОБД Мемориал убит 10.08.1944 года. Первичное место захоронения Мариямпольский уезд Литовской ССР. Родственники проживали в Узбекской ССР.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Даглдиев Ашот Оганович

старший техник-лейтенант

История солдата

Наш дед Даглдиев Ашот Оганович родился 4 марта 1914 года в с. Чалтырь Ростовской области. Мечтал о самолетах с детства. В 1931 году поступил на отделение Авиатехников 1-й Объединенной школы пилотов и Авиатехников ГВФ в с. Батайск Северо-Кавказского Края, которую успешно закончил в 1933 году. По окончании школы ему была присвоена квалификация Авиатехник по эксплуатации самолета и мотора. Там же он прошел военную подготовку по профилю техник авиационный. После окончания Батайской школы Ашот Оганович работал техником в Грозненском авиаотряде, а с августа 1936 года по март 1974 года трудился в Пятигорском авиаотряде. В Грозном он познакомился со своей будущей женой-выпускницей Ульяновского авиационно-технического училища, авиатехником по специальности-Сотниковой Марией Федоровной. В 1937 году молодые люди поженились и прожили в счастливом браке 57 лет.

В аэропорту дедушка считался "докой" практически по всем типам самолетов. Но особенно он преуспел в знании "сердец" У-2, Р-5, Ка-5. Летчики со спокойной душой уходили в небо, услышав: "Машину готовил техник Даглдиев". Так проходили дни. Но вот пришел июнь 1941 года. С ноября наш дед Даглдиев А.О.-техник учебной эскадрильи в Грозном. С декабря - в авиагруппе, базирующейся под Керчью. Здесь его и контузило.

Из госпиталя он снова вернулся на фронт. Самое мучительное состояние техника-ожидание возвращения товарищей-летчиков с задания.

Однажды, под Сальском, самолет деда не вернулся к назначенному сроку. Ночь не спал, а под утро узнал: километрах в десяти от аэродрома подбитый самолет лежит у небольшого лесочка. Летчик жив. Срочно снарядили резервный самолет, погрузили в него шасси, крыло, и техник Даглдиев вылетел к месту вынужденной посадки. Фашисты приметили подбитый самолет, сбросили две бомбы. Мимо. А тут и сумерки наступили. Всю ночь "лечил" техник свою машину. К рассвету из полуобгоревшего остова сумел соорудить "летучий корабль", который вначале фыркал, чихал, но все же поднялся в небо и благополучно добрался до Сальска. Впоследствии, восстановленный золотыми руками деда-Специалиста , он продолжал громить врага.

Во время войны наш дедушка Ашот Оганович успел побывать не только авиатехником, но и летчиком. Переучившись, участвовал в ночных бомбардировках, трудился в санитарной авиации, связи. А в 1946 году демобилизовался и снова пришел в Пятигорский аэропорт, снова стал "доктором" крылатых машин.

Наградами в Великой Отечественной войне дед дорожил особо. Среди них медали "За оборону Кавказа", "За освобождение Праги", "За взятие Берлина", "За победу над Германией", "За боевые заслуги", орден "Отечественной войны II ст." . Но не за награды воевал он. Долг обязывал, сердце велело. Они и в дальнейшем руководили его делами и поступками. И орден Трудового Красного Знамени, полученный им за многолетнюю и безупречную работу в гражданской авиации, подтверждает эту истину. Когда дедушка и бабушка выбирались в город, то обязательно бывали на аллее Славы. Там их ждало свидание с молодостью. Герои Советского Союза Юрий Эммануилович Бунимович, Борис Яковлевич Терновой. Они учились в Пятигорском аэроклубе. В числе их наставников - наша бабушка -авиатехник Сотникова Мария Федоровна. Герой Советского Союза Павел Герасимович Кашуба. Вместе с ним бабушка работала в аэроклубе. Герой Советского Союза, Герой Югославии Борис Тихонович Калинкин. Наш дед - его соратник по авиаотряду, а в годы войны они вместе сражались в составе Северо-Кавказской авиагруппы.

Трудную, но удивительную жизнь прожили наш дедушка Ашот и бабушка Мария. Оставили свой след в авиации не только они, но и наш отец Даглдиеа Алексей Ашотович, который закончил Ленинградское училище Гражданской Авиации, и вся трудовая биография его связана была с Минераловодским авиаотрядом. Наш дядя Даглдиев Эдуард Ашотович был летчиком 1 класса, затем он закончил Академию Гражданской Авиации и так же работал в Минераловодском авиаотряде.

Источник:https://www.moypolk.ru/soldiers/dagldiev-ashot-oganovich

Данилов Пётр Павлович 1915 г. Место рождения: с. Глебово Орловской обл.

Воинское звание: младший лейтенант. Место службы: штурман корабля-летчик 8 ТАП. Погиб 30.05.1944 г

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1938. На фронте: с 1942 – пилот 1 АТД ГВФ. На трассе: с 01.1943 – штурман корабля-летчик ТАО КВТ, с 10.03.1943 – штурман корабля-летчик 8 ТАП. Младший лейтенант. Погиб 30 мая 1944 года при катастрофе самолета С-47. Самолет упал в Беринговo море в районе залива Креста.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/danilov-pyotr-pavlovich

Дегтярев Федор Ильич. 7.03.1916 г. г. Новочеркасск Ростовской обл. Гвардии капитан. Командир корабля Ли-2 ТАО КВТ.

Награды:

орден Отечественной войны 1 ст. (12.03.1944)

орден Отечественной войны 2 ст. (30.05.1945)

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1937. С 1937 – пилот Семипалатинской авиагруппы Казахского УГВФ. С 08.1941 по 08.1942 – пилот-инструктор 54 УАЭ ГВФ. На трассе: с 10.1942 – командир корабля Ли-2 ТАО КВТ. На фронте: с 28.05.1943 – пилот 2 АТП 1 АТД ГВФ, с 11.1943 – командир корабля Ли-2 1 ОАТЭ ОН ГВФ, с 02.1944 по 09.1945 – командир корабля, командир отряда 120 ГвОАП ГВФ.

Из наградного листа от 30.04.1945 г.: «С марта 1944 совершил на Ли-2 и С-47 422 вылета и налетал 1256 часов по доставке боеприпасов, продовольствия, перевозке личного состава и различных грузов. Перевез 126, 5 тонн груза и 6330 пассажиров. Оттренировал и выпустил самостоятельно на С-47 и Ли-2 7 командиров кораблей». Гвардии капитан.

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/degtyarev-fedor-ilich

Дементеев Борис Степанович

Родился 24 мая 1922 года в Старопромысловском районе города Грозного (ныне столица Чеченской Республики). Окончил 10 классов средней школы и городской аэроклуб. В августе 1940 года добровольно вступил в ряды Красной Армии и был направлен в Нахичеванскую военную авиационную школу пилотов. В декабре 1940 года, после её расформирования, переведён в Батайскую авиационную школу пилотов.

С 29 октября 1943 года младший лейтенант Б. С. Дементеев в действующей армии. Воевал в 101-м Гвардейском ИАП, летал на "Аэрокобре". Прошёл путь от рядового пилота до заместителя командира эскадрильи. Сражался в составе ВВС Отдельной Приморской армии и 2-го Белорусского фронта.

К 9 мая 1945 года заместитель командира 2-й эскадрильи 101-го Гвардейского истребительного авиационного полка (329-я истребительная авиационная дивизия, 4-я Воздушная армия, 2-й Белорусский фронт) Гвардии лейтенант Б. С. Дементеев совершил 137 боевых вылетов, провёл 42 воздушных боя, в которых сбил лично 10 самолётов противника (в последнем наградном листе говорится о 11 личных победах).

После окончания войны продолжал служить в ВВС. В запас вышел в звании Гвардии полковника. Написал книгу воспоминаний о войне - "На "Аэрокобре" против асов Люфтваффе". Умер 19 ноября 2012 года.

Награждён орденами: Красного Знамени (15.08.1944, 26.03.1945, 27.04.1945), Отечественной войны 1-й степени (31.05.1945), Отечественной войны 2-й степени (11.03.1985), Славы 3-й степени (06.02.1944), Красной Звезды (дважды); медалями.

Дзугутов Мухтарбек Моисеевич. 1912 г. Место рождения: г. Батакоюрт Северо-Осетинской АССР. Воинское звание: старший лейтенант. Место службы: командир корабля 8 ТАП.

Награды:

орден Отечественной войны 2 ст. (6.11.1985)

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1936. В мае 1940 – командир звена 206 АОСП г. Свердловск. На трассе: с 10.03.1943 – командир корабля 8 ТАП. Старший лейтенант.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/dzugutov-muhtarbek-moiseevich

Дидурик Виктор Петрович 1918 г.р. Майор. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден: орден Красной звезды, орден «Отечественная война 1 степени», орден Красного знамени. В наградном документе имеется запись еще об одном награждении орденом Красного знамени. По данным учетной карточки место рождения – с. Дергалевка Савинского района Харьковской области Украинской ССР. Юбилейное награждение орденом «Отечественная война 2 степени».

Материал с сайта «Подвиг народа»

Добрев Сергей Георгиевич
18.06.1926 - 01.07.2001
В сентябре 1943г в 17 лет Сергей Добрев был призван в Красную Армию на военную службу на Дальневосточный фронт в 12 отдельную стрелковую бригаду на должность старшего телефониста. Здесь 05.12.1943 г. он принял военную присягу.
В июне 1944 г. направлен на учебу во 2-ю Московскую Военно-Авиационную школу механиков спецслужб. После окончания школы воевал в 16-ом Гвардейском авиационном истребительском полку сначала рядовым, а затем на должности сержантского состава.
Летом 1944 года в составе войск 1-го Украинского фронта полк участвовал в Львовской – Сандомирской наступательной операции по освобождению от немецко-фашистских захватчиков Западной Украины и значительной части юго-восточной Польши. В военные действия с обеих сторон было вовлечено более 3950 боевых самолетов. За участие в этой операции и массовый героизм, проявленный личным составом, 16-й авиационный полк получил почетное наименование «Сандомирский» и был награжден орденом Александра Невского.

С декабря 1945г служил в Центральной группе Советских Оккупационных войск в 16-ой гвардии истребительного авиаполка, 9-ой истребительной авиадивизии. Закончил войну в 1945г в Австрии.

После войны в мае 1949г поступил в Батайское Военное -Авиационное училище летчиков им. Серова в звании летчик инструктор по технике пилотирования.
С февраля 1952г слушатель Офицерской Авиационной инструкторской школы ВВС ВС СССР Донского Северо-Кавказского военного округа.

С июля 1952 г по март 1959г инструктор летчик Батайского военного авиационного училища летчиков им. Серова. Служил штурманом авиационной эскадрильи в звании летчика гвардии лейтенанта. Закончил училище 2 февраля 1952г.

С 1952г. по 1960г Военный летчик третьего класса-гвардии капитан. Демобилизовался в 1960г в звании гвардии капитана.

В августе 1960г с семьей (женой Добревой Лидией Яколевной, сыном Геннадием, дочкой Еленой) вернулся в Москву. Работал на П/я . В 1970г окончил Московский ордена Ленина авиационный институт им. Оржоникидзе. С 1971 г работал на Московском электромеханическом заводе № 1 начальником лаборатории инженер -электрик.

С февраля 1988г пенсионер.

Источник:https://www.polkmoskva.ru/people/1032863/

Донской Афанасий Дмитриевич. Лейтенант (пилот ГВФ третьего класса)

История солдата

Мой дедушка-Донской Афанасий Дмитриевич родился 23 февраля 1912года в ст. Ищёрской Ставропольского края, в семье терского казака. В 1931 году был принят слушателем в 1-ую авиашколу ГВФ, которая находилась в г. Батайске Ростовской области. По окончании школы был назначен в этой же школе

инструктором. В 1939 году был зачислен пилотом сначала в Общий авиаотряд, а затем в Московское управление ГВФ и назначен командиром звена.

В 1941 году был зачислен на должность командира эскадрильи, а 23 февраля 1942года откомандирован в город Москву в распоряжение отдела кадров ГУ ГВФ. В мае 1942года был зачислен на должность пилота в Отряд специального назначения. в марте 1943года переведен в 4-ую эскадрилью 8-го ОАП на должность командира звена. В 1942-1943гг. был отмечен командованием и награжден орденом Великой Отечественной войны и медалями за боевую работу за самоотверженное безаварийное выполнение заданий по обеспечению частей 46-ой Армии продовольствием, обмундированием, фуражом и боеприпасами. Выполняя задание по доставке в партизанский отряд Ковпака продовольствия, медикаментов, почты, мой дедушка совершил подвиг. Полет проходил ужасных погодных условиях и кроме того, всё время била немецкая артиллерия. Несколько самолетов (один за одним) пытались долететь до партизанского отряда, но возвращались. И только мой дедушка, применив все свои знания, опыт и силу воли, долетел. В партизанском отряде находился очень "важный" пленный немец, которого необходимо было как можно скорее доставить в Москву. Это задание было выполнено и этому полету штурман посвятил своё стихотворение, в котором рассказал как проходил полет.

Я очень горжусь своим дедушкой, который в мирное время ответственно выполнял свою работу в должности летчика гражданской авиации, а затем диспетчера службы движения Ростовского аэропорта. Дедушка не дожил до сегодняшних дней, но вся наша семья бережно хранит память о нем и о том, что сделал он и его боевые товарищи для нашего народа, завоевав Победу!!!

Источник: https://www.moypolk.ru/rostov-on-don/soldiers/donskoy-afanasiy-dmitrievich

Дорогавцев Николай Алексеевич 1914 г.р. Гвардии младший лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красной звезды. По данным ОБД Мемориал погиб, сбит истребителем противника, в феврале 1943 года в небе над станицей Кавказской Краснодарского края. Уроженец Курской области. Записан в Книгу памяти Орловской области.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Дудник Иван Данилович 1919 г.р. Лейтенант. Летчик. Призван Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. По данным учетной карточки уроженец с. Б-Виска Больше – Висковского района Кировоградской области Украинской ССР.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Дудников Павел Дмитриевич 1906 - 1969
капитан / Летчик
История солдата
Дату дня рождения, похоже, он и сам не знал. Записали на Петра и Павла. Год 1906. Родом из села Екатериновка Саратовской области. Родители, видимо, умерли от голода, а он с братом и сестрой оказался в Ташкенте. Орден Красного знамени получил за борьбу с басмачами, кавалеристом. В 1933-м закончил школу ГВФ в Ростове. К войне был уже опытным лётчиком гражданской авиации непризывного возраста. Пошел добровольцем. Из гражданских лётчиков формировали авиацию дальнего действия маршала Голованова. В 1942-м летал в полку Гризодубовой, был сбит над линией фронта, пробрался к партизанам. К концу войны было много заболеваний, не позволявших летать, однако не списывали, сказали: "Вы летаете, потому что война". После войны списали, работал диспетчером в Пятигорске, там умер в августе 1969. О подвигах свидетельствуют награды, сам он о них не рассказывал, хотя честно отлетал всю войну.

Вот что пишет о нём его дочь Жанна:

«Мой отец, Дудников Павел Дмитриевич, окончил Великую отечественную войну капитаном авиации дальнего действия.

Его биография:

Родился в 1906 году в селе Большая Екатериновка Откарского района Саратовской губернии. К сожалению, о его раннем детстве и родителях я не знаю. В ранней юности он, его брат и сестра жили в Ташкенте. В конце 20-х годов был призван в Красную Армию, где служил кавалеристом. Он был награжден Орденом Красного знамени. Мечтал стать лётчиком. Поступил в Ленинградское лётное училище, затем их перевели в 1-ю объединённую школу пилотов и авиатехников г. Батайска Северо-Кавказского края, которую он окончил в 1933-м году по специальности лётчик ГВФ (Гражданского воздушного флота). Здесь он встретил мою маму, которая училась в этой школе по специальности авиатехника. Они поженились и в 1935-м году родилась я. До войны отец уже налетал около миллиона километров. Награжден знаками "300 тыс. км" и "500 тыс. км". Война нас застала в Арзамасе, куда отец был послан в командировку из Свердловска. Вернулись в Свердловск. Отсюда он ушел на фронт. Служил в полку Валентины Гризодубовой, затем в Авиации дальнего действия. Был сбит под Ленинградом. Награжден орденом Красного знамени, медалью «За оборону Кавказа».

Сразу после войны его демобилизовали. Жил в Пятигорске. Умер в 1969
Источник:https://www.moypolk.ru/lipeck/soldiers/dudnikov-pavel-dmitrievich

Дюжиков Александр Иванович. 25.10.1916 г. р. Место рождения: д. Толстенково Новосильского р-на Орловской обл. Дата призыва: 15.10.1938 г.

Воинское звание: майор. Место службы: командир звена 1 ПАП.

Награды:

орден Красного Знамени (20.04.1942)

орден Отечественной войны 1 ст. (19.08.1944)

Окончил Батайскую ВАШП в 1940. На фронте: с 22.06.1941 – командир звена 41 ИАП Волховский фронт. Дважды ранен.

Из наградного листа от 16.02.1942 г.: «С 22.06.1941 совершил 75 боевых вылетов. Из них 18 на штурмовку. В воздушном бою был ранен, несмотря на это продолжал вести бой пока работал самолет. Только после того как самолет был объят пламенем выпрыгнул с парашютом. В боях в группе сбил три самолета противника. Решительный и дерзкий летчик, не уступающий дорогу врагу. Летает в любых условиях, в полете не устает, быстро ориентируется в сложной обстановке и безошибочно принимает решение».

На трассе: с 25.11.1942 – командир звена 3 ПАП, с 28.08.1943 – командир звена 1 ПАП. После войны продолжил службу в ВВС: зам. командира АЭ, штурман полка, командир полка. Майор (21.04.1950).

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/dyuzhikov-aleksandr-ivanovich

Евсюков Михаил Иванович

29.07.1889 г., г. Муром Владимирской губ. - 4.12.1941 г., Свердловская обл.

Православный. Сын штабс-капитана.

Участвовал в Первой мировой войне 1914-1918 гг. (30.03.1917 г. сбил немецкий самолет типа «Хальберштадт»), в Гражданской войне 1918-22 гг. (в т.ч., в боях против национальной армии Латвии)

Образование: Суворовский кадетский корпус (1907), Михайловское артиллерийское училище (1910, в 1-ю конно-артиллерийскую батарею), экзамен на звание авиационного моториста (15.04.1916), Военная школа летчиков-наблюдателей (1916), Артиллерийская академия РККА (7.09.1920).

Чины: подпоручик (6.08.1910), поручик (31.08.1912), штабс-капитан (1.03.1916), летчик-наблюдатель (19.09.1916), капитан (25.09.1917).

Прохождение службы: обучался в Михайловском артиллерийском училище (1907-13.09.1910), в 1-й конно-артиллерийской батарее (1910-1912), делопроизводитель батареи (1.11.1910), в 11-й конно-артиллерийской батарее (1912), в командировке в Михайловской артиллерийской академии для держания вступительного экзамена, «экзамена по болезни не держал» (18.08.-8.09.1913), заведующий хозяйством батареи (14.10.1913-3.11.1915), наблюдатель 2-го армейского авиационного отряда (3.11.1915), в командировке в Военной школе летчиков-наблюдателей для держания экзамена экстерном (30.08.1916), в командировке в г. Киев «для участия в комиссии по пересмотру инструкции корректирования артиллерийской стрельбы» (1.12.-18.12.1916), заведующий занятиями по радиотелеграфу и фотографии с офицерами-наблюдателями (7.01.1917), врем. командующий 2-м армейским авиационным отрядом (7.06.-10.07.1917).

Награды: С3мб (19.03.1915), А3мб (16.06.1915), А4 (1.01.1916), С2м (7.02.1917), ГО «за то, что, летая 20-го апреля 1916 г. с военным летчиком того же отряда, поручиком Шебалиным на самолете типа "Моран Парасоль " с целью фотографирования батарей противника в районе оз. Нарочь, заметив немецкий малый "Альбатрос" истребительного типа, наши летчики бесстрашно бросились на немца и, сблизившись с ним на расстоянии 75 шагов, вступили в бой, расстреливая его из Нагана и Винчестера. Немец, отстреливаясь из пулемета, сделал два круга и стал уходить. Тогда штабс-капитан Евсюков и поручик Шабалин, несмотря на рану в руку, полученную в первый же момент боя поручиком Шебалиным, управлявшим аппаратом, - погнались за немцем и прекратили преследование только тогда, когда у них не осталось ни одного патрона. После того, выполнив до конца заданную им работу, летчики благополучно спустились на аэродром. При осмотре аппарата, в нем обнаружено 23 пробоины разрывными пулями» (4.03.1917), В4мб (28.08.1917), Г4 «за то, что, будучи в чине штабс-капитана, в бою 30-го марта 1917 г., корректируя с аэроплана стрельбу батарей, между д.д. Дубово и Макаши был атакован неприятельским аппаратом, и несмотря на все превосходство неприятельского аппарата в техническом отношении, вступил с ним в воздушный бой, во время которого дважды исправлял свой пулемет. Меткой стрельбой подбил и заставил неприятельский аппарат спуститься в нашем расположении, где аппарат этот и был пленен» (12.11.1917). Прочие сведения: призван на службу в РККА. С 16.07.1918 г. летчик-наблюдатель 1-го Петроградского авиационного отряда РККВВФ. С 13.08.1918 г. командир отряда. С 2.09.1918 г. начальник 1-й Петроградской авиационной группы РККВВФ. 10.01.1919 г. переведен во 2-й Латышский авиационный отряд. С 16.02.1919 адъютант отряда. 26.03.1919 г. командирован в г. Петроград в качестве уполномоченного и заведующего формированием авиационных и воздухоплавательных частей Латышской советской республики. 25.07.1919 г. возвратился из командировки и поступил в распоряжение начальника Управления РККВВФ 15-й армии. 15.08.1919 г. командирован с фронта в Артиллерийскую академию РККА для прохождения курса. С 28.09.1920 г. начальник 3-го отделения Главного управления РККВВФ. С 1.10.1920 г. начальник учебно-инструкторского отделения Учебного отдела Главного управления РККВВФ. С 29.08.1921 г. старший инструктор 3-го разряда. С 5.04.1922 г. заведующий пулеметным классом Военной школы летчиков-наблюдателей им. К.Е. Ворошилова. С 3.02.1923 г. инструктор пулеметного класса той же школы. С 1.07.1924 г. инструктор класса воздушных наблюдателей той же школы. С 30.03.1926 г. руководитель пулеметного класса. С 15.10.1927 г. и.д. преподавателя по тактике Академии военно-воздушного флота РККА им. профессора Н.Е. Жуковского. По совместительству являлся начальником штаба 1-й военной школы пилотов им. А.Ф. Мясникова. С 25.04.1930 г. начальник штаба 10-й авиационной бригады. 17.07.1933 г. зачислен в резерв РККА с откомандированием в распоряжение Главного управления Гражданского воздушного флота. На 1937 г. являлся начальником Батайской авиационной школы Гражданского воздушного флота. 15.05.1937 г. арестован органами НКВД СССР по обвинению «в подготовке антисоветских вооруженных выступлений, вредительстве, терроризме и участие в антисоветской организации». Постановлением Особого совещания НКВД СССР от 19.11.1940 г. осужден к 8 годам ИТЛ. Умер в заключении в Свердловской области. 29.04.1956 г. определением Военного трибунала Северо-Кавказского военного округа реабилитирован.
Источники:

РГВИА. Ф. 409. Оп. 1. П/с. 320-704
РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1275.
РГВА. Ф. 29. Оп. 4. Д. 8. Л. 551
РГВА. Ф. 37837. Оп. 4. Д. 40. Л. 17 об.
РГВА. Ф. 37976. Оп. 3. Д. 48084. Л/д. 97-221.
ЦАМО РФ. Л/д. 254029.

Нешкин М.С., Шабанов В.М. Авиаторы - кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник, 2006.флота - 50 лет

Источник:http://regiment.ru/bio/E/7.htm

Единархов Иван Яковлевич.

У моего дедушки лейтенанта Александра Яковлевича Единархова было четыре брата и одна сестра. Родились и выросли они в селе Нижняя Хила Шилкинского района, все получили образование. Старшие братья воевали на Халхин-голе. Перед войной средний брат трагически погиб, у него осталась жена Рита, которая с началом Великой Отечественной войны ушла на фронт добровольцем вместе с братьями мужа. В 1942 году на нее пришло извещение, что она пропала без вести. В том же году ушел на войну мой дедушка, который служил в г. Владимир в 7-ом механизированном корпусе на должности начальника полевой кассы Госбанка. В октябре 1943 года был демобилизован по ранению. После войны он работал управляющим Госбанком в поселке Агинское, в Шилкинском, Карымском и Дульдургинском районах.

Его младший брат Иван Яковлевич Единархов совсем юным ушел на фронт. Пройдя ускоренные курсы стал военным летчиком, летал на истребителе «Як». В истории воздушных боев Кубани много трагических историй. Одна из них касается моего родственника, когда он в составе эскадрильи в условиях тумана по ошибке сел на аэродром противника в Таганроге 16 апреля 1943 года. Все произошедшее было и для немцев неожиданностью, поэтому зенитный огонь был открыт только по следующей заходившей на посадку тройке, а к севшим самолетам кинулись немецкие солдаты. В эту чудовищную западню угодили три самолета: капитана Егорова, его заместителя старшего лейтенанта Единархова и младшего лейтенанта Горбунова. Взлететь самолеты уже не могли – перегретые двигатели отказывались подчиняться, а потому они оказались перед незавидным выбором – умереть или сдаться в плен. Алексей Егоров отстреливался как мог, последнюю пулю пустил в себе в висок. Иван Единархов тоже выпустил все пули в противника, а потом поджег свой самолет и сгорел в нем заживо. Пилот третьего самолета сдался в плен.

Поступки офицеров тронули сердца немцем, они с воинскими почестями похоронили летчиков на городском кладбище. Вскоре могилы стали местом явки и проведения собраний партизанской подпольной организации. Немцы, узнав об этом, сровняли могилы с землей. В 1965 году коллектив опытного цеха Таганрогского завода «Прибой» на свои средства построили памятник. 1 сентября 1966 года мой дед получил от них письмо, в котором они просили прислать воспоминания о нем, фотографии, личные вещи Ивана, сегодня эти реликвии хранятся у них в зале боевой славы.

Иван Яковлевич погиб совсем молодым, у него не было ни жены, ни детей. Бабушка Рита тоже больше не познала женского счастья. Мой долг – принять участие в акции «Бессмертный полк» в память обо всех моих родственниках.

https://www.moypolk.ru/soldiers/edinarhov-ivan-yakovlevich

На сайте Борисоглебского летного училища есть информация о летчике_Егорове Алексее Гавриловиче, где упоминается и выше указанный герой: «Костяк летного состава полков дивизии составили до того ещё не воевавшие летчики-дальневосточники. В частности 291-й ИАП получил летный состав из 306-го ИАП Дальневосточного фронта базировавшегося в Успеновке Хабаровского края. В числе этих "дальневосточных"

пилотов и были капитан А.Г. Егоров и лейтенант И.Я. Единархов. Хотя оба не имели боевого опыта, оба были истребителями ещё довоенной выучки. Егоров окончил 2-ю школу летчиков имени В.П. Чкалова ещё в 1938 г., а Единархов - Батайское военное авиационное училище в 1940 г. Пройдя в Багай-Барановке переобучение на "Яках", капитан А.Г. Егоров был назначен командиром эскадрильи в 291-м ИАП. Лейтенант И.Я. Единархов стал его заместителем.»

Источник: http://www.bvvaul.ru/profiles/3521.php

Емельянов Николай Титович. Старшина

История солдата

Родился в 1918 г., в 17 лет начал трудовую деятельность. В 1939 г. прошел обучение в аэроклубе Осавиахима г. Тихорецка и в следующем году поступил в Нахичеванскую авиационную школу пилотов (Батайская военная школа пилотов им. Серова). Летал на учебном самолете «УТ-2», а с августа 41-го года - на боевых самолетах «УТИ-4» и «И-16». С мая 1943 г. участвовал в боях под Ленинградом, был тяжело ранен. После излечения в рядах 3 Белорусского фронта участвовал в боях за Кенигсберг, а с августа 1945 г. – в войне с Японией. За образцовое выполнение боевых заданий награжден орденом Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени и медалями.

В мирное время занимался водохозяйственным строительством в Краснодарском крае и Ростовской области, неоднократно становился победителем социалистического соревнования и ударником пятилеток, награжден медалью «За доблестный труд» и орденом Трудового Красного Знамени.

Вместе с женой Натальей Никифоровной воспитал трех дочерей. После тяжелой и продолжительной болезни ушел из жизни в сентябре 1992 г.

Помним! Гордимся!

Источник:https://www.moypolk.ru/Taganrog/soldiers/emelyanov-nikolay-titovich

Епрынцев Геннадий Михайлович родился 27 ноября 1938 г. в д. Дмитриевка Пономаревского района Оренбургской области. Среднюю школу закончил в 1955 г. в г. Уфе.

В 1955-1956 гг. проходил обучение в 26 ВАШПОЛ (военной авиационной школе первоначального обучения лётчиков), в 1956-1957 гг. учился в Борисоглебском ВАУЛ. В 1957 году был переведён в Батайское ВАУЛ, из которого выпустился в 1959 году.

В 1959-1960 гг. проходил службу в г. Гудермесе на должностях лётчика, затем старшего лётчика. Летал на самолётах МиГ-17.

В 1960 году уволен в запас.

В 1960-1961 г. работал в аэропорту Ханты-Мансийска диспетчер службы движения.

В 1961 году попал в спецнабор Краснокутского ЛУ.

С 1961 по 1965 гг. - второй пилот, затем КВС самолёта Ан-2, далее - командир звена.

В 1965 году перевёлся в Тюмень. В дальнейшем освоил полеты на ВС Ли-2, Як-40, Ан-12, Ил-76, Ту-154.

На всех воздушных судах имел допуск к инструкторской работе. Пилот 1 класса. В 1996 году было присвоено звание Заслуженный пилот РФ.

Первым в авиакомпании Тюменьавиатранс (ныне UTAIR) получил допуск к международным полетам. Проводил большую работу по тренировке и вводу в строй командиров ВС. Выполняя полеты по доставке народно-хозяйственных грузов в северные районы Тюменской области, внёс свой вклад в развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири.

Работал пилотом-инструктором, старшим пилотом-инспектором лётного отдела транспортной авиации Тюменского УГА, шеф-пилотом лётного отдела авиакомпании. Награждён медалями "Ветеран труда", "За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири", нагрудным знаком "Отличник Аэрофлота", знаком "За безаварийный налёт 17000 часов".

Дети: сын Сергей - КВС Боинг-747, дочь Ольга закончила Киевский институт инженеров ГА, дочь Маша -Тюменский Госуниверситет.

В 1998 году вышел на пенсию по выслуге лет.

4 октября 2012 года Геннадий Михайлович Епрынцев скончался после тяжелой и продолжительной болезни.

Информацию предоставил Сельков Борис Васильевич
https://www.bvvaul.ru/profiles/3149.php

Еременко Андрей Дмитриевич. 22.09.1912 г. Место рождения: с. Сиваш Сивашского р-на Запорожской обл. Воинское звание: капитан. Место службы: командир корабля 8 ТАП.
Награды:
орден Отечественной войны 2 ст. (5.11.1944)
орден Красной Звезды (5.11.1941)
медаль «За боевые заслуги» (3.11.1944)
Дополнительная информация:
Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1938. С 15.03.1938 – пилот 214 АОСП Украинского УГВФ. В РККА с 1941 из ГВФ. На фронте: с 06.1941 – летчик эскадрильи связи штаба ВВС Южного фронта, пилот ПС-84 Юго-Западной ОАГ ГВФ, с 06.1942 – пилот Ли-2 МАГОН. Совершил 16 боевых вылетов в тыл врага. На трассе: с 19.08.1942 – второй пилот, командир корабля С-47 ТАО КВТ, с 10.03.1943 – командир корабля 8 ТАП. С 4.08.1945 – пилот Московского УГВФ. Капитан.

Из наградного листа от 28.09.1944 г.: «По маршруту Якутск-Уэлькаль, Якутск-Красноярск-Чита налетал 1660 часов, перевез 1480 пассажиров и 823 тонны грузов. Лично перегнал на участке Уэлькаль-Красноярск 8 самолетов С-47».

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/eremenko-andrey-dmitrievich

Ермаков Николай Александрович. Майор / летчик.
Дата рождения: 29.04.1908
История солдата

Родился Николай Александрович 29 апреля 1908 года, в городе Москве. В строчке семейное положение записано: холост, сын Ермаков Олег Николаевич, дочь Ермакова Ольга Николаевна, отец Ермаков Петр Иванович проживал в городе Москве по адресу

ул. Октябрьская д.8 кв.6., мать Ермакова Зинаида Ивановна проживала вместе с его детьми в городе Новосибирске-30, НИВИТ 2-й профессорский корпус, кв.38. В одной учетной карточке говорится об образовании: окончил среднею школу 2-й ступени, школу ВЦИК (г. Москва, Кремль, 1920 год), военно-теоретическую школу ВВС РККА (г. Ленинград, 1921 год), 2-ю авиационную школу летчиков (г. Борисоглебск, 1924 год), курсы транспортной авиации (г. Батайск, 1934 год), прошел летную подготовку (г. Батайск, 1939 год). Его служба тоже заслуживает внимания: до 1930 года Николай Ермаков проходит службу в рядах РККА, потом до 1940 года - Гражданский Воздушный Флот (ГВФ) в Управлении полярной авиации. В одной карточке, которая относится ко времени советско-финского конфликта, записано: «...Ермаков Николай Александрович, пилот 2 класса Управления Полярной Авиации Главного Управления Северного Морского Пути определен в кадры Красной Армии. Старший летчик 48-й разведывательной АЭ с 09.02.1940 года. В распоряжении начальника Управления полярной авиации в счет «1000» 20 мая 1940 года...». Возможно, он успел принять участие и в незнаменитой «финской» войне. А затем война – Великая Отечественная! В документах говорится: «...в войне участвует с июля 1941 года...». В наградном листе в представлении к ордену «Красного Знамени» записано: «...За это время совершил 10 дневных боевых вылетов на самолете СБ и 42 ночных боевых вылета на самолете Пе-8 на разгром немецких захватчиков, из них 4 на дальние цели: Данциг – один вылет 27.07.42г., Штетин – один вылет 29.08.42г., Варшава – два вылета 01.09.42г. и 19.03.43г. Имеет общий налет 3010 днем и 339 часов ночью, из них боевой налет: днем 50 часов, ночью 215 часов. Летая в составе экипажа: летчика старшего лейтенанта Романова, штурмана капитана Турковского, стрелка-бомбардира лейтенанта Куликова, борттехника старшего техника-лейтенанта Гончарова, помощника борттехника техника-лейтенанта Горшкова, радиста старшего сержанта Завгороднего, стрелков: Старкова, Хардикова, Мокрий, Гурьянова экипаж не имел ни одного случая потери ориентировки, совершив 42 выполненных боевых вылета в системе АДД в 890 АП АДД. В совершенстве овладел материальной частью самолета Пе-8 и техникой пилотирования, летает днем и ночью в сложных метеоусловиях на ближние и дальние цели. Настойчив в выполнении поставленных задач командованием, совершил 8 успешно-выполненных боевых вылетов на ликвидацию летнего немецкого наступления на Орловско-Курском направлении. Дисциплинирован. Требователен к себе и подчиненным. Идеологически выдержан, морально устойчив. Делу партии Ленина-Сталина и Социалистической Родине – предан...». Наградной лист подписан и утвержден 7 августа 1943 года…

Более подробная информация об этом герое
https://www.moypolk.ru/moscow/soldiers/ermakov-nikolay-aleksandrovich-2

Жилин Георгий Павлович русский, родился в 1914 году в селе Кагальника Азовского р-на Ростовской обл. В 1936 году Ростовским РВК призван в ряды РККА и направлен для прохождения службы в 21 тбаб (г.Ростов-на-Дону). По окончании курсов назначен на должность воздушного стрелка бомбардировщика ТБ-3. С мая по сентябрь 1939 года выполнял спецзадание в составе шести экипажей, откомандированных из 1 тбап в распоряжение ВВС 1 АГ (сводная группа майора Егорова), участник боевых действий на реке Холхин-Гол. В начале 1941 года сержант Жилин Г.П. поступил в Батайскую авиационную школу пилотов имени А. К. Серова (г. Батайск). В связи с приближением фронта в октябре 1941 года школа была перебазирована на аэр. Евлах Азербайджанской ССР. По окончании авиашколы в звании старшины он был направлен в 88 иап на должность летчика-

истребителя И-16. С 31 октября 1942 года Георгий Павлович в Действующей Армии в составе 88 иап. С ноябрь 1942 года по февраль 1943 года продолжил службу в 84-А иап. Летал на истребителях И-16. Член ВКП(б) с 1943 года. 5.02.1943 года при штурмовке вражеского аэродрома Тимошевская получил легкое ранение в ногу осколком зенитного снаряда, но, несмотря на ранение, благополучно произвел посадку на своем аэродроме. Вскоре вернулся в строй и в середине февраля 1943 года в составе 1 аэ 84 «А» иап был переведен в 41 гвардейский истребительный авиаполк (п/п 40437) 217-й истребительной авиадивизии 4-й Воздушной армии (Приказом НКО №64 от 8 февраля 1943 года 40-й истребительный авиационный полк переименован 41-й гвардейский истребительный авиаполк). В конце февраля 1943 года 41 гв. иап перебазирован в г. Иваново на переформирование и переучивание на истребитель Ла-5. В середине апреля 1943 года полк был перебазирован на аэр. Бутурлиновка Воронежского фронта, а в мае вошел в состав 8-й истребительной авиадивизии 5-го истребительного авиационного корпуса. В начале июля 1943 года Георгий Павлович лично сбил 5 самолетов противника (1 Хе-111, 1 ФВ-190 и 3 Ме-109). На 14.07.1043 года имел 85 боевых вылетов на штурмовку, разведку, патрулирование, сопровождение и перехват. Принимал участие в Ростовская операции (8-18.02.1943 г.), в Краснодарской операции (9-25.02.1943 г.) и в Белгородско-Харьковской операции (с 3.08.1943 г.) Награжден: орденом Красной Звезды (26.06.1943) и орденом Красного Знамени (11.08.1943). 7 августа 1943 года истребитель Ла-5 старшего летчика гв. старшины Жилина был сбит в воздушном бою юго-восточнее села Косиново Обоянского р-на Курской области. Георгий Павлович погиб. Первичное место захоронения: Курская обл., Грайворонский р-н, Касиловский с/с, с. Касиново. Жена Жилина Ульяна Степановна проживала на ст. Герань Касум-Измайловского р-на Азербайджанской ССР.

Источник:retrovtap.ru › wp-content › uploads › 2013/01 › Жилин-Георгий-Павлов

Журин Константин Александрович

Уроженец села Береговые Сыреси военный лётчик-испытатель Константин Александрович Журин совершил подвиг, подобный тому, что был воспет в известной песне «…А город подумал ученья идут». Капитан Журин спас от разрушения целый город.

Константину Журину было всего 33 года, когда он геройски погиб. А случилось это 11 октября 1966 года. Во время испытания нового оборудования произошло непредвиденное – отказал двигатель. Самолёт начал стремительно снижаться над крышами жилых домов города Пучежа Горьковской области. Вот показалась нефтебаза. Ещё пару минут, и мог бы прозвучать взрыв огромной силы, а вслед за ним - гибель тысяч людей. Беда казалась неминуемой. Летчику только и оставалось, что покинуть кабину. Но он поступил иначе: из последних сил выровнял самолет и направил его в Горьковское водохранилище.

Несчастье миновало горожан, но летчик погиб. После происшествия были организованы поиски с привлечением аварийно-спасательных средств, специалистов – водолазов, но найти самолёт и лётчика не удалось. Глубина 30 метров, шторм, видимость была очень плохой. Наступили холода, река покрылась льдом, и работы были прекращены. Сейчас на берегу Волги в парке города Пучежа стоит обелиск, на котором написано:

ЛЁТЧИКУ-ИСТРЕБИТЕЛЮ КАПИТАНУ ЖУРИНУ КОНСТАНТИНУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ 11.09.1933-11.10.1966г.г.

В школе номер 1 города Пучежа создан музей, посвящённый герою. Наш земляк Константин Александрович Журин относился к поколению, не прошедшему через суровые испытания Великой Отечественной войны. Но он был верен героическим традициям армии и народа, с честью выполнил свой долг.
Родился и вырос он в дружной многодетной семье крестьян Александра Тимофеевича и Анны Алексеевны Журиных. По окончании десяти классов Селищенской средней школы в 1952 году был призван Ичалковским РВК и направлен в военно-авиационную школу в городе Уральск Западно-Казахстанской области, которую закончил в 1953 году. После этого учился в Батайском военно-авиационном училище лётчиков им. Серова. Его закончил в декабре 1955 года. Потом год служил на Горьковском военном аэродроме, а до одиннадцатого октября 1966 года на военном аэродроме в посёлке Истомино Балахнинского района Горьковской области. С полным основанием можно утверждать, что это был человек, воспитанный на славных и богатых традициях советских лётчиков военного поколения.

Главное в жизни Константина Александровича было надёжно и самоотверженно защищать наш народ и интересы нашей Родины. Несколько раз командование, как одного из лучших, отправляло его на спецзадания. Константин мог стать космонавтом, но не прошёл из-за роста - 176 сантиметров.
В 1964 году ему была присвоена квалификация «Военный лётчик первого класса». За безупречную службу он был награждён многими медалями, грамотами за отличную службу, грамотами-благодарностями за образцовое выполнение заданий командования.

В обыденной жизни Константин был порядочным и добрым человеком. В 1958 году женился на Людмиле Петровне Созанской, у них родились двое детей – Андрей и Ольга. Константин был прекрасным мужем и заботливым отцом. Когда Людмила училась в Москве, на нём было воспитание детей.
Людмила Петровна до сих пор не может спокойно рассказывать о муже. Он был внимательным, нежным и любящим человеком. Добрым, отзывчивым другом. Потеря мужа стала для неё тяжёлой утратой. В тридцать лет став вдовой, она осталась верной ему и хранит в памяти светлый образ мужа.
Андрей пошёл по стопам отца став военным, служил в армии, дошел до звания подполковник. Сейчас демобилизовался, живёт в городе Мирный Архангельской области.

Наталья Конькова, с. Береговые Сыреси
Газета «Земля и люди»
http://www.staroshajgovo.o-mordovia.ru/news/view/2353

Забелин Владимир Николаевич

Родился в 1921 году на хуторе Гостино Дубовского района Сталинградской области в семье крестьянина. В 1934 году семья переехала в Сталинград. Отец стал работать на железной дороге помощником машиниста, а мать стала домохозяйкой. В Сталинграде закончил 10 классов. В 1940 году поступил в Сталинградский областной аэроклуб, в котором учился около года. Закончил курс обучения на самолёте У-2. Осенью того же года был направлен в Батайскую авиационную школу лётчиков - истребителей.
Участник Великой Отечественной войны с лета 1943 года. Работал лётчиком - инструктором в различных запасных авиаполках.

С Августа 1944 года проходил боевую стажировку в составе 91-го истребительного авиаполка, летал на Як-3. Всего выполнил 20 боевых вылетов. 26 Октября 1944 года лично сбил самолёт противника FW-190.

Войну закончил в 25-м запасном авиаполку. За подготовку лётчиков для фронта (у Забелина их, наверное, не одна сотня) награждён орденом Красной Звезды и двумя медалями "За боевые заслуги".

Осенью 1946 года Лейтенант В. Н. Забелин был переведён на Дальний Восток, в 5-й истребительный авиаполк 190-й истребительной авиационной дивизии, на должность командира звена. Чуть позже - в 821-й авиаполк.

Участник войны в Корее 1950 - 1953 годов в составе 821-го и 256-го авиаполков. Совершил 72 боевых вылета, провёл 39 боёв, в которых сбил 9 американских самолётов. За мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, Майор В. Н. Забелин был представлен к званию Героя Советского Союза, но не получил его. Награждён орденом Ленина.

После возвращения в Советский Союз командовал 911-м авиаполком, 229-й авиадивизией. Потом исполнял обязанности командира 1-й Гвардейской дивизии истребителей - бомбардировщиков в городе Лиде (Белорусский военный округ). Закончив Военно - Воздушную академии, занимал должность начальника службы безопасности полётов 76-й Воздушной армии. В 1971 году вышел в запас. Работал начальником штаба гражданской обороны в Институте "Гипрометалл". В 1995 году Ленинградская организация ветеранов войны и вооружённых сил вновь обращалась в службу наград президента Российской Федерации с ходатайством о присвоении Владимиру Николаевичу звания Героя России, но безрезультатно.

Умер В. Н. Забелин в 15 июля 2011 года. Похоронен в Санкт-Петербурге на Серафимовском кладбище.

Большую статью о В. Н. Забелине читайте на сайте - "http://www.airforce.ru"

Завьялов Борис Семёнович. Младший лейтенант .

История солдата

Наш дед (на фото справа) младший лейтенант Завьялов Борис Семенович во время Великой Отечественной войны был летчиком. Он летал на истребителях. 17 апреля 1941г. он поступил в Батайское лётное училище (военная авиационная школа). 11 марта 1944г. закончил обучение на боевом самолете. Был курсантом 1 звена 2 отряда 4 эскадрильи. После обучения воевал в Закарпатье, войсковая часть п/п 65228. В апреле 1945г. самолет подбили немцы, при падении самолета он получил контузию головы. Проходил лечение в госпитале и после лечения 14 ноября 1946г. получил 2 группу инвалидности. Награжден орденом "Красная звезда", медалями "За взятие Будапешта", "За победу над Германией", юбилейными медалями и орденом "Отечественной войны 1 степени". Мы им очень гордимся и всегда о нем помним!

Источник:https://www.moypolk.ru/ekaterinburg/soldiers/zavyalov-boris-semenovich

Задорожный Иван Петрович 23.02.1912 г. ст. Незамаевская Тихорецкого р-на Краснодарского края. Лейтенант. командир корабля С-47 ТАО ВТКУ

Награды:

орден Отечественной войны 2 ст. (5.11.1944)

орден Отечественной войны 2 ст. (6.11.1985)

орден Красной Звезды (14.10.1942)

медаль ««За боевые заслуги» (3.11.1944)

медаль «За оборону Кавказа»

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1937. С 11.1937 – пилот Азово-Черноморского УГВФ. В РККА с 21.09.1941 по 27.09.1946. На фронте: с 09.1941 – пилот Юго-Западной ОАГ ГВФ Северо-Кавказский фронт, с 11.1942 – второй пилот, командир корабля МАГОН. Совершил 150 боевых вылетов. Тяжело ранен 5.12.1941. На трассе: с 02.1943 – второй пилот 8 ТАП, с 01.1944 – командир корабля 8 ТАП, с 05.1944 – командир корабля С-47 ТАО ВТКУ. После войны в ГВФ: заместитель командира 262 АОСП по летной службе Северо-Кавказского УГВФ, руководитель полетов аэропорт Краснодар. Лейтенант.

Из наградного листа от 30.09.1944 г.: «На трассе с марта 1943. Перевез 208,3 тонн грузов и 426 пассажиров. В марте 1944 изыскал и высадил на горное озеро Изма (Верхоянский хребет) экспедицию гидрометеослужбы с 2 тоннами груза и пятью пассажирами произвел благополучную посадку на колесах. Кроме того сделал несколько рейсов к месту высадки экспедиции и доставил 13 тонн грузов чем обеспечил обслуживание метеосводками перегонки самолетов фронту. В июне 1944 при взлете с Уэлькальского аэродрома на отрыве самолета при скорости 100 миль остановился один мотор. Самолет резко потянуло на рядом стоящие боевые самолеты. Задорожный благодаря умелым действиям сумел отвернуть от самолетов и ликвидировать надвигающуюся катастрофу. В июле 1944 на отрыве самолета с аэродрома Магадан порвалась покрышка и лопнула камера левого колеса. После 6-часового полета с 2 тоннами груза на борту отлично совершил посадку на одно колесо в аэропорту Якутск».

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы.
http://memorial24.ru/uchastniki/zadorozhnyy-ivan-petrovich

ЗАЙЦЕВ Василий Владимирович

Родился в марте 1920 года. С 1940-1943 года курсант Батайской военной авиационной школы пилотов имени Серова. После учебы проходил службу в должности старшего летчика 922-го истребительного авиационного полка Закавказского фронта. Награжден орденом Красной Звезды.

https://www.rosgvard.ru/ru/persons/AjaxPartial/zajcev--vasilij--vladimirovich

Зайцев Иван Иванович 1920 г.р. Капитан. Доброволец Батайской ВШЛ. Награды: 2 ордена Красного знамени, орден «Отечественная война 2 степени». По данным учетной карточки уроженец села Кидусово Спасского района Рязанской области. Установить дальнейшую судьбу не удалось.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Зайцев Николай Георгиевич

История солдата

Родной брат моей прабабушки - Зайцев Николай Георгиевич, родился в 1923 году, в деревне Дубна Кимрского района. Его отец был сапожником, а мама работала в колхозе. В семье было 6 детей. Николай окончил 7 классов в средней школе №2, работал в колхозе, помогал родителям. В 1939 году ходил пешком в г. Кимры на курсы военных летчиков. В 1941 году его направили в летную школу города Батайска Ростовской области, где и застала его Великая Отечественная война. Боевые вылеты Николай Георгиевич совершал на самолете ИЛ-2, был воздушным стрелком Седьмого Гвардейского штурмового авиационного Ордена Ленина полка.

За умелые действия и грамотное ведение боя его самолет выходил победителем из воздушных схваток с врагом, за что Николай Георгиевич в 1943 году был награжден медалью «За отвагу». Воевал он честно и отважно, был ранен в бою. После госпиталя снова вернулся на фронт. В день совершал по три боевых влета.

За смелость и отвагу, за мужество и героизм, проявление при освобождении города Керчь, Севастополь, за уничтожение боевой техники врага, был удостоен одной из самых почетных наград военного времени – Орден Красной Звезды. 3 сентября 1944 года при выполнении боевого задания на самолете ИЛ-2, атакуя танки и артиллерию противника, был сбит. Самолет свалился в штопор и, горящий, упал восточнее станции Остроленка в Польше. Самолет сгорел, экипаж погиб.

Источник:https://www.moypolk.ru/dubna/soldiers/zaycev-nikolay-georgievich-1

Закотий Федор Иванович 1919 г.р. Младший лейтенант. Летчик наблюдатель. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. Уроженец города Конотоп Житомирской области Украинской ССР младший лейтенант Закотий Федор Иванович 1919 г.р. пропал без вести 02.10.1943 года. В боевом донесении записано: «..не вернулся с боевого задания».

Материал с сайта «Подвиг народа»

Закревский Александр Николаевич — Заслуженный военный летчик СССР, заместитель главнокомандующего Военно-воздушных сил СССР по тылу — начальник тыла ВВС, генерал-полковник авиации.

Родился 14 июня 1929 (1929-06-14) года в Киеве. В 1949 г. окончил 13-ю Киевскую спецшколу ВВС. В армии с 1949 года. В 1952 г. окончил Батайское военно-авиационное училище летчиков. Служил в строевых частях ВВС. Командир авиаэскадрильи, авиаполка, авиационной дивизии. Заместитель командира и командир авиационного корпуса.

В 1963 г. заочно окончил Военно-воздушную академию им. Ю.А. Гагарина, в 1970 году — Военную академию Генерального штаба. В 1971 году — командир 61-го гвардейского истребительного корпуса в Группе советских войск в Германии. В 1973—1975 г.г. — заместитель командующего 16-й воздушной армией по боевой подготовке (г. Вюнсдорф, ГСВГ), в 1975—1977 г.г. — 1-й заместитель командующего 16-й воздушной армией. С 1977 по 1980 г. командующий 26-й воздушной армией (г. Минск, КБВО). В 1980—1982 г.г. — командующий ВВС Белорусского ВО. С июня 1982 года по декабрь 1984 года — командующий ВВС Дальневосточного ВО. В 1984—1989 гг. — заместитель главнокомандующего ВВС по тылу — начальник тыла ВВС. С января 1990 г. в запасе.

Жил в Москве. Умер 21 декабря 2004 года. Похоронен в Москве на Троекуровском кладбище.

Генерал-полковник авиации (16.12.1982). Заслуженный военный летчик СССР (1978 г.).

Зангиев Владимир Сосланович

История солдата

Ардонский мальчишка из фамилии Зангиев мечтал о небе — и стал летчиком, закончив Батайскую летную школу. Служил в гвардейском штурмовом полку, летал на бомбардировщике ТУ-2. Когда началась война, совершил десятки боевых вылетов, уничтожая немецкую технику и живую силу.

5 ноября 1942 года. С временного военного аэродрома под Грозным в воздух поднялся самолет Владимира Зангиева для выполнения задания — бомбардировки вражеской танковой колонны на территории Северной Осетии. В том коротком, ожесточенном бою он сумел сбить два «мессершмидта», но и его машина попала под огонь немецкой зенитной артиллерии. Зангиев выбросился из горящего самолета близ селения Хаталдон, почти у самой земли, и потерял сознание от страшной боли…А дальше были нечеловеческие страдания в фашистском плену, куда он попал едва живой от полученных ран и сильнейших ожогов, холодные, мрачные бараки концлагеря, побег, сражения с врагом в партизанском отряде. Однажды утром немецкие солдаты согнали жителей Хаталдона к школьному зданию. Один из них вытащил на крыльцо летчика, резким движением накинул веревочную петлю на обожженные руки пленного и затянул узел. Другой конец веревки гитлеровец привязал к седлу. Всадник пришпорил лошадь, она рванулась и поволокла раненого по земле. На окраине селения, у обочины дороги, была вырыта яма. Фашисты столкнули в нее изуродованное тело и наспех засыпали мерзлыми комьями земли.

Спустя несколько дней, когда советские войска освободили Хаталдон, летчики 7-го штурмового авиаполка на месте падения самолета Владимира Зангиева установили ему памятник – небольшой обелиск со звездой.

А через несколько лет после окончания войны боевые друзья снова приехали в селение и прикрепили к обелиску другую пластинку, на которой было начертано: «Герой жив! Пусть этот памятник напоминает о его подвигах!». В конце 1944 года Владимир Зангиев вернулся в свой полк и последние воздушные бои провел уже в небе над Берлином.

Боевой летчик Владимир Зангиев был представлен к присвоению звания Героя Советского Союза, Красного Знамени, Красной Звезды ”Портизан отечественной войны I степени “ В марте Владимиру Сослановичу Зангиеву исполнилось бы 98 лет, и несколько дней назад в его честь была названа школа.

Источник:https://www.moypolk.ru/vladikavkaz/soldiers/vladimir-soslanovich-zangiev

05.11.42 г. при выполнении боевого задания Ил-2 командира звена мл. лейтенанта В.С.Зангиева в районе высоты 563 (близ селения Хаталдон в Северной Осетии) сбит зенитной артиллерией противника. Летчик покинул горящий самолет с парашютом и во время приземления потерял сознание. Обожженный и раненный летчик попал в руки противника.

На допросах Зангиев молчал. Спустя некоторое время немецкие солдаты согнали жителей Хаталдона к школьному зданию. Один из них вытащил на крыльцо летчика, накинул веревочную петлю на обожженные руки пленного и затянул узел. Другой конец веревки привязал к седлу. Всадник пришпорил лошадь и она поволокла раненого по земле. На окраине селения, у обочины дороги, была вырыта яма. Фашисты столкнули в нее изуродованное тело и наспех засыпали мерзлыми комьями земли. В тот же день через селение Хаталдон гнали группу пленных красноармейцев. Они заметили, что земляной холмик у дороги шевелится. Пленные разгребли землю, вытащили летчика из ямы и попеременно несли его на руках до Дигоры, в карьере которого собирали советских пленных. Потом Зангиев был направлен в Прохладненский пересыльный пункт, позже его перевели на Украину, в «Гросс-лазарет Славута», концлагерь-301. В этом зловещем месте гитлеровские врачи испытывали на раненых военнопленных чудовищные методы массового уничтожения. Здесь раненный Зангиев, опираясь на самодельные костыли, учился ходить. Трижды он пытался бежать из концлагеря, но безуспешно. И только в четвертый раз вместе с группой военнопленных ему удалось вырваться на свободу.

Жители украинского села помогли Зангиеву установить связь с партизанами Полесья. Так летчик-штурмовик, участник боев за Северный Кавказ, стал партизаном Первого молдавского соединения им. К.Ворошилова, действовавшего в районах Шепетовки, Ровно, Славуты, Каменец-Подольска. Получив возможность снова сражаться с оружием в руках, Зангиев первым шел на самые ответственные боевые операции.

Когда появилась возможность, летчик с группой партизан перешел линию фронта. Сначала его направили в госпиталь. А потом пришлось несколько месяцев проходить проверку в особом отделе СМЕРШ. На помощь Зангиеву пришли однополчане – они послали письмо следователям, в штаб Военно-Воздушных сил, в котором не просто подтвердили боевые подвиги летчика, но и сделали представление о присвоении Владимиру Сослановичу Зангиеву звания Героя Советского Союза. Этой награды Зангиев не получил.

В марте 1944 г. направлен в Грозненское авиационное училище работать инструктором. Но Зангиев рвался на фронт и после многочисленных рапортов в конце 1944 года снова сел за штурвал Ил-2 в своем 7 гшап, совершил десятки боевых вылетов, штурмовал с воздуха Берлин.

Награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, медалью «Партизану Отечественной войны» 1-й степени.

После войны В.С. Зангиев продолжал летать, осваивал новые типы боевых машин. Преподавал в Актюбинском военном авиационном училище летчиков.

По состоянию здоровья увлоен из ВВС. Майор Зангиев вернулся в Северную Осетию. Несколько лет он был председателем республиканского комитета ДОСААФ. Много сил приложил для развития этого оборонного общества, в частности, республиканского аэроклуба. Затем работал директором мемориального Музея дважды Героя Советского Союза, Героя Монгольской Народной республики И.А.Плиева.

В.С.Зангиев умер в 1993 г.

О нем сложена народная героическая песня. На доме по улице Джанаева установлена мемориальная доска. Во Владикавказе есть улица имени Зангиева. Владимир Сосланович – почетный гражданин столицы Северной Осетии

Источник: http://allaces.ru/p/people.php?id=7571

Зидрашко Николай Сафронович

Старший лейтенант, командир отряда «А» Особой Западной Авиагруппы

Из наградного листа: Тов. Зидрашко окончил Батайскую авиашколу в 1937 году. После окончания школы имеет общий налет 2000 часов, из них: ночных 246 ч. 40 мин., слепых 160 час., радиомаяк 40 часов.

Летает на самолетах типа У-2, Р-5, ПР-5, П31, Ст-2, УТ-1, УТ-2, Я-6.

В Особой Западной Авиагруппе тов. Зидрашко работает с 1.12-1941 года. За это время проявил себя как один из лучших пилотов, выполняющих любое ночное, и дневное задание в тыл врага. Является бессменным вожаком всего отряда ночью по бомбометанию на скопления вражеских войск и военных об'ектов противника.

Тов. Зидрашко совершил 40 боевых вылетов, из которых 33 ночью, из них: с посадкой в тылу врага 11 и 29 на бомбометание.

Награжден орденом «Красное Знамя» (17.9.42).

К сентябрю 1944 года – капитан, 120 гв. оавп ГВФ.

(«Подвиг народа»)

Источник: http://stsokol.ru/stsokol/03.1942/13.03.42/01_01/13.03.42_3_fio.html

Ивакин Владимир Сергеевич. 13.03.1913 г. Место рождения: г. Рузаевка Мордовской АССР. Воинское звание: лейтенант. Место службы: командир Ли-2 9 ПАП.

Награды:

орден Ленина (7.01.1953)

орден Красной Звезды

медаль «За боевые заслуги»

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1937. С 3.11.1942 – пилот-инструктор УТО Казахского УГВФ, заместитель начальника по летной части Аэропорта Алма-Ата. На трассе: с 04.1943 по 08.1945 – командир Ли-2 9 ПАП. С 1948 – пилот, командир эскадрильи Московского УГВФ. Лейтенант (20.02.1945).

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/ivakin-vladimir-sergeevich

Иванов Михаил Федорович 1920 г.р. Младший лейтенант. Летчик. Доброволец Батайской ВШЛ. Награжден орденом «Отечественная война 1 степени. По данным ОБД Мемориал младший лейтенант, командир авиа звена Иванов Михаил Федорович 1920 г.р. уроженец села Берхушково Звенигородского района Московской области пропал без вести 30.07.1944 года.

Материал с сайта «Подвиг народа»

Иванов Станислав Георгиевич (8 мая 1935 — 6 февраля 2016) — советский и российский военачальник, заместитель главнокомандующего ВВС России (1992—1995), генерал-полковник авиации (29.04.1991), заслуженный военный летчик Российской Федерации.

Начал армейскую службу после окончания средней школы в городе Курске в 1952 году.

Окончил Батайское военное авиационное училище летчиков, и до 1959 года служил в строевых частях ВВС в Прибалтийском военном округе.

Обучался в Краснознаменной Военно-воздушной академии в Монино, которую окончил в 1963 году. Продолжал службу в ВВС командиром авиаполка, Авиадивизии, заместителем командира истребительного авиакорпуса.

В 1976 году окончил Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР.

Занимал ответственные руководящие должности в ВВС: заместитель командующего 34-й воздушной армией по боевой подготовке в ЗакВО, начальник штаба — первый заместитель командующего 1-й особой Дальневосточной воздушной армией, начальник штаба ВВС ДВО, командующий ВВС ЗабВО, заместитель главнокомандующего войсками Южного направления по авиации, начальник тыла ВВС.

С октября 1992-го по февраль 1995 года — заместитель главнокомандующего ВВС.

Безаварийно летал на сверхзвуковых самолётах на боевое применение в простых и сложных метеоусловиях при минимуме погоды днём и ночью. Освоил 19 типов самолётов. Общий налёт на боевых самолётах составляет 2600 часов.

Похоронен в п. Монино, Московская область на Монинском военном мемориальном кладбище.

(Материал взят из Википедии)

Игнатьев Александр Семёнович.

История солдата

(1917-1985) Родился 10 сентября 1917 г. в п. Касторное (Курская обл., Касторенский р-н). Служил в армии с ноября 1938 г. по июнь 1945 г. В 1939 г. поступил в Батайскую военную школу пилотов. Лётчик, воевал в 1-й авиационной эскадрилье капитана Кастанди. В 1947 г. награждён медалью "За победу над Германией". После войны в 1985 г. награждён орденом Отечественной войны I степени (№ 719811, наградной документ 967941). Умер в Воронеже в 1985 г.

Источник: https://www.moypolk.ru/moscow/soldiers/ignatev-aleksandr-semenovich-1

Игнатьев Аркадий Кириллович. Гвардии старший лейтенант .

Родился в 1921 году в семье государственных служащих. в городе Калинин Калининской области.
(1928-1938 г.г) Закончил полный курс обучения в средней школе №18 г. Калинин
(1938-1939 г.г.) Курсант-пилот Калининского аэроклуба
(1939-1941 г.г.) Курсант Батайской военной авиационной школы им. Серова
Одновременно, без отрыва от школы учился на курсах пилотов, которые также окончил в том же году, что и среднюю школу.
16 февраля 1939 года добровольно вступил в ряды РККА.
Был принят в Военную авиационную школу им. Серова, которую окончил в 1941 году. По освидетельствованию медкомиссии был признан негодным к лётной службе. 5 июля 1941 года переведён служить в 394 АТР 705-785 БАО (обслуживание аэродрома и самолётов) в должности помощника командира взвода.
17 апреля 1942 года переведён служить в 113 отдельно мотострелковую разведывательную роту 181 стрелковой дивизии в должности помощника командира взвода. Воевал на Сталинградском фронте.
В середине августа в составе 131 стрелковой дивизии вместе с 196 стрелковой дивизией и 33 гвардейским десантной дивизией попал в окружение в селе Лобокино. В 14 км. от станции ж.д. Суровикино был взят в плен.
При марше этапа по дороге в Харьков пытался бежать, но был пойман и жестоко избит. В конце ноября 1942 года при эвакуации пленных из тюрьмы г. Харькова совершает побег.
В первых числах декабря 1942 года переходит линию фронта.
После проверок получает оружие и право защищать свою Родину.
Направлен служить в 25 Гвардейскую Краснознамённую стрелковую дивизию, в 81 Гвардейский стрелковый полк в должности командира взвода-роты в звании гвардии мл. лейтенанта. (3-й Украинский фронт) За время службы в полку был два раза ранен в боях.
Последняя должность заместитель командира стрелкового батальона по с/ч.
(04.11.1943 - 24.01.1944) Раненный-больной госпиталя 31 отдельного МСБ
(16.05.1944 - 12.09. 1944) Раненный-больной госпиталя №5837 г. Рязань.
(12.09.1944 - 11. 11. 1944) Слушатель 56 опроса МВО г. Москва
(11.11.1944 - 11.08.1945) Слушатель курсов "Выстрел" Калининская область

Источник:https://www.moypolk.ru/soldiers/ignatev-arkadiy-kirillovich

Ильченко Михаил Ефимович

Хочется рассказать о Михаиле Ефимовиче Ильченко, герое Великой Отечественной войны, награжденном во время

войны тремя боевыми орденами, летчике-истребителе, погибшем 15 января 1944 года во время боев по снятию ленинградской блокады.

Михаил родился на Украине в 1919 году. Учился в Минске в ремесленном училище, занимался в аэроклубе, в Боровлянах. Прыгал с парашютом. Очень любил небо, хотя в детстве высоты боялся.

В 1940 году он уже курсант Батайской авиационной школы им. Серова, которая находилась около Ростова, и готовила летчиков для гражданской авиации. Но война изменила планы подготовки. Авиашколу перевели в Баку, и Михаил продолжил учебу до мая 1942 года. Надо сказать, что 72 летчика Батайской школы были удостоены звания Героя СССР. В том числе и Алексей Маресьев.

Боевой путь Михаила Ильченко прошел через Юго-Западный фронт, Приволжский военный округ, Сталинградский фронт, Южный фронт, Северо-Кавказский фронт, 2-й Прибалтийский фронт, 2-й Прибалтийский фронт. За образцовое выполнение боевых заданий Михаил был награжден в мае 1943 года Орденом Отечественной войны 2-й степени, летом 1943-го - Орденом Красной Звезды и Орденом Красного Знамени. Накануне гибели его представили к званию майора, но он не успел его получить. Похоронен Михаил в братской могиле вместе с 1500 погибшими в городе Невель Псковской области.

Всю войну со своими родными Михаил не имел никакой связи – они находились в оккупации. Те довоенные письма, которые хранила его мама всю жизнь, она перечитывала много-много раз. Вскоре после войны, родители посетили братскую могилу в Невеле. Поплакали, вспоминая своего сына, возложили цветы. Вся их семья была в подполье и партизанах. Сестра - Евгения Ефимовна - была узницей фашистских концлагерей. Освободили их Советские войска в апреле 1945 года. Вернулась в Минск. Работала учительницей. Вырастили вместе с мужем, Тимофеем Андреевичем, тоже участником войны, троих детей, внуков, правнуков.

Соколом взлетел он в поднебесье,
Когда шел с врагом жестокий бой.
Выполнил задание он с честью,
И Отчизну заслонил собой.
Он по всем фронтам с врагом сражался,
Ястребок его отважным был,
Летчик первоклассный состоялся,
Звали его просто – Михаил .
Маленьким боялся с печки слезть,
Повзрослел и вот – влюбился в небо,
Птицею хотел бы полететь,
ведь он никогда ещё там не был.
Так преодолев страх высоты,
Прыгая из тучи с парашютом,
Чтоб осуществить свои мечты,
Стать надёжной Родине защитой.
Паренёк, познавший много бед,
Добрым был, со светлою душою,
Птицей в поднебесье улетел,
И глядит на нас теперь с тобою.
Ордена за доблесть заслужил –
Он работу выполнил отлично,
Ленинград от фрицев защитил,
Ради жизни, ради мира лично!

Людмила Дмитриевна Бондаренко, г. Минск

Источник:https://www.kp.by/daily/26387.4/3264823/

Еще в 2013 году нашей Абинской группой в лесном массиве вблизи хут. Эриванский был обнаружен коленвал от мотора М-105. Других обломков самолета обнаружено не было. Вероятно кто-то тащил мотор к ближайшей дороге, но в конце концов отказался от этой идеи и бросил его в лесу. При ближайшем рассмотрении на стопорном кольце и шатунах был обнаружен продублированный в нескольких местах один и тот же номер 315-338.

В результате проведенной архивной работы было установлено, что Як-1б № 38126, мотор М-105ПФ № 315-338, бортовой (хвостовой) номер 38, нбз 22.04.1943, 4 ИАП, пилот м/л Ильченко Михаил Ефимович, потерян при б/работе, в р-не Новороссийска, сгорел, летчик спасся.

Этот бой упоминается в наградном листе Ильченко.

http://iskatelklada.tuapse.ru/forum/

Исаков Василий Александрович 1920 г.р. Гвардии подполковник. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награды: орден Красной звезды, орден «Отечественная война 2 степени», орден «Отечественная война 1 степени», 2 ордена Красного знамени. Ниже прилагается более подробная биография этого героя.

http://zar-yarmarka.ru/2013/19/Frontovaya_semya

Василий Исаков прошёл всю войну, меняя самолёты после каждой бомбардировки. *«Если подобьют, дотянуть бы до своей территории,»* - говорил он перед каждым боем. И дотягивал. 9 мая 1945 года на параде Победы он шёл в колонне офицеров, которые бросали немецкие штандарты к Мавзолею на Красной площади.

В торжественном марше в колонне «Бессмертного полка» 9 мая 2013 года пройдут многие зареченцы с портретами своих родных, воевавших на фронтах Великой Отечественной войны. Среди них будет и **Светлана Александровна Владыкина**, которая понесёт портрет своего родного дяди, лётчика **Василия Александровича Исакова**.

- Родился Василий 5 марта 1920 года в Белоярке, - рассказывает Светлана Александровна. *- Когда только-только появился комсомол, он стал первым секретарём комсомольской организации Белоярской школы №1. В 1937 году партия бросила клич: «Дадим стране 100 тысяч лётчиков!», **Василий Исаков** одним из первых откликнулся на этот призыв, поступил в Батайскую школу лётчиков, которая была организована в г.Батайск Ростовской области. Закончив школу, был оставлен там в качестве инструктора - Василий Александрович учил других летать.*

Когда началась Великая Отечественная война, ***Василий Исаков*** *тоже одним из первых был призван, получил повестку. Воевал в составе Белорусского фронта под командованием маршала* ***Рокоссовского****. Сначала был ведомым у командира эскадрильи, затем стал командиром звена. В одном из воздушных боёв в начале войны, который был описан во многих фронтовых листках, звено командира* ***Исакова*** *сбило 4 самолёта немцев. В этом бою против 39 немецких самолётов воевали всего 12 советских лётчиков! Третью часть из них вместе с другими экипажами сбил мой дядя,* ***Исаков Василий Александрович.***

Закончил войну Василий Исаков командиром эскадрильи, на его счету было 235 боевых вылетов, лично он сбил 10 вражеских самолётов, ещё 2 - в групповом бою. Он был награждён двумя орденами Красного Знамени, тремя орденами Отечественной войны, тремя орденами Красной Звезды, многочисленными медалями. Он принимал участие в параде Победы в 1945 году, шёл в колонне офицеров, которые бросали немецкие штандарты к Мавзолею на Красной площади. Этот момент часто показывали по телевизору, я его всё время спрашивала: «Почему тебя не видно?», а он отвечал: «А я в 11 ряду шёл.»

После войны сам маршал ***Рокоссовский*** *посоветовал Василию идти учиться в Военно-воздушную академию в г.Монино: «Ты хороший лётчик, тебе надо дальше учиться». Потом дядя служил командиром полка, пришлось ему служить в Польше, в Эстонии. Часто, когда мы всей семьёй собирались за столом, он рассказывал, как часто ему приходилось менять самолёты: «Как начнут нас бомбить, только и думал: только бы до своих долететь, упасть, так на свою территорию. И надо же, каким везучим я оказался всегда до своих дотягивал! Сам вроде ничего, живой, а самолёт опять менять - ремонтировать нечего…»*

Умер Василий Исаков в 2000 году, не дожив до своего 80-летия всего полгода. Его родной брат, **Григорий Александрович Исаков**, был командиром танкового батальона, погиб в 1943 году при форсировании Днепра. Дядя **Пётр Александрович Исаков** тоже воевал, был контужен, он - участник встречи советских войск с войсками армии союзников на реке Эльба, после которой побеждённая Германия была разделена на две части.

Вот такая фронтовая семья **Исаковых**. Интересно, что сама Светлана Александровна родилась 7 мая 1945 года, и часто её родственники-фронтовики спорили, один всё сетовал: *«Эх, Светка, не могла 2 дня подождать. Как раз бы в День Победы родилась!»,* а другой отвечал: *«Нет, 9 мая мы погибших вспоминаем, а родилась она вовремя - 7 мая мы были у рейхстага!».*

И ещё один праздник отмечают в этом мае в семье **Исаковых** - 17 мая родной сестре лётчика **Исакова**, маме Светланы Владимировны, исполняется 90 лет. С победным праздничным маем вас, семья **Исаковых**!

Кабанов Виктор Яковлевич

Родился в 1915 году в Саратовской области. С 1937 года в рядах Красной Армии (призван Вольским ГВК, город Вольск, Саратовская область). В 1940 году окончил Батайскую лётную школу.

С 23 марта 1944 года младший лейтенант В. Я. Кабанов в действующей армии. Сражался на 1-м и 3-м Белорусском, 1-м Прибалтийском фронтах. Летал на "Яках".

К 9 мая 1945 года командир звена 265-го истребительного авиационного полка старший лейтенант В. Я. Кабанов выполнил 172 боевых вылета, провёл 35 воздушных боёв, сбил лично 8 самолётов противника и 2 аэростата - корректировщика.

Награждён орденами: Красного Знамени (трижды), Отечественной войны 1-й степени, медалями.

Лётчики военных лет... Это была элита нашей армии, их награждали высшими боевыми орденами, они были кумирами миллионов. Виктор Яковлевич Кабанов был теми самым "сталинским соколом" - военным лётчиком. На войне он бесстрашно уничтожал врага, а после войны оказался на Улан - Удэнском авиационном заводе. Его уже нет в живых, но память о нём живёт, ведь он принёс нам победу буквально на своих крыльях. Виктор Яковлевич Кабанов стал одним из немногих участников Парада Победы в 1945 году на Красной площади.

Родился Виктор Кабанов в 1915 году в Саратовской области, в 1940 году окончил Батайскую лётную школу, после чего проходил службу лётчиком - инструктором военного училища в городе Канске. Там он проработал до марта 1943 года, а дальше начались фронтовые будни Кабанова.

Лётная книжка, которую бережно хранит жена лётчика Мария Михайловна Кабанова, рассказывает о боевых делах Виктора Яковлевича. Первая запись в ней гласит, что "31 марта 1944 года самолёт Як-9Т, которым управлял В. Кабанов, за 40 минут перехватил разведчика". Из окончательной итоговой записи видно, что за время нахождения на фронте чуть более года, с 23 марта 1944-го по 9 мая 1945 года, он произвёл 172 боевых вылета, провёл 35 воздушных боёв, сбил лично 8 самолётов противника и 2 аэростата - корректировщика. Штурмовыми действиями уничтожил 22 автомашины, 6 точек зенитной артиллерии, 9 паровозов.

Награждён Виктор Яковлевич за свои заслуги тремя орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, медалями.

После окончания войны Виктор Яковлевич был лётчиком Новосибирского запасного авиационного полка и демобилизовался в 1948 году. В течение 12 лет, до 1960 года, Кабанов работал лётчиком - испытателем на ЛИС Улан - Удэнского авиационного завода, испытывал самолёты УТИ Ла-9, участвовал в освоении нового самолёта Як-25. По состоянию здоровья Виктору Яковлевичу пришлось перейти на "наземную" работу, и он был назначен старшим инженером по обеспечению и контролю летных испытаний. Сегодня его вспоминают как человека удивительно скромного, ведь за всё время его работы в цехе никто не видел его в орденах.

- Когда закончилась война, я ещё жила в Канске, работала на заводе и ждала мужа, - рассказала вдова Виктора Кабанова Мария Михайловна. - Ну а его по разнарядке пригласили на Парад Победы. Он не захотел ехать один и позвал своего друга Виктора Гавришева. Месяц они готовились к параду, маршировали в Тушино. Виктор купил новые хромовые сапоги специально к параду. Участие в параде, конечно, было огромной честью, к тому же всем участникам выдали дорогие по тем временам подарки. Как сейчас помню: по килограмму сахара и маргарина, крупу, женские белые чулки и жилетку !

Сегодня это кажется смешным, но тогда молодые супруги обрадовались такой помощи. Мария Михайловна вспоминает, что Виктор Яковлевич не любил говорить о войне и даже детям ничего не рассказывал, стараясь уберечь их от своих трагических воспоминаний. Они прожили вместе всю жизнь, у Кабановых двое сыновей, четверо внуков и уже 2 правнука.

Автор заметки Анастасия Рожкова

Список всех известных побед старшего лейтенанта В. Я. Кабанова: (Из книги М. Ю. Быкова - "Победы сталинских соколов". Издательство "ЯУЗА - ЭКСМО", 2008 год.)

№ п / п	Д а т а	Сбитые самолёты	Место воздушного боя (одержанной победы)	Свои самолёты
1	02.05.1944	1 Ме-	Мошена	Як-9.

	г.	109		
2	21.07.1944 г.	1 Me-109	Савин	
3		1 FW-190	Серебрище	
4	25.09.1944 г.	1 FW-190	озеро Лиэль - Эзерс	
5	28.09.1944 г.	1 FW-190	Ропалин - Сигулда	
6	19.11.1944 г.	1 FW-190	Экаутипес	
7	26.01.1945 г.	1 FW-190	Приэкуле	
8	09.03.1945 г.	1 FW-190	юго - восточнее Салдус	
Всего сбитых самолётов - 8 + 0; боевых вылетов - 173; воздушных боёв - 35.				

http://airaces.narod.ru/all9/kabanov.htm

Кадиев Асахмет Дадоевич

Мужество летчика

22.09.2017 15:15 823 0

В фильме "Линия Маннергейма" есть эпизод, где показывают действия советских летчиков на аэродроме зимой 1939 года. Хорошо видно, как один из экипажей готовит свой боевой самолет к вылету, подвешивая бомбы, заряжая ленты пулеметов. Вот летчик поднимается по стремянке и садится в кабину, из-под шлемофона виднеются черные брови. Машина вздрагивает, разбегается, и вот она уже в воздухе.

Но не многие знают, что этот летчик – наш земляк-осетин, уроженец села Новый Батако Правобережного района Асахмет Дадоевич Кадиев. Сын крестьянина родился в 1910 году. После окончания пяти классов он смастерил паровоз и комбайн, которые работали, как настоящие машины, за что односельчане на сельском сходе решили послать его на учебу в Москву, но отец побоялся отпустить мальчика – осетинского Кулибина – в далекий путь. После окончания семилетки Асахмет поступил на работу на Бесланский маисовый комбинат, где показал себя очень способным рабочим, за что неоднократно был премирован администрацией завода. Несколько раз вносил и рацпредложения.

Однако парень мечтал стать летчиком и через некоторое время добился своего – стал курсантом летной школы в г. Батайске. После окончания с отличием был направлен в г. Гатчину Ленинградской области, в 10-й Краснознаменный авиаполк, где показал себя грамотным, способным летчиком. Имел даже благодарности от командования за усовершенствование радиостанции боевого бомбардировщика. Через год стал начальником связи авиаполка.

Когда началась Финская война, он в числе первых улетел на фронт, где бомбил укрепления белофиннов. В этой годичной войне он заслужил орден Боевого Красного Знамени и звание старшего лейтенанта. Приехав в отпуск домой, "сокол" по наказу отца отправился с другом во Владикавказ искать невесту.

...Зашли парни в общежитие ГМТ. Девчата были на занятиях, и взгляд Асахмета упал на очень красиво обставленную комнатку. Решил дождаться хозяйки, коей оказалась Анастасия Цахилова из Хумалага. Она в итоге и стала его спутницей жизни. Молодые сыграли свадьбу и уехали в Гатчину. Родились сыновья Марат и Виктор, но грянула Великая Отечественная, и опять летчик Кадиев в составе 4-й армии вместе с экипажем стал наносить боевые удары по немецким оккупантам.

Обстановка для Красной армии в 41-м сложилась крайне тяжелая. Немецко-фашистское командование решило совершить глубокий обход г. Ленинграда с юго-востока. С этой целью гитлеровцы повели наступление на Тихвинском направлении для соединения с финскими войсками. По нескольку вылетов в день делал экипаж Кадиева. Внизу горела вражеская техника. В один из таких вылетов на шестерку наших бомбардировщиков напали немецкие истребители. Завязался воздушный бой. Был ранен стрелок-радист, который успел сбить одного стервятника.

Но самолет Кадиева уже горел. Приказав штурману прыгать, он повел горящую машину на свой аэродром. Внизу – густой лес, от дыма и копоти ничего не видно. Раздался треск, самолет подбросило и остановило. Как же выбраться из горящей машины? При падении заклинило люк. Летчик ногой выбил лобовое стекло и вывалился наружу. Первым делом бросился спасать раненого стрелка, но в это время взорвался бензобак, и он потерял сознание.

Очнулся в госпитале г. Калинина, где потом узнал, что его, обгоревшего, контуженного, подобрали партизаны. В госпитале пролежал несколько месяцев. В части его считали погибшим и даже послали жене "похоронку". Но Кадиев был несгибаем и опять рвался в бой. Не раз и не два скидывал он бомбы на головы врага, за что и получал награды. Но 4 апреля 1942 года в неравном бою был сбит и погиб над деревней Гремячево Киришского района Ленинградской области. Его семью эвакуировали из блокадного Ленинграда во Владикавказ.

Вот так трагически закончилась жизнь замечательного человека, летчика и изобретателя. 9 мая 1975 года, когда наша страна праздновала 30-летие со дня окончания войны, следопытам удалось найти его могилу, и жена Анастасия с сыновьями возложила цветы к месту гибели отважного летчика. Он был похоронен в поселке Будогощь Киришского района Ленинградской области.

Все это пишу для того чтобы нынешняя администрация Нового Батако знала о земляке-летчике, офицере, кавалере нескольких орденов и увековечила память о нем. Воин этого достоин…

Источник:http://sevosetia.ru/Article/Index/121719

Калашенок Василий Исакович

Родился 19.10.1922 г. в д. Старино Руженского района Минской области. В 1939 г. окончил 8 классов и поступил в ФЗУ Западной железной дороги и одновременно в минский аэроклуб. После окончания аэроклуба в 1940 г. направлен в Батайскую ВАШЛ, которую окончил в сентябре 1941 г. и попал на переучивание на новую авиатехнику в Руставскую ВАШЛ, а затем в 25 зап.

В феврале 1943 г. из 25 зап переведен в 116 иап и в мае 1943 г. совершил свой первый боевой вылет ведомым у командира аэ Краснова, которому за время совместных полетов обеспечил сбитие 20 самолетов противника.

В декабре 1943 г. переведен в 31 иап командиром звена.

За время войны совершил 444 боевых вылетов, провел 92 воздушных боя, в которых сбил 7 самолетов лично.

После окончания войны продолжил службу в ВВС и дослужился до зам. командира 178 гиап по летной подготовке. Уволен со службы 06.08.57 г.по состоянию здоровья.

Умер 15.01.2005 г.

Информация взята с сайта «Авиаторы Второй мировой»
http://allaces.ru/p/people.php?id=8580

Калинин Евгений Петрович 1921 года рождения, город Пугачев Саратовской области.

С августа 1940 года по август 1943 года курсант Батайской военно-авиационной школы пилотов им.Серова.ВУС-

1501.Звание младший лейтенант присвоено приказом Закавказкого военного округа №0719 от 16.07.1943 года. В боях Великой отечественной войны участвовал с ноября 1943 года составе 3 Украинского фронта летчиком-истребителем, с 07.1944 по 05.1945 в составе 1 украинского фронта также летчик-истребитель. Победу застал в Австрии.

Умер в 1983 году в городе Ставрополе.

Источник: https://www.moypolk.ru/

Кальсин Пётр Терентьевич

Родился 5 января 1921 года в деревне Болы (Верхошижемский район Кировской области). Окончил 7 классов средней школы и в 1940 году полеводческое отделение Халтуринского сельскохозяйственного техникума. Работал агрономом в родном селе. С 1 мая 1941 года в рядах Красной Армии, призван Верхошижемским РВК. Окончил Батайскую военную авиационную школу лётчиков.

С 27 сентября 1942 сержант П. Т. Кальсин на фронтах Великой Отечественной войны в должности лётчика 721-го ИАП (288-я ИАД, Брянский фронт), летал на ЛаГГ-3. В декабре 1942 года направлен в 5-й Гвардейский ИАП (207-я ИАД, Юго-Западный фронт), где летал на ЛаГГ-3 и Ла-5. 7 мая 1943 года ранен в воздушном бою. 12 декабря 1943 года совершил посадку в немецком тылу, чтобы вывезти подбитого в воздушном бою с самолётом-разведчиком ФВ-189 лётчика Г. А. Баевского.

20 декабря 1943 года старший лётчик 5-го Гвардейского истребительного авиационного полка (11-я Гвардейская истребительная авиационная дивизия, 1-й Гвардейский смешанный авиационный корпус, 17-я Воздушная армия, 3-й Украинский фронт) Гвардии лейтенант П. Т. Кальсин погиб в Никопольском районе Днепропетровской области Украины.

Всего выполнил около 100 боевых вылетов, провёл около 60 воздушных боёв, в которых сбил лично 15 самолётов противника. Представлялся к званию Героя Советского Союза, но не получил его. Его именем названа улица села Верхолипово, в котором он окончил семилетнюю школу.

Награждён орденами: Красного Знамени (21.09.1943, 19.01.1944), Отечественной войны 1-й степени (23.05.1943).

Источник:http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/k/kalsin.htm

Камалетдинов Ахмет Хабибович 1922 г.р. Гвардии лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Доброволец ВШЛ). Награды: орден Слава 3 степени, орден Красного знамени, орден «Отечественная война 1 степени». По данным учетной карточки уроженец с. Трумташево Башкирской АССР. По данным юбилейного награждения орденом «Отечественная война 2 степени», уроженец села Трунталиево Альшеевского района Башкирской АССР. Сведения об этом герое есть на сайте «Советские летчики – истребители 1936-1953 г.г.»

Источник: http://sovpilots.ru/cards/18_kaa-kar/

Кардопольцев (Кардапольцев) (Каргопольцев) (Бенедикт) Бенидикт Ильич

Родился 28 июля 1922 года в Ленинграде (ныне Санкт-Петербург). Окончил 9 классов средней школы и аэроклуб. В апреле 1941 года добровольно вступил в ряды Красной Армии. Окончил Батайскую военную авиационную школу лётчиков, затем был отправлен во 2-й ЗАП (под городом Горький).

С октября 1943 года младший лейтенант Б. И. Кардопольцев в действующей армии Воевал в составе 2-го Гвардейского ИАП. Летал на Ла-5 и Ла-7. Сражался на 1-м Прибалтийском, 3-м Белорусском и 1-м Украинском фронтах. В августе 1944 года был сбит, получил ожоги, но спасся на парашюте. Приземлился на вражеской территорией, перешёл линию фронта и вышел в расположение наших войск. После лечения вернулся в полк.

К 9 мая 1945 года старший лётчик 2-го Гвардейского истребительного авиационного полка (322-я истребительная авиационная дивизия, 2-й истребительный авиационный корпус, 2-я Воздушная армия, 1-й Украинский фронт) Гвардии лейтенант Б. И. Кардопольцев совершил 83 боевых вылетов, провёл 16 воздушных боёв, в которых сбил лично 6 самолётов противника (в последнем наградном листе говорится о 6 личных и 1 групповой победах).

После окончания войны продолжал служить в ВВС, командовал авиационным полком. В запас вышел в звании Гвардии полковника. С 1968 года работал преподавателя НВП в средней школе № 16 города Ленинграда. Умер 17 июля 2016 года. В 1987 году о нём был снят документальный фильм "Мирная профессия военного лётчика".

Награждён орденами: Ленина, Красного Знамени (05.04.1945, ...), Отечественной войны 1-й степени (11.03.1985), Отечественной войны 2-й степени (23.05.1945), Красной Звезды (12.04.1944); медалями.

Карпизенко Алексей Васильевич

Даты рождения и смерти неизвестны

1938 г. ЗАКОНЧИЛ АЭРОКЛУБ В г.ЧИТА, далее АВИАШКОЛА В г.Батайске; 07.11.1942 ПОПАЛ НА ФРОНТ; около 70 боевых вылетов

Источник:https://www.polkmoskva.ru/people/1016181/

Дополнительная информация об этом герое:

Последний приют лейтенанта Карпизенко

Культура, 11:19, 16 сентября 2009

Организаторы, пожалуй, единственного в своем роде торжественного мероприятия не только в Шилкинском районе, но во всем Забайкальском крае, поначалу тревожились: не подкачала бы погода. К счастью, она в прошедшую пятницу выдалась по-летнему солнечной. К открытию митинга по случаю захоронения останков красноармейца Алексея Васильевича Карпизенко в Шилке на площади Мира у памятника героям-летчикам собрались сотни горожан: школьники, студенты, военные, ветераны войны и труда, работники предприятий, организаций, учреждений. Внимание собравшихся привлекает лафет с урной останков нашего земляка, погибшего в небе над Кубанью. Чеканят шаг солдаты почетного караула. Перехватывают дыхание звуки духового оркестра штаба СибВО. Все замерли в ожидании чего-то

необычного, запоминающегося... В начале июля этого года поисковики общественной поисковой организации "Набат" в окрестностях станицы Варениковской Крымского района Краснодарского края обнаружили место падения советского самолета и останки летчика. Фрагменты фюзеляжа и вооружения позволили установить, что это был истребитель ЯК-7Б. Среди останков пилота найден орден Красной Звезды № 164402. По данным Центрального архива Министерства обороны, он вручен 15 мая 1943 года нашему земляку лейтенанту А.В.Карпизенко, старшему пилоту 249-го истребительного авиационного полка. Алексей Васильевич родился в 1920 году на станции Шилка. В Красной Армии - с декабря 1939-го. Воевал на Закавказском и Северо-Кавказском фронтах. Произвел 65 боевых вылетов, из них на штурмовку войск неприятеля - 14, на бомбометание и сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков - 42. Участвовал в 11 воздушных боях, лично сбил немецкий самолет "Юнкерс". К лафету с урной люди все несут и несут венки, корзины с цветами. Многие, не стесняясь, смахивают слезы, слушая трогательные стихи о войне, которые рассказывают школьники, короткие, но щемящие сердце выступления главы района О.Золотухина, главы администрации муниципального образования Т.Сиволап, главы городской администрации Н.Никифоровой, участницы Великой Отечественной войны Ф.Парфеновой. Военный комиссар Шилкинского и Тунгокоченского районов Е.Куриленко не без волнения сказал: "Сегодня мы вновь возвращаемся к событиям самой кровавой войны в истории человечества - Великой Отечественной. В трудный для Родины час отцы и матери, жены и сестры посылали на защиту Отечества сыновей, мужей, братьев, вдохновляя их на победу за правое дело. Из Шилкинского района ушло на фронт около 7 тысяч человек. Среди них был и Алексей Васильевич Карпизенко. Наши воины-земляки, выросшие в суровом краю, не посрамили гордого имени "сибиряка", проявляли храбрость и мужество, вписывали свою страницу в летопись боевой славы забайкальцев. Память о Великой Победе передается из поколения к поколению, и никогда не будет беспамятства у детей и внуков победителей. И сегодняшний день - пример тому". Председатель районного совета ветеранов Я.Сухих напомнил о том, в честь кого установлен самолет на площади Мира. Вот их имена: Герои Советского Союза Н.Е.Глазов, Н.В.Бородин, А.П.Соболев. Николай Глазов лично сбил 13 и в группе - 5 самолетов противника, погиб, пойдя на таран одного из них. Николай Бородин лично уничтожил 27 фашистских стервятников, 26 марта 1946 года скончался от ран, полученных в автомобильной катастрофе. Афанасий Соболев сделал 322 боевых вылета, провел 46 воздушных боев, сбил лично 18 немецких самолетов и в групповых схватках - 7. Погиб в мирное время. Их именами названы улицы в Шилке. Подвел черту своей речи Я. Сухих так: "Шилкинцы гордятся, что среди воинов, прославивших район, 10 Героев Советского Союза и два полных кавалера ордена Славы. Сегодня список павших на поле брани пополнился еще одним нашим земляком". Никого не оставило равнодушным выступление родной племянницы боевого офицера Карпизенко Татьяны Пулиной. Она поделилась воспоминаниями о поездке в город Крымск. Здесь 14 августа этого года на мемориальном центре "Сопка Героев" состоялся траурный митинг, посвященный передаче останков родственникам погибшего. Проходила эта церемония при массовом скоплении народа. Татьяна Пулина выразила искреннюю благодарность всем, кто оказал моральную и материальную поддержку. Наступает минута молчания. Гремит салют. Воздух разрывает Гимн России. Траурная процессия движется по центральной улице. Не смолкает духовой оркестр. Следуя рядом с лафетом, в струнку вытягивают ноги военнослужащие почетного караула. Сверкают вспышки фотоаппаратов. Вскоре машина с урной и множеством венков, цветов в сопровождении кавалькады автомобилей направляется к городскому кладбищу. Здесь снова люди произносят пламенные речи. Почетный гражданин города В.Тонких любовно называет Карпизенко "Наш Алеша", надеется: "Не зарастет к твоей могиле народная тропа". Тяжелый ком подступает к горлу родной сестры Героя Г.Измайловой. Галина Васильевна только и

смогла выдавить из себя: "Спасибо тем, кто нашел твои останки. Теперь я всегда смогу прийти на твою могилу".

Источник: https://zab.ru/articles/1311_poslednij_priyut_lejtenanta_karpizenko

Каснерик Михаил Константинович (1923—2015) — советский военный, награждённый пятью орденами Красной Звезды, полковник, заслуженный военный летчик СССР.
Родился в 1923 году в Минске.
Осенью 1939 года был принят в минский аэроклуб ДОСААФ. Сначала изучал лётное дело, затем вылетал на советском самолете У-2, сдав экзамены, получил направление в авиашколу. Но так как туда принимали с 18 лет, то в минскую школу он не был принят и, исправив дату рождения, отправился в авиационную школу города Батайска. Затем был направлен в авиационное училище командного состава в город Грозный. После его окончания в звании лейтенанта продолжил военную службу в составе авиабригады в городе Иваново, где стал инструктором по обучению молодых летчиков на новых самолетах. Интересным моментом этого периода службы стала первая встреча Михаила Каснерика с Алексеем Маресьевым, с которым он дружил и после войны. Михаил стремился попасть на фронт и вскоре был направлен на военный аэродром во Ржев, где начал участвовать в разведывательных полетах. Стал штатным полковым разведчиком, затем боевому летчику доводилось прикрывать штурмовиков, участвую в боях с немецкими самолётами.

После Великой Отечественной войны военный летчик Михаил Каснерик служил в Краснознаменном учебном центре ПВО, где снова обучал молодых лётчиков стран Варшавского договора летать на самолетах МиГ-17 и МиГ-19. Сам испытывал самолеты Як-28, Су-9, Су-11 и другие. Был знаком с Василием Сталиным и Павлом Сухим. За время своей службы Михаил Каснерик провел в воздухе 2500 часов, освоил восемь видов поршневых и одиннадцать видов реактивных типов самолетов. Был в должности заместителя командующего по авиации 2-й отдельной армии.

На заслуженном отдыхе жил в Белоруссии, занимался общественной деятельностью — выступал в учебных заведениях и трудовых коллективах, участвовал в ветеранской организации.

Умер в 2015 году.

(Материал взят из Википедии)

Качевский Евгений Павлович 1923 г. р. Младший лейтенант. В РККА с 1940 года. Награжден орденом Красной звезды 24.05.1943 года. В «Мурманском вестнике» 15 марта 2018 года опубликован материал журналиста Юрия Рыбина «Отомстил за Сафонова». Вот выписка из этого материала: «.. Евгений Качевский до Дня Победы не дожил. Удивительно, но его судьба очень схожа с судьбой знаменитого североморского аса Бориса Сафонова. Евгений родился в селе Редькино под Рязанью. Как и Сафонов, по окончании школы учился в железнодорожном ФЗУ. Работал слесарем по ремонту паровозов в депо станции Рязань-1 и одновременно посещал местный аэроклуб. В 1940 году поступил в Батайскую военную школу летчиков имени Серова. В его выпускной аттестации отмечено: «Техника

пилотирования отличная, летает смело, уверенно. Воздушная стрельба - отлично. Летает на самолетах: У-2, Ут-2, УТИ-4, И-16, Як-7 и ЛаГГ-3».

Полностью прочесть материал можно на данном электронном адресе
https://www.mvestnik.ru/history/otomstil-za-safonova/

Кириков Семен Иванович

Родился 25.07.1912 года в Ярославской области. В 1936 году окончил Батайкую школу пилотов. Правительство

СССР и Коми АССР высоко оценило заслуги начальника Коми УГА С.И. Кирикова, наградив его орденом Красной Звезды, Трудового Красного знамени, "Знак Почета", "Заслуженный пилот СССР", "Заслуженный работник народного хозяйства". Семен Иванович ушел из жизни 02.05.1982 года.

БЕССТРАШНЫЙ ЛЕТЧИК

"После окончания сельской школы в дер. Мягра, что в Ярославской области,- рассказывал Семен Кириков,- я поступил на работу слесарем в Ростовский "Сельмашстрой". Родители, работавшие всю свою жизнь на селе, тогда уже считали, что для дальнейшего развития сельского хозяйства необходимы знания и новая техника. Они думали, что я продолжу их традиции, но мне хотелось чего-то нового. У меня уже тогда была мечта стать летчиком. Но как? Одолею ли я свою мечту?",- думал Семен. И он одолел, отдавая всю свою сознательную жизнь авиации, проработав в ней 47 лет!

Успешно окончив Батайскую школу летчиков в 1936 г., Семен Иванович Кириков получил направление в Таджикское управление ГВФ. Свой короткий отпуск после окончания училища решил провести дома у родителей.

"Как-то пошли проведать родню в соседнюю деревню, а встретил я там свою единственную любовь. Я ей тоже понравился. Полина только что закончила медицинское училище и получила направление в г. Ярославль. Мы полюбили друг друга. Но что делать? Она несовершеннолетняя, расписаться мы не могли. Я предложил ей уехать со мной в Душанбе, куда я получил распределение. Она согласилась. И вот подошло время отъезда. Ее родители об этом ничего не знали. Она оставила записку, чтобы не беспокоились, и обещала сразу по приезду написать письмо. Мы уехали. Она устроилась на работу в местный госпиталь, а через год мы поженились".

До Октябрьской революции Таджикистан считался краем абсолютного бездорожья. Молодому Семену Кирикову пришлось прокладывать в этом краю сеть воздушных линий и открывать "ворота" в такие высокогорные районы, которые раньше считались вообще недоступными, например, на "крышу мира" - Памир. Памирская воздушная трасса одна из труднейших. Она проходила по ущельям, меж тесно сомкнутых отрогов, над сверкающими ледниками. Погода в этих районах капризная, нередко меняется по нескольку раз в день. Нужно было обладать очень высоким летным мастерством, чтобы безаварийно водить самолеты на высоте 5500 м среди гигантского нагромождения гор и сажать их среди гор на "пятачке" - площадке очень ограниченных размеров. Этими высокими летными качествами обладал пилот С.Кириков. (Отрывок. Полный текст на сайте

Статьи и очерки БЕССТРАШНЫЙ ЛЕТЧИК т. 9 стр. 786)
www.kp.rkomi.ru › txt
http://www.kp.rkomi.ru/txt/09_786.html

Кисе́ль Фёдор Гера́симович (28 декабря 1919 — 18 декабря 2013) — советский военный деятель, летчик, участник Великой Отечественной войны, начальник Сызранского высшего военного авиационного училища (1961—1970).

Родился 28 декабря 1919 года. По национальности — украинец.

Окончил педагогический институт в городе Запорожье, получил диплом преподавателя русского языка и литературы. Здесь же начал посещать занятия в планерном клубе.

В 1938 году стал курсантом 1-й Краснознамённой школы пилотов ГВФ имени Баранова в городе Батайске (в рядах РККА официально числился с октября 1939 года). В 1940 году окончил школу пилотов и стал пилотом-инструктором Одесской военной авиационной школы пилотов.

В начале Великой Отечественной войны летал на самолёте И-16, совершил 22 боевых вылета, но затем был откомандирован в тыл, где до самой победы был лётчиком-инструктором и готовил пилотов для фронта. В марте 1942 года вступил в ВКП(б).

Занимал должность командира эскадрильи, в 1948 году поступил в Военно-воздушную академию, после её окончания был направлен в Сызрань, где был назначен на должность заместителя командира учебного истребительного полка 151-го военного авиационного училища лётчиков. В конце 1960 года стал заместителем начальника училища по лётной подготовке, а вскоре — начальником 160-го военного авиационного училища лётчиков (ныне Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков).

Под руководством Киселя в училище была создана новая учебная база, происходило совершенствование учебного процесса, была развернута военно-научная работа, шёл поиск новых, более рациональных форм подготовки лётчиков.

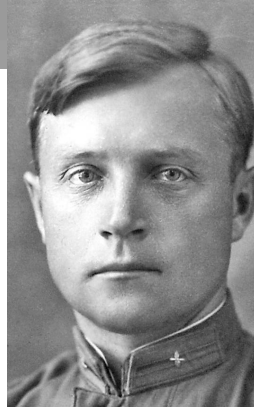
16 июня 1965 года Фёдору Герасимовичу Киселю первому в стране среди военных вертолётчиков было присвоено звание «генерал-майор авиации».

В 1966 году Сызранское училище стало высшим. В 1967 году было проведено экспериментальное обучение звена курсантов выпускного курса на вертолёте Ми-8. Большое внимание уделялось развитию и пропаганде вертолётного спорта.

В 1970 году Кисель был назначен на должность заместителя командующего Приволжского военного округа, убыл в город Куйбышев. Им были освоены вертолёты Ми-1, Ми-4, Ми-2 и Ми-8. Общий налёт — 8.416 часов, из них на вертолётах — 3.637. После увольнения в запас работал сотрудником музея Приволжского военного округа.

Скончался 18 декабря 2013 года.

(Материал взят из Википедии)



Клопкова Людмила Николаевна 1918 г.р. Гвардии лейтенант. Старший летчик 46 гвардейского ночного бомбардировочного полка. По данным учетной карточки место рождения г. Осипенко Запорожской области Украинской ССР. Награждена орденами: Красной звезды, Красного Знамени, «Отечественная война 1 степени».

(Материал взят с сайта «Подвиг народа»)

Выпускница Батайской летной школы

Более подробная информация в книге Чечневой М.П. «Ласточки над фронтом»

Источник:http://modernlib.net/books/chechneva_marina/lastochki_nad_frontom/read_14/

Ковалев Аким Харитонович .1911 г.р. Уроженец: Ростовская область, г. Красный Сулин. Жена Ковалева Эрмина Эдуардовна, проживала г. Красный Сулин. Переведен в ВВС РККА из Туркменского управления ГВФ в 1941 году.

Член ВЛКСМ с 1930 года. Окончил Сулинскую школу 9-летку. Работал грузчиком транспортного цеха на Металлургическом заводе, преподавателем ДЗУ при заводе. В сентябре 1931 года по разверстке райкома ВЛКСМ поступил в авиационную школу ГВФ. Окончил 1-ю объединенную авиашколу ГВФ в Батайске в 1934 году по курсу пилотов. Остался в школе на должности инструктор летчик. В марте 1934 года переведен в 22-й транспортный отряд (г.Чарджоу, Туркменская ССР) на должность пилота 3-й категории. В сентябре 1936 года - пилот 3 класса первый пилот самолета ПС-9. В январе 1938 года второй пилот самолета Г-2 (гражданский вариант военного самолета бомбардировщика ТБ 3) в 24-м транспортном отряде (г.Ашхабад). В апреле 1938 года - первый пилот самолета Г-2. В июне 1938 года - пилот 2 класса первый пилот самолет Г-2. В январе 1939 года - командир 22-го транспортного отряда. До начала Великой Отечественной войны заместитель начальника Управления по летной части Туркменского Управления ГВФ.

Награжден знаком "Отличник Аэрофлота" (приказ № 292, 1939 г.).

Участник первых бомбардировок столицы Германии Берлина 10 августа 1941 года.

Старший лейтенант, командир корабля 746-го авиационного полка 45-й тяжелобомбардировочной авиационной дивизии Авиации Дальнего Действия (АДД).

Погиб 21 марта 1942 года при катастрофе самолета Пе-8 (заводской номер 42055) при испытании дизелей М-30. Погибли: командир корабля старший лейтенант Ковалев А.Х., второй пилот, командирАЭ, майор Угрюмов М.М., штурман корабля, капитан Хуртак П.С., старший техник бортовой, воентехник 1 ранга (старший лейтенант) Кудрявцев М.В., техник, старший техник-лейтенант Сычков П.Г., воздушный стрелок-радист, старший сержант Андриянов Н.Л., воздушный стрелок, старший сержант Ключарев И.С., директор завода № 82 в счет "1000", военинженер 1 ранга Жилин С.Н.

Похоронен: г.Казань, Окольное кладбище, могила № 22.

Основание: ЦАМО РФ, фонд 45 тбад, оп.2, д.3; фонд 33, оп.563783, д.46; фонд 33, оп.594258, д.34. РГАЭ: фонд 9827, оп.8, д.3047.

Источник:http://otechestvort.ru/izdat/book21/131-kovalev.htm

Кокорин Михаил Александрович

младший лейтенант

История солдата

Родился Михаил Александрович 25 апреля 1924 года в городе Боровичи. До Великой Отечественной войны учился в 14 школе (ныне школа №9) и занимался в Боровичском аэроклубе. В 1941 году в возрасте 17 лет окончил 9 классов школы.

С началом войны, вместе с другими курсантами аэроклуба был направлен в Батайскую авиационную школу имени А. Серова, где проходил службу в 1941-1942 гг. В составе школы принимал участие в боевых действиях на Южном фронте в 1941 - 42г.

В 1943 году зачислен курсантом военно-авиационного училища в городе Рустави (современная Грузия). По военной специальности - летчик-истребитель. Летал на самолётах разных типов, в том числе американских «Аэрокобрах» Р-39.

Закончил службу в 1946 году в звании младшего лейтенанта. Награжден медалью "За победу над Германией".

Ушел из жизни 7 июня 2002 года.

Источник: https://www.moypolk.ru/borovichi/soldiers/kokorin-mihail-aleksandrovich

Комаров Виктор Николаевич

История солдата

Мой дед, Комаров Виктор Николаевич, родился 22 января 1922 года в с. Щетинское, Мяксинского района, Вологодской области. С самого начала войны был призван в ряды Красной Армии и направлен в г. Ленинград. Он хотел быть летчиком, но после прохождения медкомиссии, в летчики он не прошел, а был направлен в летное училище в г. Батайск Ростовской области учится на механика. По дороге эшелон был разбомблен немецкими самолетами, много курсантов тогда погибло. В Батайске в летном училище после прохождения ускоренных курсов он стал механиком по обслуживанию и ремонту самолетов.

В 1941г -1942г участвовал в операциях по защите г. Керчь в Крыму и Тамани. Вспоминал, что очень трудно было ремонтировать самолёты, т.к. были сильные морозы. Ремонты производились ночью, чтобы утром лётчики смогли выполнять вылеты на задания. Испытал он и горечь отступлений, когда немцы прорвали нашу оборону на юге.

В составе 2-го Украинского фронта мой дед воевал в составе 179 гвардейского авиаполка. Он участвовал в Ясско-Кишинёвской операции, освобождал Румынию, Болгарию, Венгрию, Австрию. У дедушки есть награды за освобождение Будапешта, Вены, 2 медали «За боевые заслуги». В документах о награждении указано, что самолёты, которые обслуживал мой дед, «отказов в боевой работе не имели и находятся всегда в боевой готовности».

Победу над фашистской Германией дедушка встретил в Праге.

Потом началась война с Японией и дед поехал на Дальний Восток. Но приехав в Читу им объявили, что война с Японией закончилась и они вернулись уже домой. В деревне он познакомился с молодой «медичкой», поженились, у них родились 2 дочки и сын (мой папа). Потом они переехали в п. Молочное, Вологодского района, где дедушка всю жизнь проработал главным механиком на Учебно-опытном заводе ВМИ.

Умер дедушка 5 октября 2000г. Я горжусь своим дедом.

Источник:https://www.moypolk.ru/uglovskiy-rayon/soldiers/komarov-viktor-nikolaevich

Кондратьев Яков Федорович 15.01.1914 д. Маткино, Савинский р-он, Ивановская область. 12.11.1981 г. Иваново

В годы войны: - летчик-инструктор 11-го и 25-го запасных истребительных авиаполков, летчик 66-го истребительного авиаполка.

Родился 15 января 1914 года в деревне Маткино Савинской волости Ковровского уезда Владимирской губернии, ныне Савинского района Ивановской области, в крестьянской семье. Русский. Окончил 4 класса начальной школы в селе

Антилохово. В 8 лет остался круглым сиротой, жил со старшим братом, работал в колхозе. В 1932 году уехал в город Ковров.

В 1933 году окончил школу ФЗУ при текстильной фабрике им. Абельмана в городе Ковров. С августа 1933 года работал на той же фабрике рабочим, мастером приготовительного отдела фабрики. Без отрыва от производства в 1935 году окончил Ковровский аэроклуб.

В октябре 1938 года был призван в армию Ковровским райвоенкоматом. Службу начала красноармейцем в 2-й школе младших авиационных специалистов Забайкальского военного округа. В декабре 1938 года зачислен курсантом 30-й военной авиашколы пилотов им. Серова. В октябре 1939 года школа был перебазирована в город Батайск (Ростовская область) и стала именоваться Батайской военной авиационной школой пилотов им. Серова. Кондратьев продолжал учебу в школе, член ВКП(б) с июня 1940 года.

С июля 1940 года, после окончания учебы, продолжил службу в школе летчиком-инструктором. В этой должности встретил начало Великой Отечественной войны.

С ноября 1941 исполнял обязанности командира звена, с марта 1942 года командовал звеном. К марту 1942 подготовил 32 курсанта на самолетах И-16 с оценкой хорошо и отлично.

С августа 1943 года проходил запасных авиаполках Закавказского военного округа. Сначала в 11-м запасном истребительно авиаполку командиром звена, заместителем командира эскадрильи.

В январе-феврале 1944 года прошел боевую стажировку в составе 66-го истребительного авиаполка 4-й воздушной армии в должности командира звена. В боях за освобождение Крыма провел 51 боевой вылет на самолете "Аэрокобра", участвовал в 17 воздушных боях, в группе сбил 1 самолет противника - истребитель Ме-109.Будучи ведомым, дал возможность своему ведущему сбить 3 самолета врага. Награжден медалью "За отвагу".

Летал на самолетах У-2, УТ-2, УТИ-4, И-16, Як-7, ЛаГГ-3, Ла-5, Р-39 "Аэрокобра", Р-40 "Киттихаук", Р-47 "Тандерболт", АТ-6 "Тексан". К сентябрю 1944 года лейтенант Кондратьев имел общий налет на всех типах самолетов более 720 часов, 3146 посадок. За период с августа 1942 года по сентябрь 1944 года подготовил 49 летчиков-истребителей. С сентября 1944 года - заместитель командира эскадрильи в 25-м запасном истребительно авиаполку (г. Кутаиси). Здесь старший лейтенант Кондратьев встретил день Победы. До конца войны подготовил для фронта еще 36 летчиков.
В феврале 1946 года полк был расформирован. Продолжил службу командиром эскадрильи Армавирского военного авиационного училища, затем командиром звена на 597-й авиатехнической базе резервных самолетов ВВС. В апреле 1947 года вернулся в родное Батайское училище начальником воздушно-стрелковой службы авиаполка, с января 1951 года - заместителем командира полка. В 1948 году окончил полный курс Липецких высших офицерских летно-тактических курсов усовершенствования командного состава по отделению командиров авиаполков.

С мая 1953 года - преподаватель Высших офицерских летно-тактических курсов ВВС, с февраля 1954 года - преподаватель методики боевой подготовки Высшей офицерской летно-тактической школы командиров частей дальней авиации (город Иваново). В сентябре 1954 года майор Кондратьев уволен в запас.
Остался жить в городе Иваново. Скончался 12 ноября 1981 года.
Награжден орденом Отечественной войны 1-й степени (28.06.1945), медалями, в том числе "За отвагу" (22.02.1944), "За боевые заслуги" (22.02.1945, 20.06.1949), "За оборону Кавказа".

Источник: http://www.ivanovo1945.ru/bio_vet/v0057.html

Кондюрин Владимир Федорович

Владимир Федорович Кондюрин всю свою жизнь посвятил авиации. Родился в 1911 году в поселке Решетиха Горьковской области. Окончив школу-девятилетку в Канавине в 1929 году, он работал слесарем на Решетихинской фабрике. В 1931 году вступил в комсомол и одновременно – добровольцем в ряды Красной армии, где получил летную специальность. В 1932 году ему присвоено звание летчика ВВС. Через год Владимир Федорович – уже заместитель председателя Центрального Совета Осоавиахима Крымской АССР по летной специальности. В 1935 году окончил первую школу пилотов ГВФ г. Ботайска и до 1937 года служил пилотом-командиром звена в г. Калинине Московского управления ГВФ. С 1937 по 1941 год В.Ф. Кондюрин вернулся в Горький, был одним из организаторов Стригинского аэропорта и служил старшим пилотом.

В годы Великой Отечественной войны В.Ф. Кондюрин воевал на Центральном фронте, защищал воздушные рубежи Москвы в составе 13 авиагруппы 6 авиаполка 2 воздушной армии ВВС (особая Белорусская авиагруппа, выполнявшая полеты в немецкий тыл над оккупированной территорией СССР и оказывавшая помощь партизанам в борьбе с немецкими захватчиками). В 1942–1943 годах Владимир Федорович командовал эскадрильей на Сталинградском направлении в составе 16 воздушной армии ВВС под командованием К.К. Рокоссовского, в 1943–1944 годах выполнял полеты до Варшавы, в 1945 году служил командиром отдельного авиаотряда отряда в Латвии. За боевые заслуги награжден орденом Боевого Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями «Партизану Отечественной войны», «За защиту Москвы», «За оборону Сталинграда» и др.

В послевоенные годы Владимир Федорович работал заместителем начальника по полетам Стригинского аэропорта г. Горького, на ГАЗе, руководил партийной организацией Канавинского РК КПСС пенсионеров ЖЭУ-3, возглавлял Совет общественности и общественный пункт охраны порядка, увлекался живописью, был участником художественных выставок.

Источник:www.gorbibl.nnov.ru › files › may › kondiurin

Кононов Николай Иванович

Николай Иванович Кононов принадлежит к тому поколению, чье детство и юность пришлись на военные и первые послевоенные годы. Родился он 10 декабря 1939 г. в селе Малахова слобода Троснянского района Орловской области.

После окончания в 1956 году средней школы поступает в военное авиационное училище первоначального обучения летчиков.

В 1959 году его зачисляют курсантом Батайского военного авиационного училища летчиков имени Серова А.К., а через год в связи с организационно - штатными мероприятиями его переводят в Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков войск ПВО страны, которое он оканчивает в 1962 году.

По распределению лейтенанта Кононова Н.И. назначают на должность старшего летчика - инструктора учебного истребительного полка Центра боевого применения и переучивания летного состава ПВО страны. В полку он проявляет себя как талантливый летчик, грамотный, дисциплинированный, старательный, аккуратный офицер. Николай

много летает, вскоре командование замечает молодого перспективного летчика. В 1965 году его назначают на должность командира авиационного звена учебного истребительного полка. Он растет в воинском звании, успешно продвигается по службе, много работает над собой, поступает на заочное обучение в МАИ, после окончания которого получает диплом инженера. В период учебы свободного времени у Николая Ивановича практически не было. Заниматься приходилось в основном по ночам. Чтобы бороться со сном, начал курить, однажды искра от папиросы попала ему в глаз. Человеком Кононов Н.И. был целеустремленным и волевым, сумел быстро отказаться от приобретенной вредной привычки и бросить курить.

К этому времени капитан Кононов Н.И. осваивает поступивший на вооружение полка ПВО самолет Су-15. Его назначают на должность командира авиационной эскадрильи, а несколько позже включают в группу военных летчиков ПВО для освоения лучшего в мире в то время самолета МиГ-25П и направляют в Центр боевого применения и переучивания летного состава авиации ПВО.

Ко времени поступления самолетов МиГ-25П в Центр майора Кононова Н.И. назначают на должность командира эскадрильи. В этот период Николай Иванович принимает твердое решение перейти на испытательную работу. С просьбой об этом он подает рапорт командованию, но разрешения не получает. Свою просьбу повторяет несколько раз. В те годы летчиков в авиации ПВО не хватало и по этой причине командование не хотело расставаться с опытным летчиком, командиром лучшей эскадрильи.

Николай Иванович решается на отчаянный шаг и обращается со своей просьбой к Председателю Совета министров Союза ССР Косыгину А.Н., отправив в его адрес письмо. Письмо, к счастью, попало в руки добросовестного чиновника, ему был дан ход, и просьба была удовлетворена. В июне 1973 года майора Кононова Н.И. откомандировывают в распоряжение Главнокомандующего ВВС. Дают разрешение и переводят на летную испытательную работу. Радости не было предела. Для дальнейшего прохождения службы его назначают на должность летчика-испытателя 3 авиационной испытательной эскадрильи службы летных испытаний истребительной авиации войсковой части 18374.

В это время отечественное боевое авиастроение испытывало настоящий бум своего развития, преодолевая отрицательные последствия волюнтаристского вмешательства в авиацию. Летчики ГК НИИ ВВС им. В.П. Чкалова летали практически каждый день, часто совершали и по нескольку вылетов в день, неоднократно пересаживаясь из кабины одного самолета, в кабину другого. Налет многих на одноместных самолетах нередко превышал 150 часов в год. Напряженно работали инженеры и техники, служба ИАС, командование. Гарнизон часто посещало руководство ВВС и МАП.

Майор Кононов Н.И., перейдя на испытательную работу, изучает руководящие документы, регламентирующие работу испытателей, методики проведения работ, особые требования ВВС к разрабатываемым образцам авиационной техники и вооружения, сдает зачеты и получает допуск к самостоятельной работе. Как и все летчики, он много летает, осваивает новые типы летательных аппаратов, участвует в работе государственных комиссий по рассмотрению макетов новых самолетов, научных конференций, приобретает опыт проведения научно-исследовательских работ. Ему присваивают очередное воинское звание «подполковник», назначают на должность старшего летчика-испытателя.

В свободное от службы время Николай Иванович много внимания уделяет малой авиации. Он одержим идеей создания летательного аппарата, который бы позволил человеку совершать полеты, опираясь только на свою мускульную силу. Разрабатывает проекты макетов, различных форм крыльев, сравнимых с крылом птицы. В этом у него много сподвижников, таких же одержимых, творческих людей, верящих, что рано или поздно что-то подобное должно совершиться, особенно среди летчиков-инженеров, ученых ЛИИ МАП им. М. Громова в г. Жуковском. Бывая там в командировках, Николай Иванович совершает полеты на таких летательных аппаратах и дает оценку

всевозможным конструкциям, созданным его друзьями. Увлекаясь киносъемкой, фиксирует многое интересное в этой области на пленку, а потом показывает это своим друзьям, летчикам, инженерам, техникам в Ахтубинске.

К этому времени опытный военный летчик подполковник Кононов Н.И. становится опытным летчиком-испытателем, пользующимся заслуженным авторитетом у командования, летчиков, инженеров, техников. Хорошие, деловые отношения сложились у него с представителями промышленности и заказчика. Все его знают, как порядочного, умного, доброго человека, готового каждому помочь и делом, и словом. Он хороший семьянин, к его большой радости в 1975г. у него родился сын Олег.

В конце ноября 1976г. подполковника Кононова Н.И. назначают на должность заместителя начальника Центра испытаний авиационной техники и подготовки летчиков-испытателей войсковой части 15650 по летной работе. Он блестяще справляется с этой должностью и менее чем через два года, в июне 1978 г. приказом Главкома ВВС полковника Кононова Николая Ивановича назначают на должность начальника Центра. Став командиром, он много сил отдает развитию и становлению ЦПЛИ, совершенствованию учебной базы, подбору преподавательского состава, решает хозяйственные, административные, кадровые и другие вопросы. Продолжает участвовать в испытательных работах, много внимания уделяет инструкторской работе. С ним в кабине уходят в полет не только слушатели Центра - будущие летчики-испытатели, но и космонавты, прикомандированные к Центру для повышения своего профессионального летного мастерства.

27 сентября 1979 г. полковник Кононов Н.И. уходит в полет на самолете МиГ-21УМ с летчиком-испытателем 2 класса, старшим инструктором Центра подполковником Таракановым Юрием Ивановичем. Это был полет по одному из самых сложных упражнений курса летной подготовки, выполнение сложного пилотажа под шторкой, т.е. Юрий Иванович выполнял полет только по приборам. Николай Иванович являлся в этом полете инструктором. После выполнения переворота через крыло самолет должен в вертикальной плоскости, описав полукруг, войти в горизонтальный полет у земли на безопасной высоте. С начала выполнения фигуры пилотажа самолет начал выполнять «вялое», замедленное вращение для вывода в горизонтальный полет. Что мешало пилотировать самолет в обычном ритме? Ошибки пилотов? Отказ в системе управления? По одной из версий в систему управления попал наколенный планшет летчика. Высоты для выхода в горизонтальный полет не хватило. Самолет столкнулся с землей, летчики погибли.

Что явилось причиной непреднамеренного столкновения с землей, остается тайной. Можно только предполагать различные версии, а саму разгадку летчики унесли навсегда с собой.

Провожали в последний путь погибших летчиков весь гарнизон и практически все жители Ахтубинска. У многих на глазах были слезы. Никто не хотел верить, что судьба может так жестоко поступить с человеком.

Похоронен Николай Иванович на кладбище у подмосковного поселка Чкаловский.

В поселок Чкаловский уехала жена Николая Ивановича Надежда с дочерью Викторией и сыном Олегом. Дочь Виктория увлеклась авиационной психологией летного труда, окончила Московский университет, аспирантуру. Работает в авиационной промышленности. Растит внука Николая Ивановича. Сын Олег окончил академию им. Жуковского. Работает в авиации.

УДАЛЕЦ В.В., ЧИРКИН В.М

https://www.ahtubinsk.ru/glits/memory/kononov.html

Коржик Иван Илларионович 1920 г.р. гвардии младший лейтенант. В РККА добровольно через Батайскую ВШЛ. Награжден орденом Красного знамени, орденом Красной звезды. В учетной книге место рождения не указано. Информация имеется на сайте «Все асы Сталина 1936-1953 г.г.».

Материал взят с сайта «Подвиг народа»

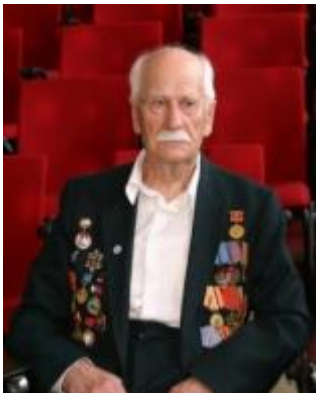
Королев Николай Семенович

Гвардии старший лейтенант.

История солдата

Королев Николай Семенович 1922 года рождения, был курсантом Батайской военной авиационной школы, которая в годы Войны дислоцировалась в Азердбайжан. Окончив ее по профилю летчика, перегонял военные самолеты из Ирана, а с августа 1943 года уже летал на истребительных самолетах 2 Украинского Фронта. С июня 1944 года по май 1945 года служил в 23 Гвардейском истребительной дивизии 211 Гвардейского Авиаполка 1 Украинского Фронта. Принимал участие во взятии Берлина, освобождал Прагу. Имеет боевые награды- ордена и медали. В 1954 г. демобилизован в воинском звании капитана из-за баротравмы.

Источник:
https://www.moypolk.ru/



Котляров Николай Семенович. 18.10.1913 - 9.12.2011.
Авиационный техник.

История солдата

Полёт судьбы

Историю изучают по книгам. А есть люди – сами история. И неважно, в каком времени это было. Главное, что они жили и живут, на одном дыхании, работали и работают, оставляя после себя память о конкретных делах и поступках. Для них каждый прожитый день в книге судьбы отмечен своей памятной страницей, маленькой частицей сердца. При этом они никогда не претендовали на собственную значимость, не искали славы или особого признания. Сама жизнь, словно искусный скульптор, лепила из них героев, способных оставить в истории яркий и значимый след. Это как полёт судьбы - сколько отмеряно лет, столько и длится он, по велению сердца, по любви к жизни и готовности послужить своему Отечеству в силу дарованных сил, возможностей, таланта и мастерства.

… В один из январских дней только что наступившего 2003 года в аэропорту «Владивосток» по трапу самолёта в салон ТУ-154 вошёл седовласый степенный мужчина, сел в кресло. Пассажиры могли разве что удивиться его возрасту, узнав, сколько лет их попутчику. А знай они кто летит вместе с ними в Петропавловск – Камчатский, наверняка забросали бы вопросами. Но откуда бы им знать, что в салоне был человек-легенда. В далёкие теперь уже 50е годы прошлого столетия, а точнее сказать в октябре 1958 года именно его, Николая Семёновича КОТЛЯРОВА, назначили начальником Петропавловск – Камчатского аэропорта. И отработал он в этой должности до января 1963 года.

И что же заставило его, столько лет спустя, снова оказаться на борту, теперь уже современного воздушного лайнера? Что внесло некую сумятицу и тревогу, по случаю его вылета, даже в сердце генерального директора ОАО «Владивосток Авиа» Владимира Сайбеля? Как тут было не поволноваться и руководителю авиапредприятия, и дочери Николая Семёновича, Нине, провожавших его на самолет? Они-то прекрасно знали, что

пассажиру 90 лет и в таком возрасте волнения, пусть и приятного характера, нежелательны.

Но для самого виновника необычного полёта на Камчатку это была удивительная возможность вновь вернуться в исполненные особым ритмом ударного труда годы. Тогда он в свои 45 лет должен был продемонстрировать целеустремлённость и энергичность, а ещё и непоколебимую волю – выполнить очередное (крайне ответственное) задание партии – построить новые объекты аэропорта в Елизово, а это целый комплекс. И летел тогда на Камчатку из Москвы новоиспечённый начальник самого северного порта необъятной страны на самолёте ТУ-104, с пересадками это заняло не менее 12-14 часов.

А теперь красавец ТУ-154 с его прекрасным сервисным обслуживанием доставляет пассажиров из столицы Приморского края, всего за три часа. За время, проведённое в пути, так хорошо вспоминается минувшая жизнь, и хотя прошло столько лет, помнится всё в ней до мельчайших подробностей. Вот он в свои 25 лет – авиационный техник третьего класса, уже преподавал в Тамбовском лётном училище, обучая молодых курсантов азам профессии на тогдашних самолётах – У-2 и Р-5. К этому времени Николай встретил свою судьбу – красавицу Машу. Вместе они прожили без малого 50 лет, и лишь смерть супруги прервала этот союз. Долгие годы верная и преданная жена моталась с мужем по разным точкам его назначений. Правда, Николай Семёнович честно сознался, что лишь однажды Мария Васильевна наотрез отказалась следовать в Охотск, куда «добирать» положенного северного стажа согласился отправиться на два года её супруг. Но тогда уж ему пришлось изыскивать возможность прилетать к семье в город Артём, Приморского края.

А первый их совместный перевод был в столицу, куда молодого, но толкового и перспективного Котлярова перевели в московский центральный аэропорт. Страна усиленно осваивала полёты по всем направлениям и остро нуждалась в грамотных специалистах. Именно здесь авиатехник первого класса вплоть до 1941 года обслуживал все виды самолётов того периода. С началом финской войны ответственность за подготовку к полётам была особой, а времени порой на смену двигателей отводилось совсем ничего – за ночь надо было успеть, в случае необходимости, сменить и утром выпустить в полёт со стопроцентной надёжностью… ПС-40, Ка-5, Сталь-2, Сталь-3, ПС-84, Тб-3 – моторы к этим типам самолётов Николай знал наизусть, мог профессионально определить износ двигателя и подготовить к полёту технику на «отлично».

Известие о начале Великой Отечественной застало Котлярова за тысячи километров от столицы, 26 апреля 1941 года он особым приказом был командирован в Монголию. Молодой коммунист в свои 28 лет был назначен начальником аэропорта. Аэродром базировался на высоте 1315 метров над уровнем моря в 15 километрах от Улан-Батора. И была готовность №1 на случай возможной войны с Японией… О том, какой ценой выполнялось это задание Верховного Главнокомандующего, говорит тот факт, что в 1946 году Николая КОТЛЯРОВА наградили монгольским орденом «Полярная звезда» и медалью «За победу над Японией».

Впрочем, был и очень неприятный случай, который лишь по счастливой случайности не отразился на всей карьере (или даже жизни) молодого начальника аэроточки. Аэропорт, куда приземлялись самолёты в военное время, на которых пребывали очень высокие зарубежные правительственные военные лица, был под усиленной охраной. И вот привёз как-то тогдашний советский чиновник компанию подвыпивших мужчин, и начальственным голосом приказал Котлярову готовить самолет, чтобы повеселиться в воздухе. А начальник порта – человек очень ответственный, отказался выполнять – не положено по инструкции, время военное. Тот топал ногами, кричал, приказ дал арестовать… Но, к счастью, всё обошлось.

А вообще-то Монголия запомнилась семье Котляровых, в первую очередь тем, что там родились дети, дочь и сын (первая малышка умерла через год после рождения). По возвращению в Москву Николая Семёнович был приглашён в главное управление

Гражданского флота СССР на должность инспектора эксплуатационного управления. Его назначили в состав комиссии по проверке состояния аэропортов Дальневосточного управления. И практически каждый аэродром на всей территории Дальнего Востока был тщательно обследован, изучен – с целью открытия регулярных полётов в этот отдалённый регион как грузовых, так и пассажирских самолётов.

Следующей ступенькой трудовой карьеры стало направление в Литву, на должность начальника аэропорта Вильнюса. Спустя два года – новое назначение. Успешно справляясь с поставленными правительством задачами, коммунист Котляров считался очень грамотным руководителем. И надёжным по всем тогдашним требованиям к советскому гражданину. Потому именно его кандидатура рассматривалась при очередном назначении снова за границу. Но при одном условии: детей оставить в Москве, в специальном интернате. Три дня ушло у чиновников на то, чтобы уговорить семью Котляровых так поступить, но они отказались разлучиться с детьми на несколько лет.

Им снова пришлось уехать из Москвы на пять лет. В 50-е годы Николай Семёнович был командирован в Ашхабад. Снова строить аэропорт, возрождать, налаживать регулярные полёты, одним словом, воздушными нитями соединять большие и малые города, сёла, кишлаки, посёлки… А по возвращении из солнечного Ашхабада – очередная смена адреса для проявления трудового подвига. Камчатка – туда отправился Николай Семёнович в 1958 году.

Жизнь научила Николая Семёновича ни при каких обстоятельствах не терять самообладания. Вот в том же камчатском Елизово, когда работал начальником аэропорта, в экстренных ситуациях брал бразды правления в свои руки и под личную ответственность. Хотя военные могли ради подстраховки закрыть аэродром, Николай Семёнович сам появлялся в стартовом пункте, садил самолёт, давал чёткие указания пилоту по микрофону. Понятно, что за такие действия недовольные пробовали жаловаться по партийной линии, но умел и в этих кабинетах Котляров отстоять интересы дела.

В феврале 1963 года Котлярова переводят в Приморский край начальником аэропорта «Владивосток» и одновременно ещё одна должность появляется у него – заместитель командира объединённого авиаотряда.

Казалось, что это уже последний якорь, брошенный ради оседлой жизни. Николай Семенович многого достиг, уже и квартиру получил трехкомнатную (в ней и по сей день проживает с дочерью). Да пришлось ему сделать еще один вираж – осенью 1971 года по его личной просьбе переводят Котлярова в Охотск. Здесь он снова начальник аэропорта, срок небольшой отработал, но свои организаторские способности руководителя проявил по полной выкладке. Секретарь райкома очень просил не уезжать: такие специалисты, говорил, позарез нужны на севере. А в родной аэропорт Николай Семенович вернулся уже не на командные должности. И отработал на авиапредприятии до 1988 года.

В день 90-летия к нему домой пришла целая делегация во главе с генеральным директором ОАО «Владивосток Авиа» Владимиром Сайбелем – искренне поздравляли живую легенду, вспоминали минувшие десятилетия, говорили о достигнутом, поднимали тосты за здоровье…

…Живет в приморском городе Артёме удивительной судьбы человек. Достойный большого уважения. Интересный собеседник, в разговоре с которым забываешь о времени, просто радуешься представленной нежданно-негаданно возможности из первых уст услышать то, что написано в учебниках. Да разве сравнятся эти книжные строки с живым повествованием самого рассказчика, бывшего свидетелем стольких исторических моментов, выпавших на его долю. А точнее, на долю нашей страны. За минувшие 90 лет – именно Николаю Семеновичу Котлярову – наша страна меняла названия, не говоря уже о крутых исторических поворотах, выпавших на ее многострадальную долю. Представить трудно, как удавалось людям в этой круговерти сохранить исконно русское чувство веры, надежды и любви к ближнему, к родине, не очерстветь сердцем, не потеряться как песчинка, в потоке исторических преобразований.

И жизнь нашего героя тоже стала своеобразной вехой в истории страны. Николай Семенович родился еще в царской России, 18 октября 1913 года в Ростове-на-Дону. До революционных преобразований – рукой подать. Родного отца не помнит, тот погиб в боях, а где, так и не удалось узнать родным. Зато детская память 8-летнего мальчишки и по сей день хранит тот ужас российского голода, который заставил молодую мать с тремя детьми бежать в деревню к родным в Курскую губернию. Путь был долгим, месяц ехали в товарниках. Питались, кто чем поможет, а в конце пути семью обворовали, как говорится, до нитки. Зато какое это счастье – вкусить у бабушки в деревне картошки и пирожков с горохом!

А потом жизнь пошла своим чередом, по законам того времени. Первые азы грамоты осваивал два года в деревенской школе, затем возвращение в Крым, к маминой сестре. Учеба в школе до седьмого класса, затем Симферопольское железнодорожное ФЗУ и самостоятельная работа помощником машиниста паровоза. Ему нравилась это нелегкое дело, да только вскоре лучших пятерых парней-комсомольцев вызвали в горком комсомола и в порядке шефской помощи авиации и флоту направили на учебу. Так Николай КОТЛЯРОВ попал в Батайскую авиационную школу. Выпала ему, однако, козырная карта. Начинал учиться на летчика, увлекся планеризмом, но пришлось по зрению с мечтой расстаться. Направили его затем продолжить обучение в Харьковский авиационный техникум.

…У трапа самолета в Петропавловске-Камчатском седовласого ветерана, на удивление многим, встречали почетной командой. В последующие четыре дня Николай Семенович, забыв о возрасте, посетил места, где начинал работать в 1958 году начальником аэропорта. Теперь здесь современное здание и современная техника, география полетов под стать авиалайнерам. Разве мог в те годы Котляров предположить, что пройдет столько лет и он, выступая на торжественном заседании по случаю 55-летия Петропавловск-Камчатского авиапредприятия, вновь сердцем вернется к суровому, но такому памятному периоду, вспомнит тех, с кем строил аэропорт, с кем осваивал новые маршруты.

За его плечами – целая эпоха развития гражданской авиации в СССР. Смыслом его жизни стало возрождение в стране воздушного транспорта. За его плечами – несколько построенных и модернизированных аэропортов, возведение комплексов и сооружений, организация четкой работы по обслуживанию новых типов самолетов. А еще – умение сплачивать людей на выполнение поставленных задач, готовность передать опыт коллегам. И большое жизнелюбие, интерес к окружающему миру.

Николай Семёнович Котляров посвятил себя полностью любимому делу, его трудовой стаж в гражданской авиации равен 55 годам, в аэропорту «Владивосток» Котляров отработал 22 года. Кстати, памятен для него момент, когда, обследуя аэропорт «Озёрные ключи», летом 1947 года, Николай Семёнович занёс в свою рабочую тетрадь запись: «ПО-2 – 10 единиц, Р-5 – 1 единица. Основные перевозки – почта», а в качестве рекомендации: «Владивосток нуждается в воздушной связи с центром. Желательно хотя бы 10 рейсов на Москву. Люди месяцами ждут отправки по железной дороге.» А спустя 16 лет, когда ему было 50, он вновь оказался здесь, но уже в качестве начальника аэропорта. И много сделал для того, чтобы он стал воздушными воротами Приморья.

Надо ли говорить, что слыл он толковым руководителем, пользовался огромным уважением, был авторитетным специалистом. Орден Трудового Красного Знамени, медали «За трудовую доблесть», «За победу над Японией» и ряд других наград, а ещё трижды ветеран Великой Отечественной Войны, труда и гражданской авиации. За годы работы исколесил почти весь СССР, побывал за границей, встречал-отправлял высоких гостей – королей, шейхов, президентов, премьер-министров, первых лиц нашего государства и других стран…

И остался самим собой. Увлечённо работал, вместе с женой воспитал прекрасных детей, умудрялся читать много художественной литературы, ходить по утрам пешком на

работу в аэропорт, бегать на лыжах, крутить две гири по пуду, играть в городки, а в редкие минуты отдыха на день-другой отдавался охоте.

И всегда знал – он принадлежит ДЕЛУ. Тому самому, ради которого прожита вся его жизнь. Он горд, что стоял у истоков развития гражданской авиации в стране, что открывал новые воздушные линии, что решал непростые задачи экономического и социального характера. И счастлив, что его полет судьбы всё ещё продолжается.

Валентина Забава
Пресс-служба
ОАО «Владивосток Авиа», 2003 г.
https://www.moypolk.ru/artem/soldiers/kotlyarov-nikolay-semenovich

Котов Алексей Алексеевич. 13.03.1908 г. Место рождения: с. Песчанокопское Ростовской область. Воинское звание: старший лейтенант. Место службы:
командир корабля С-47 8 ТАП
Награды:
орден Красной Звезды (13.03.1944)
орден «Знак Почета» (5.11.1954)
медаль «За боевые заслуги» (3.11.1944)
медаль «За оборону Москвы»
Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1934. С 1937 – пилот, командир 11 гидроотряда Восточно-Сибирского УГВФ, с 1940 – пилот УВММИ участок Свердловск-Новосибирск, с 06.1941 – заместитель командира эскадрильи по политчасти 12 ОАГ ГВФ. На фронте: с 10.1941 – командир корабля МАГОН. С 01.1942 – заместитель командира эскадрильи 12 ОАГ ГВФ. На трассе: с 28.08.1942 – командир звена ТАО КВТ, командир звена управления 4 ПАП, с 15.02.1943 – заместитель командира эскадрильи 2 АЭ 7 ПАП, с 4.06.1943 по 1946 – командир корабля С-47 8 ТАП. С 1946 – командир корабля 16 АТО Украинского УГВФ. Старший лейтенант.

Из наградного листа от 8.09.1943 г.: «В 1942 в 12 ОАГ ГВФ перегнал 11 боевых самолетов ДБ-3Ф из Комсомольска-на-Амуре на Южный фронт. На трассе – заместитель командира эскадрильи по политчасти и с декабря 1942 – командир корабля С-47. Перегнал 3 самолета А-20 и 10 С-47. Перевез 1800 пассажиров , 120 тонн грузов».

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/kotov-aleksey-alekseevich

Костырко Николай Васильевич 1917 (1918) г.р. Старший лейтенант. Доброволец Батайской ВШЛ. Награжден орденами: Красной звезды, «Отечественная война 2 степени», Красного знамени. По данным ОБД Мемориал командир звена 9 гвардейского ИАП гвардии старший лейтенант Костырко Николай Васильевич не вернулся с боевого задания 20.07. 1943 года. Место рождения с. Тарановка Змиевского района Харьковской области. Данные об этом герое имеются на сайте «Все асы Сталина 1936-1953 г.г.»

Материал взят с сайта «Подвиг народа»

Кочубенко Владимир Артемович. Родился 6 августа 1916 года в городе Мариуполе Донецкой области (Украина).

В 1937-40 годах обучался в Батайской военной школе летчиков-истребителей, затем в Чирчикском военно-летном училище служил летчиком-инструктором.

С октября 1941 по июнь 1942 года воевал на Волховском фронте в составе 657-го ночного бомбардировочного авиаполка, после чего переведен на Сталинградский фронт в 504-й штурмовой авиаполк. 15 сентября при штурмовке танков противника был ранен в голову, осколками переднего стекла выбило левый глаз, порезало лицо. Владимир сумел перелететь через Волгу и Ахтубу, дотянул до аэродрома, посадив самолет "на брюхо". При приземлении В. Кочубенко выбросило из кабины, очнулся он в саратовском госпитале. Несмотря на тяжесть ранения, в октябре 1942 года вернулся в свой полк на должность заместителя начальника штаба. В мае 1944 года переведен в военную авиашколу пилотов в городе Джизак, назначен штурманом эскадрильи. За время войны совершил более 100 боевых вылетов, трижды был сбит.

После выхода на пенсию на общественных началах работал в Совете ветеранов завода "Азовсталь" в Мариуполе.

Награжден орденами Красного Знамени, Богдана Хмельницкого, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, многими медалями.

Источник:http://www.biograph.ru/index.php/galery/3001-kochubenko

Красиков Виктор Антонович 1918 г.р. Гвардии лейтенант. Летчик. Выпускник Батайской ВШЛ. Награды: орден Красного знамени, орден Красной звезды, орден «Отечественная война 1 степени». ПО данным учетной карточки уроженец с. Сушково Калининского района Калининской области.

Материал взят с сайта «Подвиг народа

Кретов Герасим Алексеевич. 25.02.1916 г. Место рождения: д. Болотня Малоярославецкого р-на Московской обл. Воинское звание: лейтенант. Место службы: командир корабля 8 ТАП.

Награды:

орден Отечественной войны 2 ст. (6.04.1985)

орден Трудового Красного Знамени (7.01.1953)

орден Красной Звезды (21.04.1943)

орден Красной Звезды (13.03.1944)

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1938. С 1938 – пилот 252, 202 АОСП, 4 ТАО Московского УГВФ. На фронте: с 10.1942 – командир корабля 2 АТП 1 АТД ГВФ. Совершил 210 боевых вылетов на линию фронта на Ли-2. На трассе: с 07.1943 – командир корабля ТАО ВТКУ, с 10.1944 – командир корабля 8 ТАП. Перегнал 18 самолетов С-47. С 15.03.1946 – командир корабля С-47, Ил-12 Якутского УГВФ. Лейтенант.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы

http://memorial24.ru/uchastniki/kretov-gerasim-alekseevich

Крикун Григорий Михайлович. 1927г.р. Летчик. Подполковник. Командир полка.

Участник советско-финляндской войны. Награжден орденом Красной Звезды.

В Великой Отечественной войне участвовал с октября 1941 г. в должности командира авиаполка, сформированного на базе Сталинградских авиационных курсов, позже получившем наименование 248 иап.

В 1943 году - командир 13 зап. Награды: орден Красного Знамени, 2 ордена Красной звезды.

Войну закончил в звании подполковник начальником Батайской военной авиационной школы пилотов.

Источник:http://allaces.ru/p/people.php?id=24989

Крюков Евгений Трофимович

Главный инженер Горьковского радиотелецентра

Кавалер ордена Красной звезды и Отечественной войны 1 степени

Почетный радист СССР

Евгению Крюкову было 17 лет, и он учился в 10 классе, когда его и еще нескольких одноклассников вызвали в военкомат и открыто сказали: «Скоро начнется война, хватит учиться в обычной школе, вас переводят в специальную в городе Кирове». И в ноябре 1940 года ребята оказались в кировском аэроклубе, который превратился в центр первичной летной подготовки для начинающих пилотов.

Учились летать на биплане У-2. В апреле 1941 года учлетов, освоивших самостоятельные полеты на этом самолете, на поезде отправили в батайскую авиашколу. В мае 1941 года Крюков и его ровесники были зачислены в военную авиацию, приняли присягу и стали облетывать легкомоторные самолеты УТ-2. Через месяц после начала войны молодые пилоты уже летали, правда, вместе с инструкторами, на истребителях УТИ-4. И вскоре пересели на одноместный истребитель И-16.

Дальше был фронт. Авиационный полк базировался в Гудермесе, он был оснащен истребителями ЛАГГ-3 Горьковского авиастроительного завода имени Серго Орджоникидзе. На самолетах этого типа, вооруженных пушками и бомбами, молодые летчики вели настоящие воздушные бои. А потом пересели на более совершенные истребители Лавочкина - Ла-5.

Крюков с боевыми товарищами прикрывал вылеты наших «воздушных танков» Ил-2, которые штурмовали передовую линию фронта. Ил-2 был одномоторным двухместным самолетом, с бронированным днищем.

Конечно, Евгений Трофимович помнит бой, когда ему удалось самому сбить самолет врага в небе над Малой землей.

- Полеты происходили над морем. Сколько раз видел – то один борт упал в море, то другой. В тот день мы опять были на прикрытии наших самолетов. Шестерка ЛАГГов прикрывала интенсивную работу штурмовиков, затем ее меняла другая шестерка, затем - третья. Мы повернули домой после окончания боевого задания и растянулись по парам, причем, один из самолетов летел весьма низко – не хватало мощности. Я вижу, что к нему сзади подходит мессершмит. Реагирую быстро, разворачиваюсь и лечу навстречу мессершмиту. Немец меня заметил, быстро ушел и скрылся, мы его на время потеряли. Я нагнал своего ведущего, вся группа подтянулась и продолжила полет. Подлетаем к аэродрому, ведущий дает команду: «разойтись на посадку». Мой командир пошел на посадку, а я - на второй круг, вдруг в наушники услышал крик и не пойму, почему кричат. Машинально поворачиваю голову и вижу: над ведущим висит мессершмит и ведет огонь. Разворачиваюсь к самолету врага и лечу за ним, нажимая на гашетки из двух пушек. Мессершмит проходит сквозь мой огонь, а мне дальше нельзя – горючее на исходе. Иду на посадку. Дальше был разгромный разбор полетов в полку у начальства: как могли допустить, что привели немецкий самолет за собой на аэродром и почему его не сбили. Через несколько часов нам сообщили, что тот мессершмит упал в расположение наших наземных частей. На борт моего самолета наклеили первую звездочку, а позже представили к награде – ордену Красной звезды.

Орден, правда, Крюков не успел получить. Был сбит в очередном бою в августе 1943 года. Молодым собеседникам Евгений Трофимович говорит:

- Если вы меня спросите, что самое страшное на войне, отвечу – плен!

С 17 августа 1943 года началось для Крюкова кочевание по лагерям для военнопленных: сначала Симферополь, потом польский город Лодзь – спецлагерь для русских летчиков, далее - Бавария, позже - Ганновер. Строили дороги, работали до изнеможения на сахарном заводе, выполняя самую черную работу, позже - на железнодорожной станции подбивали щебень под шпалы. До сих пор Евгений Трофимович помнит свой браслет на руке с №20971 и бесконечные допросы. Немецкие офицеры агитировали вступить в Русскую освободительную армию генерала Власова.

Крюков пытался бежать из плена, удалась лишь третья попытка. Как-то ночью в начале апреля 1945 года пленники в лагере услышали артиллерийскую канонаду – стреляли со стороны американских войск. Наутро всех собрали и повели на Восток, а на одном из ночных привалов удалось сбежать небольшой группой – 11 офицеров. Шли ночами на Запад, на звуки военных действий, наконец, вышли к окраине небольшого города, который был занят американскими солдатами, в основном темнокожими. Обратились в комендатуру, их поселили в заброшенном госпитале. Прожили там до 18 мая 1945 года. Позже бывших пленников американцы переправили через реку Эльбу и передали представителям Красной Армии.

Крюков вспоминает:

- Нас было 300 человек, мы пешком прошли 80 километров до Берлина и разместились в окрестностях города в составе 135 стрелковой дивизии, а через неделю в вагонах нас отправили в украинский город Овруч, в лагерь для перемещенных лиц, в котором я провел 6 месяцев, ожидая окончания государственной проверки по факту пребывания в плену у фашистов. Проверка закончилась, меня демобилизовали, восстановили в звании младшего лейтенанта, вернули награды и отправили поездом домой в Кировскую область.

В ноябре 1945 года Крюков вернулся в свой родной городок Мураши. К тому времени пришел отец с Ленинградского фронта, возвратился старший брат - штурман

дальней авиации, воевавший на дальнем Востоке, прибыл средний брат – артиллерист с Карельского фронта. Вот так благополучно отвоевались. Евгению было 22 года, и он обратился к директору школы с просьбой предоставить возможность закончить 10 класс, и после 5 лет военной службы Крюков снова сел за парту.

Биографическая справка:

Родился в 1923 г. в г. Мураши кировской области. После окончания электротехнического факультета Горьковского индустриального института по специальности «Радиотехника» был принят на работу в областное управление связи на должность инженера радиоузла. В 1955 г. назначен главным инженером строящегося стационарного Государственного телецентра, в 1968-ом переведен на работу в областное управление связи заместителем начальника по развитию телевидения и радио на территории области.

Автор биографии А.Цирульников
(Отрывок. Полностью читать по ниже указанному адресу)
http://www.museumnn.ru/radio/imena/85.html

Кулин Николай Захарович

Последнее воинское звание – майор в отставке / летный техник, пилот истребительного авиаполка, преп. тактики ВВС

История солдата

Мой отец , Кулин Николай Захарович, после окончания Батайского летного училища в Ростовской обл. воевал на Белорусском фронте с 1942 по 1945 г. Награжден орденом Красной Звезды, медалью "За отвагу" и др. После войны учился в летной академии в Монино и служил пилотом в Зерноградском истребительном авиаполку. С 1958 по 1961 преподавал тактику ВВС в этом же полку. В 36 лет вышел на пенсию по болезни в звании майора..

После демобилизации работал на заводе Зерноградгидрогагрегат в отделе развития , был внештатным корреспондентом газет " Молот" и " Маяк".

Был умным, веселым, талантливым человеком - душой компании, фантазером. Хорошо рисовал, любил путешествовать, розыгрыши, умел танцевать и ухаживать за дамами. Мы, дети, всегда удивлялись и радовались его театрализованным затеям-фокусам и пр.

После демобилизации работал на заводе Зерноградгидроагрегат в отделе развития, был внештатным корреспондентом газет " Молот".и " Маяк"

Умер в День Победы после первого инфаркта в 1978 г. в возрасте 57 лет.

Источник:https://www.moypolk.ru/rostov-on-don/soldiers/kulin-nikolay-zaharovich

Кулькина Мария Ивановна (1919—1944) — советская лётчица, участница Великой Отечественной войны, младший лейтенант.

Родилась в г. Вольске (ныне Саратовской области) 25 декабря 1919 года в семье Ивана Алексеевича и Антонины Ивановны Кулькиных. В семье было пятеро детей, Мария была третьим ребёнком.

В 1925 году пошла в 1-й класс начальной школы города Вольска, где ныне школа рабочей молодёжи. Окончив начальную школу, перешла учиться в Вольскую среднюю школу № 1. Была пионеркой, училась на хорошо и отлично, занималась спортом. Увлекалась она также и стрельбой. Одной из первых выполнила нормативы и получила значок «Ворошиловский стрелок».

До 9 класса Мария училась в городе Вольске. Здесь в 1934 году стала комсомолкой. В том же году семья Кулькиных, в связи с переменой места работы отца, переехала в город Темир Актюбинской области Казахской ССР.

По настоянию матери, в 1935 году, Мария успешно сдав вступительные экзамены, была принята на 1-й курс Саратовского медицинского института. Одновременно с посещением занятий в мединституте она стала посещать занятия в Саратовском аэроклубе. Затем, бросив институт, она заканчивает аэроклуб и получает направление в Батайское лётное училище.

В 1936 году Мария стала курсантом Батайской лётной школы Гражданской авиации имени Баранова. В 1937 году она вышла замуж за лётчика-инструктора этой авиашколы

Сергея Псарева. По окончании авиашколы Марию и Сергея направляют в город Тбилиси в Грузинское отделение Гражданского Воздушного флота в качестве лётчиков.

С началом Великой Отечественной войны Сергей стал военным лётчиком. 28 февраля 1942 года он погиб в воздушном бою. Мария добивается отправки в действующую армию. 12 декабря 1942 года её призвали в ряды Красной Армии и 8 февраля 1943 года назначили пилотом 145-й отдельной эскадрильи связи Закавказского фронта.

Начиная с 26 мая 1943 года Мария Кулькина участвует в боях на Северо-Кавказском и Южном фронтах. С 26 мая по 25 сентября 1943 года она произвела 523 вылета с общим налётом 200 часов по обеспечению работоспособности частей дивизии. Делала по 12-15 вылетов в день. В сентябре 1943 года была награждена орденом Красной Звезды.

В декабре 1943 года был подписан приказ о переводе младшего лейтенанта М. И. Кулькиной в 267-й истребительный авиационный полк, к подполковнику И. И. Аритову. Кулькина летала в эскадрильи капитана Ю.Т. Антипова, позже они стали мужем и женой. С апреля 1944 года капитан Антипов постоянно летал в паре с Марией, которая надёжно прикрывала мужа.

Погибла 20 мая 1944 года в одном из воздушных боёв в Молдавии на шерпенском плацдарме. Самолёт упал на территории врага и разыскать самолёт отважной летчицы долго не могли. Самолёт был обнаружен в долине Тамашлык и поднят с глубины в двенадцать метров лишь много лет спустя, в 1972 года. Нашли «Як» Марии «красные следопыты» Дубоссарского района поисковой группы под руководством полковника Е. И. Красовского.

Прах Марии Ивановны Кулькиной захоронен на кургане Славы города Дубоссары, на том самом кургане, откуда 20 мая 1944 года генерал-полковник Чуйков руководил боем.

Куницин Евгений Павлович 1922 г.р. Гвардии младший лейтенант. Летчик. Доброволец Батайской ВШЛ. Награжден орденом «Отечественная война 1 степени». По данным ОБД Мемориал убит 09.10.1943 года. Погиб в воздушном бою в Невельском районе Смоленской области. Место рождения д. Старково Калининского района. Информация об этом герое есть на ниже указанном сайте.

Источник:http://sovpilots.ru/cards/24_kui-kja/kunitsyn_evgeny_pavlovich.html

Купало Виктор Маркович (1914—2012) — советский офицер, лётчик гражданской авиации. Заслуженный пилот СССР (1966).

Виктор Маркович Купало родился 14 июня 1914 года в деревне Селище Могилёвской губернии (ныне Оршанского района Витебской области) в многодетной крестьянской семье.

В 1928 году закончил семилетку и поступил в Оршанский автодорожный техникум на специальность автомеханик-шофер. Успешно закончил техникум в 1931 году. До 1932 года работал при техникуме автомехаником-шофером.

Окончил Тамбовскую летную школу. Прошел курс обучения по аэродинамике, летному делу, двигателям, метеорологии. Ему было присвоено звание лейтенанта. Был

направлен на работу в Уфу, в распоряжение Уральского Управления Гражданской Авиации. В начале 1938 года был направлен в Батайское летное училище на повышение квалификации. Освоил самолет Р-5 и ПС-40. После окончания был направлен в распоряжение Западно-Сибирского Управления Гражданской Авиации, в Омск, где был сформирован ночной отряд. В этом отряде летал на ночной линии — первой линии в СССР до конца 1938 года, обслуживая участок Свердловск-Красноярск. В начале 1939 года был переведен в Новосибирск. Стал пилотом II класса, летал на самолетах ПС-9 (АН-9), ПС-40, ПС-41, ДС-3 (ПС-84).

В 1939—1940 годах участвовал Советско-Финской войне, летал на самолете СБ по обслуживанию связи действующих фронтов: Петрозаводского, Ухтинского и Мурманского направлений. В марте 1941 года, как командир запаса, в звании лейтенанта, вместе с другими пилотами Гражданской Авиации был призван в действующую армию. Служил в частях ВВС, в 212 Особом полку дальней бомбардировки в Смоленске. С первого дня войны стал участником боевых действий. В боях был ранен. В 1943 году перенес сложную операцию, она оказалась неудачной. Заключение врачей — к летной работе не годен. Был отправлен в тыл, в Новосибирск. Здесь встретил жену и увидел своего первенца — дочку Надю. Получил разрешение летать только на транспортных машинах. В 1944 году был командиром эскадрильи штаба ВВС Западно-Сибирского военного округа.

С 1946 по 1979 год — в аэрофлоте на летной работе. Прошел путь от пилота-инструктора до начальника Летно-Технического Отряда Управления. Был командиром Ил-12, Ил-14. В 1952 году было присвоено звание полковника Гражданской Авиации. 1955—1956 годах находился на годичных курсах усовершенствования высшего и среднего начальственного состава Гражданской Авиации в Ленинграде. Успешно прошел курс, вернулся в Новосибирск и стал начальником штурманского отдела Гражданской Авиации Западно-Сибирского Военного Округа. Затем был назначен командиром летного состава. За период нахождения на службе поступил в 1965 году в Свердловский юридический институт, который закончил в 1970 году. Ему была присвоена квалификация юриста высшей категории. В 1956 году стал учиться летать на ТУ-104. Он был организатором и командиром 204-го летного отряда реактивных самолетов. Командовал этим отрядом 18 лет.

В 1977 году ушел с летной работы. В этом же году был назначен начальником летно-методического центра при Учебно-тренировочном отряде (УТО), которым он руководил до 1979 года. В 1979 году переехал в Беларусь, в Витебск, поближе к родным, к внукам. В 1980 году в Витебске был назначен на должность начальника штаба летной эскадрильи, на этой должности он находился до 1987 года.

В 1987 году ушел на заслуженный отдых и переехал в Минск. Был избран депутатом поселкового Совета.

Умер Виктор Маркович на 98 году жизни — 17 февраля 2012 года.

Кутасин Александр Иванович (1903—1978) — генерал-лейтенант авиации, деятель советской космической программы, причастный, в числе прочего, к подготовке полёта первого человека в космос. Похоронен на Введенском кладбище.

Генерал-майор авиации с 7 августа 1943 года. Готовил лётчиков для боёв в небе Испании, в 1939—1940 участвовал в воздушных боях Зимней войны с Финляндией. Участвовал в Великой Отечественной войне (в годы войны начальник Батайской школы пилотов, на некоторое время эвакуированной в город Евлах Азербайджанской ССР).

В период начала освоения космоса в числе прочего начальник службы поиска космонавтов. Служба генерала Кутасина должна была обнаруживать на местности приземлившихся после запуска и полёта космонавтов и корабли «Восток», приходя затем им на помощь. В 1961 году работал в должности заместителя начальника Главного штаба ВВС по лётной службе, кавалер ордена Красной Звезды (1961).

Генерал Каманин в своём не предназначавшемся для публикации, но всё же опубликованном посмертно дневнике критически отзывается о Кутасине.

(Материал взят из Википедии)

Кушхов Пита Мишевич 1.08.1922 - 7.07.1943

младший лейтенант / летчик-истребитель

История солдата

В Аушигерской средней школе Пита считался одним из наиболее способных учеников. Все предметы давались ему легко, преподаватели прочили ему блестящее будущее.

Пита Мишевич с другими своими одноклассниками поступил в Кабардино-Балкарский педрабфак. В те дни молодежь внимательно следила за подвигами прославленных летчиков - Чкалова и других. Пита совмещал учебу с посещением занятий в Нальчикском аэроклубе - неугомонного парня звало небо. И тут ярко проявлялись дарования юноши, мечтавшего о большой авиации.

В августе 1940 года Кабардино-Балкарский обком комсомола направил Питу Мишевича в Батайскую военную школу летчиков-истребителей имени Серова. А в 1941 после присвоения ему воинского звания летчик-истребитель, сержант срочной службы Пита Кушхова, как один из лучших выпускников, был переведен командованием в Конотопское авиаучилище имени Осипенко. Здесь открылись для него новые возможности для наиболее полного и всестороннего овладения избранной военной профессией.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война, а в июле Конотопское авиационное училище было эвакуировано в Грозный, а затем в Среднюю Азию в августе

1942. Там Пита Мишевич и завершил летную учебу на самолете И-16. В январе 1943 года выпускнику П.М. Кушхову было присвоено воинское звание младшего лейтенанта. В Кинешме он переучился летать на самолете ЯК-7.

Перед Курской битвой реорганизация советских Военно-Воздушных Сил была завершена, на вооружение поступили самолеты новых конструкций.

В мае 1943 года П.М. Кушхова направляют с группой летчиков в 896-й истребительный авиаполк 286-й авиационной дивизии. Пилоты, прибывшие в авиаполк, выделялись мастерством младшие лейтенанты Каташев и Кушхов, выполнявшие тренировочные полеты на "яках" так уверенно, что командир полка Семенко был более чем удовлетворен.

Аэродром 896-го авиаполка находился в 35 километрах от линии фронта на северном фасе Курской дуги. Боевое крещение Пита Мишевич получил во время крупных воздушных операций 8-10 июня, когда совершались воздушные налеты наших истребителей и бомбардировщиков на немецкие аэродромы.

Когда было точно установлено, что основное направление удара немцы избрали на Ольховатку, советское командование ввело в бой все авиационные соединения 16-й воздушной армии. Истребители 896-го авиаполка патрулировали наши обороняющиеся войска, прикрывая их с воздуха, вели бои с гитлеровской авиацией. 5 июля было совершенно 765 вылетов, в 76 групповых воздушных боях сбито 106 немецко-фашистских самолетов.

Командование рассчитывало, что гитлеровцы попытаются дать решающий бой в воздухе. Казалось, особой активность следует ожидать от вражеских истребителей. Но, как и предполагалось,6-7 июля в небе над Курском господствовали советские летчики, хотя воздушное сражение продолжалось. Немецкие бомбардировщики шли группами по 50-70 самолетов. Истребители 896-го авиаполка расстраивали боевые порядки "хейнкелей" и "юнкерсов" еще до их подхода к линии фронта.

В одном из этих сражений героически погиб Пита Мишевич Кушхов.

Задачей его было сопровождение группы бомбардировщиков. Все шло благополучно, пока из-за облаков не вынырнули "мессеры". Одного из них Пита Кушхов подбил и вел бой с остальными. Схватка была неравной. Здесь, в небе над станцией Поныри, Пита Мишевич был сбит в воздушном бою 7 июля 1943 года.

https://www.moypolk.ru/nalchik/soldiers/kushhov-pita-mishevich

Кшиква Иван Владимирович

Родился 25.06.1923 г. в д. Сеница Сеницкого с/с Минского р-на Минской области в семье крестьянин, белорус. В 1940 г. окончил 9 классов 3 средней школы г. Минска и минский аэроклуб.

22.07.40 г. добровольно через военкомат Минска направлен в Батайскую военную школу летчиков, которую окончил в январе 1942 г. Направлен в 25 зап, где проходил тренировку в должности пилота резерва. С марта 1942 г. работал летчиком-инструктором в этой же части.

С августа по октябрь 1943 г. проходил боевую стажировку в составе 100 гиап на 4-м Украинском фронте в должности летчика-стажера. Произвел 54 боевых вылета, лично сбил 3 самолета противника.

В октябре 1943 г. вернулся на прежнее место службы в 25 зап.

В период с ноября 1943 по февраль 1944 г. окончил курсы штурманов аэ при 11 зап в г. Кировабад.

С июня 1944 г. воевал в составе 66 иап на 2-м Белорусском фронте в должности командира звена. До конца войны произвел 45 боевых вылетов.

Награжден орденами Отечественной войны 2 степени, Красной Звезды, медалями.

После войны продолжил службу в ВВС в составе 66 иап. С февраля 1949 г. в составе 616 осап, зам. командира транспортной аэ. В конце 1949 г. по состоянию здоровья был переведен в военно-транспортную авиацию. Проходил службу в Бакинском округе ПВО. Прошел путь от командира корабля Ли-2 до зам. командира полка по летной подготовке.

12.09.70 г. уволен в запас по выслуге лет в звании подполковник. Переехал в г. Минск, где работал в управлении рыбного хозяйства СМ БССР.

Умер 09.11.2006 г.

http://allaces.ru/p/people.php?id=11740

Лаврентьев Сталь Александрович

(1934-1973 гг.), Заслуженный летчик- испытатель, заместитель начальника СЛИ.тСталь - это пример повседневной самоотдачи, высокого профессионализма, честности и самоотверженности. Это тот случай, когда летательный талант не зависит от образования - он врожденный.

В 1953 году окончил Батайское летное училище. Летал в полку, где его и «вычислили» наши, пригласили к себе в 1959 г. - в год всплеска испытаний.

Судьба очень близко свела меня со Сталем. Для проведения испытаний перехватчика Су-15 мне выделили группу летчиков, которую потом увеличили за счет запасного Лаврентьева. Фактически получилось, что «запасной» стал основным пилотом. Другие по разным причинам не могли летать: Микоян С.А. был болен, Петров В.И. при первой посадке попал в улавливатель и сразу отпал, Л. Петерин - часто «чихал», раз слетает - 10 пропустит, Э. Князев - нарасхват на других темах. Остался один Сталь. И он как настоящий труженик, не вылезая из кабины, на одном дыхании пролетал всю программу. И все у него получалось: и площадки на ЛТХ, маневренность, «дачи» на устойчивость и управляемость, и полеты на оценку комплекса вооружения, и главное, как правило, успешные боевые работы.

Именно в этой первой работе раскрылся его талант летания. «Сталь на диво бьет мишени и в хвост, и в гриву» - такие плакаты часто вывешивали политработники.

Благодаря Сталю перехватчик Су-15 успешно прошел испытания и быстро был запущен в серию.

Это был мой летчик, и больше мы не расставались. Вместе ездили на заводские войсковые испытания и по частям. Я узнавал его по полету, по манере пилотирования. Часто это раздражало командиров полков. Они обвиняли его в пилотировании за пределами инструкции. Однако это было не так, это они не подходили к возможным пределам. Все рядовые летчики восхищались его свободой летания.

А дома я его ревновал. Он стал настолько востребованным, что без него не проходило ни одно летное испытание. Он летал на всем. Освоил 58 типов самолетов и вертолетов.

«Летание» - это его духовное состояние. В отпуске он ждал его окончания и начала полетов.

В 1964 году Сталь просил разрешения закончить испытания самолета Су-11 после гибели Андреева В.М.

В 1972 г. Сталь первым из военных летчиков вылетел (со штурманом Руденко) на фронтовом бомбардировщике Су-24. И с тех пор всего себя посвятил этим новым и сложным испытаниям...

В тот злополучный день 28.08.1973 г. мы разговаривали со Сталем, у него не было полетов. Но кто-то там заболел, и он по дополнительной заявке полетел со штурманом Юровым М.С. Мне очень не хотелось, чтобы он тогда летал, какое-то необъяснимое предчувствие беды было. Су-24 потерпел катастрофу. Погибли оба - летчик и штурман.

В полете произошел обрыв лопасти турбины, разрушение проводки управления правой лопастью стабилизатора, она встала на упор, самолет энергично завращался, а высота малая. Никакого шанса выжить не было.

Я очень переживал гибель друга, не находил себе места, просто осиротел. Посмертно Сталя наградили, орденом «Красного знамени». А для меня Стал Лаврентьев - настоящий герой.

Источник: http://30ahtub-g1.edusite.ru/p41aa1.html

Лагода Василий Самойлович 1914 г.р. Гвардии старшина. Летчик, воздушный стрелок. Призывался Батайским ГВК. (Батайская ВШЛ). Награжден: орден Красного знамени, орден «Отечественная война 2 степени», орден «Отечественная война 1 степени», юбилейное награждение орден «Отечественная война 2 степени». По данным учетной карточки уроженец ст. Марьяновка Марьяновского района омской области.

Материал взят с сайта «Подвиг народа

Лазарева Александра Назаровна. Творчество Александры Лазаревой (по мужу – Агаковой), писавшей как для взрослых, так и для детей, занимает достойное место в чувашской литературе.

Александра Назаровна Лазарева родилась 5 мая 1917 года в деревне Верхний Томлай Моргаушского района Чувашской Республики. В 1933 году, после учебы в Анат-Кинярской школе колхозной молодежи, она поступила в Балашовский авиационный техникум (1933-1936). После окончания техникума работала в Батайской школе пилотов (1936-1939), где в то время организовалась первая женская эскадрилья. Однако по состоянию здоровья Александре Лазаревой пришлось оставить авиацию. В 1939 году она переезжает в г. Чебоксары; проходит обучение на курсах молодых писателей национальных республик, организованных правлением Союза писателей СССР (1939). В 1940 году А. Лазарева работала литературным сотрудником редакции журнала «По ленинскому пути» . В годы Великой Отечественной войны - редактором и диктором литературно-художественного вещания Комитета радиоинформации при Совнаркоме Чувашской АССР (1941-1945). С 1945 года занималась только литературной деятельностью. В 1960 году принята в члены Союза писателей СССР.

Началом литературной деятельности Александры Лазаревой считается 1938 год, когда в майском журнале «Сунтал» был напечатан рассказ «Осуществленная мечта» (1938). В этом же году был опубликован рассказ о буднях летчиков «В воздухе». Еще через год - рассказы «Вторая встреча» (1939), «Счастливый полет» (1939), «Цветок в

степи» (1939). Первая книга Александры Лазаревой «СавăнăÇ» (Радость) вышла в 1955 году, вторая - «Чипер Анна» (Красавица Анна) - в1956.

Большую популярность писательнице принес рассказ «Первая любовь» (1940). Не менее известен рассказ «Белое платье». Это повествование о трудной жизни чувашской девушки Юстинии. Девушке с самого детства пришлось пережить тяготы бедной жизни. И во взрослой жизни ей приходится терпеть удары судьбы: оставшись без мужа, воспитать одной своих и чужих детей. Молодая женщина видит смысл жизни в своих детях и в труде. Рассказы Александры Лазаревой «Старый дуб», «Бабочка», «Светлый пруд»,

Свою творческую деятельность Александра Лазарева сочетала с активным участием в общественной жизни. В 1967 году на ?? съезде писателей она была избрана членом правления Союза писателей Чувашии. В этом же году за заслуги в развитии чувашской литературы писательница награждена Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Чувашской АССР. В 1974 году, в связи с 50-летием журнала «Ялав», как активный автор, награждена почетной грамотой Чувашского обкома КПСС и Совета Министров Чувашской АССР. Александра Назаровна Лазарева награждена также медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»

Писательница умерла 24 ноября 1978 года в Чебоксарах.

Лаптев Николай Алексеевич

Родился 24.11.1921 года в д. Власково Дмитровского р-на Московской области в семье рабочего. Русский. Жил в городе Дмитров, где на экскаваторном заводе работал отец, здесь окончил 8 классов в школе рабочей молодежи. Работал учеником токаря в мастерских канала Москва-Волга.

В конце 1940 года окончил аэроклуб Октябрьского района города Москвы и был направлен в военной училище. В январе 1941 года зачислен курсантом Борисоглебской военной авиационной школы пилотов им. Чкалова. Курсантом встретил начало Великой Отечественной войны. Курсант Лаптев, как отличник был зачислен в группу ускоренной подготовки и через три месяца окончил учебу.

В ноябре 1941 года направлен в 14 зап в г. Рыбинск. Через месяц, вместо отправки на фронт, был оставлен в полку пилотом. Первое время обучал маршрутным полетам на легкомоторных самолетах У-2 (По-2), УТ-2. В мае 1942 года был назначен на должность летчика-инструктора. Освоил новые типы самолетов - Як-7, ЛаГГ-3, «Харрикейн», Ла-5, Ла-7. В ноябре 1942 года полк был переведен в Иваново, в 1944 году – с Тулу. В июне 1943 года присвоено звание младший лейтенант.

За военные годы летчик-инструктор Лаптев подготовил более 40 боевых летчиков, проходивших переучивание на истребители Як-7, Ла-5 и английские «Харрикейн». В январе 1944 года представлялся к награждению орденом Красной Звезды. Награжден медалью «За боевые заслуги». Среди его подопечных были и французы из первого состава эскадрильи «Нормандия-Неман», и будущий ас Кожедуб, и легендарный Маресьев, вторично поднявшийся в небо на ивановском аэродроме.

Неоднократно писал рапорты об отправке на фронт. Дважды направлялся в действующую армию на стажировку. В августе-октябре 1944 года в качестве летчика-стажера был в составе 41 иап, но из-за неблагоприятных погодных условий и затишья на этом участке фронта боевых вылетов не совершал.

Второй раз был направлен на стажировку в марте 1945 года в 21 истребительный авиационный полк, который вел боевую работу в Восточной Пруссии. Оставался в полку до конца войны. С 14 марта по 2 мая произвел 33 боевых вылета на Ла-7, из них на

разведку – 14, сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков - 6. В результате штурмовых ударов уничтожено 8 автомашин, транспорт и баржа, подожжен склад в боеприпасами. Был награжден орденом Отечественной войны 1 степени.

В мае 1945 г. был отозван в обратно в свой полк, в котором служил до февраля 1946 года. Затем до увольнения в запас в сентябре 1946 года – летчиком-инструктором Батайского авиационного училища им. Серова. Уволен в запас в звании капитана.

На постоянное место жительства переехал в Иваново, на родину жены. Поступил работать агентом-товароведом в ресторан «Москва». В апреле 1947 года вернулся в авиацию. Работал летчиком-инструктором, командиром звена, командиром отряда Ивановского аэроклуба ДОСААФ. В 1948 году вступил в партию, окончил районную партийную школу. Работал в аэроклубе до сентября 1961 года.

Затем трудился помощником директора школы-интерната No.1, директором стадионов «Буревестник», «Текстильщик», заместителем начальника спорткомплекса завода «Автокран». В 2000 году присвоено звание майор запаса. Живет в Иваново.

Награжден двумя орденами Отечественной войны 1-й степени (06.05.1945, 1985), медалями, в том числе «За боевые заслуги» (1944).

Биографию подготовил Сергей Каргапольцев
http://allaces.ru/p/people.php?id=14806

Лебеденко Пётр Васильевич (20 марта 1916, Сарапул Удмуртской АССР — 11 февраля 2003) — русский и советский писатель, прозаик, сценарист, очеркист. Член Союза писателей СССР (с 1957). Лауреат премии ВЦСПС и Союза писателей СССР, лауреат премии Союза писателей РСФСР.

С 1929 воспитывался в детских домах. В 1934—1936 служил юнгой, матросом парусно-моторной шхуны. В 1936 году стал лётчиком Гражданского воздушного флота. Учился в Батайской школе ГВФ.

Участник Великой Отечественной войны. Военный лётчик, совершивший более 800 вылетов, чаще всего в тыл противника, к партизанам. Кавалер многих орденов.

После войны занялся литературным трудом. В 1957 году был принят в Союз писателей СССР. С 1974 по 1986 год Лебеденко — председатель Ростовской областной писательской организации. Несколько раз избирался членом правления Союза писателей РСФСР, членом ревизионной комиссии Союза писателей СССР.

Первая книга П. Лебеденко «Сказки Тихого Дона» была издана в 1950 году в Рстове-на-Дону. В дальнейшем, в Ростове и в Москве вышло несколько книг писателя.

Герой его произведений — рабочие, летчики, партийные руководители — люди, воспитанный комсомолом и партией, живущие интересами своей страны. Сохраняя неизменной эту социально-психологическую основу характера героя, писатель проводит его через разные этапы истории нашей страны: 1930-е годы, Отечественную войну, послевоенный период, 1950—1960-е годы.

Написал ряд книг, посвящённых детям разных возрастов: повести «В дальнем лимане» (1954), "Шхуна «Мальва» (1964), «Клуб отважных» (1961), рассказы «Компас» (1962), сказки «Доброе сердце дороже красоты» (1959) и др.

Автор повестей, в том числе, документальных, романов, очерков, киносценариев.

(Материал взят из Википедии)

Левашев Сергей Сергеевич родился 24 сентября 1908 года в селе Чегодаево Приютовской волости Белебейского кантона Автономной Башкирской ССР в семье дворянина Левашева Сергея Николаевича, служащего земской управы.

До 1918 года жил в семье. С сентября 1918 года (когда семья выехала в Сибирь) в г. Омске отстал от поезда, и стал беспризорником. С февраля 1919 года был воспитанником детского дома № 14 в г. Томске. В 1922 году встретился с сестрой и матерью, после чего вернулись в с. Чегодаево, где жил по 1925 год.

В 1925 г. уехал к старшему брату в г. Новосибирск, где учился в 3-ей Советской школе и работал мотористом катера ОСВОД и палубным матросом на пароходе «Урицкий».

С 1926 по 1928 гг. продолжал учиться, руководил школьным модельным кружком, потом работал инструктором-планеристом ОкрСибОсоавиахиме.
С 1928 по 1929 год – курсант Военно-теоретического училища ВВС, с 1929 по октябрь 1930 г. – курсант 2-й Военной Школы Лётчиков в г. Борисоглебске.

По окончании ВШЛ был оставлен лётчиком-инструктором в этой же школе.
В 1932 году назначен командиром звена.

В мае 1938 года был уволен из рядов Советской армии в связи с арестом старшего брата Владимира, после чего работал инструктором парашютно-десантной службы (вне штата) в аэроклубе Ленинградского района г. Москвы.

В мае 1939 года был восстановлен в армии и направлен в ту же Борисоглебскую ВШЛ на должность командира отряда.

В 1940 году направлен в Батайскую авиационную школу пилотов на должность командира эскадрильи.

В 1941 году был эвакуирован вместе со школой в г. Евлах Азербайджанской ССР.

С октября 1942 по октябрь 1944 года был командиром эскадрильи 25 запасного истребительного полка, и оп январь 1946 г. – заместителем командира полка по лётной части.

В январе 1946 г. переведён инспектором по технике пилотирования и теории полёта 236 истребительной дивизии в г. Ленинакане Армянской ССР.
В июле 1947 года переведён в 52 истребительный авиакорпус на должность инспектора по технике пилотирования и теории полёта корпуса, Прикарпатский ВО, г. Мукачево.

В июне 1952 года по состоянию здоровья был отстранён от лётной работы и переведён заместителем начальника штаба на КП Прикарпатского района воздушной обороны.

В сентябре 1953 года медицинской комиссией был признан по состоянию здоровья не годным к военной службе в мирное время и ограниченно годным в военное время. Уволен в запас.

Находясь в запасе был избран Председателем Комитета ДОСААФ первичной организации группы домоуправлений № 2 до марта 1956 года. В октябре районной Конференцией ДОСААФ избран членом районного Комитета ДОСААФ Красноармейского района.

Умер в 1972 году.

Источник: http://www.bvvaul.ru/profiles/2614.php

Левченко Виктор Иванович (1906—1937) — советский лётчик (штурман), совершивший несколько сверхдлинных авиаперелётов в 1930-х годах.

Родился 18 августа 1906 года в Мариуполе в семье железнодорожника.

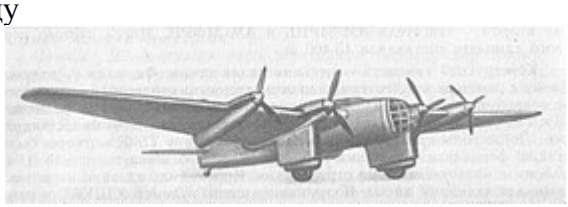
Рос в железнодорожном городе Батайске Ростовской области, куда семья вскоре переехала. Учился в школе, которая в настоящее время носит статус гимназии №7. После выпуска в 1923 году пошел работать помощником машиниста. В 1925 году по комсомольской путевке был командирован в Военно-морское училище имени Фрунзе в Ленинграде, по окончании которого получил назначение на Черноморский флот. В 1928 году Левченко предложили перейти в авиацию и в 1929 году он окончил севастопольскую военную авиашколу морских лётчиков с дипломом штурмана. Здесь он познакомился с С. А. Леваневским, который работал в школе инструктором.

Работать на Севере стал в 1932 году в составе Северо-восточной полярной экспедиции под начальством Н. И. Евгенова. В 1933 году за участие в спасении американского лётчика Джеймса Маттерна Виктор Левченко был награждён орденом Красной Звезды.

В 1935 году он получил диплом пилота, но продолжал работу штурманом. В августе 1935 года планировался перелёт С. А. Леваневского, Г. Ф. Байдукова и В. И. Левченко на самолёте АНТ -25 по маршруту Москва — Северный полюс — Сан-Франциско, но был прерван из-за неисправности.

В августе 1936 года Леваневский с Левченко совершили полёт из Лос-Анджелеса в Москву на самолете-амфибии «Vultee V-1AS» (борт «СССР Н-208») американского авиаконструктора Жерара Волти. Старт состоялся 5 августа. Маршрут проходил с посадками в Сиэтле, несколькими посадками на Аляске, затем с несколькими посадками уже в СССР; в сентябре лётчики прибыли в Москву. За этот перелёт Леваневский был удостоен ордена Трудового Красного Знамени, а Левченко — ордена Ленина. Прислал героям приветственную телеграмму О.Ю. Шмидт, который находился в это время на ледорезе «Литке» и осуществлял сквозной переход Северным морским путем:

«Горячо приветствую Вас, дорогой друг, с окончанием замечательного перелёта через три части света. Ваш перелёт соединил через Арктику Америку, Азию и Европу и является блестящей подготовкой к осуществлению великой идеи трансарктической связи между



Самолёт ДБ-А

12 августа 1937 четырёхмоторный самолёт ДБ-А с бортовым номером Н-209 с экипажем из шести человек под командованием Леваневского, где штурманом был Левченко, начал полёт из Москвы через Северный полюс в Фэрбенкс, штат Аляска, США. Это была одна из первых машин этого проекта, фактически экспериментальная.

Радиосвязь с самолётом прервалась 13 августа, в 17:58 по московскому времени, после того, как они пролетели над советским побережьем Северного Ледовитого океана. Леваневский сообщал об отказе крайнего правого двигателя и о плохих метеоусловиях.

Больше о судьбе самолёта и экипажа ничего не известно, кроме одной неподтверждённой радиограммы, принятой одним радиолюбителем на советском Крайнем Севере. После пропажи самолёта были организованы поиски, как в СССР, так и в США, но результатов они не дали.

Более подробную информацию про этого героя можно прочесть на ниже указанном электронном ресурсе.
http://cbs-bataysk.ru/

Лелека Иван Денисович 1917 г.р. Старший сержант. Летчик. Призван Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. По данным ОБД Мемориал пропал без вести 21.09.1944 года. Как записано в боевом донесении: «.. 21 сентября 1944 года при выполнении боевого задания на самолете ИЛ 2 не вернулся с боевого задания в районе Добелене». На тот момент был повышен в звании – младший лейтенант. Место рождения Глубокодолинский с/с Хорольского района Полтавской области Украинской ССР. Упоминание об этом герое есть на сайте «Наша Победа» http://
w ww.nashapobeda.lv/4397.html

Материал взят с сайта «Подвиг народа

Леонтьев Дмитрий Васильевич
Командир корабля, зам.командира 1 АЭ
Гвардии старший лейтенант

Родился 25 мая 1912 года в селе Баково-Плотово Луганского района Донецкой области (в документах г.Донбас).

После окончания Батайской Первой Краснознаменной школы Гражданского Воздушного Флота имени Баранова (сегодня ВУНЦ ВВС ВВА филиал г. Краснодар), был направлен в город Алма-Ату в подразделение ГВФ Казахстана.

Участник Великой Отечественной войны с 1941 года, с сентября 1941 по декабрь 1942 года занимался перегоном авиационной техники. Участвовать в боевых действиях начал с октября 1943 года в составе 101 АП ДД (по другим сведениям прибыл в авиаполк в марте 1943г.). Совершил 3 дневных и более 80 ночных боевых вылетов. Уничтожал врага и его артиллерийские позиции на переднем крае обороны в районе Красного Села при прорыве блокады Ленинграда, наносил бомбовые удары по скоплениям живой силы и техники врага, по железнодорожным эшелонам, артиллерии, оборонительным укреплениям, узлам сопротивления на Псковском и Прибалтийском направлениях, во время полного освобождения Белоруссии, совершил ряд бомбардировочных вылетов по военным объектам на территории Восточной Пруссии в районах Пилау, Данциг, Ленч, по объектам на собственной территории фашистской Германии в районах Свинемюнде, Мюнхенберг, по военно-политическому центру фашистов городу Берлину. В том числе среди боевых вылетов: – 6 ночных вылетов по военно-промышленным центрам Финляндии в районах Хельсинки, Котка, Турку; - 3 вылета с оперативного аэродрома Калиновка (г.Киев) 21-23 сентября 1944 года по специальному Правительственному заданию для доставки грузов в Италию на аэродром совместного базирования антигитлеровской коалиции Бари (с этого аэродрома в дальнейшем грузы перебрасывали Югославским партизанам).

Летал лидером осветителем. Опираясь на свой богатый опыт дневных и ночных полетов в тяжелой боевой обстановке и при сложных метеоусловиях подготовил 5 командиров кораблей.

1940 год

1944 год

на встрече ветеранов 101 АП ДД-Молчанов С.Ф., Модылевский О.Ш., Леонтьев Д.В., Модылевская Н.Г.(Гридина),

Молчанова Н.Л.(Гиря), Гайворонский Л.И.

После окончания Великой Отечественной войны служил в составе Гвардейского Красносельского Краснознаменного авиаполка до 1950 года, затем направлен инструктором в г. Ряжск Рязанской области, где готовил курсантов авиационных училищ.

После выхода в отставку проживал в городе Алма-Ата Казахской ССР. Все послевоенное время поддерживал дружеские отношения со своими однополчанами, постоянный участник встреч Гризодубовцев на ВДНХа в Москве.

Скончался в 1987 году.

За героизм и мужество, проявление в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, в период Великой Отечественной войны, награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й и 2-й степеней, Красной Звезды, медалями «За Боевые заслуги», «За оборону Ленинграда» и другими наградами Советского Союза.

Источник: http://101aviapolk.ru/index/komandiry_korablej_stranica_5/0-137

Лёшин Николай Васильевич. 1.10.1923 - 31.01.1966 г.г.

Капитан.

История солдата

Мой отец - Лёшин Николай Васильевич, 1923 г.р., русский, член КПСС с 1941 года. После окончания Батайской авиационной истребительной школы им. Серова в мае 1942г.

до августа 1943г. служил в действующей армии Северо - Кавказского фронта, в качестве командира огневого взвода. Участник десанта и боёв на "Малой земле" Мысхако в районе г. Новороссийска.

В сентябре 1943 года был направлен в 3-ю школу военных летчиков в городе Сарапуле. По окончании Сарапульской школы был направлен в Военно - морское авиационное училище в г. Николаеве.

После окончания школы служил в частях Военно - Воздушных сил Военно - Морского Флота.

После окончания Высшей офицерской школы штурманов ВВС советской армии летал на самолетах типа: С-Б; Пе- 2; Як - 11; Ил - 10; Миг - 15; Миг - 17; По-2; Ут-2.

С марта 1957г. - летчик - испытатель Московского вертолетного завода им. М. Л. Миля.

За свои высокие летные и моральные качества отцу было доверено выполнение ответственных заданий по выполнению полетов на вертолётах в Кремль с руководителями Правительства.

Установил 8 мировых рекордов на вертолетах. За время службы в советской армии и работы в авиационной промышленности награжден девятью Правительственными наградами, а также рядом ценных подарков от Министра обороны СССР и Министра авиационной промышленности.

31 января 1966г. погиб при исполнении служебных обязанностей. Отец был очень дисциплинированным, выносливым, сильным, добрым, энергичным, общительным и порядочным человеком.

Я горжусь своим отцом!

Источник: https://www.moypolk.ru/moscow/soldiers/leshin-nikolay-vasilevich

Лисикова Ольга Михайловна (девичья фамилия Власова, 1916—2011) — советская лётчица, участница Великой Отечественной войны.

Единственная в годы Второй Мировой войны женщина — командир крупных американских транспортных самолётов DC-3 и С-47.

Родилась 7 ноября 1916 года на Дальнем Востоке. Затем её семья переехала в Ленинград.

Отец — Власов Леонид Леонтьевич, учитель. Отчим — Тёмин Матвей Михайлович был секретарем Гдовского райкома партии. Мама до приезда в Ленинград была домохозяйкой. В Ленинграде работала в системе общественного питания, в 1924 году вступила в РКП(б).

Училась Ольга в ленинградской школе, закончила ФЗУ при заводе «Большевик», работала бригадиром наладчиков на заводе им. Ворошилова.

В 1934 году по комсомольской путевке Лисикова в числе группы ленинградцев поехала в Тамбовскую гражданскую лётную школу. В 1936 году всех девушек из Балашовской и Тамбовской школ перевели в Батайскую лётную школу, где образовалась женская эскадрилья, состоящая из трёх отрядов. В 1937 году окончила Батайскую лётную школу. В училище летала на самолётах «У-2» и «Р-5».

Участница войны с Финляндией 1939—1940 годов (вывозила с фронта раненых и обмороженных бойцов Красной Армии).

С начала Великой Отечественной войны летала на связных самолётах, перевозила раненых, доставляла медикаменты, кровь для переливания и другие грузы. Позднее освоила двухмоторный самолёт DC-3. Сначала воевала в составе Особой Северной авиагруппы ГВФ, затем в 1-м авиаполку 10-й Гвардейской авиатранспортной дивизии ГВФ, которая базировалась на подмосковном аэродроме Внуково. За годы войны

выполнила 280 боевых вылетов. Всего отважная лётчица совершила около 400 боевых вылетов, в том числе 150 рейсов в осаждённый Ленинград.

Последние полёты выполняла в 1946 году — открывала на «Си-47» авиалинии Ленинград—Рига, Ленинград—Вильнюс и Ленинград—Таллин.

Жила в Ленинграде. Много сил отдавала воспитанию молодёжи, работе в Ленинградском комитете советских женщин, ветеранских общественных организациях. Последние годы престарелая лётчица провела в Доме ветеранов войны № 1 в Павловске.

Умерла 7 сентября 2011 года, похоронена в Санкт-Петербурге на кладбище Памяти жертв 9 января.

Единственная дочь и внуки легендарной лётчицы живут в Германии.

(материал взят из Википедии)

Лобанов Евгений Владимирович

Родился 17 апреля 1921 года в станице Павловской Краснодарского края.

В 1938 году поступил в Ленинградский индустриальный институт, но после ареста отца – горного инженера – перевелся в Новочеркасский учительский институт.

В ноябре 1939 года был призван в армию. После окончания в мае 1941 года Московского авиатехнического училища направлен авиатехником в 247-й авиационный истребительный полк 64-го авиадивизиона в г. Черновцы (Украина), где и встретил войну.

Был участником последнего довоенного парада на Красной Площади 1 мая 1941 года.

Служил в различных воинских частях Юго-Западного фронта.

С апреля 1942 по июнь 1944 года обучался в военных авиационных школах, а затем учил сам летному делу курсантов Батайского военного авиационного училища им. Серова, а также китайских военных.

С 1952 года биография Е. В. Лобанова связана с Сызранью. Здесь он служил в 151-м военном авиационном училище летчиков специального назначения. Вышел в запас в 1959 году в звании майора и с должности командира авиационной эскадрильи.

Евгений Владимирович продолжал трудиться на различных предприятиях г. Сызрани. С 1965 по 1978 гг. – на «Пластике», был инженером-технологом, начальником отдела кадров.

Награжден орденами – «Красной Звезды» и Отечественной войны II степени, медалями – «За боевые заслуги», «За доблесть в Великой Отечественной войне», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Китайско-Советской дружбы», юбилейными.

Активный участник ветеранского движения.

В 2010 году Е. В. Лобанову было присвоено звание «Почетный гражданин г. Сызрани».

Умер 14 февраля 2011 года.

Источник: http://adm.syzran.ru/index.php?id=750&type=0%252527

Лобанов Лев Захарович

Он родился в 1920 году, в городе Ростове. 30 лет своей жизни отдал небу. Был лётчиком - гражданским, военным и снова гражданским. До войны летал на планерах, прыгал с парашютом, работал линейным пилотом Гражданского Воздушного Флота, днём и ночью развозя пассажиров, почту и грузы.

В Апреле 1940 года был призван в ряды Красной Армии направлен в Батайскую авиашколу для переучивания на истребителя. Затем в этой же авиашколе, будучи инструктором, готовил лётчиков - истребителей на самолёте И-16.

На Южном, Сталинградском, Юго - Западном и 3-м Украинском фронтах прошёл всю Великую Отечественную войну. Дрался на истребителе И-16. Сбивал вражеские самолёты сам, сбивали и его...

После ранения в воздушном бою в конце 1941 года не мог летать целых 8 месяцев.

Служил это время в пехоте, в стрелковом полку на Воронежском фронте - командовал взводом, ротой, замещал погибшего в бою комбата.

В Августе 1942 года полетел снова, но уже не на истребителе, а на знакомом по ГВФ самолёте Р-5. На этом ночном разведчике - бомбардировщике, он бомбил вражеские аэродромы, вокзалы, эшелоны на железнодорожных путях, нефтепромыслы. По ночам пробивался к целям, недоступным дневной авиации, провёл над территорией противника не одну сотню часов. В одном из вылетов его штурман сбил вражеский самолёт связи Fi-156.

Перед концом войны пересел на пикирующий бомбардировщик Пе-2, на котором и встретил День Победы.

Окончилась война. Лев Захарович осуществил давнюю свою мечту - перебрался жить и работать на Дальний Восток. Снова за штурвалом гражданских воздушных кораблей - Си-47, Ли-2, работал на летающей лодке "Каталина", освоил отечественные Ил-12 и Ил-14 в Хабаровском авиаотряде.

У нас мало опубликовано воспоминаний о боевой работе лётчиков - истребителей на самолётах И-16 в первые, самые трудные месяцы войны. Из тех, кто дрался с фашистскими армадами в те дни, теперь почти никого не осталось в живых... Лев Захарович попытался хотя бы частично восполнить этот пробел в своей книге воспоминаний - "Всем смертям назло".

Источник: https://habinfo.ru/vsem-smertyam-nazlo-zapiski-voennogo-letchika-iz-habarovska/

Лужецкий Павел Петрович.

1917 г.р. Лейтенант. Заместитель командира авиаэскадрильи 947 штурмового авиационного полка. В Красной армии с 1939 года. В Отечественной войне с 17.04.1943 года на Южном фронте. Ранее награждался орденом Красная звезда в 1943 году. Призван Батайским РВК Ростовской области.

24 октября представлен к званию ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

В Октябре 1943 года решение о присвоении высшей правительственной награды было поддержано и заключением военного совета 4 Украинского фронта. Но, однако, фронтовым

приказом №63/н от 24.12.1943 года ВС 8 воздушной армии 4 Украинского фронта решил наградить орденом Красного знамени.

Еще один орден Красного знамени фронтовым приказом ВС 8 воздушной армии 4 Украинского фронта №1/н был вручен герою 14.01.1944 года. Так же имеется награждение орденом «Отечественная война 1 степени».

О дальнейшей судьбе героя неизвестно. Есть донесении об исключении из списков военнослужащих в Сталинский (ныне Донецкий Украина) облвоенокомат.

Капитан Лужецкий Павел Петрович 1917 г.р. уроженец г. Брянск. Штурман 232 штурмового авиационного полка пропал без вести 21.01.1945 года.

Родственники проживали в г. Сталино (Донецк) 8 линия, 80.

(Материал взят с сайта «Подвиг народа»)

Лукашин Николай Петрович 8.09.1925 - 4.04.1997

Капитан-лейтенант / воздушный стрелок-радист

История солдата

Декабрь 1942 года, шестьдесят пятая школа младших авиаспециалистов, вторая Ивановская высшая школа штурманов и летчиков. В декабре 1943 года Батайск, четвертый Украинский. В авиации служил почти семь лет, сначала в ночной бомбардировочной авиации дальнего действия, затем на Северном Флоте в миноторпедной авиации. Участвовал в освобождении Крыма, полк действовал в районе Севастополя. За освобождения Севастополя полку было присвоено звание гвардейский Севастопольский полк авиации дальнего действия.

"Нашему полку поручают действовать в районе Севастополя. Представьте себе: ночь над целью превратилась в день, так была освещена местность. Каждому соединению поставлена своя цель. А цель-это железнодорожные узлы и морская пристань, где скопилось множество техники. Задача не дать уйти ни одному эшелону из Севастополя. Заход со стороны моря. Над целью ярусами ходят самолеты, их невозможно сосчитать..... "

Источник: https://www.moypolk.ru/penza/soldiers/lukashin-nikolay-petrvich

Лысенко Виктор Николаевич 1913 г.р. Старший лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден: орденом «Отечественная война 1 степени», орденом Красного знамени, посмертно. Был представлен к ордену Ленина. По данным ОБД Мемориал старший лейтенант Лысенко Виктор Николаевич, уроженец м. Золочев Харьковской области Украинской ССР, призванный Батайским ГВК погиб при выполнении боевого задания 07.07.1943 года. Первичное место захоронения Воронежская область, с. Булоцаловка.

(Материал взят с сайта «Подвиг народа»)

Лысенко Георгий Иванович (1912-1987).

Заслуженный летчик-испытатель СССР (09.06.1966 г.), капитан.

Родился 6 мая (23 апреля — ст.ст.) 1912 года в селе Кобелевка ныне белгородского района, Белгородской области. После окончания школы и ФЗУ работал литейщиком-теплотехником.

В 1933-1935 годах проходил срочную службу в Красной Армии, в войсках связи УкрВО.

В 1938 году окончил Батайскую летную школу ГВФ. Работал пилотом ГВФ — Среднеазиатское управление.

С июня 1941 года в РККА.

Участник Великой Отечественной войны:

— в июле 1941 года — мае 1942 года — летчик Прибалтийской авиагруппы ГВФ (Северо-Западный фронт);

— в мае 1942 года — мае 1943 года — командир звена 2-го отдельного авиаполка ГВФ (Калининский фронт).

Совершил несколько десятков вылетов на По-2, Р-5, Ли-2, и С-47 для эвакуации с передовой и доставки боеприпасов. Выполнил 56 боевых вылетов с посадкой у партизан для перевозки личного состава и боеприпасов, с последующим вывозом раненых. Во время одного из рейсов к партизанам, на обратном маршруте, его самолет с двумя ранеными был сбит над территорией занятой противником. Вынес оставшегося в живых, после падения самолета, раненого партизана в расположение своих войск.

В 1943 году окончил Курсы высшей летной подготовки.

В сентябре 1943 года — ноябре 1944 года — летчик 1-й отдельной транспортной эскадрильи ГВФ.

В ноябре 1944 года — мае 1945 года — командир отряда 19-го отдельного транспортного авиаполка ГВФ. Выполнял полеты на Ли-2 и С-47 по спецзаданиям во многие страны мира. После окончания Великой Отечественной войны продолжал службу в Военно-транспортной авиации.

С сентября 1946 года в запасе.

В 1946-1957 годах - летчик-испытатель НИИ ГВФ. Поднял в небо и провел испытания головного Ан-2 Киевского авиазавода (06.09.1949 г.). Провел Госиспытания самолетов Як-12 (1947 г.) и Ан-2 (1948 г.).
В 1957-1966 годах — летчик-испытатель ОКБ О.К. Антанова. Поднял в небо и провел испытания Ан-12 (2-й пилот, 16.12.1957 г.), головного Ан-12 Иркутского авиазавода (1958 г.), Ан-24 (20.10.1959 г.), Ан-24/2 (июнь 1960 г.).
Провел испытания Ан-8 с двигателями АИ-20Д (1958 г.); испытания Ан-12 на критических режимах (1958 г.); отработку десантирования с Ан-12 (1962 г.); участвовал в испытаниях Ан-10.

9 июня 1966 года присвоено звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

Общий налет 9411 часов, из них испытательный — 3028 часов.

Жил в Киеве. До 1986 года работал в ОКБ О. К.Антонова старшим инженером методического совета, инженером-методистом, старшим техником.
Умер 12 марта 1987 года. похоронен в Киеве, на Берковецком кладбище.

Награды: орден Ленина (21.08.1964 г.); два ордена Красного Знамени (27.04.1942 г., 08.06.1943 г.); орден Отечественной войны 2-й степени (11.03.1985 г.); орден Трудового Красного Знамени (12.07.1957 г.); орден «Знак Почета» (31.07.1948 г.); медали.

Список источников:
А.А.Симонов. Заслуженные испытатели СССР.
Энциклопедия испытателей (http://www.testpilot.ru).
http://авиару.рф/aviamuseum/aviatory/letchiki/sssr-3/sssr-2/l/lysenko-georgij-ivanovich/

Макаров Юрий Федорович 1922 г.р. Гвардии лейтенант. Летчик. Призывался добровольно через Батайскую ВШП. Награжден орденом «Отечественная война 2 степени». По данным ОБД Мемориал уроженец села Красный Яр Сталинградской области гвардии лейтенант Макаров Юрий Федорович был подбит в воздушном бою 06.08.1944 года. Похоронен в Мариямпольском уезде Литовской ССР.

(Материал взят с сайта «Подвиг народа»)

Малафеев Василий Николаевич

Малафеев Василий Николаевич в 1940 году был призван в ряды Советской Армии и направлен в 30-е Батайское авиационное училище. По окончании училища служил в 272 отдельном авиационном полку. С апреля 1942 по 28 января 1943г.г. - в отдельном пулеметно-артиллерийском батальоне 118 укрепрайона Сталинградского фронта, в 1943-1945 г.г. в 28 разведывательном батальоне 9 отдельного танкового корпуса. Штурмовал Берлин. Его чувство юмора и смекалка помогали в трудные минуты боя. Он дважды был ранен. За проявленное мужество, героизм и находчивость награжден орденами «Отечественной войны II степени», «Славы III степени», медалями «За оборону Сталинграда», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина» и др. В послевоенные годы работал прокурором Целинного района, Элистинским транспортным прокурором.

Источник:http://www.kalmprok.ru/nashiveter/2144-malafeev-vasilij-nikolaevich

Мальцев Игорь Михайлович (род. 6 августа 1935 года, г. Балашиха, Московская область, РСФСР) – советский военачальник, генерал-полковник авиации (3.11.1983).

Родился в семье рабочего. Окончил среднюю школу и Балашихинский аэроклуб, в котором освоил учебный самолет Як-18.

В Советской Армии с 1952 года. Окончил Батайское военное авиационное училище летчиков - истребителей в 1954 году. Как окончивший училище с отличием, был направлен в полк, вооруженный реактивными истребителями МиГ-15. С 1954 года служил в 126-м истребительном авиационном полку ПВО Московского округа ПВО: лётчик, командир звена.

В 1964 году окончил Военно-воздушную академию имени Ю. А, Гагарина. Служил в 9-м гвардейском истребительном авиационном полку (Андижан, Узбекская ССР): командир эскадрильи, заместитель командира полка, командир полка. Полк под его командованием одним из первых в СССР освоил самолёты нового поколения Су-15. С 1970 по 1973 года — командир 17-й дивизии ПВО в городе Мары (Туркменская ССР).

Окончил Военную академию Генерального штаба Вооруженных сил СССР имени К. Е. Ворошилова в 1975 году. С 1975 — заместитель командующего 4-й отдельной армией

ПВО (штаб – Сверловск), с июля 1976 года — командующий 11-й отдельной армией ПВО на Дальнем Востоке (штаб – Хабаровск). В 1978 – 1983 годах – первый заместитель начальника Главного штаба Войск ПВО страны. С 1981 года — первый заместитель начальника Главного штаба ПВО по ПВО стран Варшавского договора.

В апреле 1984 года генерал-полковник И.М. Мальцев стал начальником Главного штаба Войск ПВО – первым заместителем главнокомандующего Войсками ПВО. Сразу после событий ГКЧП в сентябре 1991 года освобождён от должности и переведён в распоряжение министра обороны СССР. С ноября 1991 года – в отставке.

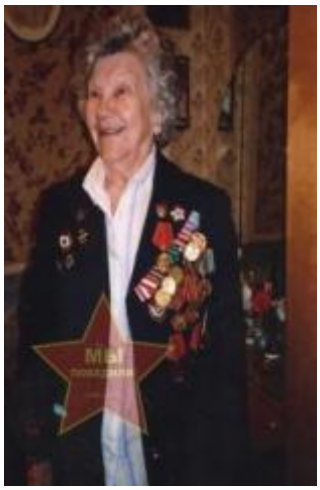
Член КПСС. Депутат Верховного совета РСФСР (1990-1993), входил в состав фракции «Отчизна». Депутат Верховного совета Естонской ССР (1985-1989).

После увольнения в запас трудился заместителем генерального директора на предприятии авиационной радиопромышленности. В 1990-х годах в составе группы советников неоднократно работал в Ираке. Вёл активную экспертную работу в области противовоздушной обороны. Работает в ветеранской организации.

После роспуска Верховного совета в октябре 1993 года участвовал в создании общественной военной патриотической организации «Всероссийское офицерское собрание». В 1997 году участвовал в создании Движения в поддержку армии (ДПА), до 1998 года был начальником штаба движения, затем – заместитель председателя. На выборах в Государственную думу в 1999 году был начальником избирательного штаба движения и сам баллотировался в депутаты по его списку. Однако движение набрало всего 0,58 % голосов и не получило депутатских мандатов. После этого поражения отошёл от активной политической деятельности, хотя и сохранил пост заместителя председателя ДПА.

Живёт в Москве.

(Материал взят из Википедии)



Малютина (Кулькова) Елена Мироновна

Воевала в составе 587-го бомбардировочного авиационного полка (с сентября 1943 г. -125-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк им. Марины Расковой). Три женских авиаполка в составе ВВС РККА сформированы 8 октября 1941 г. на основе приказа НКО СССР №0099. Награждена пятью орденами.

Елена Мироновна Малютина скончалась в марте 2015 г. В живых не осталось ни одной летчицы – участницы Великой Отечественной войны.

– Честно сказать, я хотела летать, и более того, другой профессии для себя не представляла. В 1936 г. окончила десятилетку и одновременно Ленинградский аэроклуб. Поступила в Батайское летное училище. Набор в отдельную женскую эскадрилью был всего 72 человека. Учились мы три года.

Окончив училище на У-2, я была направлена в уральскую авиагруппу, в Казань, в отряд спецприменения. Возили почту, рожениц из деревень в Казань, химобработкой занимались.

В 1940 г. получила направление в Магнитогорск летчиком-инструктором 102-й учебной эскадрильи ГВФ. В отряде было 18 мужчин и я одна. И сейчас-то женщине утвердиться в коллективе сложно, а в то время летали в основном мужчины. Мне было 29 лет, я еще была в добром здоровье,

когда демобилизовалась по беременности. А так, если бы не ребенок, могла бы еще летать и летать. Конечно, моя мечта исполнилась! Все эти 13 лет, которые я была в авиации, я была очень счастливой женщиной…

В конце 1942 г. на меня пришел вызов на переучивание в ЗАП в Йошкар-Олу. С весны начали летать сначала на Р-5, потом – СБ. Дали десяток провозных полетов на спарке Пе-2, и мы вылетели самостоятельно. В марте 1944 г. мы, девять женских экипажей, полетели на фронт в 587 БАП.

Свой первый боевой вылет я плохо помню, потому что было колоссальное напряжение. Нам сказали: «Ни о чем не думайте, штурмана будут бросать бомбы по ведущему. Ваша задача – удержаться в строю». Надо сказать, что женщины, как овцы, плотно жались друг к дружке и строем хорошо ходили. Поэтому нас истребители любили прикрывать.

Помню у Кати Федотовой, командира звена, отличного летчика, на взлете отказал мотор. Они развернулись и с бомбами садились на брюхо. На стоянке все замерли – ждут взрыва. Облако пыли – и тишина. Потом Катя рассказывала, что ее стрелок-радист озорная Тоська Хохлова вылезла на фюзеляж, достала пудреницу: «Катя, как же ты напылила!» Потом эта история ходила, как анекдот.

Летом 1944 г. меня тяжело ранило. Вылет у нас был на бомбежку крупного железнодорожного узла. Погода была очень плохая: низкая облачность, дождь. Первая девятка отбомбилась, а когда наша девятка зашла, то цель закрылась облаком. Пришлось заходить еще раз. Если мы не привезем подтверждения, то вылет не засчитывался. Это ЧП. Слава богу, у нас такого не было.

Когда мы пошли на второй заход, мне стало дурно. Я говорю штурману Лене Юшенковой: «Похоже, что меня ранило». – «Держись, сейчас будем сбрасывать бомбы». Бомбы сбросили. Я чувствую, что у меня кружится голова. Вижу, что группа отходит. Лена мне дала понюхать нашатырь – стало полегче. Внизу большой лесной массив, сесть негде.

Надо дотянуть до аэродрома истребителей. Зашли, сели. Я только помню, что поднялась с сиденья и потеряла сознание. Очнулась я уже в полевом госпитале под вечер. Долечивалась уже в Москве.

Сложно было летать после ранения. Первые вылеты мне казалось, что все зенитки стреляют только по мне. Потом опять привыкла. Конец войны меня застал в Восточной Пруссии. Мы на Данциг летали, на Пилау, Мемель. Это уже было, как прогулка. Потому что истребителей сопровождения было почти столько же, сколько бомбардировщиков. Опасность была только от зенитного огня.

Всего я совершила 79 боевых вылетов. К концу войны стала старшим летчиком. Такой небольшой рост по службе объясняется тем, что полк за время войны потерял всего двадцать восемь человек. Не могу сказать, чтобы нас берегли. Мы летали столько же, сколько и мужчины из соседних полков дивизии. Помню, был налет на Ригу. Наш полк шел последним. А первым 124-й. У них в этом вылете 72 человека погибло. Почти весь полк! У нас раненых было человек 12. Но все вернулись, кроме экипажа Карасевой, который оказался в плену. Да… вот плена очень боялись… и боялись остаться калекой, слепой, хромой. Если пуля, то чтоб насмерть.

Источник:https://military.wikireading.ru/58692

Мананников Сергей Степанович 1923 г.р. Гвардии младший лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. О дальнейшей судьбе героя имеется скудная информация. На сайте ОБД Мемориал есть документ, выписка из воинского захоронения в Венгрии, в селе Янсентласло на гражданском кладбище. Младший лейтенант Мананников Сергей Степанович 1923 г.р. погиб 20.12.1944 года.

(Материал взят с сайта «Подвиг народа»)

Мамонтов Афанасий Андреевич

Родился в 1914 году в селе Чуканка ныне Воронежской области. Русский.

Лётчик 402-го истребительного авиационного полка особого назначения (Западный фронт) комсомолец лейтенант Мамонтов А.А. 29 июля 1941 года в воздушном бою над своим аэродромом в районе деревни Ермошкино (Валдайский район Новгородской области) сбил вражеский бомбардировщик, а другой таранил. Погиб при таране

https://vnovgorode.ru/obshchestvo/24194-byust.html

В Воронежской области открыли сбор средств на бюст летчика Афанасия Мамонтова

Памятник погибшему в 1941 году младшему лейтенанту установят в Боброве.

Жители Бобровского района объявили сбор средств на памятник летчику Афанасию Мамонтову в понедельник, 23 января. Скульптура появится в сквере на улице 22 Января в Боброве. Для установки бюста требуется 100 тыс. рублей, сообщил корреспонденту РИА «Воронеж» координатор сборов в Боброве Владимир Бирюков.

Инициативная группа совместно с районным советом ветеранов обратилась в районную газету «Звезда», входящую в РИА «Воронеж». Бобровцы прониклись историей земляка Афанасия Мамонтова, в 27 лет героически погибшего в воздушном бою в Новгородской области в июле 1941 года. Родным младшего лейтенанта ничего не было известно о его судьбе. О том, как погиб Мамонтов, бобровцы узнали лишь в 2009 году, благодаря поисковикам Валдайского района Новгородской области. Журналист газеты «Валдай» Валерий Пороховников описал подвиг Мамонтова в книге «Защитники неба Валдая». В 2010 году в деревне Ермошкино на могиле Афанасия Мамонтова установили памятник.

Бобровцы решили, что подвиг летчика надо увековечить и на его малой родине. Администрации Боброва и района одобрили инициативу.

Скульптор из Нового Оскола Белгородской области Александр Нечаев взялся изготовить памятник. Готов рабочий макет в масштабе 1:10, а также макет для отливки будущей скульптуры. Автор взял на себя большую часть затрат на изготовление бюста. Но на материалы, оплату работы сварщиков, монтаж и доставку конструкции понадобится около 100 тыс. рублей. Совет ветеранов собирает деньги уже несколько месяцев, но пока активистам удалось собрать около 20 тыс. рублей.

– В Боброве должен появиться памятник народному герою от народа. Поэтому я призываю жителей Воронежской области откликнуться и пожертвовать, кто сколько может. Начало уже положено, – призвал Владимир Бирюков.

Деньги можно перечислить по реквизитам Сбербанка: р/с 40703810613040100115, ИНН 3602002113, КПП 360201001, к/с 30101810600000000681, БИК 042007681. Получатель: Бобровская РОВООО ветеранов войны, труда, ВС и правоохранительных органов. Назначение платежа: создание памятника летчику А. А. Мамонтову в Боброве.

Также пожертвования можно сдать в кассу совета ветеранов войны, труда, вооруженных сил и правоохранительных органов Бобровского района (Бобров, улица им. Кирова, 65, 3).

Афанасий Мамонтов родился в Боброве в 1914 году. Учился в школе военных летчиков имени Серова. С 1941 года Мамонтов летал в составе 402 истребительного авиационного полка и шестой смешанной авиационной дивизии Северо-Западного фронта. Летчик ценой своей жизни предотвратил воздушную атаку врага над Валдаем Новгородской области и не дал немецким самолетам сбросить бомбы на мирных жителей 29 июля 1941 года. Управляя короткокрылым истребителем МИГ-3, Мамонтов столкнулся с вражескими самолетами и вступил в бой. Когда у младшего лейтенанта закончились патроны, он пошел на таран. МИГ-3 упал на берег реки Ямница, местные жители нашли тело летчика. Из документов узнали его фамилию – Мамонтов. Бойца похоронили на кладбище в деревне Ермошкино.

Источник:
https://riavrn.ru/districts/bobrowski/

Афанасий Мамонтов родился в 1914 году в Боброве. После окончания школы учился в школе военных лётчиков имени Серова в городе Батайске. С начала Великой Отечественной войны Мамонтов был включён в состав 402-го истребительного авиационного полка и 6-й смешанной авиационной дивизии Северо-Западного фронта.

29 июля 1941 года ценой своей жизни Афанасий Мамонтов предотвратил воздушное наступление немецких самолетов на Валдай и не дал врагам сбросить бомбы на дома мирных жителей. Под управлением лётчика был короткокрылый истребитель МиГ-3, на котором он пошёл на перехват германских самолетов и вступил в бой. У младшего лейтенанта Мамонтова закончились патроны, но он решил не уходить на аэродром, а пойти на таран. Его самолет упал на берегу реки Ямница, местные жители нашли тело летчика и по документам установили фамилию. Похоронили бойца на деревенском кладбище в Ермошкино. В суматохе войны никто не сообщил родным младшего лейтенанта о его судьбе. В 2009 году благодаря усилиям поисковиков Валдайского района родные Афанасия Мамонтова выяснили, где захоронен их родственник, и узнали историю его боевого подвига.

Источник:https://vnovgorode.ru/obshchestvo/24194-byust.html

Мартынов Михаил Михайлович

Родился 22 сентября 1922 года в городе Ленинграде (ныне Санкт-Петербург). В 1940 году поступил в Ленинградский аэроклуб. С апреля 1941 года в рядах Красной Армии, окончил Батайскую военную авиационную школу пилотов.

С 23 сентября 1942 года сержант М. М. Мартынов на фронтах Великой Отечественной войны в составе 3-го Гвардейского ИАП, летал на Ла-5. Дважды ранен: в июне и ноябре 1943 года. Начал войну младшим лётчиком, закончил - командиром звена. Участвовал в боевых действиях на Калининском, Сталинградском, Южном, Юго-Западном, Северо-Кавказском, Воронежском, 1-м Украинском, 4-м Украинском фронтах. В конце войны участвовал в Моравско-Остравской наступательной операции (на территории Чехословакии).

В ноябре 1943 года в воздушном бою, происходящем над территорией противника, самолёт младшего лейтенанта М. М. Мартынова был сбит. Несмотря на полученное ранение лётчик сумел выпрыгнуть с парашютом из горящей машины и перейти через линию фронта в расположение частей советской армии.

К 9 мая 1945 года командир звена 3-го Гвардейского истребительного авиационного полка (15-я Гвардейская истребительная авиационная дивизия, 10-й истребительный авиационный корпус, 8-я Воздушная армия, 4-й Украинский фронт) Гвардии старший лейтенант М. М. Мартынов выполнил 267 боевых вылетов, провёл 49 воздушных боёв, в которых сбил лично 12 и в составе группы 4 самолёта противника.

После окончания войны продолжил службу в ВВС СССР. Летал на реактивных самолётах МиГ-9 и МиГ-15. В 1949-1953 годах, в качестве лётчика-инструктора, выезжал в командировки в КНР, для подготовки китайских лётчиков. В 1953 году присвоена классификация "Военный лётчик 1-го класса", служил в 16-й Гвардейской ИАД (на территории ГДР) в должности лётчика-инспектора по технике пилотирования. В 1956 году прошёл обучение на Центральных лётно-тактических курсах усовершенствования офицерского состава, назначен заместителем командира авиаполка по лётной подготовке. С 1957 году командовал 20-м Гвардейским ИАП (находился в ГДР). С августа 1960 года

Гвардии полковник М. М. Мартынов - в запасе. Умер 17 августа 1998 года. Похоронен в Санкт-Петербурге, на Серафимовском мемориальном кладбище.

Награждён орденами: Красного Знамени (12.05.1944, 17.05.1945, ...), Отечественной войны 1-й степени (02.09.1943, 11.03.1985), Красной Звезды (08.02.1943, ...); медалями: "За боевые заслуги", "За оборону Сталинграда", "За оборону Кавказа", "За победу в Великой Отечественной Войне над Германией", "За храбрость перед врагом" (Чехословакия), "Китайско-Советской дружбы" (КНР).

Мартынюк Николай Каленикович — советский военный, государственный и политический деятель, генерал-полковник авиации (28.04.1984). Заслуженный летчик СССР (1982).
Родился в 1928 году в Киеве. Член КПСС.
С 1948года — на военной службе, общественной и политической работе. В 1948-1951 гг. — курсант Батайского Военного Авиационного училище летчиков им. Серова, на командно-лётных должностях в советской авиации, выпускник Краснознаменной военно-воздушной Академии ВС СССР, Военной Академии Генерального штаба ВС, командующий 73-й воздушной армией, командующий ВВС Туркестанского военного округа, заместитель Главнокомандующего войсками Южного направления по авиации, советник Командующего ВВС и ПВО ВС Польской народной республики.

Избирался депутатом Верховного Совета Узбекской ССР 10-го созыва.

Умер в 2015 году. Похоронен на Соловьевской переправе в деревне Соловьево Кардымского района Смоленской области недалеко от Старой Смоленской дороги.

Марченко Виктор Федорович 1918 г.р. Подполковник. Летчик. Призывался Батайским ГВК. Награды: орден Красной звезды, орден «Отечественная война 1 степени», орден Красного знамени. По данным учетной карточки и юбилейного награждения орденом «Отечественная война 1 степени», уроженец г. Мерефа Харьковской области Украинской ССР.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Марус Семен Никитович (Никитич) 1918 г.р. Гвардии младший лейтенант. Летчик. В РККА добровольно через Батайскую ВШЛ. Награжден орденом Красной звезды и орденом Красного знамени. По данным ОБД Мемориал гвардии младший лейтенант Марус Семен Никитович 1918 г.р., уроженец с. Ливановское Армавирского района Краснодарского края, призванный добровольно через Батайскую ВШЛ пропал без вести 05.09.1943 года. Не возвратился с боевого задания в районе с. Духовщина Смоленской области, записано в боевом донесении.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Матвеев Александр Андреевич

Свою службу в армии Александр Матвеев начал, как и положено крестьянину, с пехоты. 1 сентября 1928 года он стал курсантом Нижегородской пехотной школы имени Сталина.

В марте 1931 года, Матвеев был назначен командиром взвода 26-го стрелкового полка. Однако уже год и 10 месяцев спустя перспективный офицер резко изменил курс - поступил во 2-ю Военно - авиационную школу командиров звеньев (ныне - Борисоглебское ВВАУЛ).

В декабре 1934 года учёба окончилась и новоиспечённого пилота оставили инструктором 1-й эскадрильи. На серьёзного и безусловно преданного делу Ленина-Сталина лётчика обратили внимание, и с июля 1937 года он - секретарь партбюро эскадрильи (коммунистом А. А. Матвеев стал ещё в 1930 году). В жизни явно намечался ещё один поворот - осенью 1938 года капитан А. А. Матвеев был зачислен слушателем Военно-политической академии имени Ленина (ВПА). Получить ещё одно образование в законченном виде не удалось, а приобретённые на 1-м курсе знания пришлось вскоре применить на практике.

В мае 1939 года начались бои у реки Халхин-Гол. Матвеев был назначен комиссаром эскадрильи 70-го ИАП. Его повседневной заботой стали беседы с личным составом, "Боевые листки", партсобрания и другая деятельность, направленная на поднятие боевого духа. Но комиссар ещё и летал наравне с другими лётчиками. Опыт, приобретённый за годы инструкторской работы, оказался нелишним, хотя и самолёт Матвеева бывал повреждён в бою (23 июля и 24 августа).

20 августа, в день наступления, лётчику удалось обнаружить эскадрон кавалерии и в двух заходах рассеять его. В тот же день сжёг две автомашины. Итогом боёв в Монголии для военкома эскадрильи стали 71 боевой вылет, из которых 8 штурмовок и 1 разведка, участие в 19 воздушных боях. Лично сбито 7 самолётов - 5 истребителей и 2 бомбардировщика. Последнее, правда, вызывает определённые сомнения.

30-е годы, наверное, действительно были "легендарными", легендарными настолько, что сейчас, порой, непросто понять, что же происходило в реальности. Так, в двух других документах приводятся уже другие данные: 120 боевых вылетав и 25 воздушных боёв или 92 боевых вылета - на выбор. Сбитые самолёты в обоих случаях не упоминаются. Сам А. А. Матвеев говорит о 2 сбитых им лично и 5 - в группе.

Но если не добиваться бухгалтерской точности, любая из этих цифр для лётчика-истребителя, воевавшего на Халхин-Голе, вполне достойная, а для политработника, основные обязанности которого были несколько иными, тем более.

По неясным причинам А. А. Матвеев не был награждён по итогам боёв на Халхин-Голе, хотя ордена, а уж тем более медали получили многие участники тех событий и со значительно меньшими заслугами. Но это не означало опалы. Через несколько месяцев, 11 января 1940 года, он стал военкомом вновь сформированного уже к ходе Советско-Финляндской войны 147-го ИАП (в годы Отечественной войны переименован в 20-й ГвИАП). В промежутке между "Монголией" и "Финляндией" было получено звание батальонного комиссара, как будто окончательно привязавшее лётчика к политработе.

147-й ИАП, объединивший 6 эскадрилий из уже существовавших частей, базировался на крайнем северном участке фронта, в основном, на занятой у финнов территории. Штаб полка находился на аэродроме Салми-Ярви, а эскадрильи перемещались с точки на точку в зависимости от боевых задач. На вооружении состояли - И-15бис, И-16, И-153. Командир части - дважды орденоносец Майор Н. С. Артемьев. Да простят меня потомки комполка, но, по воспоминаниям А. А. Матвеева, одной из важных его комиссарских задач было поддержание командира в состоянии трезвости...

Полк, по большей части, занимался штурмовками, на них пришлось 1069 из 2030 самолёто-вылетов, совершённых полком. Воздушных боёв не случилось, за отсутствием противника. Полк вообще не имел потерь за всю войну, несмотря на противодействие с земли. В наградном листе А. А. Матвеева отмечено "отличное политическое обеспечение полка", но, не останавливаясь на его основных делах комиссара, отмечу, что он остался верен принципу самому вылетать на боевые задания. Приведу строки документа тех лет, не расцвечивая их красочными подробностями и не меняя стиля.
"30 января 1940 года в составе шестёрки штурмовым налётом уничтожил живую силу и зенитные пулемёты противника в районе Неллим-Виртаниэми. 31 января в составе звена произвёл разведку в районе Наутси, были обнаружены окопы противника с проволочными заграждениями. Во время разведки звено Матвеева было встречено зенитно-пулемётным огнём противника, повторной атакой звена на зенитно-пулемётные точки таковые замолчали.

4 февраля в составе звена проведена разведка населённого пункта, из которого был открыт огонь. Удачной атакой звена тов. Матвеева зенитно-пулемётный огонь противника был подавлен.

26 февраля тов. Матвеев получил приказ установить место нахождения отряда Знаменского, находящегося в окружении противника. Матвеев первым нашёл отряд и в составе звена прикрыл самолёт ПР-5, который сбрасывал боеприпасы отряду.

27 февраля тов. Матвеев получил боевое задание: указать направление выхода из окружения противника разведотряда тов. Знаменского. В этот день им было произведено 5 боевых вылетов с общим налётом 6 часов. Отряд был точно выведен и соединился с нашими войсками".

За время боёв в Финляндии А. А. Матвеев совершил не менее 18 боевых вылетов, возможно, до 73, был награждён орденом Красного Знамени. И тут кто - то заметил, что вполне достойный человек никак не отмечен за работу в Монголии, и награда, второй орден Красного Знамени, как говорят, нашла героя.

Вернувшись на несколько месяцев в Военно-политическую академию, Матвеев 16 сентября 1940 года получил назначение заместителем командира 16-го ИАП, размещённого в Люберцах и входящего в ПВО Москвы. Сейчас этот полк назвали бы элитным. Как пример, можно отметить, что среди подчинённых Матвеева некоторое время был В. И. Сталин. Полк осваивал "МиГи" и даже участвовал на них в Первомайском параде 1941 года.

Необходимость усилить летом 1941 года прикрытие столицы с воздуха потребовала формирования новых истребительных полков. Комиссаром одной из таких частей стал в

Июле 1941 года А. А. Матвеев. 17-й ИАП (переименован в 486-й ИАП, затем и 72-й ГвИАП), вооружённый МиГ-3 под Москвой пробыл недолго. 30 августа его перебросили на защиту Ленинграда, а уже 1 сентября самолёт Матвеева в боевом вылете был обстрелян с земли из пулемётов и получил несколько пробоин, лётчик не пострадал. В конце Сентября полки 39-й ИАД: 17, 154 и 159-й ИАП, отвели в тыл, где в 20-х числах октября на аэродроме в Кадниково началось переучивание на P-40B "Томагаук".

11 ноября А. А. Матвеев принял командование 154-м ИАП (официально утверждён 21 декабря 1941 года). Видимо, обратили внимание на фразу о его хороших организаторских способностях, часто повторявшуюся в характеристиках. Полк и командир стоили друг друга. Многие пилоты летали к этому времени от 3 до 10 лет, участвовали в войне с Финляндией, были награждены орденами. Среди них - будущие Герои Советского Союза П. А. Пилютов, П. А. Покрышев (дважды), А. В. Чирков, Ф. М. Чубуков, А. М. Горбачевский.

Переучивание прошло быстро, к середине ноября были получены 20 "Томагауков", но американская техника вошла в противоречие с климатом России, и лишь 26 ноября 1941 года полк возвратился на Ленинградский фронт на аэродром Подборовье, где борьба с собственными самолётами продолжилась. Замерзала гидросмесь, и шасси не убирались или не выпускались, выходили из строя маслорадиаторы, ломались шестерни приводов генераторов.

Часть P-40B уже успели полетать у англичан, и, вообще эти машины предназначались для жаркого неба Африки. Для ремонта радиаторов понадобился серебряный припой, которого, понятное дело, не оказалось. Командир отправил гонцов по деревням менять бумажные деньги на ещё ходившие серебряные монеты 1920-х годов. Нужное количество собрали, радиаторы отремонтировали, а на Матвеева особист отправил рапорт о подрыве им денежной системы страны. Впрочем, дальше дивизии эта бумага не пошла.

В конечном итоге, проблемы были решены, и P-40B стали выполнять боевые задачи. А задачи эти оказались весьма ответственными: сопровождение транспортных "Дугласов" и ТБ-3 на пути в Ленинград и обратно и прикрытие железной дороги Подборовье - Тихвин. Только за декабрь 1941 года было сделано 309 боевых вылетов. Надёжно защищённые транспортники перевезли 754 тонны продуктов и вывезли из города 6725 человек.

С 1 января полк перебазировался на аэродром Плеханово с задачей прикрытия ряда наземных объектов, в том числе моста через реку Волхов, с чем отлично справился, не допустив прорыва бомбардировщиков к намеченным целям. С 7 марта 1942 года началось наступление 54-й Армии и надежде прорвать блокаду. 154-й ИАП прикрывал её части. В ожесточённых боях Марта - начала апреля полком было сбито 38 самолётов. На эти дни пришлись и личные победы майора Матвеева. 12 марта пятёрка из трёх "Киттихауков" и двух "Томагауков", ведомая командиром полка, столкнулась с парой Me-109F. Один из них был сбит А. А. Матвеевым, второй поспешил ретироваться.

14 марта четвёрка в составе двух "Киттихауков" и двух "Томагауков": Майоры Матвеев и Пилютов, капитан Чирков и лейтенант Гельфенбаум, идя на высоте 1000 - 1500 метров встретила 5 пикировщиков Ju-87, летевших под прикрытием "Мессеров" на 500 метров выше. В первой же атаке Матвеев сбил один пикировщик, но это было только начало боя, продлившегося 40 минут. На помощь первой группе подошло ещё 5 Me-109. Наши истребители встали в оборонительный круг, при каждом удойном случае проводя лобовые атаки. В результате немцы потеряли ещё 1 Ju-87 и 1 Me-109. Такие победы были очень нужны на Ленинградском фронте не только по практическим, но и моральным соображениям, поэтому уже на следующий день несколько пилотов 154-го ИАП были отмечены орденами. Майор А. А. Матвеев получил высшую награду, орден Ленина, а 13 апреля стал подполковником.

В мае 1942 года в полку появились МиГ-3 (число их колебалось и доходило до 6 машин), которые предполагалось использовать для решения задач ПВО. В июле-августе группа лётчиков во главе с командиром полка поднимались ночью в район Тихвин - Волхов - Кириши - Шум на перехват воздушных разведчиков. В 30 вылетах было сбито 3 самолёта.

30 августа ВВС Ленинградского фронта был предпринят налёт на крупный аэродром Сиверская. 12 Ил-2 и 8 ЛаГГ-3, наносившие бомбово-штурмовые удары, прикрывались 8 И-16 и 12 "Киттихауками". Последние принадлежали 154-му ИАП. Атака аэродрома оказалась удачной - лётчики наблюдали взрывы и пожары. Р-40Е в воздушных боях с Ме-109F, пытавшимися напасть на "ЛаГГи" и "Илы", сбили 4 самолёта. Один из них пришёлся на долю Матвеева.

Командование неоднократно отмечало успехи 154-го ИАП и относило его к наиболее боеспособным частям фронта. 22 ноября 1942 года он был преобразован в 29-й Гвардейский, а 4 мая полку присвоили наименование "Волховский". 2 декабря 1942 года часть вошла в 275-ю ИАД, сформированную на базе ВВС 8-й Воздушной армии. В январе 1943 года, действуя с аэродрома Озерки, полк участвовал в прорыве блокады Ленинграда. В его задачу входило сопровождение штурмовиков 15-го ГвШАП и 913-го ШАП. Было сбито 8 самолётов противника, а кроме того, истребители и сами не раз участвовали в штурмовках. В этом же месяце полк, не уходя с фронта, переучился на новые Як-7Б.

Полк отлаженно продолжал боевую работу, а его командир получил повышение, став 6 мая 1943 года заместителем командира, а 16 июля - командиром 275-й ИАД. Состав дивизии менялся, но были длительные периоды, когда в неё входили сразу 5 полков: 14-й и 29-й ГвИАП, 159-й, 191-й и 196-й ИАП, то есть она почти приближалась к корпусу.

У командира такого крупного соединения хватало дел на земле, и вторую половину войны А. А. Матвеев, ставший в мае 1943 года полковником, на боевые задания почти не летал. К маю 1943 года за ним числился 181 боевой вылет.

Дивизия под его командованием участвовала в прикрытии наземных войск и Ленинграда, участвовала в сопровождении транспортных и боевых самолётов, охране "Дороги жизни" через Ладожское озеро, в снятии блокады города в январе 1944 года, в боях на Карельском перешейке летом, а осенью - в освобождении Эстонии.

С 1 января 1945 года дивизия, включавшая к тому моменту 14-й ГвИАП, 159-й и 283-й ИАП, находилась в резерве. 275-я ИАД была награждена орденом Красного Знамени (17 апреля 1944 года), ей присвоено собственное наименование "Пушкинская" (27 января 1944 года).

Со 2 декабря 1942 года её лётчики совершили 26077 боевых вылетов, в 1156 воздушных боях сбили 1249 самолётов. Потери составили 380 машин и 214 пилотов. Надо отметить, что Матвеев крайне внимательно относился к учёту сбитых, требуя от лётчиков подробного описания боя, а от штабистов получения подтверждения, полученных с земли. Его полк и дивизия одни из немногих, в документах которых встречаются обороты "сбито, но не подтверждено", "вероятно, сбит", "подбит". Тем не менее, он хорошо понимал, что настоящие цифры побед всё равно несколько меньше проходящих в отчётах.

Генерал-майор авиации (с 1 марта 1946 года) А. А. Матвеев покинул дивизию 14 мая 1946 года, будучи назначен начальником Батайского ВАУЛ.

В 1971 году в звании генерал-лейтенанта авиации ушёл в запас. Награждён 2 орденами Ленина, 4 - Красного Знамени, орденами Кутузова II степени, Александра Невского, Жукова, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями.

29.03.1979 г. Александру Андреевичу Матвееву присвоено звание Почетный гражданин г. Волхова.

Умер А. А. Матвеев в 1998 г.

Источники:

http://www.airaces.narod.ru/mongol/matvey1.htm

http://aces.boom.ru/all5/matvey.htm

Матвиенко Трифон Трифонович 1913 г.р. Майор. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награды: орден «Отечественная война 2 степени», два ордена Красного знамени, орден «Отечественная война 1 степени». Юбилейное награждение орден «Отечественная война 2 степени». По данным учетной карточки уроженец с. Китай Город Александровского района Кировоградской области Украинской ССР. Информация об этом герое есть на сайте «Все асы Сталина 1936-1953 г.г.» Также в википедии о 926 истребительном авиационном полке https://ru.wikipedia.org/wiki/926

Матюшкин Иван Николаевич 1922 г.р. Капитан. Летчик. Командир звена истребительного авиаполка. Доброволец Батайской ВШЛ. Награды: орден Красного знамени, орден «Отечественная война 1 степени». По данным учетной карточки и юбилейного награждения уроженец села Лопатино Скопинского района Рязанской области.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Мегедь Юрий Игнатович 1923 г.р. Лейтенант. Летчик. Доброволец Батайской ВШЛ. Награжден орденом «Отечественная война 1 степени», двумя орденами Красного знамени. По данным наградного листа призывался Молотовским РВК г. Киев Украинской ССР. На полях наградного листа имеется запись: «Уроженец г. Киев». Других данных нет.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Мельгунов Александр Максимович

Родился 9 сентября 1920 года в деревне Ростовка (Дрязгинский район Воронежской области). С 1939 года в рядах Красной Армии. В 1940 году окончил Батайскую военную авиационную школу пилотов.

С апреля 1942 года старший сержант А. М. Мельгунов воевал в составе неустановленной авиационной части (ВВС Юго-Западного фронта), летал на И-16. С сентября 1942 года служил в 520-м ИАП (8 февраля 1943 года преобразован в 56-й Гвардейский ИАП), летал на Як-1 и Як-3. Сражался на Сталинградском, Донском, Центральном и 1-м Белорусском фронтах. Был дважды ранен и контужен. 23 февраля 1943 года был сбит в воздушном бою над территорией противника, спасся на парашюте. В ночь на 7 марта перешёл линию фронта и был отправлен в госпиталь. После излечения вернулся в полк.

К 9 мая 1945 года командир эскадрильи 56-го Гвардейского истребительного авиационного полка (283-я истребительная авиационная дивизия, 13-й истребительный авиационный корпус, 16-я Воздушная армия, 1-й Белорусский фронт) Гвардии старший лейтенант А. М. Мельгунов совершил около 260 боевых вылетов, провёл более 70 воздушных боёв, в которых сбил лично 5 и в составе группы ещё 5 самолётов противника.

После окончания войны продолжал служить в ВВС. С 1946 года Гвардии капитан А. М. Мельгунов - в запасе (по состоянию здоровья). С 1947 года - пилот Гражданского Воздушного Флота (Восточно-Сибирское управление ГВФ). С 1964 года работал на Иркутском авиационном заводе.

Награждён орденами: Красного Знамени (28.01.1943, 30.01.1943), Отечественной войны 1-й степени (20.12.1944), Отечественной войны 2-й степени (28.05.1943, 11.03.1985), "Знак Почёта"; медалями.

Миронов Иван Нилович.
младший лейтенант / Летчик
История солдата
Миронов Иван Нилович был средним сыном в большой семье Нила Устиновича Миронова. Музыкально одаренный, играл на скрипке, но решил связать свою судьбу с небом. В рядах РККА (Рабоче-крестьянской красной армии) с 1938 года. Закончил военную авиационную школу в городе Батайске Ростовской области. 16 июля 1941 года его полк находился в городе Рассказове Тамбовской области. "Здравствуйте, родные мои, обо мне не беспокойтесь, я жив и здоров ", - писал он 16 июля 1941 года из Тамбовской области в далекое Забайкалье на станцию Борзя, 1-ую Ононскую улицу дом 38, Миронову Н.У., - сообщите, ушли ли на фронт братья и где, может, придется увидеться.

21 октября 1941 года он написал домой письмо из Ленинграда: " ...Шлю вам горячий привет из далекого города Ленина, который мы защищаем от подлого врага... Живем весело, "с музыкой под "турецкий барабан" - как у нас называют артиллерийскую перестрелку. Напрасно фашисты хотят "откусить" у нас Ленинград, не по зубам он им. Город Ленина не сдадим, - так говорит армия, так говорят ленинградцы. Ну а о себе скажу одно, что Родину свою защищаю, как и все наши граждане, вот и все, а фашистов обещаю бить беспощадно.

Это была его последняя весточка с фронта. 30 ноября 1941 года (дата на почтовом штемпеле) семья получила извещение за №46, что младший лейтетант Миронов И.Н, погиб 13 ноября 1941 года в воздушном бою, защищая Ленинград.

Эти ценные для нашей семьи документы сохранила его сестра, Матрена Ниловна Миронова, как ценную реликвию передала своему племяннику. В нашей семье всегда с гордостью рассказывали о деде Иване. Теперь и мы, его внуки, с трепетом перечитываем строчки на пожелтевших от времени страницах. В них дух войны, нежность солдатского сердца и непоколебимая вера в Победу.

Источник: https://www.moypolk.ru/chita/soldiers/mironov-ivan-nilovich

Михайлов Анатолий Иванович 1916 г.р. Майор. Летчик. Призывался Батайским ГВК. Награды: два ордена Красного знамени, орден Александра Невского. По данным учетной карточки место рождения г. Грозный Чечено-Ингушской АССР. Информация об этом герое есть на сайте «Все асы Сталина 1936-1953 г.г.»

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Михайлов Анатолий Федорович 1921 г.р. Лейтенант. Летчик. Призван Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). По другим данным призывался Батецким РВК Ленинградской области. Награды: орден Красной звезды, орден «Отечественная война 2 степени», орден Красного знамени. По данным учетной карточки уроженец Батецкого района Ленинградской области.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Михайлов Борис Иванович 1914 г.р. Гвардии младший лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. По данным ОБД Мемориал гвардии младший лейтенант Михайлов Борис Иванович 1914 г.р., уроженец г. Колпино Ленинградской области пропал без вести 02.08.1943 года. Не вернулся с боевого задания.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Михеев Павел Павлович. 1918 - 03.07.1942 Свердловская обл., Бисимский р-н, прииск "Первомайск" Старшина, летчик.

03.07.42 г. погиб при катастрофе во время пробы мотора Як-1 в воздухе. Похоронен на северном кладбище п. Крестцы, Ленинградской области.

Источник: http://allaces.ru/p/people.php?id=5331

У храбрых смерти нет.

газета "Новая Жизнь" от 7 ноября 1966 года.

В Висимском краеведческом музее хранится письмо, датированное августом 1940 года. На небольшом листке бумаги карандашом нарисован самолет, пробивающий облака, а ниже текст;

«Здравствуйте, папа и мама! Из рисунка видите, чем я теперь занимаюсь, к чему готовлю себя. На таких самолетах советские летчики дрались в. Испании и МНР. Не могу дождаться, скоро ли до меня очередь дойдет. Как кончу школу, буду поступать в партию, чтобы могли потом удовлетворить мою просьбу, чтобы отправили на фронт».

Эти строки написаны Висимским пареньком Павлом Михеевым. Старожилы поселка хорошо помнят стройного юношу с чистыми, как весеннее небо, глазами. Здесь, в 1937 году, окончил он десятилетку. Отсюда провожала его в дорогу, напутствовала добрым словом мать Александра Петровна.

Батайское летное училище. В нем Павел Михеев был одним из способных курсантов. Передо мной лежит аттестат. Русский язык — отлично, математика — отлично, теория полета — отлично, аэронавигация — отлично.

Грозный июнь 1941 года, фашистская Германия вероломно напала на нашу страну. С первых дней войны Павел находится на фронте. Его соратники уже получили боевое крещение в воздушных схватках с немецкими асами. А Павел?

Высокая честь выпала ему — летать с командующим. Но сердце рвется в бой. И вскоре товарищи помогают ему осуществить заветную мечту. В письме домой он с радостью сообщает:

«Хотелось подняться в воздух, помериться силой с арийцами. И меня переводят в истребительный полк, где служат мои задушевные фронтовые друзья. Сейчас моя жизнь будет еще интереснее, еще азартнее, еще полез, ней для фронта».

Ленинградская земля. Изувеченная бомбами и снарядами, политая кровью павших солдат, но не сдавшаяся врагу. Днем и ночью на этой земле гремят жаркие бои. Вчерашние пахари, кузнецы, студенты, многие из которых ровесники Октября, с невиданным мужеством защищают колыбель революции, в одном из своих писем летчик прямо говорит родителям:

— Если бы я боялся смерти, так давно бы разбился.

Герои не страшатся, если их подстерегает опасность. В то же время они являются большими жизнелюбами. Был таким и Павел.

«Наступили веселые дни. Весна для меня многое, а главное — облегчились полеты, - пишет он на родину. — На днях я был в деревне, освобожденной от немцев, которые там находились шесть месяцев. Только их отогнали от деревни, я первым сел туда на площадку. Женщины, увидев меня, закричали:

— Родной! Вот он какой, наш летчик!

Некоторые заплакали от радости, принялись меня обнимать. Эта сценка запомнилась мне на всю жизнь».

А вот еще строки из письма пилота:

«У меня есть желание уйти в будущем, после войны, из армии и быть гражданским летчиком».

Но этой мечте не суждено было осуществиться. В июле 1942 года Павел Михеев получил очередное боевое задание. Быстрокрылый «ястребок» взмыл в воздух. В завязавшейся схватке с фашистскими

стервятниками он был подбит, запылал ярким пламенем. Но сознание не покинуло воина. Желание бить врага было велико. Павел, подобно Николаю Гастелло, направил самолет на скопление вражеских машин. Передо мной лежит письмо командования одного истребительного авиаполка.

«В лице Павла Павловича мы, гвардейцы, потеряли смелого летчика, повседневно наносившего смертельные удары в воздухе гитлеровским бандитам. Летчики части отомстили за смерть Павла Павловича, поклялись еще сильнее бить фашистских гадов Земляки отважного летчика отличались в боях на заре Советской власти. Они устанавливали на земле новый строй, создавали первое в мире государство рабочих и крестьян. Павел Павлович на 25-м году Великой Октябрьской социалистической революции приумножил их славу. Он совершил подвиг в небе Ленинграда, в тех; легендарных местах, где когда-то революционные отряды штурмовали Зимний, где великий вождь пролетариата В. И. Ленин провозглашал Советскую власть.

Жители Висима свято чтут память своего земляка. О нем рассказывает стенд в краеведческом музее. Его имя всегда упоминается на торжественных вечерах, по. священных героическим делам воинов. Дань уважения приносят Висимчане матери, вскормившей смелого сокола. Незабываемы подвиги тех, кто не вернулся с войны. Недаром говорят:

У храбрых есть только бессмертье, смерти у храбрых нет.

В. ОСИПОВ

https://pcrb.ekb.muzkult.ru/media/2018/09/07/1231569028/gazeta_Novaya_Zhizn_stati_ot_1966_goda.pdf.

Мишин Михаил Павлович. 6.06.1912 г. Место рождения: г. Шахты Ростовской обл. Воинское звание: лейтенант. Место службы: командир корабля С-47 8 ТАП.

Награды:

орден Красной Звезды (21.08.1945)

медаль «За боевые заслуги» (3.11.1944)

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1938. С 03.1938 – пилот Казахского УГВФ. В РККА с 1942. На фронте: с 06.1942 – второй пилот МАГОН. На фронте налет 200 часов на Ли-2. На трассе: с 08.1942 – второй пилот ТАО КВТ, с 09.1943 – командир корабля С-47 8 ТАП. Перегнал 60 самолетов С-47. С 11.1945 – командир корабля С-47 13 АТО Дальневосточного УГВФ, с 09.1948 – пилот Казахского УГВФ. Лейтенант.

Из наградного листа от 20.08.1945 г.: «За время боевых действий с Японией совершил с 16.08.1945 9 боевых вылетов. Перевез 3 тонны горючего для самолетов, 4 тонны боеприпасов, 20 десантников в г.Харбин, 13,5 тонн боеприпасов на аэродром Тайпилин».

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/mishin-mihail-pavlovich

Мищенко Владимир Федорович 1918 г.р. Гвардии лейтенант. Летчик-наблюдатель. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени и орденом «Отечественная война 2 степени». По данным ОБД Мемориал гвардии лейтенант, летчик-наблюдатель Мищенко Владимир Федорович, уроженец Гуля-Польского района Запорожской области Украинской ССР пропал без вести 16.06.1944 года. Короткая информация об этом герое есть на сайте «Авиаторы Второй мировой».

(Данные с сайта «Подвиг народа»)
http://allaces.ru/p/people.php?id=176

Могильницкий Аркадий Самойлович

Родился в 1917 г. в Белоруссии. Работал на заводе в Москве, окончил аэроклуб.

В 1938 г. окончил Батайское училище ГВФ, направлен на работу в Среднюю Азию. Летал на У-2 в Туркмении. Базовыми были аэродромы в Мары и Чарджоу.

В начале 1941 г. Могильницкому присвоили звание пилота второго класса и направили инструктором в Ташкент.

Начало войны встретил, находясь в отпуске в Белоруссии. В военкомате, куда он обратился, дали указание возвращаться к месту службы. Продолжал работу с курсантами в Ташкенте, но после многочисленных рапортов в 1942 г. направлен на фронт.

Воевал в составе Белорусской авиагруппы ГВФ особого назначения под командованием П.Е.Тимашева. Примерно за год совершил 115 боевых вылетов на У-2, из них 95 на разведку и 20 к подмосковным и смоленским партизанам. Кроме того, на счету Могильницкого 156 связных полетов, которые боевыми не считались.

В одном из разведывательных вылетов при возвращении с задания его У-2 атаковали два Bf-109. Летчик снизился и маневрировал, пытаясь сорвать прицельную атаку истребителей. Тем не менее, самолет был поврежден. Над линией фронта его обстреляли с земли и пилота ранили в ногу. Тут же последовала очередная атака истребителей, Могильницкий получил ранение в голову, и мотор был поврежден. Летчик посадил самолет на нейтральной полосе и потерял сознание. Придя в себя в госпитале, передал добытую в ходе вылета инвормацию начальнику оперативного отдела армии. За этот вылет А.С. Могильницкий был награжден первым орденом - Красной Звезды, который получил в Кремле из рук М.И. Калинина.

После излечения Могильницкий был направлен в 22 гв. ап дд, вооруженный бомбардировщиками В-25.

03.11.43 г. совершил первый ознакомительный полет на В-25.

18.02.44 г. совершил первый боевой вылет на бомбардировщике на Псков.

Весной 1944 г. переведен в состав нового 337-го ап дд и назначен командиром звена в 1-й аэ. В состав экипажа Могильницкого входили: второй пилот Г.Кундич, Н.Заболотный, затем штурман Н.Калугин, стрелки Б.Родин и В.Сурков, стрелок-радист В.Гусев.

29.05.44 г. экипаж выполнил первое из многих спецзадание в тылу противника. За успешные действия в интересах Народно-освободительной армии Югославии весь экипаж

был награжден, а ст. лейтенант Могильницкий получил югославский орден Партизанская звезда II степени.

В конце войны экипажу А.С. Могильницкого была доверена роль осветителя. Могильницкий совершил 20 таких вылетов. В одном из таких вылетов 08.03.45 г. самолет был атакован двумя истребителями. Командир выполнил энергичный маневр, а стрелки открыли своевременный огонь. Один из "Мессершмиттов" стал резко терять высоту, а второй, дав неприцельную очередь, скрылся. Отбившись от истребителей, самолет попал в зону действия зенитной артиллерии, и в момент сброса САБов на станцию Веспрем в самолет попал снаряд. Машина стала крениться, но осталась управляемой и летчик решил довести работу до конца. Во втором заходе сбросил фугасные бомбы и только после этого повел поврежденный самолет на свой аэродром.

А.С. Могильницкий награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, двумя Отечественной войны 1 степени, югославской Партизанской звездой II степени.

После войны А.С.Могильницкий оставался в своем полку, вооруженном с 1949 г. самолетами Ту-4. В 1953 г. уволен из армии с должности заместителя командира аэ. Окончил институт и до последних своих дней трудился на одном из московских заводов.

Умер в 1977 г.

Источник: http://allaces.ru/p/people.php?id=4644

Моисеенко Николай Степанович. 25.12.1914 г. Место рождения: рудник Петровка Сталинского р-на Донбасса. Воинское звание: старший лейтенант
Место службы: второй пилот С-47 1 ПАП.
Награды:
медаль «За боевые заслуги» (3.11.1944)
Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1938. В 1940 – пилот аэропорт Ташауз Туркменского УГВФ. На фронте: с 10.1942 – пилот МАГОН (1 АТД ГВФ). На трассе: с 06.1943 – второй пилот С-47 1 ПАП. Перегнал 48 С-47. С 10.1945 – командир корабля 10 Гв. АТД ГВФ. г. Якутск. С 18.07.1946 – пилот, командир корабля Украинского УГВФ. Старший лейтенант.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/moiseenko-nikolay-stepanovich

Мокров Иван Степанович. 1908 - 1995
История солдата

Своего прадеда Мокрова Ивана Степановича я никогда не видел, родился я через пять лет после его смерти, но память о нём свято хранится в нашей семье. Прадедушка родился в 1908 году в Сталинградской области. До войны он жил и работал в Сталинграде на лесозаводе имени Куйбышева. До 1942 года на него была наложена бронь, так как завод выпускал продукцию для нужд фронта. С начала массовой бомбёжки Сталинграда он был мобилизован в ряды Красной армии. Имеет боевые награды. За время боёв получил три ранения. После третьего ранения по выписке из госпиталя продолжал службу в Батайской авиашколе (3-й Украинский фронт) и был демобилизован 25 сентября 1945 года. Он очень хорошо помнил Сталинградскую битву. Чаще всего он вспоминал два события.

Наступление советских войск в районе Сталинграда началось с мощного артобстрела. Сила этого артобстрела была настолько сильна, что звуковые волны стали видимыми. Прадедушка видел, как перемещались потоки воздуха. А однажды, когда он наводил миномёт, какая-то неведомая сила заставила его оглянуться. В это время пролетела пуля и застряла у него в воротнике шинели. Если бы он не оглянулся, был бы убит.

Прадедушка умер в 1995 году, но память о нём всегда будет жить в моём сердце. Спасибо ему за Победу!

Источник: https://www.moypolk.ru/tyumen/soldiers/mokrov-ivan-stepanovich

Мошкей Василий Семенович. 1916 г. р. Место рождения: с. Мошканское Витебского р-на Витебской обл. Дата призыва: 1937 г. Воинское звание: старший лейтенант. Место службы: летчик 5 ПАП. Погиб 29.03.1944 г.
Награды:
г. Железногорск Красноярского края
Окончил Батайскую ВАШП в 1940. На фронте: с 22.06.1941 – командир звена 41 ИАП Волховский фронт. Был тяжело ранен в область позвоночника, вынужден был носить корсет. На трассе: с 28.08.1942 – летчик 5 ПАП, с 28.08.1943 – летчик 3 ПАП, с 1944 – старший лейтенант, летчик 5 ПАП. Погиб 29 марта 1944 года при катастрофе самолета Р-39 № 42174 при перегоне из Киренска в Красноярск в 26 км от д. Усть-Кан Сухобузимского района Красноярского края. Найден поисковиками в 1982 году, похоронен 10 сентября 1986 г. в г. Железногорск Красноярского края.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/moshkey-vasiliy-semenovich-0

Мягкий Федор Иванович 1918 г.р. Младший лейтенант. Призван Батайским ГВК. Летчик. Награжден орденом Красного знамени. По данным ОБД Мемориал младший лейтенант Мягкий Федор Иванович, уроженец станицы Крыловской, призванный Сталинским РВК Краснодарского края сбит в воздушном бою 30.08.1942 года в районе станицы Наурской Орджоникидзевского края.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Найденко Андрей Алексеевич. Гвардии лейтенант.

История солдата

Мой дед Найденко Андрей Алексеевич родился 26.08.12г в Харьковской области, ст. Изюм. Закончил Батайское летное училище 1933-1934гг. Работал в грузовой авиации. Был женат на Кустовой Зинаиде Ивановне (матери моей мамы). Она тоже летала в грузовой авиации. У бабушки родилось две дочери 1940 и 1941гг. рождения, именно поэтому на фронт ее не взяли. Дедушка воевал с первых дней войны до последних. После войны был переведен во Внуково. Погиб (разбился) при весьма неоднозначных обстоятельствах 5.11.1946 года.

Источник: https://www.moypolk.ru/moscow/soldiers/naydenko-andrey-alekseevich

Найматов Абдул Гасанович 1918 г.р. Младший лейтенант. Летчик. По национальности лезгин. Член ВЛКСМ с 1936 года. Призван Батайским ГВК. В РККА с 1937 года. Награжден орденом Красного знамени. Установить дальнейшую судьбу и место рождения не удалось.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Наследухов Михаил Гаврилович

БИОГРАФИЯ (Составлена по данным из Военного билета) Родился 17 сентября 1916 г. в г. Венёв, Тульской области, в семье рабочего. Окончил 10 классов средней школы г. Москвы в 1935 году. По комсомольскому призыву был направлен на учёбу в Военную школу морских лётчиков и летнабов ВВС РККА им Сталина. С 9.1935 г. по 11.1937 г.- курсант Ейского авиационного училища лётчиков. С 11.1937 г. по 11.1938 – инструктор-пилот училища. С 11.1938 г. по 02.1941 г. – инструктор-лётчик училища. С 02.1941 г. по 08.1941 г. – инструктор-лётчик эскадрильи. С 08.1941 г. по 05.1943 г. – командир звена. С 05.1943 по 02.1945 г. – командир отряда. С 02.1945 по 02.1946 г. – помощник командира по лётной подготовке. С 02.1946 по 05.1947 г. – слушатель отделения истребителей Высших лётно-тактических курсов усовершенствования офицерского состава (г. Рига). С 05.1947 г. по 08.1947 г. – зам. командира авиаэскадрильи училища. С08.1947 г. по 08 1950 г. – командир авиаэскадрильи училища. 20.10.1947 присвоено звание майора. С 08. 1950 г. по 11. 1951 г. – зам. командира 3 авиационного полка училища. 29.12.1950 г. присвоено звание «подполковник». С 11.1951 г. по 10.1954 г. – слушатель 2-го факультета Военно-Морской ордена Ленина Академии им. Ворошилова, г. Ленинград. С 10.1954 по 11.1956 г. – зам. командира полка училища . С 11.1956 по 12.1957 г. – командир полка Ейского авиаучилища. С 12.1957 по 03.1961 г. –командир полка Батайского военного авиационного училища лётчиков им. Серова. 02.1958 г. присвоено воинское звание «полковник». 03.1961 г. уволен в запас в связи со значительным сокращением численности Вооруженных Сил Союза ССР. Награждён 2-мя орденами Красной Звезды, одним орденом Красного Знамени, медалью «За боевые заслуги» и др. медалями. После увольнения из Вооруженных Сил переехал в Москву с семьёй на постоянное место жительства. Работал на промышленных предприятиях до 1995 года. Умер 4 июня 2001 года. Составил: Наследухов Валерий Михайлович.

Источник: http://www.evvaul.com/index.php?view=detail&id=6039&option=com_joomgallery

Никитин Виталий Александрович. 19.03.1912 г. Место рождения: с. Большая Джалга Ставропольского края. Дата призыва: 1941 г. Лейтенант. Место службы: пилот 8 ТАП

Награды:

орден Красной Звезды (13.03.1944)

орден Красной Звезды (18.08.1945)

медаль «За боевые заслуги» (3.11.1944

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1937. С 1938 – командир отдельного санзвена ДВУ ГВФ. В РККА с 1941. С 06.1941 – летчик 12 ОАГ ГВФ. Перегнал 12 самолетов ДБ-3Ф из Комсомольска на фронт. На трассе: с 28.08.1942 – летчик 5 ПАП, с 1945 – пилот 8 ТАП. Лейтенант.

Из наградного листа от 15.03.1945 г.: «С января 1943 перегнал 146 боевых самолетов А-20, В-25, Р-63, в том числе 3 лидером и 4 на разведку погоды».

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/nikitin-vitaliy-aleksandrovich

Никитин Евгений Степанович. Старший лейтенант.

История солдата

Никитин Евгений Степанович, родился 18 августа 1920 года в городе Брянск. В 1942 году закончил Батайскую авиационную школу пилотов имени А.К. Серова. Летчик - истребитель.

Источник: https://www.moypolk.ru/habarovsk

Никитин Михаил Никитович 1918 г.р. Лейтенант. Летчик. Батайская ВШЛ. Награжден орденом Красного знамени. По данным учетной карточки уроженец д. Песочная Новоторжского района Калининской области.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Никифоровский Константин Арсеньевич

25.11.1910 - 25.03.1988 Село Варнавино, Краснобаковского района, Горьковской области.

Военная биография

06.1941-07.1941г.г. Резерв 444 СП 108 СД;

07.1941-09.1942г.г. Преподаватель по самолетам Ростовской ВАШ ППО; 09.1942-02.1943г.г Преподаватель по самолетам Батайского летного училища; 02.1943-02.1944г.г. Преподаватель по самолетам 11-ЗАП авиаполка; 02.1944-03.1946г.г. Преподаватель по самолетам Руставской военной авиашколы.

Участвовал в боях с начала войны, при отступлении от границы до г. Москвы; при нахождении в качестве красноармейца пулеметной роты 76-го отдельного штрафного батальона с 19-го мая по 31-е июля 1943г. ; по навету органов НКВД был репрессирован из-за его старшего брата Владимира — делегата 16-го съезда ВКП(б), выступивших против линии Сталина; приговорен к расстрелу, но заменен на штрафбат после многочисленных просьб его беременной жены — Никифоровской Тамары Дмитриевны. Участвовал в боях с начала войны, при отступлении от границы до г. Москвы; при нахождении в качестве красноармейца пулеметной роты 76-го отдельного штрафного батальона с 19-го мая по 31-е июля 1943г. ; по навету органов НКВД был репрессирован из-за его старшего брата Владимира — делегата 16-го съезда ВКП(б), выступивших против линии Сталина; приговорен к расстрелу, но заменен на штрафбат после многочисленных просьб его беременной жены — Никифоровской Тамары Дмитриевны.

Биография после войны

Отец - Никифоровский Арсений Васильевич (родной отец Долгушев Валентин Павлович г. Варнавин)

Мать - Сирафима Ивановна (девичья фамилия Беляева 1884г. рождения, г. Варнавин)

1917-1927г.г. закончил Варнавинскую школу 1 и 2 ступени, Горьковской области, по специальности учитель школы 1-ой ступени.
1927-1930г.г. Московский индустриальный техникум 1-3 курс.
1930-1931г.г. курсы производственного обучения при Сясьском целлюлозном бумажном комбинате.

1933-1936г.г. военная школа пилотов г. Севастополь, специальность пилот. В 1936г в связи с неисправностью самолета потерпел крушение. Месяц лежал в коме и благодаря уходу за ним его тети - Серафимы Павловны Долгушевой остался в живых и был комиссован.

1938-1940г.г. закончил Ленинградскую лесотехническую академию им С.М. Кирова. 03.1946-06.1957г.г. Старший инженер ОКСА Главбумпрома Минбумпрома СССР г. Москва;

06.1957-10.1964г.г. Главный инженер и заместитель директора по строительству Астраханского ЦКК;

10.1964-03.1965г.г Исполняющий обязанности главного инженера строящегося Сыктывкарского лесопромышленного комплекса;

03.1965-08.1967г.г. Директор целлюлозного завода Сыктывкарского лесопромышленного комплекса;
08.1967-03.1968г.г. Начальник техотдела Астраханского ЦКК;
03.1968-11.1970г.г. Заместитель директора строящегося Астраханского трикотажного комбината.

Источник:https://www.polkmoskva.ru/people/1061677/

Никишин Николай Иванович 1919 г.р. Подполковник. Летчик. Призывался Батайским ГВК. (Батайская ВШЛ). Награды: 3 ордена Красного знамени, орден Красной звезды. По данным учетной карточки уроженец с. Богославка Нечаевского района Пензенской области. Более подробная информация об этом герое

http://promgaz.gazprom.ru/social/pobeda/nezabyt/nikishin/

Никишин Николай Иванович (1919–1985).

Летчик. В Советской Армии с апреля 1940 г. Прошел всю войну. Закончил в мае 1945 Гвардии Капитаном.

Родился 16 мая 1919 года в с. Богославка Пензенской области в многодетной крестьянской семье (7 детей). В Советскую Армию был призван Батайским РВК 9 апреля 1940 года в Нахичеванскую школу военных пилотов СКВО, затем переведен в Батайскую школу пилотов им. Серова, и закончил ее в июле 1941 года. 6 августа в составе эскадрильи был направлен на Северо-Западный фронт, там распределен в особую группу ВВС СЗФ на должность пилота связи. В июне 1942 года направлен в 8-ой учебно-тренировочный авиационный полк, где переквалифицировался на пилота самолета Ил-2. В октябре 1942 года откомандирован в 33-й Гвардейский штурмовой авиационный полк на должность старшего пилота. В ноябре был назначен на должность командира звена. В феврале 1944 года всем составом 3 гв. ШАД переведены в состав 1-го Белорусского фронта, где прослужил до июля 1945 года. В этом же месяце был откомандирован в Липецкую Высшую офицерскую школу ВВС, которую окончил в ноябре 1945 года и был назначен на должность зам. командира Аэ 58 гв. ШАП. Закончил войну в Берлине в звании Гвардии Капитана. Пролетал всю войну, 1 раз был сбит, стрелок погиб, дедушка был ранен. За время Отечественной Войны провел 67 боевых вылетов на самолете Ил-2, 170 боевых вылетов на самолетах УТ-2 и По-2. В августе 1947 года был переведен из группы оккупационных войск Германии на территорию Советского Союза в г. Пензу. Вышел в отставку в 1958 году подполковником.

Награжден:

· тремя Орденами Красного Знамени;
· Орденом Красной Звезды;
· Медалью «За победу над Германией»;
· Медалью «За взятие Берлина»;
· Медалью «За освобождение Варшавы».

Новгородский Александр Дмитриевич. Дата рождения: 1912 г. Место рождения: г. Ростов-на-Дону. Воинское звание: лейтенант. Место службы: командир звена 1 ПАП. Погиб 14.10.1942 г. Место захоронения: п. Марково Чукотского автономного округа

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1934. На трассе: с 24.08.1942 – лейтенант, летчик, командир звена 1 ПАП. Погиб 14 октября 1942 года при катастрофе самолета А-20 при заходе на посадку на аэродром Марково. Похоронен в п. Марково Чукотского автономного округа.

База данных:

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы

http://memorial24.ru/uchastniki/novgorodskiy-aleksandr-dmitrievich

Носов Василий Абросимович. Капитан .

История солдата

Родился 1914 г. в д. Носово Таболинского района Свердловской области. По комсомольской путевке был направлен на учебу в Батайскую авиационную школу, которую закончил к 20-ой годовщине Великого Октября, в 1937. В письме своей матери он писал, что будет водить самолеты, жить и работать в г. Оренбурге.

С сентября 1941 года Василий Абросимович служил в Красной Армии, в Белорусской авиагруппе заместителем командира отряда Клыкова в звании *капитана.*

В ноябре 1941 он был награжден Орденом Красной звезды. 29 июня 1945 года награжден Орденом отечественной войны II степени. В звании капитана он встретил День Победы. После войны жил в городе Киеве Украинской ССР.

https://www.moypolk.ru/nefteyugansk/soldiers/nosov-vasiliy-abrosimovich

Нуриева Сона Пири кызы (азерб. Sona Piri qızı Nuriyeva; 15 декабря 1915, с. Амирджаны близ Баку — 1986, Баку) — советская лётчица, депутат Верховного Совета СССР 1-го созыва, одна из первых лётчиц-азербайджанок.

В 1930 году окончила среднюю школу и поступила в Бакинский аэроклуб. Окончила в 1932 году Бакинский клуб лётчиков. С 1932 по 1934 год работала инструктором в Бакинском аэроклубе.

В 1936 году окончила Батайскую летную школу, куда поступила в 1934 году. С 1945 года — член КПСС, состояла в Бакинском клубе лётчиков. Сона Нуриева являлась одной из первых летчиц-азербайджанок, а также первой женщиной-депутатом от Азербайджанской ССР. Работала летчицей в управлении гражданской авиации Азербайджанской ССР.

В 1936—1937 гг. была лётчицей 222-го авиаотряда Закавказского управления гражданского воздушного флота СССР, с 1937 по 1943 год — лётчицей 19-го авиаотряда Азербайджанской авиагруппы, с 1943 по 1945 год — лётчицей 9-го транспортного авиаотряда Азербайджанского управления гражданского воздушного флота СССР. В Великой Отечественной войне участвовала, выполняя особые миссии полетами в Тегеран.

С 1945 года перешла на полёты на международных воздушных линиях (Германия, Болгария, Югославия, Польша и т. д.). В 1949—1968 годы работала в Забратском аэропорту.

С 1968 года — персональный пенсионер республиканского значения, с 1978 года — персональный пенсионер союзного значения.

Избиралась депутатом Верховного Совета СССР 1-го созыва.

Была награждена орденами Ленина и «Знак Почета» и медалями. Нуриевой посвящён ряд очерков и стихов. Также Сона Нуриева награждена Почётным дипломом Азербайджанской ССР.

ОВЧИННИКОВ Пантелей Карпович, (24.07.1914–17.07.1941), первый пилот гражданской авиации на Кольском п-ове. Род. на железнодорожной станции Степная, на Кубани. Окончил 1-ю Батайскую объединенную школу пилотов и авиатехников Гражданского воздушного флота. Был оставлен в школе инструктором. С 1933 на Кольском п-ове, куда в октябре того же года из Ленинграда контейнером доставили первый самолет Ш-2 (см. Авиаотряд Мурманский объединенный). Проложил первые воздушные трассы в Ловозеро, Краснощелье, Каневку, Сосновку, Монче-тундру. В феврале 1935 проложил маршрут из Ленинграда в Апатиты через Петрозаводск и Сегежу. С 1939 О. работал в Петрозаводске. С начала ВОВ по маршруту Ленинград–Мурманск выполнял рейсы фельдъегерской связи. Сбит при возвращении из Мурманска в Ленинград германским истребителем в районе пос. Шонгуй. Именем О. названа улица в Мурмашах.

Архив С. Н. Дащинского

Лит.: ГоловенковМ.В. Все начиналось с «шаврушки». — Мурманск, 1981; Не просто имя — биография страны. — Мурманск, 1987. Кн.1.

Ожогин Борис Михайлович 1923 г.р. Подполковник. Летчик. Призывался в РККА добровольно через Батайскую ВШЛ. Награды: орден Красной звезды, орден «Отечественная война 2 степени», орден Красного знамени. По данным учетной карточки уроженец г. Ржев (улица Гражданская 27), Калининской области.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Озолин Евгений Владимирович.

Генерал-майор авиации. Родился в 1936 году. Окончил Туймазинскую среднюю школу № 3. Обучался в Уфимском аэроклубе, затем в Батайском Военно-авиационном училище летчиков, Военно-воздушной Академии им. Ю. Гагарина. В 1968 году майор Озолин направляется для прохождения службы в Одесский военный округ, где проходит путь от командира эскадрильи до командира дивизии. Кавалер ордена, Красной Звезды, Герой Йеменской Республики.

http://www.tuimazimcb.ru/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=4514

Олейник Екатерина Андреевна 1916 г.р. Младший лейтенант. Командир звена 46 гвардейского ночного бомбардировочного полка. Призывалась Красноярским ГВК Красноярского края. По данным учетной карточки уроженка с. Терешки Зинцовского сельсовета Полтавского района Полтавской области Украинской ССР. Награждена орденами: Красного Знамени, «Отечественная война» 1 и 2 степени.

(Данные взяты с сайта «Подвиг народа»)

Выпускница Батайской летной школы

Более подробная информация в книге Чечневой М.П. «Ласточки над фронтом»

http://modernlib.net/books/chechneva_marina/lastochki_nad_frontom/read_14/

Ольховский Григорий Савельевич 1913 г.р. Лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. В учетной карточке данных нет. По данным ОБД Мемориал старший лейтенант Ольховский Григорий Савельевич, уроженец села Ново-Троицкое Ольгинского района Сталинской (Донецкой) области Украинской ССР пропал без вести, не вернулся с задания, 23.10.1943 года. Увековечен на мемориале в г. Рудня Смоленской области. На мемориале записан как погибший 23.10.1943 года.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Орел Степан Филиппович 1920 г.р. Лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК. (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. По данным Книги памяти лейтенант Орел Степан Филиппович уроженец с. Колонтаево Ново-Георгиевского района Полтавской области Украинской ССР убит 09.08.1944 года. Как записано в боевом донесении: «Подбит огнем из танков..». Первичное место захоронения Оршноболье Литовская ССР.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

М. Я. Осипов

Осипов Михаил Яковлевич

Председатель колхоза «Страна Советов» Мучкапского района Тамбовской области в 1955 – 1972 гг.

Родился 31 декабря 1910г. в д. Ольшанка Долгоруковского района Липецкой области. Здесь жил до 1929г, закончил семилетку в с. Дубовец.

1929 г.- переезд в город Ростов-на-Дону. Школа гражданской авиации, авиатехник. Работал авиатехником-инструктором в Батайской авиашколе. Стал профсоюзным работником.

1941 г. – председатель территориального комитета профсоюзов авиаработников. Эвакуация в Ташкент.

1942 г. – Ташкент, авиамеханик в аэропорту. Избрание секретарём ЦК профсоюзов (г. Москва).

1949 – 50 г. – аппарат главного управления Гражданского воздушного флота.

1954 г. –заведующий сектором одного из отделов ЦК профсоюзов.

1955 – 1972 г. – председатель колхоза по призыву (тридцатитысячник). Персональный пенсионер.

1972-1978 г. – жизнь в Москве. Похоронен на Хованском кладбище.

Не воевал: имел бронь. Участвовал в эвакуации Батайской авиашколы.

Награды:

Два ордена «Знак Почёта»

Медали: «За победу над Германией», «За доблестный труд», «Ветеран труда»; ряд юбилейных медалей.

Источник: http://кулябовка.рф/threads/102/

Осипчук Борис Петрович

Годы жизни : 1908-1947

В 1931 г. окончил МАИ, работал в НИИ ГВФ. В 1933 г. одновременно с работой окончил Батайскую летную школу ГВФ. В феврале-сентябре 1937 г. – инженер-летчик НИИ ГВФ. В сентябре 1937 г. репрессирован и до мая 1939 находился в заключении. После освобождения работал пилотом Таджикского управления ГВФ. В 1939–1941 гг. – пилот-инструктор Московского и Новосибирского летных центров ГВФ. Участник Великой Отечественной войны, командир 102-го полка АДД с момента его формирования и до самой Победы. С июля 1946 г. на летно-испытательной работе в ЛИИ. Провел ряд испытательных работ на Ли-2 и Ту-2 по тематике института. Погиб при выполнении испытательного полета на В-25. Причину гибели Бориса Петровича Осипчука, ведущего инженера Сергея Анатольевича Мальмберга и бортмеханика Дмитрия Андреевича Овечкина удалось установить. Все произошло оттого, что раньше времени, еще при разбеге по земле, было убрано шасси. Машина осела вниз, и винты стали бить по бетону взлетной полосы, отчего, естественно, вдребезги разнесло концы их лопастей. Винты как бы уменьшились в диаметре, причем уменьшились изрядно, а главное – неравномерно. Последнее обстоятельство и вызвало тряску.

Источник информации: Гордость отечественной науки и техники. XX век. Вып. 2. Лётчики испытатели: биографический справочник / отв. сост. Т. Н. Фисюк; редакционная коллегия: И. Н. Давыдова (отв. ред.актор), Л. Ю. Покровская, О. Н. Солдатова, Л. А. Шаповалова. Самара: Издательство "Научно-технический центр", 2012. 288 с.

Документы, находящиеся на постоянном хранении в филиале РГАНТД, автором которых является данный деятель**:**

Источник: http://samara.rgantd.ru/searchrti/id/1118/

Оськин Василий Степанович

Генерал-майор авиации ОСЬКИН Василий Степанович – участник Великой Отечественной войны 1941 – 1945 г.г., Заслуженный летчик СССР, кавалер четырех боевых орденов – родился 02 января 1922 года в деревне Ежезеро Вышегорского района Вологодской области в крестьянской семье.

В 14-летнем возрасте приехал в г. Ленинград и поступил в железнодорожный техникум. После второго курса техникума поступил в Гатчинское летное училище, которое окончил с отличием, получив квалификацию «Военный летчик» - заветную мечту каждого мальчишки тех времен.

После окончания в 1943 году Батайского летного училища был направлен на фронт. К сожалению, фронтовой части биографии Василия Степановича пока найти не удалось, но четыре боевых ордена и участие в Параде Победы на Красной площади в 1945 году говорят сами за себя.

После окончания войны до 1947 года проходил службу в Западной Украине в г. Станиславе. В 1947 году переведен в авиационный полк, расквартированный в селе Савослейка Горьковской области.

С 1949 по 1952 г.г. проходил службу в авиационной бригаде в г. Костроме, затем в г. Баку. Далее поступил в Монинскую академию (ныне Краснознаменная военно-воздушная академия им. Ю.А. Гагарина), после окончания которой в 1956 году был направлен заместителем командира авиаполка в г. Кострому.

В 1959 году переведен на должность командира авиаполка в поселок Сокол Владимирской области.

В 1961 году направлен заместителем, а в 1962 году становится командиром экспериментальной испытательной дивизии войсковой части 03080 (Государственный научно-исследовательский испытательный полигон № 10 Министерства обороны СССР). На этой должности Василий Степанович прослужил до 1972 г. и уволился из рядов ВС СССР по состоянию здоровья – война и летная работа, а он садился за штурвал истребителя даже будучи командиром дивизии, сделали свое дело. В этом же году Оськин Василий Степанович переезжает с семьей на постоянное место жительство в г. Красногорск Московской области.

Заслуженный летчик СССР генерал-майор авиации Оськин Василий Степанович награжден орденом Красной Звезды, двумя орденами Боевого Красного Знамени, орденом Отечественной войны первой степени и многими правительственными, ведомственными и зарубежными медалями.

В 1991 году после тяжелой продолжительной болезни Василий Степанович ушел из жизни. Там же, в г. Красногорске, и похоронен. Память о муже, отце и дедушке хранят жена Анна Никитична, две дочери, внуки и внучки.

http://veteran.priozersk.com/biografy/1039

Павлов Николай Евсеевич 1916 г.р. Уроженец деревни Ус Минусинского района Красноярского края. В 1930 году окончил 7 классов в г. Усть – Нара. Призван Советским РВК Иркутской области. С мая 1937 года по июнь 1940 года курсант Батайской военной школы лётчиков. С августа по октябрь 1941 года пилот 121 авиационного полка Ленинградского военного округа. На момент последнего вылета старший лейтенант, командир звена 123-го истребительного авиационного полка 7-гор истребительного корпуса. 26 сентября 1942 года не вернулся с выполнения боевого задания. Жена: Павлова Александра Григорьевна проживала в городе Иркутске. Награды: орден Красного Знамени.

https://books.google.ru › books

Панькин Валентин Епифанович (7 января 1931 — 5 июня 1997) — начальник Главного штаба — 1-й заместитель Главнокомандующего Военно-воздушными силами СССР, генерал-полковник авиации (25.10.1979), заслуженный военный лётчик СССР (1981).

Родился 7 января 1931 года на хуторе Вихляевский.

В 1952 году окончил Батайское военное авиационное училище лётчиков имени А. К. Серова, в 1959 году — Военно-воздушную академию, в 1972 году — Военную академию Генерального штаба Вооружённых Сил СССР имени К. Е. Ворошилова.

Служил в ВВС Прибалтийского военного округа. В 1972—1979 годах командовал воздушными армиями (с апреля 1974 по декабрь 1979 - командующий 1-й Краснознамённой воздушной армией в ДВО), в 1979—1985 годах — ВВС Киевского военного округа.

В 1985—1990 годах — начальник Главного штаба Военно-воздушных сил — первый заместитель Главнокомандующего Военно-воздушными силами СССР. В 1992 году — старший группы военных специалистов в Республике Индия.

С 1955 года являлся членом КПСС. Делегат XXV (1976 год) и XXVII (1986 год) съездов КПСС и XIX Всесоюзной партийной конференции (1988 год).

Избирался депутатом Верховного Совета Украинской ССР 10-го и 11-го созывов (1980—1990 годы).

Скончался 5 июня 1997 года. Похоронен на Монинском военном мемориальном кладбище.

Папанов Павел Родионович. 18.01.1913 г. Город Апшеронск Краснодарского края. Лейтенант. Второй пилот, командир корабля 8 ТАП.

Награды:

медаль «За боевые заслуги»

В РККА с 1931 по 1933 и с 1942 по 1946. Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1938. С 03.1938- пилот Западно-Сибирского УГВФ. С 8.02.1942 – пилот-инструктор 15 УАЭ ГВФ.

На фронте: с 04.1942 – второй пилот МАГОН. На трассе: с 17.08.1942 – второй пилот ТАО КВТ, с 10.03.1943 – штурман корабля-летчик 8 ТАП, с 1943 – второй пилот 1 ПАП, с 1945 – второй пилот, командир корабля 8 ТАП.

Перегнал 22 самолета С-47 по маршруту Уэлькаль-Якутск и 18 С-47 по маршруту Якутск-Красноярск. С 1946 – пилот 4 ТАО Западно-Сибирского УГВФ г. Новосибирск. С 9.08.1947 в Якутском УГВФ – командир корабля 14 ТАО, командир звена 234 АОСП. Лейтенант.

Источник: http://memorial24.ru/uchastniki/papanov-pavel-rodionovich

ПЕРЕСКОК Владимир Семенович

1920 г.р. Уроженец: Украинская ССР, Сталинская обл., Мариинский р-н, с. Бинофино (по другим данным, с. Павловка). Мать Алакозова Феодосия Юрьевна, проживала: Украинская ССР, Сталинская обл., Ольгинский р-н, с. Благодатное.

Кадровый, в РККА с 1937 года. Член ВЛКСМ с 1936 года.

Поступил в 1-ю Батайскую авиационную школу пилотов Гражданского воздушного флота (ГВФ), в которой обучался до 1939 года. После этого обучался в 7-й Сталинградской авиационной школе. В 1940 году окончил 1-ю Чкаловскую военную авиационную школу пилотов. С 12 декабря 1941 года – пилот 9-го ЗАП.

Сержант, летчик 3 АЭ 9-го запасного авиационного полка 8-й запасной авиационной бригады.

18 июля 1942 года в 200 метров от аэродрома города Казани произошла катастрофа самолета Пе-2 (заводской номер 4/94) при обучении на новую материальную часть. При падении пилот получил тяжелые травмы: перелом ключицы, травму головы и контузию, ожоги 2-й степени всего тела; был доставлен в ВГ № 361 и умер от ожогов 19 июля 1942 года.

В состав экипажа входили: летчик сержант Перескок В.С., штурман сержант Дудин П.И., воздушный стрелок-радист сержант Русов Г.М.

Похоронен: г.Казань, Арское кладбище. Увековечен: Арское кл., стела № 435.

Основание: ЦАМО РФ, фонд 20408 (8 ЗАБр), оп.1, д.103; ф.135, оп.12767, д.72; ф.135, оп.12770, д.264; ф.58, оп.А-83627, д.1099; ф.58, оп.977520, д.215.

Для сведения: в Обобщенном банке данных МО РФ значится также: Перескок, командир отделения; Перескок, младший лейтенант, штурман тяжелого бомбардировщика, пропал без вести в 1941 году.

Фотография из акта расследования катастрофы самолета Пе-2 Перескок В.С.
http://otechestvort.ru/izdat/book132/153.htm

ПЕРМЯКОВ ГЕННАДИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ. лейтенант

Мой дядя, Пермяков Геннадий Григорьевич, родился 18 августа 1920 года в деревне Морозы Удмуртской автономной области. В 1923 году с родителями переехал в город Баку. В 1937 году окончил школу № 81 города Баку. С января 1936 года в рядах ВЛКСМ, членский билет №5213093.По призыву комсомола поступил в1939 году в Батайское авиационное училище ГВФ им.Петра Баранова. При расформировании училища, согласно приказа НКО, переведен в Харьковское военное авиационное училище, которое успешно закончил 28 ноября 1940 года с присвоением звания младшего лейтенанта по специальности летчик-наблюдатель. Согласно приказа НКО № 05272, был направлен в 317 разведывательный авиационный полк (РАП) Одесского военного округа, где получил боевое крещение 22 июня 1941 года, выполняя бомбометание на территории города Яссы. В 317 РАП сделал 9 боевых успешных вылетов на бомбометание. Был сбит зенитной артиллерией противника у реки Прут, и с тяжелыми ранениями головы и руки был доставлен на лечение в госпиталь. После излечения в госпитале был направлен в декабре 1941 года в 215 отдельную дальнюю разведывательную авиационную эскадрилью (ОДРАЭ) Главного командования Красной армии в качестве штурмана звена. Отважный штурман, отличный разведчик и бомбардир Пермяков Геннадий Григорьевич в 215 ОДРАЭ ГК КА совершил 16 боевых вылетов с аэродрома Монино Московской области в районы городов Брянск, Орел, Жиздра, Смоленск, Рославль, Наро-Фоминск, Вязьма, Ельня и других. Командование штаба ВВС достойно оценило отличное выполнение заданий по разведке и бомбометанию, присвоив ему очередное звание лейтенанта (приказ №01208 от 27 февраля 1942 года) и представив его к награде Орденом Красного Знамени. Летал вместе со старшим товарищем –

капитаном-летчиком Суворовым Иваном Васильевичем. В 17 боевой вылет он отправился с молодым сержантом-летчиком Щербаковым Антоном Акимовичем 1 апреля 1942 года в 8ч.05мин. с аэродрома Монино по маршруту на разведку Монино, Верея, Вязьма, Починок, Рославль, Чипляево. Установить движения войск противника по дорогам, фотографировать базирование авиации на аэродромах Шаталово, Боровское, Лубинка. Лейтенант штурман звена 215 ОДРАЭ(4РАП) ПЕРМЯКОВ ГЕННАДИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ и летчик сержант Щербаков А.А. не вернулись из разведки на аэродром Монино Московской области.

Источник:https://www.moypolk.ru/baku/soldiers/permyakov-gennadiy-grigorevich

Петренко Павел Прокофьевич. Дата рождения: 14.12.1908 г. Место рождения: с. Ново-Девица Хорольского р-на Уссурийского края. Дата призыва: 1930 г. Воинское звание: старший лейтенант. Место службы: командир корабля 104 ВАП

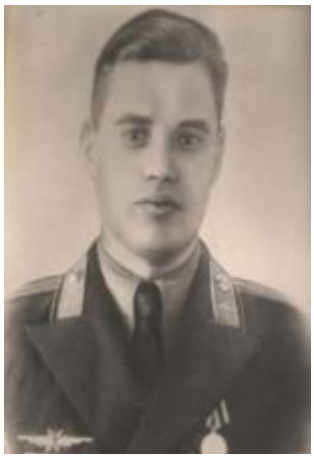
Награды:

орден Отечественной войны 2 ст. (6.11.1944)

орден Красной Звезды (6.09.1943)

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1936. В РККА с 1930. С 1936 – пилот звена Иман Дальневосточного УГВФ. На фронте: с 1941 – пилот МАГОН. С 18.06.1942 – командир корабля 12 ОАГ. На трассе: с 28.08.1942 – летчик 5 ПАП. С 30.05.1943 – командир звена 104 ВАП, с 22.10.1943 – командир корабля 104 ВАП, с 23.01.1946 – заместитель командира эскадрильи 104 ВАП. Перегнал 66 самолетов в действующие части АДД. Старший лейтенант (31.12.1944).

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/petrenko-pavel-prokofevich



Петров Петр Ильич

История солдата

Петров Петр Ильич родился 3 марта 1922 года в с.Рогули Апанасенковского района Ставропольского края в простой крестьянской семье. Окончил 7 классов средней школы в с. Кендже-Кулак (ШКМ) в 1939. году. После окончания школы некоторое время пришлось работать в а. Сабан-Антуста счетоводом. Но его мечтой было небо, он с детства мечтал стать летчиком. В 1941 году он поступил в Луганскую школу авиамехаников. А 22 июня началась Великая Отечественная война. Училище эвакуировали в глубокий тыл, необходимо было учиться, осваивать новую технику, чтобы принять участие в воздушных схватках с фашистами. В последующем был направлен в авиационное училище в г. Батайск Ростовской области. Конец войны застал Петрова под Берлином.

После войны Петр Ильич служил летчиком-испытателем, старшим летчиком истребительного авиационного полка приграничного района противовоздушной обороны страны в Батайске, Смоленске, Петрозаводске. Погиб при исполнении служебных обязанностей во время авиационной катастрофы 17 сентября 1952 года. За заслуги перед Родиной Петров Петр Ильич имеет две правительственные награды.

Источник:https://www.moypolk.ru/turkmenskiy-rayon/soldiers/petrov-petr-ilich

Петухов Николай Федорович. 1918 г.

Деревня М. Крупицы Калининской обл. Младший лейтенант. Штурман корабля-летчик 8 ТАП. Погиб 28.08.1943 г. Место захоронения: п. Эгвекинот

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1939. На трассе: с 1943 – младший лейтенант, штурман корабля-летчик 8 ТАП. Погиб 28 августа 1943 при катастрофе самолета С-47 на участке Марково-Уэлькаль в 50 км юго-западнее пос. Эгвекинот (предгорье Золотого хребта) Иультинского района Чукотского национального округа. При пробивании низкой облачности самолет врезался в сопку. Похоронен в п. Эгвекинот.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/petuhov-nikolay-fedorovich

Пивоваров Борис Николаевич. 1914 г. р. Место рождения: г. Новочеркасск Ростовской обл. Воинское звание: лейтенант. Место службы: летчик 3 ПАП

Погиб 5.03.1943 г. Место захоронения: г. Якутск

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1936. С 16.11.1939 – пилот 33 АОСП. На Южной трассе: с 06.1942 – командир корабля 1 ПБАЭ при 11 ЗАП. На КВТ: с 2.11.1942 – лейтенант, летчик 3 ПАП. Погиб 5 марта 1943 при катастрофе самолета Ли-2 (отказ двух двигателей) в районе п. Бердигестях Республики Саха (Якутия). Похоронен в Якутске.

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/pivovarov-boris-nikolaevich

Побединский Андрей Андреевич 1921 г.р. Гвардии лейтенант. Летчик. В РККА добровольно через Батайскую ВШП. Награжден орденом Красной звезды. Юбилейное награждение орден «Отечественная война 2 степени». Место рождения с. Белогорье Павловского района Воронежской области.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Погорелов Иван

Иван Погорелов родился в 1913 году в Ростовской области. С 1933 по 1937 год являлся курсантом Батайской летной школы, после окончания которой остался там же пилотом-инструктором.

В 1941 году был направлен для работы в Курганскую авиашколу, вместе с которой после Великой Отечественной войны передислоцировался в Саратовскую область. Погорелов летал на самолетах УТ-1, УТ-2, У-2, П-5, Як-12 и Як-18.

В 1951 году окончил командные курсы в Ленинграде. В декабре 1960 года его назначили начальником Кировоградской школы высшей летной подготовки. В августе 1969 года Ивану Погорелову было присвоено почетное звание «Заслуженный пилот СССР». В последние годы летчик жил в Москве.

Источник: https://pikabu.ru/story/umer_zasluzhennyiy_pilot_sssr_ivan_pogorelov_7037576

Пономарев Павел Сергеевич.

О своем родственнике рассказывает Баранова Ольга Сергеевна: «Пономарев Павел Сергеевич, 1921 года рождения, окончил 7 классов школы №1 города Касимова. С 1940 г. по 1942 г. - курсант Батайского авиационного училища. С 1942 года служил летчиком-истребителем, в дальнейшем летчиком-штурмовиком 13-ой воздушной армии в Ленинграде. Был гвардии лейтенантом, заместителем командира эскадрильи. 9 марта 1944 года в последнем воздушном бою сбил два самолета врага, был тяжело ранен и умер от ран. Награжден орденом "Отечественной войны I степени" и медалью "За оборону Ленинграда". Похоронен в деревне Большая Вруда Волосовского района Ленинградской области».

Отправитель: Баранова Ольга Сергеевна
г.Касимов Рязанской обл.
https://veterani.1tv.ru/id=2307321

Попова Мария Николаевна.

В Музее истории города Лобня одна из экспозиций зала "Истории микрорайонов" посвящена этой замечательной, легендарной женщине, жительницы Лобни. В экспозиции хранятся: наградные колодки, ее подшлемник, сшитый своими руками из парашютного шелка, штурманская линейка, книга Р. Е. Ароновой "Ночные ведьмы" о военных летчицах 46-го гвардейского авиаполка.

Попова Мария Николаевна родилась в 1917 году в городе Нижние Серьги Свердловской области. Получила среднее и среднее техническое образование, окончила Авиашколу пилотов ГВФ в Батайске (Из книги Т. Б. Рогова "Лобня. Природа. История").

С августа 1943 года была на фронте, выполняя боевые задания в качестве лётчика, командира авиазвена, заместителя командира авиаэскадрильи 46-го гвардейского авиаполка ночных бомбардировщиков, летчиц которого немцы прозвали "Ночными ведьмами". Совершила 640 ночных боевых вылетов. Была награждена орденами Красного Знамени, Отечественной войны и многими медалями.

После войны трудилась много лет в гражданской авиации на должностях пилота на ЛИ-2, диспетчера КДП, была организатором и начальником службы бортпроводников в аэропорту «Шереметьево».

С 1961 года её жизнь была связана с городом Лобня. Мария Николаевна активно участвовала в военно-патриотической работе, выступая в воинских частях, проводя беседы и уроки. мужества в школах и техникуме. Она пользовалась заслуженным авторитетом не только среди учащейся молодёжи, но и среди ветеранов и всего населения города. Её фамилия была занесена в Книгу Почёта городского музея боевой и трудовой славы.

За долголетнюю работу, активное участие в общественной жизни города, особые заслуги перед отечественной авиацией Совет депутатов решением №49/8 от 27 августа 1999 года присвоил ей звание «Почётный гражданин города Лобня».

Встреча бывших летчиц в годовщину Победы.

М.Попова трагически погибла во время пожара в 2003 году. Накануне 9 мая 2007 года на доме, где жила Мария Николаевна, была установлена мемориальная доска.

http://museum-lobnya.mo.muzkult.ru/news/12108875
https://sl5.edumsko.ru/about/museum/post/99888

Портенко Григорий Иосифович
Майор авиации / пилот бомбардировщик
17.11.1914 - 1.03.1983
История солдата

В 1941 году Тамбовскую авиашколу ВВС СА перебазируют в Среднюю Азию - город Красногвардейск. В это время Портенко Григорий Иосифович служит там в качестве пилота-инструктора, командира звена. Как профессионал-инструктор он необходим для подготовки военных летчиков в тылу, поэтому его просьбы пойти на фронт начальство долго не удовлетворяет. Он пишет десятки рапортов на имя Сталина с просьбой отправить его на фронт. Наконец, в феврале 1942 года пришел положительный ответ.

В качестве летчика-бомбардировщика, а затем и командира авиаэскадрильи ночных бомбардировщиков, он воюет на Северо-Западном фронте. Совершает боевые вылеты по несколько раз в сутки, в сложнейших ночных условиях, когда слепят вражеские прожекторы, под огнем немецких зениток. В месяц он совершает более 100 вылетов.

13 января 1943 года его самолет, нагруженный бомбами, потерпел аварию и упал в лесу недалеко от села Поповского в Тверской области. К счастью, они не разорвались. Григорий Иосифович получил тяжелейший открытый перелом левой ноги, сильную контузию. Его, находящегося без сознания, нашел мальчик из ближайшей деревни. Потом был госпиталь в Вышнем Волочке, Владимире, Москве... Ногу спасти не удалось. Пенициллин появился лишь 2 месяца спустя...

Аэродром, где базировался авиаполк Портенко Григория Иосифовича, находился неподалеку от деревни Мальцево Сонковского района Калининской области. Там мой дед (а был он плясун, запевала, весельчак) и познакомился со своей будущей женой, Соколовой Екатериной Федоровной, жившей в этой деревне. Получилось так, что 3 января 1943 года они поженились, а 13 января его самолет потерпел аварию. Они счастливо прожили вместе 40 лет, вырастив сына и дочь.

Портенко Григорий Иосифович похоронен в поселке Тучково Рузского района Московской области, на кладбище у деревни Картино.

Источник: https://www.moypolk.ru/rossiya/soldiers/portenko-grigoriy-iosifovich

Дорогой мой прадедушка Гриша!

Как жаль, что я ни разу не видела тебя…

Я хочу сказать тебе СПАСИБО! Спасибо за мирное небо над моей головой, спасибо за то, что я родилась! Спасибо за победу!

Ты не пожалел своей жизни и здоровья ради этого.

Я очень горжусь тобой!..

…Ты, мой прадедушка, Портенко Григорий Иосифович, родился 17 ноября 1914 года в бедной крестьянской семье в Белоруссии. У вас была большая семья - 6 детей и ты самый младший. Твои родители умерли, когда тебе было 2 года, и растила тебя старшая сестра.

В 1934 году ты поступил в Батайское летное училище, которое окончил в 1936 году.

Источник: http://globaltalents.ru/

Порфирьев Николай Порфирьевич.

Родился в деревне Самуково Чебоксарского района Чувашии. Родители его работали в колхозе.

Счастливое детство длилось недолго. Отец умер рано. У матери на руках осталось пятеро детей. Зимой Коля Порфирьев учился в школе, увлекался авиамоделированием, летом нанимался пасти скот. Семь классов окончил в Иккове, в восьмой стал ходить за шесть километров в Кугеси, но не окончил: одежонка была неважная - заболел.

Коля работал конюхом, когда одногодки уговорили его поступать в Чебоксарский строительный техникум. В день вступительных экзаменов мать подменила Колю в конюшне, и он пошел пешком в Чебоксары. Дети состоятельных односельчан в это время уже готовились к экзаменам, проживая в городе. А у Коли - ни денег, ни времени нет. В тот же день он сдал семь экзаменов и ушел обратно домой. Потом оказалось, что из одиннадцати поступавших в стройтехникум односельчан приняли двоих. Один из них - Николай Порфирьев. Места в общежитии Коле не досталось. Мать устроила к знакомым с условием, что Коля будет топить печь и нянчиться с двумя детьми. Через полгода часть первокурсников отсеялась, и Коля

перешел в общежитие. Но радость оказалась преждевременной: пришла беда другая - ввели 160 рублей платы за обучение.

Выход оказался неожиданным и радикальным. Пришли в техникум из аэроклуба, предложили сказочные условия: кормить будут, форму дадут и на руки - двадцать пять рублей. Коля с приятелем, не раздумывая, махнули в двухэтажное деревянное здание Чебоксарского аэроклуба в Березовой роще.

Так Порфирьев стал летчиком-курсантом. Летали, прыгали с парашютом, изучали приемы рукопашного боя. На груди Коли засверкали значки парашютиста "Ворошиловского стрелка". Между прочим, на первый прыжок с парашютом курсанта Порфирьева поднял в небо на самолете У-2 сам начальник штаба Чебоксарского аэроклуба, первый парашютист Чувашии Арсений Андрианов.

Летом 1941 года окончивших Чебоксарский аэроклуб направили в г. Энгельс учиться пилотировать бомбардировщики. Однако Порфирьеву военком сказал: «Тебя, как одного из лучших, мы направляем в Батайскую военную авиационную школу пилотов-истребителей».

В Батайске учиться уже было некогда - надо было воевать. Батальон курсантов летного училища с октября 1941 года передали фронту. Восемнадцатилетний "Ворошиловский стрелок" Николай Порфирьев вызвался к крупнокалиберному пулемету, нацеленному в небо. Дежурили по звеньям, патрулировали часто под бомбежкой город, железнодорожную станцию, ловили шпионов, освобождали продовольственные и вещевые склады в Ростове-на-Дону. Потом авиагородок эвакуировали. Первый эшелон с семьями офицеров, инструкторами разбомбили фашисты. Второй эшелон с курсантами прорвался на Кавказ, к месту назначения, где вблизи границы с Ираком ранее дислоцировался бомбардировочный полк. Бомбардировщики снялись и улетели воевать на запад, а образовавшуюся брешь заполнили батайские курсанты, которым предстояло параллельно учебе вместе с пограничниками оборонять границу и небо.

Аэродром, где базировались батайцы, окружали высокие, густые заросли камыша, которые были хорошим укрытием для пробиравшихся к военному объекту не только дезертиров, но и просто бандитов. Стоит как-то курсант Порфирьев чернильно-темной южной ночью на посту и слышит, как в камышах зашуршало. Пригляделся - одна тень, другая, третья - цепочка силуэтов людей друг за другом прошмыгнула к стоящим в стороне разбитым во время полетов самолетам. - Стой! Стрелять буду! - предупредил Порфирьев. Мародеры в ответ открыли огонь. Началась перестрелка. По тревоге поднялись летчики и ликвидировали банду.

Бдительный Николай Порфирьев был представлен к награде.

Вскоре курсантам, летавшим на И-16 и ЛаГГ-3, пришлось переучиваться. В распоряжение авиаучилища пришла эскадрилья имени Чкалова, состоящая из новейших самолетов Ла-5. Как привет с Родины воспринял Порфирьев известие о том, что самолеты эти собраны на средства трудящих Горьковской области и Чувашской АССР. Оказалось, что никто из летчиков и не знал, где находится Чувашия, и все спрашивали у чуваша Порфирьева. Узнав, улыбались и говорили: «А-а, дружба народов! С тех пор его так и звали: "Дружба, курсант Дружба".

А тут поступила разнарядка на восстановление летных навыков в Третью военную авиационную школу первоначального обучения (ВАШПО). Начальник штаба и говорит по секрету Порфирьеву: -Эта школа находится на территории Чувашии. Хочешь поехать на родину? - Господи, кто же откажется! конечно, хочу, - воскликнул Николай.

И вскоре летчик Порфирьев прибыл в поселок Ибреси Чувашской АССР.

Авиационная школа базировалась в Ибресинском районе Чувашской АССР на нескольких аэродромах, авиационные мастерские - в поселке Ибреси. Николай Порфирьев летал с аэродрома в Чувашских Тимяшах на Ут-2.

В одной группе с ним учился старший лейтенант Леша, как его звали летчики. Был старший лейтенант, лишившийся на фронте обеих ног, молчалив, жил один в Ибресях. От остальных летчиков, одетых в вылинявшие добела гимнастерки и пилотки, он отличался кожаным регланом, синей летной фуражкой и особой сосредоточенностью в деле. Таким запомнился Порфирьеву его однокашник - человек-легенда, будущий Герои Советского Союза и герой книги Бориса Полевого "Повесть о настоящем человеке" Алексей Маресьев.

После окончания 3-й ВАШПО Н. Порфирьев напросился в штурмовую авиацию и обучался этому делу в Ульяновске. Один из полётов чуть не оказался для него последним, когда он осваивал поликарповский самолет-разведчик Р-5.

Разбежался, взлетел, стал набирать высоту, и... отказал двигатель. Что делать? Покинуть самолет, как требует наставление, нельзя: слишком мала высота, парашют не успеет раскрыться. Развернуться и посадить самолет на аэродром мешают строения. Только вперед! Благополучно перелетел через ограждение аэродрома, шоссе, и тут на пути планирующего биплана Р-5 оказался земляной вал, поднятый в защиту от разливающейся по весне Свияги. Шасси у Р-5 не убиралось, зацепилось за этот злополучный вал – самолет перевернулся и загорелся. Николай ударился лицом о приборную доску и потерял сознание. Чудом остался жив, хоть и покалечился. После госпиталя -снова небо.

По прошествии многих лет Николай Порфирьевич вспоминает их все, эти семь типов самолетов, на которых ему приходилось летать. В битве за Кенигсберг Н. Порфирьев летал на знаменитом истребителе танков Ил-2. Хорошая машина, "летающий танк", бронированный штурмовик, сильное вооружение. Но у наводящего ужас на фашистов "черной смерти" Ил-2 первого выпуска была «ахиллесова пята» - не защищена задняя часть самолета, один пилот, без стрелка. Поэтому летали кругами, друг за другом

День Великой Победы Николай Порфирьевич встретил в Кенигсберге. Прослужил в авиации до 1948 года и демобилизовался.

В родном аэроклубе он стал трудиться с 1949 года. Готовил к полетам самолеты, судил авиационные соревнования, участвовал в перегоне из столицы самолетов Як-18. Как участник воздушного парада 1953 года в Москве Николай Порфирьев получил благодарность лично от Министра обороны СССР маршала Н. А. Булганина. Как депутат горсовета он "пробивал" строительство домов для летчиков аэроклуба, добился присвоения одной из улиц г. Новочебоксарска имени погибшей на фронте Жени Круговой, которую знал еще в годы учебы в аэроклубе до войны.

Два десятка лет Н. Порфирьев работал на заводах инструментальщиком.

Не счесть нагрудных знаков, благодарностей и премий, которые ему вручали чуть ли не каждый год как лучшему по профессии, как рационализатору. На Чебоксарском заводе электроизмерительных приборов он многие годы не "сходил" с Доски Почета. За хорошие производственные показатели награжден Почетной Грамотой Чувашского обкома профсоюза работников машиностроения с выдачей денежной премии.

Николай Порфирьевич с супругой Дарьей Ивановной вырастили сына Виталия и дочь Нину. У них четыре внука. Бывший летчик-истребитель и штурмовик много встречается с молодежью, он частый гость в музеях Республиканской организации РОСТО (ДОСААФ) и чебоксарской школы №36.

http://lenin.cap.ru/news/2013/05/28/uchastnik-vozdushnogo-parada-1953-goda-v-moskve-niko

Прасолова Прасковья Прокофьевна

Летчик 46-го гвардейского ночного бомбардировочного авиационного полка 325-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии 4-й воздушной армии, гвардии лейтенант. Закончила Батайскую летную школу, летчик -инструктор Одесского аэроклуба.

В Красной Армии с 1941 года. На фронтах Великой Отечественной войны с августа 1943 года.

Участвовала в битве за освобождении Кубани и Крыма , наносила бомбовые удары по военным объектам врага , нанесла противнику большой урон в живой силе и технике. Выбыла из полка по ранению летом 1943 года.

Летом 1943 года в эскадрилью Марины Чечневой была зачислена Прасковья Прасолова. Она успешно закончила Батайскую летную школу в 1939 году и около двух лет работала летчиком-инструктором в Одесском аэроклубе.

Вскоре эскадрилья Марины Чечневой стала боевой. Когда решался вопрос, кого послать в первый боевой вылет, выбор командира пал на Пашу Прасолову. Штурманом к ней назначили Катю Рябову.

Вот как описывает свой первый боевой вылет Прасолова:

«Целью боевого задания являлись военные объекты противника в Керчи. Не успели мы приблизиться к цели, как наш самолет попал в пересечение лучей десятка прожекторов. Вокруг вдруг возникли облачка разрывов зенитных снарядов. Катя Рябова мне говорит: «Строго держи курс и смотри только на приборную доску». Сбросили бомбы удачно. Долго пытались скрыться от лучей прожекторов, и благодаря выдержке Кати Рябовой это сделать удалось. Благополучно возвратились на аэродром. Когда я подрулила к стоянке и вылезла из кабины, ко мне подбежала Марина Чечнева и зацеловала меня чуть не до смерти. В эту ночь мы с Катей Рябовой совершили еще два боевых вылета».

В одну из ночей в район Керчи вслед за нашим с Рябовой экипажем вылетела Паша Прасолова со штурманом Клавой Старцевой. Условия выполнения заданий были тяжелые. Мы с Катей очень беспокоились за своих молодых однополчанок. Все экипажи в ту ночь вернулись на свой аэродром. Не было только машины Прасоловой и Старцевой.

Как выяснилось позже, осколок снаряда попал в мотор их самолета. Применив все свое мастерство, Паша и Клава произвели вынужденную посадку на нейтральной полосе. Когда к самолету прибежали наши бойцы, они нашли обеих девушек в очень тяжелом состоянии: у Паши при медицинском осмотре было обнаружено семь переломов, у Клавы два. Санитарный самолет доставил их утром в Краснодар. В госпитале началась борьба за жизнь наших подруг.

Клава Старцева выздоровела довольно быстро и вернулась в родной полк. А Паше больше не суждено было летать. Почти два года пробыла она в различных госпиталях. С великим трудом врачи сохранили ей руки и ноги, но она осталась на всю жизнь инвалидом... "

Источник: http://tamanskipolk46.narod.ru/p127aa1.html

Проворихин Владимир Борисович

Родился 14 октября 1912 года в городе Мологе (ныне не существует, затоплен при создании Рыбинского водохранилища в Ярославской области). Окончил начальную школу на станции Беженцы, затем 7 классов в городе Рыбинске. В 1931 году окончил школу фабрично-заводского ученичества в Мологе. С 1932 года работал токарем на авиационном заводе в Рыбинске. Затем по комсомольской путёвке направлен в город Пошехонье. Работал на заводе чертёжником, токарем, дизелистом, механиком по холодильным установкам. С 1934 года в рядах Красной Армии, служил механиком в авиационной школе. В 1938 году направлен в Борисоглебскую военную авиационную школу лётчиков. Окончив её, работал инструктором-лётчиком в Читинской и Батайской военных авиационных школах.

С 15 июля 1942 года лейтенант В. Б. Проворихин на фронтах Великой Отечественной войны в составе 927-го ИАП (ВВС 46-й Армии, Закавказский фронт), летал на ЛаГГ-3. С августа 1942 года воевал в 926-м ИАП (219-я БАД, 4-я Воздушная армия, Закавказский фронт). С сентября 1942 года - командир звена в 790-м ИАП (219-я БАД, 5-я Воздушная армия, Закавказский фронт), продолжая летать на ЛаГГ-3. 17 сентября 1942 года ранен в воздушном бою. В апреле 1943 года вернулся в 926-й ИАП (229-я ИАД, 4-я Воздушная армия, Северо-Кавказский фронт). С 16 августа 1943 года - начальник воздушно-стрелковой службы 821-го ИАП (229-я ИАД, Северо-Кавказский фронт; 236-я ИАД, 8-я Воздушная армия, Южный фронт), летал на "Спитфайре". С 24 сентября 1943 года - командир эскадрильи 57-го Гвардейского ИАП (329-я ИАД, 4-я Воздушная армия, Северо-Кавказский фронт), где летал уже на "Аэрокобре".

13 апреля 1945 года помощник командира по воздушно-стрелковой службе 57-го Гвардейского истребительного авиационного полка (329-я истребительная авиационная дивизия, 4-я Воздушная армия, 2-й Белорусский фронт) Гвардии майор В. Б. Проворихин ранен взрывом противопехотной мины на аэродроме Габерт и отправлен в госпиталь. Всего совершил 261 боевой вылет, в воздушных боях сбил лично 15 и в составе группы 1 самолёт противника.

После окончания войны продолжал служить в ВВС, а с 1948 года - в авиации ПВО. В 1950-1951 гг. находился в правительственной командировке в Китае (обучал китайских лётчиков). С 1952 года служил в Клину (Московский округ ВВС и ПВО) в должности заместителя командира 151-й ИАД ПВО. С 1954 года Гвардии полковник В. Б. Проворихин - в запасе (по состоянию здоровья). В 1957 году закончил Московскую государственную консерваторию, около 2-х лет работал в ней настройщиком клавишных инструментов. Затем вернулся в город Клин, работал в комбинате бытового обслуживания и доме-музее П. И. Чайковского. С 1980 года - на пенсии. Умер 12 мая 1989 года.

Награждён орденами: Красного Знамени (19.10.1942, 26.03.1945, ...), Отечественной войны 1-й степени (29.12.1943, 11.03.1985), Красной Звезды; медалями.

Прокопович Александр Александрович.

101-м году жизни этот мир покинул Александр ПРОКОПОВИЧ – без всякого преувеличения человек-эпоха

Казалось, что ничего подобного никогда не произойдет. Ведь этот железный старец из года в год приучал всех нас к тому, что готов справиться с любыми трудностями и невзгодами. Но человек все-таки смертен, однако жить обязательно должен целый век. Как Александр ПРОКОПОВИЧ, который покинул этот бренный мир на 101-м году.

В память об этом неутомимом труженике предлагаем несколько историй из его жизни, рассказанных самим Александром Александровичем или близкими ему людьми.

Пилот-самоучка

С юношеских лет Александра Прокоповича буквально завораживали гордо реющие в облаках сталинские соколы. «Неужели я так не смогу?» – раз за разом задавался он одним и тем же вопросом. Но судьба оставалась непреклонна, и прежде чем распахнуть свои широкие объятия, устроила ему серьезную проверку на прочность. К набору в летное училище Александр опоздал, а в моряки-подводники его не взяли из-за обнаруженного в ухе чирья. Так и пришлось довольствоваться артиллерией.

Но по иронии именно там и начался его путь в небо. Во время срочной службы он прошел обучение на планерах – в части хотели организовать спецподразделение для заброски в тыл к врагу. Когда после демобилизации Прокопович возвратился на родину, в Белоруссию, и стал опять работать на стекольном заводе, вроде бы уже не помышляя о покорении воздушного пространства, как судьба вдруг дала обратный ход.

Узнав о том, что заводская молодежь по окончании работы посещает аэроклуб, Александр загорелся с новой силой. Его отправили на курсы переквалификации, после чего он стал инструктором в аэроклубе. От деревни, где жил, до основного аэродрома было порядка 10 километров, поэтому ему дали летчика, который доставлял каждый день туда и обратно. И вот как-то Прокопович обратился к пилоту с просьбой научить его летать на самолете По-2. Тот неожиданно согласился. После этого он уже официально стал инструктором по подготовке летного состава, а затем, успешно сдав экзамены вместе со своими курсантами, был зачислен в Батайскую школу летчиков, которую окончил через восемь месяцев.

На острие кинжала

Начало войны офицер Прокопович встретил в Грозном, но до боевых действий мог и не дожить. Однажды уставший после многочисленных учебных полетов инструктор

возвратился домой, и как принято говорить в таких случаях, отрубился. А в это время к нему в дом нагрянули самые настоящие грабители. Пока несколько человек выносили имевшееся в наличии имущество, один из головорезов стоял у изголовья спящего хозяина с остро отточенным кинжалом. В эти минуты, показавшиеся вечностью, находившиеся под пристальным вниманием жена и дочь Лиля не проронили ни звука. Это и спасло жизнь главе семейства, который так и не проснулся.

А дальше были каждодневные взлеты и посадки, сбитый «показательный» самолет, сотни подготовленных курсантов, ставших впоследствии настоящими асами, среди которых и столь прославленная, как Герой Советского Союза «ночная ведьма» Полина Гельман. На форзаце книги она начертала: «Моему первому инструктору Александру Александровичу Прокоповичу на память о первых шагах в авиации вместе с искренними поздравлениями с 52-й годовщиной Советской Армии и добрыми пожеланиями».

Наверняка, под этими словами с удовольствием подписались еще множество его питомцев, в том числе и тот, имя которого ныне известно всему миру. Когда в середине 1950-х годов майор Прокопович служил уже в Чкаловском военно-авиационном училище, в числе других курсантов под его началом обучение проходил будущий первый космонавт планеты Земля Юрий Алексеевич Гагарин….

Юрий МАТЫЦИН
Более подробно
https://novgaz-rzn.ru/nomer26112015_47/2412.html

Прокуроров Анатолий Иванович (1946-1953)
Демобилизовавшись в 1946г. был назначен первым (после войны) командиром 9-го Авиационного учебно-тренировочного отряда ГВФ, которым проработал до 1953 года.
Родился в 1910г. в Мордовская АССР, г. Саранск . В 1931г. поступил и в 1933г. был в первом выпуске пилотов Батайской школы ГВФ. Продолжительное время работал пилотом — инструктором в школе, обучая курсантов на самолетах У-2 и Р-5. Участник Великой Отечественной войны от июня 1941г. до мая 1945г. Выполнял спецзадания на самолете Ли — 2 (был закреплен за штабом Маршала СССР Рокоссовского).

Затем работал Начальником ЛШО, заместителем начальника по летной подготовке, начальником СКУ ГА. Общий налет в гражданской и военной авиации 10 000 часов.

Источник: https://skutcga.ru/?page_id=41

Прудникова Руфина Николаевна
Происхождение Руфины Николаевны Прудниковой овеяно тайной. В метрической книге с. Тезина написано, что 28 августа (10 сентября) 1914 года у Анастасии Петровны Худяковой, крестьянской девицы деревни Сергеево Тейковской волости Шуйского уезда Владимирской губернии родилась дочь Руфина. То есть это была внебрачная дочь. Отчество в таких случаях часто давалось по имени крёстного отца.
Крестили Руфину лишь на четвёртый день (обычно это происходило на следующий день). Связано это было, возможно, с состоянием матери… А может быть молодая мама ждала, когда из города Владимира приедут восприемники её дочери: личный

дворянин Николай Максимович Дмитриевский и дочь коллежского регистратора Варвара Васильевна Добронравова. Вот такие необычные крёстники!..

В начале 1930-х Руфина Худякова, возможно, по разнарядке комсомола, поступила в авиационную школу Гражданского воздушного флота, расположенного в г. Батайске Ростовской области. Вскоре она познакомилась с ростовчанином Григорием Митрофановичем Прудниковым и вышла за него замуж. В 1934 году у них родилась дочь Виктория.

Григорий Прудников родился 17 января 1913 года в Ростове-на-Дону. В этом городе в предвоенные годы и жила его семья. Сам Григорий стал лётчиком и добился высокого мастерства на этой стезе. Перед войной лейтенант Прудников был инструктором по слепым и ночным полётам 93-го дальнебомбардировочного авиационного полка, дислоцированного в Западном особом военном округе. В случае начала войны задачей полка было нанесение ударов по объектам противника на стратегической глубине. На начало войны из имевшихся полков дальней авиации наибольшее количество экипажей, подготовленных к ночным полётам, было как раз в 93-м авиаполку, очевидно, благодаря, в том числе, работе опытного инструктора Григория Прудникова, который находился в Красной армии с 15 апреля 1941 года. На второй день войны, 23 июня 1941 года, 9 экипажей полка получили указания атаковать цели в Кракове – завод, аэродром и ж/д узел. Об эффективности этих ударов ничего не известно, но в результате из 9 самолётов было потеряно два бомбардировщика ДБ-3Ф, причем как минимум один из них был сбит своими же истребителями….

Более подробно об этой героине на ниже указанном электронном ресурсе.

Источник: https://valuh.livejournal.com/235538.html

Пузырь Александр Моисеевич 1919 г.р. Младший лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. Судя по награждению медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.», войну прошел. О дальнейшей судьбе нет сведений. В учетной карточке воинское звание указано как майор. Место рождения г. Краснокутск Харьковской области Украинской ССР. Других данных нет.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Ревва Николай Петрович

Старшина авиарадиомеханика

История солдата

Ревва Николай Петрович родился в 27 июля 1903 г в г. Ейск Краснодарского края. В семье потомственного дворянина. В 1919 г добровольно принят в ряды Ейского казачьего полка. В июне 1920 г. зачислен в команду сторожевого корабля "Данай" - стрелок Азовской флотилии. В декабре 1920 г. на юге Украины и в Крыму была установлена власть большевиков. Ревва Николай Петрович в 1921 г направляется в распоряжение комендатуры Севастопльского порта. В 1925 г. служит на гидроавиабазе. Из-за репрессий в тридцатые годы уезжает с семьёй в г. Батайск. Принят на работу авиамехаником в школу ГВФ.В 1939 год начинается Вторая мировая война. Школа ГВФ переформирована в школу военных лётчиков им. Серова. Ревва Николай зачислен на военную службу в качестве старшины авиарадиомеханика. В сентябре 1941 г школа перебазировалась вглубь страны, в г. Евлах Азербайджана, чтобы обеспечивать

своевременную подготовку летчиков для фронта. В марте 1944 г. школа возвращается на прежнее место дислокации в г. Батайск. В 1946 г Ревва Николай Петрович переводится в ВВС ЧФ в г. Севастополь. За службу отечеству награждён орденом Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медаль за победу над Германией.

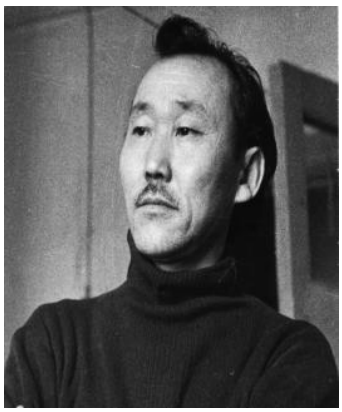
Воспоминания:

Дочь Брянцева Инга Николаевна

Папа был круглосуточно на аэродроме. Постоянные переезды по населённым пунктам Азербайджана вместе со школой военных лётчиков имени Серова. Землянки, каша в солдатском котелке и одиночество ребёнка в чужом населённом пункте. Запомнился мне экипаж лётчиков, которые называли меня Васей, из-за того, что я ходила в шароварах. Любимой песней, которую я пела папе в землянке, была "Катюша". Любимая она осталась на всю жизнь.

Фотографии

https://www.moypolk.ru/velikiy-novgorod/soldiers/revva-nikolay-petrovich



Рокчинский Гарри Олегович (26 декабря 1923, урочище Алцын-Хута, Кетченеровский улус, Калмыцкая АО — 1993, Элиста, Калмыкия) — заслуженный деятель Калмыцкой АССР, народный художник РСФСР, заслуженный художник РСФСР, лауреат Государственной премии Калмыцкой АССР имени О. Городовикова, член Союза художников РСФСР. Один из основоположников современного изобразительного искусства Калмыкии.

Гарри Олегович Рокчинский родился в урочище Алцын-Хута Кетченеровского улуса, где провёл своё детство. После окончания девятилетней школы Гарри Рокчинский поступил в Астраханский речной техникум и позднее в аэроклуб имени Водопьянова. После начала Великой Отечественной войны он был призван в армию и отправлен в военно-авиационную школу имени Серова, которую не закончил. 16 апреля 1944 года после проведения операции «Улусы» Гарри Рокчинский был отозван из армии и сослан в Широклаг. После окончания Великой Отечественной войны ему было предписано поселиться во Фрунзе, куда он прибыл 18 июня 1945 года.

В 1946 году Гарри Рокчинский приехал в Новосибирскую область и начал работать художником в Купинском районном Доме культуры. В 1948 году поступил в Алма-Атниское театрально-художественное училище имени Н. В. Гоголя, которое в 1953 году закончил с отличием. В 1961 году возвратился в Калмыкию.

В 1967 году Гарри Рокчинскому было присвоено звание «Заслуженный деятель искусств Калмыцкой АССР». В 1974 году ему было присвоено звание «Заслуженный художник РСФСР».

(Материал взят из Википедии)

Романова Ирина Павловна. Лейтенант

Родилась 22 декабря 1915 г. в с. Наровчат Пензенской обл. Закончила Батайскую 1-ю авиашколу пилотов в 1938 г. Летный центр 1945 г. Пилот ГВФ (третьего класса). Летала на самолетах У-2, П-5, СП, УТ-2, ПО-2, АН-2 № 3478. Ком. звена-инструктор. Была в составе Украинского фронта.

Медали "За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.". Юбилейные медали 20-30-40-50-60 лет победы в великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

https://www.moypolk.ru/soldiers/romanova-irina-pavlovna

Рябчиков Иван Гаврилович

Лётчик инструктор в 1954-1959 гг.

Лётчик-испытатель II класса (1964), капитан (1959)

Родился 25 сентября 1930 года в селе Матышево ныне Руднянского района Волгоградской области. В 1950 окончил Саратовскую спецшколу ВВС. В армии с июля 1950.

В 1952 окончил Батайское ВАУЛ, в 1954 – Высшую офицерскую авиационно-инструкторскую школу ВВС.

В 1952-1953 – лётчик-инструктор Батайского ВАУЛ, в 1954-1959 – лётчик-инструктор Борисоглебского ВАУЛ.

С июня 1959 – в запасе.

В 1960 окончил Школу лётчиков-испытателей, в 1966 – Московский авиационный институт.

С декабря 1960 – лётчик-испытатель ОКБ П.О.Сухого. Участвовал в испытаниях Су-7, Су-9, Су-11 и их модификаций.

Погиб 28 октября 1966 года при выполнении испытательного полёта на самолёте Су-7БМ.

Жил в Москве. Похоронен в Москве, на Новодевичьем кладбище. Награждён медалями.

Источник: https://www.bvvaul.ru/profiles/2694.php

Савчук Владимир Максимович 1919 г.р. Майор. Летчик. Призывался Батайским ГВК. (Батайская ВШЛ). Награжден: орден «Отечественная война 1 степени», два ордена Красного знамени. По данным учетной карточки уроженец с. Корница Ляховецкого района Каменец- Подольской области Украинской ССР. В юбилейном награждении орденом «Отечественная война 2 степени» указано место жительства: с. Корница Белогорского района Хмельницкой области Украинской ССР. Других данных нет.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Садовников Евгений Николаевич

В Новороссийском казачьем кадетском корпусе есть почетный уголок коренного Кубанского казака – ветерана Великой отечественной войны Евгения Николаевича Садовникова.

Раньше он был частым гостем у кадетов, теперь же они сами навещают любимого наставника, чтобы помочь по хозяйству и послушать военные истории, как говорится, «из первых уст».

Во времена освоения казаками Кубанских земель, дедушка Евгения Николаевича — Трофим Петрович Нейжмак со своей женой Югой были переселены с Украины на Кубань, в Станичку. Сейчас это черта города Новороссийска. Отсюда и пошел казачий род нашего героя. Семья была большая. Здесь у них родилось семеро детей, включая дочку Надежду. Кстати сказать, дом дедовский стоит до сих пор, а во дворе и колодец, с которого вся семья питалась.

Повзрослев, девочка вышла замуж за Николая Садовникова, молодого казака из Симбирска, мечтающего стать военным летчиком. Вместе со своим другом Евгением Савицким, тем самым, который впоследствии станет дважды героем Советского союза, юноши поступали в летное училище. Савицкого взяли, а Николай не прошел медкомиссию. Когда в семье Николая и Надежды родился сын, его назвали Женькой, в честь легендарного друга юности. Отец говорил тогда сыну: «Я летчиком не стал, но ты им обязательно будешь!». И эти слова словно напророчили судьбу мальчишки.

Детство у Евгения закончилось рано. Война началась, когда ему едва исполнилось 14 лет. Мать с дочерью эвакуировали, а он остался с отцом, которого тогда назначили комиссаром истребительного батальона. Схватывая все на лету, Женька быстро познавал навыки военного дела, на теорию не было времени. После окончания 7 класса, отец отдал документы в Краснодарскую спецшколу ВВС №12. Казалось, мечта о судьбе летчика стала на шаг ближе, но война внесла свои коррективы. Когда немцы взяли Ростов, школа была переведена в Сибирь, и Евгений, бросив учебу, остался воевать со своим отцом. Был бойцом истребительного батальона, затем, после гибели отца, ушел в партизанский отряд «Кубань». Много испытаний выпало на долю мальчишки. Да и как иначе: война не щадит ни стариков, ни детей.

— Как в 1943 году Кубань освободили, я остался один. Отец погиб, мать с сестрой в эвакуации. Стало быть и мне надо определяться. Думаю так: или к танкистам пойду, или в другую какую часть, — только бы воевать. А у меня не призывной возраст, 16 лет – воевать не берут, везде отказали. Вот бреду пешком в станицу как в воду опущенный, а навстречу едут казаки в бурках, в кубанках. И глядит на меня из машины Дмитрий Михайлович Савин, ворошиловский всадник, руководитель клуба ОСОВИАХИМа на Кубани. «Садись, — говорит, подвезем!».

В общем, подобрали они меня, взяли с собой. Познакомились, разговорились, я рассказал ему свою историю. «Ну что, — спрашивает он, — поедешь со мной на фронт?». Я отвечаю: «Так меня ж не берут по возрасту!». «Собирайся и приходи завтра пораньше, поедем воевать». Таким образом 25 мая 1943 года я уже стал красноармейцем-казаком 8 Кубанской казачьей кавалерийской дивизии 140 гвардейского артиллерийско-минометного полка. Верхом на лошади дошли мы до самого Днепра. Там я научился

всему: и джигитовке, вольтижировке, и как за лошадью ухаживать. В последствии ни раз участвовал на соревнованиях по верховой езде. Такие вот наши казачьи дела.

В 1944 году вернулся Евгений домой, так как вышло распоряжение Сталина откомандировать всех добровольцев, не достигших 18-летнего возраста. Тут и увидел в газете объявление о наборе в Краснодарскую спецшколу ВВС, ту самую, в которую в 1941 году его отдал отец. Пришел в приемную комиссию, говорит: «Мечтаю посвятить свою жизнь служению Родины по завещанию моего отца!». Там подняли документы трехлетней давности и восстановили Евгения в учебе.

Закончилась война. После школы Евгений поступил в Батайское военное авиационное училище им. Серова. Окончил его лейтенантом, и всю оставшуюся жизнь служил в военно-воздушных войсках, как и мечтал его отец.

На вопрос «было ли 14-летнему мальчишке страшно на войне?» Евгений Николаевич ответил так:

— Я не знал страха! Страх парализует человека, мешает сосредоточиться, принять правильное решение. Страх мешает двигаться вперед. Перед нами был враг, а за нами – Родина. Нам некогда было бояться.

Указом президента РФ ветеран Великой отечественной войны Евгений Николаевич Садовников награжден юбилейной медалью «70 лет Победы в Великой отечественной войне 1941-1945 гг.» Вручал награду атаман Новороссийского районного казачьего общества Юрий Петрович Постников. Поддержать и поздравить своего соотечественника собрались члены совета стариков Анатолий Васильевич Соболев, Алексей Васильевич Фисенко, казаки города.

— Самая главная моя Победа — это моя супруга Зиночка, с которой мы живем вместе вот уже 63 года, — поделился с присутствующими Евгений Николаевич.

Растроганный этим событием, ветеран прочитал гостям свои стихи, которые он пишет вот уже более шестидесяти лет.

Простите люди, так случилось,
Что не погиб я на войне.
И знак почетный за отвагу
Министр вручил в награду мне.
В войне с фашистами сражался,
Контужен, ранен был в бою.
Не отступал и не сдавался.
Теперь я с вами чарку пью.
Пью за Великую Победу,
Непобедимый наш народ,
Россию, что по бездорожью
Стремится с Путиным вперед!

Источник: https://novorossportal.ru/news/

Сафонов Константин Митрофанович 1913 - 2.07.1941. капитан / Пилот

История солдата:

К сожалению, я мало знаю о своем прадедушке, т.к. информации о нём нигде не смогли найти. Всю информацию, я черпала с его сохранившейся трудовой книжки и слов бабули, которая его не помнила (ей было всего 1 год, когда она потеряла отца)

Мой прадед Сафонов Константин Митрофанович родился в г.Москва в 1913 году.

С данных трудовой книжки известно, что:

01.11.1932г. - пилот инструктор Батайской авиашколы;

07.06.1934г. - переведен в Северо-Казакского управление пилотом г.Актюбинск;

01.04.1935г. - назначен пилотом инструктором транспортного отряда;

01.12.1935г. - переведен пилотом в 27 авиаотряд;

11.12.1936г. - переведен пилотом в 34 авиаотряд;

01.06.1938г. - переведен пилотом в 27 авиаотряд;

15.05.1939г. - назначен пилотом инструктором в 27 авиаотряд;

01.01.1941г. - переведен в Узбекское Управление Гражданского Воздушного Флота;

01.01.1941г. - назначен пилотом транспортного отряда Узбекского Управления ГВФ;

В период с 20 апреля 1941 года по 17 июня 1941 года проходил подготовку в Летном центре ГВФ по освоению самолета ПС-84. Показав хорошие результаты, был допущен к полетам на самолете ПС-84 с 2М-62ИР в качестве первого пилота.

Когда точно прадед уходил на фронт мне не известно, имеется только запись в трудовой книжке, что 02.07.1941г. Потерян без вести во время Отечественной войны против фашистской Германии.

Источник: https://www.moypolk.ru/vladikavkaz/soldiers/safonov-konstantin-mitrofanovich

Алексей Алексеевич Свирин

Свирин Алексей Алексеевич.

Даты жизни: 4.04.1923-18.12.2002. Родился в р.п. Шилово. Окончил 8 классов Шиловской средней школы. С октября 1940 по май 1941 годя - курсант Рязанского аэроклуба. 17 июня 1941 года вступил в ряды РККА. По май 1942 года - курсант Батайской военной школы пилотов, а затем курсант Тбилисского военного пехотного училища № 2. С сентября 1942 по январь 1943 года сражался на Закавказском фронте (810

стрелковый полк, 394 стрелковая дивизия) в должности командира взвода. В феврале 1943 года тяжело ранен. После выздоровления, с июня 1943 по октябрь 1944 г. - пилот 6 отдельного учебно-тренировочного полка, участвовал в боевых действиях в составе 4 Воздушной Армии 2 Белорусского фронта. После войны служил лётчиком истребителем до мая 1960 года. Награждён многими орденами и медалями.

Источник: https://www.moypolk.ru/ryazan/soldiers/svirin-aleksey-alekseevich

Северин Дмитрий Семенович 1920 г.р. Старший сержант. Авиамеханик. Доброволец Батайской ВШЛ. Награжден орденом Красной звезды. По данным учетной карточки уроженец с. Ивановка Ворошиловградской области Украинской ССР. Других данных нет.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Селиванов Тимофей Васильевич. Младший лейтенант.

История солдата

Родился в 1914 г. в селе Николаевка Днепропетровской области, Петровавловского р-на (УССР). Окончил Батайское авиационное училище им. А.К. Серова. Дружил с Алексеем Маресьевым.

Семченко Василий Иванович 1920 г.р. Сержант (Младший лейтенант) Пилот. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден орденом Красного знамени. Установить место рождения и дальнейшую судьбу героя не удалось.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Сидоров Михаил Андрианович.

Подполковник. История солдата

Мой прадедушка, Сидоров Михаил Андрианович 1916 года рождения. Место рождения: город Рязань. Летчик-истребитель.

В 1936 году работал токарем на заводе "РязСельМаш" и одновременно занимался в Рязанском аэроклубе. Закончил "Батайское Авиационное училище" и был оставлен там для подготовки летчиков. С 1940 года состоит в Красной Армии. Во время войны занимался подготовкой летных кадров. Награжден орденом "Красной Звезды", медалями "За боевые заслуги".

Источник: https://www.moypolk.ru/ryazan/soldiers/sidorov-mihail-andrianovich

Сироткин Сергей Иванович, первый командир 235-го авиаотряда.

В июле месяце 1937 года в Апатиты прибыл командир отряда т. Сироткин Сергей Иванович. Он стал первым командиром 235-го авиаотряда. С 1917 года связал Сироткин свою жизнь с революцией, стал бойцом Красной Армии. Получив в армии образование, работал в Московском управлении ГВФ. С 1932 года он — начальник аэронавигационной и метеорологической службы. Одновременно Сироткин ведет большую научную работу, связанную с изучением состояния воздушных линий, в результате чего появился его научный труд «Наставление по аэронавигационной службе ГВФ». В то же время Сергей Иванович на общественных началах возглавил Первую Московскую планерную школу, которая вырастила немало замечательных летчиков.

Из Москвы С.И. Сироткина направляют в Алма-Ату для организации полетов гражданской авиации в Казахстане, в январе 1936 года назначают заместителем начальника курсов высшей летной подготовки в Батайске, а затем начальником эксплуатационно-технического отдела Ленинградского управления ГВФ. Сергей Иванович Сироткин внес большой вклад в развитие гражданской авиации на Кольском полуострове.

Кроме Сироткина С.И. первыми руководителями были: заместитель по политчасти Иван Николаевич Платошин, Начальник штаба Владимир Степанович Загорский, старший пилот Михаил Васильевич Карабанов.

В том же 1937 году на Север прибыли начальник аэропорта Апатиты Д. Бассалыго и старший инженер авиаотряда В. Бречалов. В это же время на Север прибыли опытные пилоты Северного управления И. Цыбалев и А. Лебедев, ранее летавшие на МБР-2. За короткий срок они подготовили несколько пилотов к управлению новым типом самолета. В числе первых к самостоятельным полетам был допущен П. Овчинников. Ему, как

командиру авиазвена поручалось переучить молодой летный состав отряда, а затем организовать производственные полеты.

Источник: https://murmashilive.ru/

Скорук Василий Васильевич

Родился 14 января 1919 года в селе Черниговка (Винницкая область Украины). В 1935 году вместе с семьёй переехал в город Улан-Удэ (Бурятия). Окончил 7 классов в школе № 23, прошёл обучение в местном аэроклубе. С ноября 1938 года в рядах Красной Армии, направлен в Читинскую военную авиационную школу пилотов. С октября 1939 года - курсант Батайской ВАШП. С июля 1940 года - лётчик 162-го РИАП.

С 5 декабря 1941 года - пилот неустановленного авиаполка (ВВС Калининского фронта), летал на И-16. 15 марта 1942 года в воздушном бою получил тяжёлое ранение в руки и ногу, но сумел на подбитом самолёте вернуться на аэродром, лечился в госпитале. С 20 июля 1942 года - командир звена 13-го ЗИАП (Приволжский военный округ). С 26 октября 1942 года - лётчик 875-го ИАП (18 марта 1943 года преобразован в 66-й Гвардейский ИАП), летал на Як-7. Сражался на Калининском, Северо-Западном и Брянском фронтах. В январе 1943 года вновь был подбит в бою, привёл повреждённый самолёт на аэродром и произвёл посадку.

14 мая 1943 года командир звена 66-го Гвардейского истребительного авиационного полка (4-я Гвардейская истребительная авиационная дивизия, 1-й Гвардейский истребительный авиационный корпус, 15-я Воздушная армия, Брянский фронт) Гвардии лейтенант В. В. Скорук погиб в воздушном боя у села Троицкое (Орловский район Орловской области). Похоронен в братской могиле на сельском кладбище. Всего совершил около 80 боевых вылетов, в воздушных боях сбил лично 6 самолётов противника.

Награждён орденами: Красного Знамени (17.03.1943), Красной Звезды (23.02.1943).

Источник: http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/s/skoruk.htm

Слупский Георгий Матвеевич

Сержант, командир звена 249 иап

Из наградного листа: Произвел 35 боевых вылетов, из них 17 воздушных боев, в результате которых лично сбил 2 самолета противника и в паре 2 самолета противника. 5.11.42 г. при выполнении боевого задания на сопровождение штурмовиков Ил-2, был сбит ЗА, самолет загорелся и сам выбросился на парашюте, приземлился западнее Ардонская. Ушел от погони немецкой пехоты, 9.11.42 г. вышел к нашим войскам с ожогами лица и рук.

Награжден орденом «Красное Знамя» (14.3.43).

(«Подвиг народа»)

15.9.43 г. не вернулся с боевого задания на самолете ЛаГГ-3.

(«ОБД Мемориал»)

http://stsokol.ru/stsokol/12.1942/04.12.42/01_01/04.12.42_8_fio.html

История об этом Герое опубликована в газете «Вперед», г. Батайск. В публикации допущена не точность, фамилия Героя указана как СЛУЦКИЙ.

Георгий Слуцкий пропал без вести 15 сентября 1943 года.

Георгий Матвеевич родился в 1919 году в городе Казалинск, что располагается в Южном Казахстане. С раннего детства он мечтал стать лётчиком и в конце концов стал. Окончил батайскую авиашколу имени Серова, так что на Великую Отечественную войну Георгий Слуцкий попал уже с крыльями, которые он использовал не только профессионально, но и крайне отважно.

Из наградного листа к ордену Красного Знамени говорится:

«За период участия в Отечественной войне показал себя отлично растущим летчиком - комсомольцем, за что заслуженно пользуется славой в полку как лучший воздушный боец-истребитель». За подобными формулировками, которые на бумаге выглядят простыми, стоит тяжелейший труд и бессмертный подвиг. Никто не знает, чего стоили эти слова Георгию: «Бесстрашно и мужественно навязывает воздушный бой противнику, с превосходящими его силами и выходит победителем». Только пожелтевшие наградные листы могут немного приоткрыть завесу.

За короткий период с 10 октября 1942 года по 15 марта 1943 года, несмотря на перерыв в летной работе из-за ранения, Георгий Слуцкий произвел 35 боевых вылетов, из них 17 воздушных боёв, в результате которых лично сбил два самолёта противника типа Ме–110. В паре с другим лётчиком сбил Ю-88 и Ме–110. Кроме этого, имеет на своём счету два подбитых самолёта противника Ме-109ф.

5 ноября 1942 года бесстрашно вступил в бой сразу с четырьмя Ме-109ф и сумел выйти из боя победителем! Во время этого сражения подбил один самолет, который с дымящимся мотором с резким снижением ушел с поля боя. Уже 27 ноября отлично провел воздушную разведку, в ходе которой, несмотря на сильный огонь ЗА противника, произвел штурм железнодорожных эшелонов, в результате чего было сожжено пять вагонов и убито до десяти солдат противника. Георгий Слуцкий и здесь вступил в воздушный бой с превосходящими фашистскими силами, в результате которого подбил Ме-109ф. После разведки и штурма доложил весьма важные сведения о перегруппировках войск противника.

При выполнении очередного боевого задания на сопровождение штурмовиков Ил–2 был сбит ЗА. Самолёт, на котором был Георгий Матвеевич, загорелся, и он был вынужден воспользоваться парашютом. Приземлился западней Ардонской. И только благодаря уму, выносливости и воле к жизни ушел от погони немецкой пехоты, а 9 ноября вышел к нашим войскам с ожогами лица и рук. Выжил.

В Батайске женился на Анастасии Ивановне Деминой, которая так и не дождалась его из последнего боя. Это сражение развернулось год спустя, 15 сентября 1943 года, в районе порта Темрюк Краснодарского края.

Награждён орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени.

На одной из плит на стене Памяти в Батайске есть имя и Георгия Матвеевича Слуцкого.

Вечная память герою, отдавшему жизнь за спасение Родины.

Полина Какичева, поисковую информацию и фото предоставил Сергей Еременко

Снытко Тарас Антонович. Подполковник .

История солдата

Мой отец Снытко Тарас Антонович, 1914 г. рождения, был штурманом пикирующего бомбардировщика ПЕ-2, в составе 2-го - Украинского фронта, в 1941г. За уничтожение танков и другой техники врага, которые шли на Курск, (указом от 01.12. - 41год), он был награждён Орденом Красной Звезды, лётчику Тарянику Г.А. было присвоено Звание Героя, Экипажу звание Геройский. Стрелком-радистом был Шереметьев Григорий. С 08.1941 г. по 10.1941 г. отец был штурманом звена. Много фашистских танков и живой силы они уничтожили во время войны. Снытко Т.А. награждён Орденом Красного Знамени, Орденами Отечественной войны 1ст. и 2 ст., Вторым Орденом Красной Звезды в 1952 г. Медалями: «20лет в СА», «За боевые заслуги», «Отечественной войны», «30лет в СА», «40лет ВС СССР», «45лет в СА», «За безупречную службу 1ст». После войны с 1945 г. по 09.1960 г. был начальником хим. службы Батайского Военного авиационного училища лётчиков им. Серова (БВАУЛ им. Серова). С 1960 г. работал контрольным мастером ОТК, на оборонном заводе. С 1976 г. работал в штабе Гражданской обороны Тушинского района г. Москвы. Умер в августе 1995г. У него 3 детей (двое умерли), пятеро внуков, и пятеро правнуков. Светлая память о нём вечно будет в наших сердцах!

Источник: https://www.moypolk.ru/moscow/soldiers/snytko-taras-antonovich

Солопов Дмитрий Трофимович. 11.09.1917 – 23.02.1988

История солдата

До начала ВОВ окончил Батайскую летную школу и с первых дней был направлен на фронт. Он был летчиком.

Награжден орденом «Красной звезды», орденом «Отечественной войны» 2-ой степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», крестами и медалями, нагрудными знаками иностранных государств.

После войны 8 лет служил в морской авиации в г. Гдыня Польской Народной республики. По возвращении в СССР прошел курсы повышения в Иркутском военном авиационно – техническом училище и в звании майора был направлен в Грузию. В 1959 г. был направлен на преподавательскую службу в филиал Армавирского высшего военного авиационного училища летчиков ПВО в г. Ставрополе.

К концу жизни общий стаж его военной и гражданской службы составил 70 лет.

Источник: https://www.moypolk.ru/stavropol/soldiers/solopov-dmitriy-trofimovich

Стадниченко Николай Карпович 1917 г.р. Старший лейтенант. Летчик. Призывался Батайским ГВК. Награжден: орден «Отечественная война 1 степени», орден Красного знамени. В Книге памяти г. Батайска записан как пропавший без вести 10.03.1944 года. В боевом донесении на сайте ОБД Мемориал записано: « Сбит огнем противника в районе Пустошки. О дальнейшей судьбе неизвестно». Местом рождения указано с. Михайловка Нехворощанского района Полтавской области Украинской ССР.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Столбикова Анна Алексеевна 1915г.р.

Механик звена 46-го гвардейского ночного бомбардировочного авиационного полка 325-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии 4-й воздушной армии 2-го Белорусского фронта.
В Красной Армии с 1941 года. . В действующей армии с 1941года. В полк переведена в 1944 году. Участвовала в боях на Калининском фронте, в Прибалтике. В битве за освобождении Белоруссии. Дошла до Германии.

М.Чечнева

МАСТЕР СВОЕГО ДЕЛА

Она появилась в нашем полку весной 1944 года. Появилась необычно: знакомый летчик забросил ее к нам на недельку «погостить». Странным показалось это поначалу: кругом война, рвутся бомбы, девчата день и ночь летают, а тут — гости. Мы и встретили Аню настороженно, недоверчиво, хотя она сразу произвела на всех самое приятное впечатление. Светлоглазая, светловолосая, эта девушка словно притягивала к себе. Была в ней какая-то милая простота, застенчивость и веяло от нее мирным временем, домом. Тут же выяснилось, что в нашем полку у нее подружка — Тоня Калинкина, техник (она обслуживала самолет командира полка Е. Д. Бершанской).

От Тони мы и узнали, что Аня напросилась в гости не случайно. Она давно добивалась перевода в наш полк, да все не выходило, А теперь ей разрешили погостить у нас после тяжелой болезни.

К тому времени у нее был уже большой боевой опыт и награда — медаль «За боевые заслуги», которую она получила в 1943 году.

Тогда Аня Столбикова служила в 105-м гвардейском полку. Эта часть работала по связи с партизанами, а базировалась недалеко от нас. Летали они тоже на По-2. Аня хотя и была техником, но поднималась в воздух вместе с летчиком. В одном из полетов простудилась и заболела воспалением легких, пришлось лечь в медсанбат. Когда ее пришел навестить инженер полка и спросил, как она хотела бы отдохнуть после болезни, Аня рассказала о своей мечте. Так она и попала в гости в женский полк ночных бомбардировщиков.

Аня сразу полюбила наш полк, наших девчат, наши самолеты, даже наши землянки. Ей все у нас нравилось: и то, что живем единой семьей, и что землянки у нас украшены вышивками, и что девушки ходят подтянутые, в ладно подогнанных гимнастерках.

Потом уже, когда Аня перевелась к нам совсем, то четыре раза получала наряд вне очереди за неполадки в обмундировании. Девчата посмеивались над ней: «В своем полку ты одна была, мужчины тебя и в таком виде любили, а у нас так не выйдет». Это были, конечно, шутки, но наши летчицы, штурманы, техники, «вооруженцы» действительно выглядели молодцевато, сами все подгоняли на себя.

...Аня Столбикова оказалась не просто высококвалифицированным специалистом. К технике у нее был талант, а самолеты стали ее призванием, ее страстью.

И это казалось мне удивительным! Откуда бы? Родилась и выросла Аня в селе Ваправино, Горьковской области. В ту пору деревня была еще темной в буквальном смысле — ни света, ни радио. Может быть, увиденный в соседнем большом селе трактор внушил ей душевный трепет? Во всяком случае, еле дождавшись окончания семилетки, Аня буквально бросилась на строительство Горьковского автозавода. Там окончательно и приворожили ее машины — работала она в механосборочном цехе. В 1934 году решила поступить в авиашколу Гражданского воздушного флота на отделение техников. Такая школа находилась неподалеку, в Балашове. Занималась Аня с увлечением, с жадностью. Там подружились они с Тоней Калинкиной, которая, я думаю, сыграла не последнюю роль в переводе подружки в наш полк. После окончания школы Аню послали преподавать в Батайскую авиашколу. Было это в 1938 году. В ту пору по всей стране организовывались спецотряды Гражданского воздушного флота. В один из таких отрядов, приблизительно через год, и назначили Аню Столбикову. Отряд базировался недалеко от Горьковского автозавода и летал по всей Горьковской области. В самом начале войны спецотряд, в котором служила Аня, был мобилизован и отправлен в Москву, а оттуда почти сразу переведен на Калининский фронт.

На Калининском фронте Столбиковой довелось вывозить раненых прямо с передовой. Страшно было вначале. Фанерную, незащищенную машину могло снести даже взрывной волной, ведь садиться приходилось прямо на поле боя. Но ничего, привыкла.

С Калининского фронта отряд перебросили в Прибалтику. Как раз в это время Марина Раскова приступила к формированию женской авиачасти, и почти всех девушек отряда отправили в ее распоряжение. Уехали задушевные Анины подружки Тоня Калинкина, Валерия Булычева и другие. Девушка плакала, провожая их, но война есть война. Почти сразу после расформирования отряда Столбикову направили в 5-й гвардейский полк. Летали к партизанам, в тыл врага, возили оружие, продукты, почту. Теперь уже Аня чувствовала себя в воздухе уверенно, в главное — вдохновляла радость, с которой летчиков встречали партизаны. Эта радость заставляла забывать об усталости, о себе, об опасности. И все же в редкие минуты отдыха просыпалась тоска по дому, по подружкам... А тут еще узнала, что по соседству базируется женский авиаполк, и так потянуло к Тоне, к женскому коллективу!

Девчата пробовали отговорить Аню от перехода в наш полк. Им казалось, что у нас ей будет трудно с непривычки: живем мы в землянках, а частенько и просто под открытым небом, работаем день и ночь без устали, в полку ни одного мужчины, так что помощи ждать не от кого. А Аня, прямо скажу, в этом смысле была избалована. Но девушку ничто не пугало. И вскоре после своего визита она перевелась к нам на постоянную службу.

Все опасения оказались напрасными: Аня имела прекрасную подготовку, и техником она была замечательным. Я сама летала полгода на машине, которую готовила к полетам Аня, и ни разу она меня не подвела.

В самолет я садилась всегда со спокойной душой, знала, что все будет в порядке, а такая уверенность, как известно, играет в полете первостепенную роль!

В полку Аня сразу стала всеобщей любимицей. Всех нас подкупала ее готовность в любую минуту прийти на помощь. Трудно было даже представить, как она успевала не только следить за машинами своего звена, но и постоянно помогать другим. Если у кого случались какие-нибудь неполадки, Аня мгновенно оказывалась рядом, звать ее никогда не приходилось. И при всем том она еще находила время помогать старшему технику нашей эскадрильи Марии Щелкановой готовить новых техников. Мы просто поражались, откуда у нее, такой незаметной и тихой, столько сил и энергии, откуда такая готовность всю себя отдать другим. Это была какая-то очень глубокая убежденность в том, что так и должно быть, что ты призван служить людям, что товарищи неотделимы от тебя.

Вскоре мне пришлось расстаться с Аней, и я очень жалела об этом. Ее перевели обслуживать самолет командира полка Е. Д. Бершанской. Но девушка по-прежнему часто забегала в нашу эскадрилью: верным была другом.

За год службы в полку Анна Столбикова обслужила 800 боевых вылетов. За отличную боевую работу по подготовке матчасти была награждена орденом Красной Звезды. А в 1945 году мы принимали ее в ряды Коммунистической партии.

Я хорошо запомнила то собрание, взволнованное, радостное Анино лицо. Рекомендовали ее Герой Советского Союза командир эскадрильи Дина Никулина и старший техник Антонина Калинкина. Выступила и я. Все тогда радовались, что у нас будет еще один хороший коммунист.

Аня прошла с полком до Берлина. А после демобилизации осталась работать в Германии, в Северной группе советских войск. Там у нее родилась дочка. В 1946 году она вернулась на Родину.

Мы не виделись с Аней много лет— все как-то не получалось. Но я знала, что живет она по-прежнему в Горьком, растит дочку, окончила техникум советской торговли и работает в горьковском Горхлебторге. Я очень удивилась, узнав, что Аня оставила технику, любимые свои машины. После войны многие наши однополчане ушли из авиации, получили самые различные мирные профессии. Но Аня, с ее страстью к технике... Нет, я решительно не могла смириться с этим...

Мы увиделись на одной из наших традиционных встреч, Аня почти не изменилась, только стала немного солиднее. И руки у нее такие же, как были; маленькие, крепкие, сильные, умевшие так безукоризненно готовить технику к бою. Хотя теперь в них появилась какая-то мягкость. Теперь это были руки женщины, хозяйки, матери. И тогда я подумала; «Нет, Аня не изменила себе — все хорошо, все правильно. Она все та же...»

Источник: http://tamanskipolk46.narod.ru/p166aa1.html

Стружанов Иван Сергеевич. 01.07.1922 г. р. Место рождения: д. Подосинки Коломенского р-на Московской обл. Дата призыва: 23.04.1940 г. Воинское звание: капитан. Место службы: летчик 5 ПАП

Награды:

орден Красного Знамени

орден Отечественной войны 2 ст. (6.04.1985)

орден Красной Звезды (18.08.1945)

Окончил Тбилисскую ВАШП в 1940. С 14.07.1942 – инструктор-пилот Батайской ВАШП. На трассе: с 04.1943 – летчик 3 ПАП, с 2.09.1943 – летчик 5 ПАП. Служил в ВВС до 1959: командир звена. Капитан (5.06.1951).
Из наградного листа от 15.02.1945 г.: «С июля 1943 перегнал 130 боевых самолетов Р-39 и Р-63. На участке Киренск-Красноярск – 121, Якутск-Киренск – 8, Сеймчан-Якутск – 1».

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/struzhanov-ivan-sergeevich

Сузик Павел Гавриилович. Родился в 1917 году в селе Мамекино, Новгород-Северской губернии. В авиации служил с 1933 года (приписал себе 3 года к рождению) по 1972 год.

Начинал карьеру лётчика в Батайской лётной школе Гражданского Воздушного Флота, в ВВС РККА с 1938 года. Летал на следующих типах самолётов: У-2, Р-1, Р-5, Р-Z, УТ-2, СБ, "Сталь-3", Ка-5, ТБ-1, ТБ-3, "Вульти", И-5, И-15бис, И-153, И-16, Пе-2, ЛаГГ-3, МиГ-3, Ла-5, Ла-7, Ла-9, Р-39, "Яках" (Як-1, -3, -7, -9, -11, -12, -15, -17), МиГ-15, МиГ-17.

Участник Великой Отечественной войны. Был инструктором, затем лётчиком-истребителем. С 1941 года сражался в составе 171-го истребительного Тульского авиационного полка (315-я Рижская истребительная авиационная дивизия, 6-й авиационный корпус, 15-я Воздушная армия) на Ленинградском и 2-м Прибалтийском фронтах. Прошёл путь от командира звена до заместителя командира полка.

Совершил 168 боевых вылета (общий налёт - 163 часа), проведя 29 воздушных боёв, сбил 4 самолёта противника лично (3 FW-190, 1 Me-109) и 3 - в составе группы (Ju-87, Ju-88, He-111). При этом, 2 победы одержал на ЛаГГ-3, остальные - на Ла-5 и Ла-7. Сам потерял в боях 3 самолёта. Войну закончил в Прибалтике.

Имея большой опыт полётов на различных типах самолётов, был командирован для перегонки американских истребителей Р-39 "Аэрокобра" (общий налёт - 168 часов).

После войны продолжал служить в частях ВВС. В звании полковника командовал истребительным авиационным полком (в/ч 83415) в Карелии.

В середине 1950-х годов уволен в запас. Работал в ДОСААФ и "Аэрофлоте" в городе Калуга. Умер в 1979 году.

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

Источник: http://airaces.narod.ru/all14/suzik.htm

Сухорябов Владимир Викентьевич

Родился 10 (23) июня (по другим сведениям – 18 (31) июля) 1910 года в селе Слободка Михампольского района Каменец-Подольской области в семье крестьянина. По национальности украинец. Батрачил, работал в совхозе на сахарном заводе.

В 1930 окончил рабфак.

В армии с октября 1930. Обучался в Украинской кавалерийской школе, в 1933 окончил Тамбовскую кавалерийскую школу.

В кавалерии прослужил недолго. С конца 1933 по конец 1935 г. - курсант 2-й Военной Краснознаменной школы летчиков им. «Осоавиахима» (г. Борисоглебск).

Лейтенант, командир звена 107-й истребительной авиационной эскадрильи 83-й истребительной авиационной бригады Белорусского военного округа.
С 14 декабря 1937 года по 10 июня 1938 года участвовал в национально-революционной войне в Испании. Был командиром звена. Имел 90 часов боевого налёта. Проведя 20 воздушных боев, сбил лично 2 истребителя Fiat Cr-32. 14 ноября 1938 года награждён орденом Красного Знамени.

Затем был помощником начальника Одесской ВАШЛ по лётной подготовке.

С августа 1940 – лётчик-инспектор по технике пилотирования ВВС ПрибВО.
Участвовал в Великой Отечественной войне с 1941 года.
На начало февраля 1942 года майор Сухорябов командир 163-го иап 7-й сад 3-й ударной армии Калининского фронта. Командовал 163 иап, 294 иад, 1 гвиад. С 26.05.42 по 27.07.43 подполковник Сухорябов (с 18.03.43 г. полковник) командир 294-й иад (13-й гвардейской дивизии) 3-го гвардейского корпуса 5-й воздушной армии Степного фронта. С конца августа 1944 года и до конца войны - командир 220-й (1-й Гвардейской) истребительной авиационной Сталинградско-Берлинской Краснознамённой дивизии.

"Наша дивизия носила славное наименование - 1-я Гвардейская Сталинградская истребительная авиационная. Командовал ею в то время Полковник В. В. Сухорябов. Лицо комдива выражало суровость, а глаза с припухшими от бессонницы веками - строгость. Казалось, что он никогда не улыбается, и лётчики, кто не знал комдива близко, немного его побаивались. На самом же деле это был очень душевный человек и приятный собеседник, и в то же время строгий, требовательный и принципиальный командир..."
(Из книги Н. Ф. Кузнецова - "Годы испытаний")

Совершил 110 боевых вылетов, лично сбил 2 самолёта противника.

За боевые отличия был награждён орденами: Красного Знамени, Кутузова 2-й степени (22.07.1944), Отечественной войны 1-й степени; медалями "За боевые заслуги" (03.11.1944), "За победу над Германией" (09.05.1945), "За взятие Берлина" (09.06.1945).

После войны продолжал службу в ВВС на командных должностях. В 1945 окончил КУНС при Военно-воздушной академии (Монино). В 1948-1949 – заместитель начальника Батайского ВАУЛ. С декабря 1949 – заместитель командира 126-й истребительной авиационной дивизии (Закавказский ВО).

Погиб в авиакатастрофе 25 июля 1950 года.

Награждён 4 орденами Красного Знамени (14.11.1938, 22.06.1942, 8.03.1945, 15.11.1950), орденами Суворова 2-й степени (30.05.1945), Кутузова 2-й степени (23.07.1944), Отечественной войны 1-й степени (19.08.1943), Красной Звезды (6.05.1946), медалями.

Источники:
http://www.airforce.ru/staff/who_is_who/
http://airaces.narod.ru/spane/suhoryb.htm
http://vif2ne.ru/nvi/forum/arhprint/122645
https://www.bvvaul.ru/profiles/2731.php

Тайч Михаил Семенович. Дата рождения: 1920. Майор / Командир АЭ

История солдата

Рождения 1920 г., Уроженец БССР, Жлобинского района, местечка Стешино, еврей, из рабочих, учащийся, член ВКП\б с 1943 года, окончил 10 классов в 1938 году и Батайскую военную школу пилотов в 1940 году.

В Красной Армии с 1938 года, ВВС с 1938 года. Участник Отечественной войны с 13.06.43 года.

Участвуя в Отечественной войне на 3-ем Украинском фронте, успешно выполняя задания командования, лично произвел 68 боевых вылетов на прикрытие штурмовиков и транспортных самолетов. Умело руководит эскадрильей, действия которой способствовало быстрейшему разгрому немецких захватчиков в операции на Криворожском, Апостоловском, Никопольском и Херсонском направлениях, за что награжден от имени Президиума Верховного Совета Союза ССР приказом 17 воздушной армии № 023\н от 30.05.44 года орденом Красное Знамя.

Из представления к награждению орденом «Александра Невского» от 15 мая 1945 года:

«Участвуя в Отечественной войне на Юго-западном и 3-м Украинском фронтах с 13.6.42 года по 10.5.1945 года, выполняя задания командования произвел 210 успешных боевых вылетов на прикрытие наземных войск, сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков, штурмовку войск противника и разведку. В проведенных воздушных боях сбил лично и в группе 12 самолетов противника. Произведенными 26 штурмовками войск противника уничтожил до 8 автомашин и 15 солдат противника. При выполнении заданий командования показал себя преданным и достойным сыном нашей Родины, проявляющим смелость, мужество и отвагу».

Награжден орденами: «Отечественной войны» 1 ст., «Красного Знамени» -3.43г., «Красного Знамени»-5.44г., «Александра Невского»-12.06.1945г. Медалями: «За оборону Сталинграда»; «За освобождение Белграда»; «За взятие Будапешта»; «За Победу над Германией в ВОВ».

Источник:https://www.moypolk.ru/kostroma/soldiers/taych-mihail-semenovich

Тарабрин Геннадий Тимофеевич

Профессор, доктор технических наук

Защита кандидатской диссертации: 1969 г.

Присвоение ученой степени доктора: 1983 г.

Дата присвоения звания профессора: 1986 г.

Окончил Батайское военное авиационное училище летчиков, Волгоградский институт инженеров городского хозяйства (ныне Волгоградская архитектурно-строительная академия), аспирантуру при Центральном научно-исследовательском институте строительных конструкций (г. Москва).

В системе высшего образования работает с 1963 г. В разное время занимал должности ассистента, ст. преподавателя, доцента, ст. науч. сотрудника, заведующего кафедрой, проректора по научной работе. В 1969 г. — ученая степень кандидата наук, в 1975 г. — ученое звание доцента, в 1983 г. — ученая степень доктора технических наук, в 1986 г. — ученое звание профессора. На кафедрах математики работает с 1972 г. Заведует кафедрами математики с 1981 г.

Источник: http://www-tst.vstu.ru/persona/tarabrin-gennadii-timofeevich.html

Тегин Георгий Сергеевич

1927-1991

Лётчик-испытатель 1-го класса (1969), полковник. Родился 18 августа 1927 года в городе Ленинград (ныне - Санкт-Петербург). С 1936 жил в Горьком (ныне - Нижний Новгород). В 1945 окончил Горьковскую спецшколу ВВС.

В армии с 1945. В 1945 окончил Сасовскую ВАШПОЛ. В 1945-1946 учился в Борисоглебском ВАУЛ, в 1949 окончил Батайское ВАУЛ. До 1955 был лётчиком-инструктором Батайского ВАУЛ.

В 1957 окончил Школу лётчиков-испытателей, в 1966 - Московский авиационный институт, в 1967 - Всесоюзный заочный юридический институт.

С марта 1957 по декабрь 1980 - на лётно-испытательной работе в ЛИИ. В 1957-1964 был лётчиком-инструктором в ШЛИ.

Провёл ряд работ по испытанию авиационных двигателей и самолётного оборудования на тяжёлых самолётах по тематике института. С 1980 - в запасе. Жил в городе Жуковский Московской области. Умер 19 февраля 1991 года. Похоронен в посёлке Островцы Раменского района Московской области. Награждён орденом Трудового Красного Знамени, медалями.

https://testpilot.ru/review/isplii/pilot/50/tegin.htm

Тезяев Иван Иванович родился 21 ноября 1922 года в с. Гумны Краснослободского района Мордовской АССР. Окончил 4 класса Гуменской школы. 1 января 1940 года был призван в ряды Красной армии и поступил на учебу в Батайскую летную школу. Закончив ее летом 1942 года, он был направлен в 16 Воздушную Армию. Свое первое боевое крещение младший лейтенант Тезяев, получил 12.07.1942 года, участвуя в обороне Сталинграда. Иван Иванович на своем истребителе Як-1 в составе 220 ИАД 581 ИАП участвовал в наступлении, окружении и разгроме немецкой армии под Сталинградом. За боевые отличия, стойкость и массовый героизм личного состава, проявленные в Сталинградской битве, приказом Верховного Главнокомандующего, дивизия и полк были, преобразованы в 1-ю гвардейскую авиационную истребительную дивизию и 55-й гвардейский авиационный истребительны й полк. В составе этого соединения наш земляк в 1943 году принимал участие в Курской битве, Орловской наступательной операции. Тезяев хорошо освоил не только советские истребители, но и американский истребитель Р-39 «Аэрокобра». На таких истребителях летали прославленные асы, такие как А.И. Покрышкин, Г.А. Речкалов, П.С. Кутахов и другие. В 1944 году он, освобождая Беларуссию, участвовал в КалинковичскоМозырской, Бобруйской, Минской и Люблинско-Брестской наступательных операциях.

В 1945 году Иван Иванович продолжил бить врага на территории Европы. Он принимал участие в освобождении Польши, ВислоОдерской, Восточно-Померанской и Берлинской наступательной операции. За образцовое выполнение заданий командования в Восточно-Померанской операции и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР, 55-й гвардейский АИП, в котором служил наш земляк, был награжден орденом Александра Невского. Не остался без наград и Тезяев И.И. За успешно выполненные штурмовки и сбитые самолеты врага он был награжден орденом «Красной звезды», двумя орденами «Красного знамени», медалями «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина» и "За победу над Германией". Войну закончил в Берлине и расписался на развалинах Рейхстага. После войны Иван Иванович продолжил службу в Прибалтике. Их полк расквартировали на дачах Геринга в Нойхаузене (Гурьевск). Здесь он осваивал новый самолет МИГ15 и охранял границы нашей родины. 8 апреля 1950 года самолет типа PB4Y-2 Priteer («Летающая крепость») вторгся в советское воздушное пространство у Лиепаи. В воздух поднялась четверка истребителей. Один из "Лавочкиных" приблизился к нарушителю и велел следовать за ним. Еще один самолет дал предупредительную очередь в сторону. Однако "Приватир" развернулся и пошел в сторону моря и начал стрелять: чтобы сбросить советские самолеты с хвоста. Выбора у наших истребителей уже не осталось. Лейтенант Тезяев, прикрывая

командира, выпустил по нарушителю очередь. Его истребитель «Ла-11» имел целую батарею 23-миллиметровых авиапушек, и точно направленный огонь стал фатальным для американца. Самолет провалился в облака и больше его никто не видел. Из 10 человек на

борту не выжил ни один. Этот инцидент вызвал бурю на самом высоком уровне. Дипломатические ноты СССР и США утверждались лично Сталиным и Трумэном. Пока над Белым Домом и Кремлем летали молнии, над Балтийским морем шли поиски. Русские и американцы пытались отыскать погибший самолет и даже в конце 90-х в море отправились экспедиции, самолет-разведчик со всем экипажем так и остался на дне моря. Победителем первого кровавого воздушного боя холодной войны был наш земляк Тезяев Иван Иванович. За этот бой он был награжден орденом " Красной Звезды" и об этом объявлял по радио сам Левитан. Потом его служба проходила в г. Полесск, Луговая и г. Черниховск, а в 1954 году переводят в Латвию в Вайнеде, где располагался крупный аэродром и где базировался 54-й гвардейский авиационный полк. В 1959 году он переезжает в Эстонию в г Валгу, что на границе с Латвией. А в 1960г в

Литву г. Шяуляй на должность заместителя командира полка. Прослужив ещё два года, в звании подполковника, он уходит в запас и переезжает с семьей в Ярославль на гражданку. 3 августа 1966 года из-за врачебной ошибки он скоропостижно скончался. Похоронили Тезяева Ивана Ивановича в Ярославле на мемориальном военном кладбище.

Источник: http://gumny.narod.ru/kniga_pam/gumn/tezjaev_ivan_ivanovich.pdf

Тенькаев Виталий Иванович 1923 г.р. Младший лейтенант. Летчик. Добровольно поступил в Батайскую ВШЛ. Награжден орденом Красной звезды. По данным ОБД Мемориал пропал без вести. Не вернулся с боевого задания 30.01. 1944 года. Уроженец города Астрахань. Информация об этом герое есть на сайте: Советские летчики- истребители 1936 – 1953 г.г.

Источник: http://sovpilots.ru/cards/44_ta-ti/tenkaev_vitaly_ivanovich.html

Тимлер Александр Августович

Тюменский Чкалов

16 июля 2010 12:35 Автор: Павел Захаров

О храбрости военных летчиков слагают легенды, это бесстрашные укротители неба, которые днем и ночью доставляли в войну боеприпасы, медикаменты.

Лучшее, что каждый может сделать в память о Великой Победе, это не забывать. Благодарность за нее должна передаваться из поколения в поколение, как генный код. "Вслух.ру" и "Вслух о главном" продолжают цикл публикаций, посвященный юбилею Победы. Приглашаем всех принять в нем участие. Письма с фронта и из тыла, открытки, воспоминания - все это и есть настоящая, не книжная история, которую пишем сегодня мы все вместе.

О храбрости военных летчиков слагают легенды, это бесстрашные укротители неба, которые днем и ночью доставляли в войну боеприпасы, медикаменты. Между тем один из лучших летчиков Великой Отечественной войны жил в нашем городе, Тюмени.

Александр Августович Тимлер родился в 1912 году, в очень беспокойное время. Родом он был из северокавказских немцев. Тимлер рано лишился родителей, родная мать и сестра умерли во время голода, поэтому он даже не знал немецкого языка. После смерти родителей маленький Саша отыскал своего брата по отцу, от первого брака. Брат был намного старше и взялся воспитывать сироту вместе со своим маленьким сыном.

Однако прожил Саша с братом в Армавире совсем недолго, уже в 8 лет он сбежал от него и оказался в коммуне для бывших детей-сирот. "Неизвестно, как отец попал в колонию, - вспоминает его дочь Генриетта Горбачева. - Может быть, ему надоело нянчиться с племянником, и тогда он сбежал. Скорее всего, его схватили во время очередного рейда". Жизнь в коммуне многому его научила. Как рассказывал Александр Тимлер дочери, первым делом в коммуне он научился крыть крыши, затем - шить. У детей в коммуне было самоуправление, она скорее напоминала школу, нежели колонию: все воспитанники вносили посильный вклад в общее дело. К примеру, наволочки, пододеяльники и кое-какую одежду шили себе сами.

После колонии Александр Тимлер поступает в первую батайскую авиашколу ГВФ. Однажды Генриетта Александровна спросила отца о том, как он сдавал экзамены для поступления в авиашколу, на что Александр ответил: "Алгебру совсем не знал, а сдавать надо было. Сам не знаю, как я туда прорвался".

В юношеские годы молодому Тимлеру не давала покоя слава знаменитого летчика Чкалова, пролетевшего на самолете под мостом. Тогда Александр решился повторить трюк. К счастью, маневр удался, но вот от начальства сильно "влетело". К слову, о юношеских шалостях летчика Тимлера. Волей судьбы Александру Августовичу поручили доставить посылку Чкалову. Свое ответственное задание он выполнил не совсем стандартным способом. Он пролетел максимально низко над домом известного пилота и выбросил сверток прямо из кабины своего "кукурузника" во двор. Юношеские "подвиги" не раз в дальнейшем спасали жизнь Александру Тимлеру.

"Моя мама была биологом, а папа в это время опылял поля рядом с аэродромом. Думаю, там они и познакомились, - вспоминает дочь Тимлера. - Война застала нас в Горьком, куда мы переехали в 1939 году".

Александра Августовича призвали в первую неделю войны, на Северо-Западный фронт, где он поступил на службу в особую прибалтийскую авиагруппу. Летать молодому пилоту приходилось в ужасных погодных условиях и в полной темноте, только так можно было обеспечить сообщение с партизанскими отрядами. Здесь-то и пригодились Тимлеру навыки, приобретенные в бурном юношестве.

За девять месяцев службы на фронте летчик налетал более 740 боевых часов и совершил 90 ночных вылетов над линией фронта в ночное время, при этом все полеты совершались на предельно низкой высоте. Зенитки немцев не могли поймать самолет, идущий на бреющем полете. Александр Августович вывез с фронта 340 раненых, доставил 27 медицинских работников и длительное время обеспечивал медикаментами, боеприпасами и листовками партизанские отряды, за что в 1943 году получил орден Красной Звезды. О виртуозном летчике много писали как во время войны, так и после. Еще в 1943 году в книге "В тылу врага" имя Александра Тимлера упоминается среди лучших военных летчиков. Много писал о нем и его друг, известный кинодраматург Алексей Каплер, но интереснее всего читать собственные воспоминания военных лет Александра Августовича Тимлера.

"…Самолет ПО-2 - маленький, легонький, как кузнечик. Две плоскости, кабина пилота полуприкрыта щитом из небьющегося стекла, сзади два места для пассажиров: одно сидячее, одно лежачее, скорость небольшая, потолок невысокий; если идти на бреющем полете, то выкрашенный в защитный цвет самолетик и не виден из-за леса, - "кукурузник" назвали его, - пишет Тимлер. - …Один ночной вылет в тыл запомнился надолго, на всю жизнь. Таким был тяжелым и страшным. Кромешная тьма и туман до самой земли. Никаких ориентиров и никакой видимости. Начинается обледенение, ориентация потеряна. Сделал попытку снизиться, чтоб хоть что-то рассмотреть на земле, и вдруг яркий выхлоп осветил высокую сосну. Сработал автоматически: "перепрыгнул" сосну. Пришлось подняться и вновь лететь неизвестно куда еще полтора часа в напряжении. Руки пристыли к штурвалу, и уже хотелось все кончить: упасть на крыло, но не смог, продолжал лететь. Наконец, внизу что-то просветлело: лес кончился, забелели

покрытые снегом поля, окружающие деревушку, можно было приземлиться и сориентироваться".

Непродолжительная фронтовая карьера закончилась для Тимлера вместе с приказом Сталина о переведении всех "лиц неблагонадежной национальности" из фронтовых войск в тыловые. Так семья военного летчика переехала в Тюмень в 1942 году. Здесь Александр Тимлер продолжил совершать вылеты и обучать пилотов на Плехановском аэродроме, пока однажды не случилась катастрофа. Зимой 1945-го, сразу после окончания войны, самолет Тимлера взлетел и спустя некоторое время упал. Летчик оказался одним из немногих выживших, серьезно повредил таз, но выкарабкался. После падения Александр Августович в авиацию больше не вернулся и начал работать в тюменской больнице. Поначалу он чинил инструменты, затем, испытывая непреодолимую страсть ко всеразличным механизмам, выучился на рентгентехника.

Немецкая фамилия никогда не мешала Александру Тимлеру. Как вспоминает его дочь, все люди с большим восторгом относились к красавцу пилоту. "Он был как космонавт", - шутит Генриетта Горбачева. Сталин, со своим приказом, не учитывающим личные качества фронтовых бойцов, буквально спас отца, вспоминает она. "Если бы не ссылка в Тюмень, отец явно бы погиб во время одного из вылетов, ведь все они совершались ночью, и лететь на бреющем полете приходилось буквально на ощупь. Он просто мог бы однажды врезаться в дерево, или его сбила бы своя гаубица, ведь в то время не было способов определения самолета, тем более - ночью", - размышляет Горбачева.

Память людей хранит множество образов совершенно разных людей. Какие-то из этих образов стираются, какие-то остаются, но память всегда хранит имена храбрых и отважных. В годы Великой Отечественной войны многие не успели завершить свою историю подвигов, другие же поставили в ней уверенную точку, приблизив долгожданный день, День Победы. Одним из таких отчаянных храбрецов и был первоклассный летчик гражданской авиации Александр Тимлер.

Источники:
http://www.vsluh.ru/news/society/205928
http://www.myvistory.ru/gorbacheva/brave-pilot/

Тимофеев Иван Тимофеевич
лейтенант / авиационный механик, Летчик
История солдата

Иван в 1935 году обучался в Чебоксарском аэроклубе в группе пилотов, в 1937 году окончил курсы планерных техников, позже работал в Чебоксарском аэроклубе в должности авиационного техника. На военную службу призван 15 ноября 1938 года. В 1939 году находился на срочной службе (на фото) в г. Лебедин Сумской области Украины, имел воинское звание «младший комвзода». Да, было такое звание до 1940 года. Служил авиационным механиком в 11-ом авиационном полку. С февраля 1940 по май 1942 года – в 136-ом ближне-бомбардировочном авиационном полку. Позже обучался в авиационной школе первоначального обучения в г. Телави Грузинской ССР, затем в авиационной школе пилотов в г. Батайск. В июне 1946 года проходил службу в 4 авиационном полку в г. Вайноде Латвии авиационным механиком.

Якобы, Иван, в годы Великой Отечественной войны совершил около 100 боевых вылетов. Писем писал мало, переписка с родителями часто прекращалась на несколько

месяцев, потом снова возобновлялась. Сохранилась легенды о том, что Иван Тимофеев угнал самолёт с немецкого аэродрома, благополучно перелетел линию фронта и приземлился на советской территории. Якобы, был представлен к высшему званию СССР. Документальных свидетельств не обнаружено.

После войны, в августе 1946 года, Иван вернулся на Родину, имея серьёзную контузию, сильно заикался. Сохранились воспоминания и о прибытии Ивана в деревню. Стоял тихий летний вечер, начало темнеть. Сельчане сидели на завалинках возле дома Тимофея Кирилловича. Прибежал соседский мальчик и заявил, что к ним домой идёт какой-то отставной военный. Люба Тимофеева (сестра) ответила, что никого не ждём. И вдруг увидела брата Ивана. Одет он был в военную форму, блестели ордена и медали. Иван вошёл в дом. Его отец, увидев сына живым и здоровым, потерял сознание и упал на пол. Люба с соседями побежала в школу за помощью к учителю Корнилову Александру Степановичу. Прибежали сельчане, привели в чувство Тимофея Кирилловича. Иван тоже был взволнован, начал заикаться, сильно трясти головой. Говорил: «Сейчас всё пройдет. Подождите. Сейчас всё пройдёт…». Через некоторое время Иван окончательно пришёл в себя. Сел за стол, с трудом начал разговаривать. Интересен такой факт. Иван привёз с фронта ту самую алюминиевую ложку, которую дала мама при убытии на службу.

В 1946 году Иван заключил брак с Анной, муж которой был старшим лейтенантом, командиром батареи, погиб в бою. Анна проживала в п. Сосновка за Волгой, туда же переехал и Иван. В начале 50-х годов Иван Тимофеевич работал в государственной автоинспекции г. Чебоксар старшим инспектором. С супругой выезжал в Курскую область на лечение и обучение. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5.11.1954 года за выслугу лет награждён медалью «За Боевые Заслуги». Сохранилось фото, из которого позже сделали портрет. На фото Иван проверяет документы у водителя автомашины, имел звание «лейтенант». К этому времени ветеран уже излечился от контузии и заикания.

Очень необычная и интересная судьба Тимофеевых Семена и Ивана. Она совсем не подходит для деревенских ребят. Родственники вспоминали, что их отец Тимофей Кириллович очень хотел, чтобы сыновья остались дома, в деревне, помогали престарелым родителям. Но сыновья рано покинули отчий дом, разлетелись как птицы. Умер в 1965 году, похоронен в п. Сосновка, на берегу водохранилища.

Источник: https://www.moypolk.ru/

ТИМЧЕНКО Константин Кондратьевич

Родился 30 декабря 1911 года в городе Купянске (Украина), в семье служащего. Рано остался без родителей. Воспитывался в 6 детских домах. Затем работал учеником слесаря на сахарном заводе и одновременно учился в средней школе. В 1934 году был принят в Батайскую летную школу Гражданской авиации, которую через год окончил с отличием. В качестве летчика-инструктора работал в Осоавиахиме города Ульяновска. В январе 1939 года был переведен в Мелитопольский аэроклуб, где подготовил более 30 курсантов для Качинского авиаучилища на самолетах У-2.

В начале войны выполнял приказы по эвакуации материальной части самолетов различных типов в глубь страны. Был призван в Красную Армию в августе 1941 года. Тогда же принял боевое крещение, выполняя задания по поддержке обороняющихся частей Красной Армии на Перекопе и Сиваше. В ходе боевых вылетов приходилось производить бомбометание, вывозить раненых с поля боя, заниматься доставкой

продуктов и медикаментов, поддерживать связь с партизанами, сбрасывать листовки над оккупированными городами.

В декабре 1941 года был сбит над Темрюком. Упал в лиман, тяжелые унты и комбинезон потащили под воду, но, к счастью, было неглубоко, и он сумел выбраться на берег, пройдя по дну 1,5 километра.

В период Сталинградской битвы был прикомандирован командующим 8й воздушной армией генералом Т. Т. Хрюкиным к штабу Сталинградского фронта для выполнения оперативных заданий по осуществлению связи с партизанскими отрядами. Задания руководства штаба Тимченко выполнял на собственном самолете По-2, который они вдвоем со штурманом купили на деньги, накопленные благодаря офицерским денежным аттестатам. Систематически вылетал в места действовавших в тылу врага партизанских формирований. Также поддерживал связь командования Красной Армии с партизанами на Астраханско-Кизлярском направлении в период частичной оккупации немецко-фашистскими войсками Калмыцкой АССР.

С первых дней Сталинградского сражения К. Тимченко обеспечивал связь между фронтами над территорией от Моздока до Эльтона. Летать приходилось днем и ночью, в сложнейших метеоусловиях садиться на малопригодные, а то и вовсе неприспособленные площадки.

В одном из боев в сентябре 1942 года По-2, который пилотировал Тимченко, получил более 200 пробоин. К счастью, неподалеку от места вынужденной посадки находился партизанский отряд, где помогли устранить повреждения.

Всего за время войны Тимченко совершил 894 боевых вылета, общий налет составил 1703 часа.

В послевоенные годы стал летчиком-испытателем, до 1950 года осваивал новые образцы авиационной техники. Во второй половине 1950-х годов выполнял спецзадания по созданию "атомного щита" СССР на Новой Земле, летал на Северный Полюс. Неоднократно участвовал в воздушных парадах. В 1959 году уволился из армии.

Впоследствии работал старшим инженером в аэроклубе ДОСААФ, инженером отдела комплектации на тульском заводе "Прибой", мастером завода "Баррикады" в Волгограде, куратором Приокского управления радиотехнической и электронной промышленности, младшим научным сотрудником волгоградского Краеведческого музея. Поныне занимается военно-патриотическим воспитанием молодежи.

Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом Мужества, многими медалями, в том числе "За отвагу", "За боевые заслуги", "За оборону Сталинграда", "За оборону Кавказа".

Живет в Волгограде.

http://www.biograph-soldat.ru/200/ARTICLES/BIO/timchenko_kk.htm

Советскому летчику установят мемориальную доску в Волгограде

26 Май 2011 **07:12**

ВОЛГОГРАД, 26 мая (Корр. Вероника ЮРКОВА). Сегодня в Волгограде будет открыта мемориальная доска в честь участника Сталинградской битвы, летчика-испытателя, подполковника Константина Кондратьевича Тимченко. Как сообщили ИА «Городские вести» в пресс-службе мэрии, решением комиссии по увековечиванию памяти выдающихся граждан, событий и организаций в городе-герое Волгограде и Волгоградской городской Думы мемориальная доска будет установлена на доме, где жил ветеран.

Сегодня, в 14 часов, на улице Дымченко, 12 состоится памятный митинг, посвященный открытию мемориальной доски.

Константин Кондратьевич Тимченко родился в 1911 году. В 1934 году окончил Батайскую летную школу. Принимал участие в боях от начала до конца Великой Отечественной войны. Совершил 894 боевых вылета. Во время Сталинградской битвы на

самолетах «ПО-2» был связным с партизанскими отрядами, затем принимал участие в освобождении Украины и Белоруссии.

В послевоенное время работал летчиком-испытателем на Украине. Участвовал в испытаниях ядерного оружия на Новой земле.

За мужество и отвагу, проявленные в боях в годы Великой Отечественной войны, Константин Тимченко награжден двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалью «За отвагу». В 1999 году Указом Президента России за заслуги в области испытаний ядерного оружия награжден «Орденом Мужества».

Источник:
http://gorvesti.ru/society/

Тихомирова Вера Ивановна (1918—?) — офицер ВВС периода Великой Отечественной войны, заместитель командира эскадрильи 46-го гвардейского ночного бомбардировочного авиационного Таманского Краснознаменного ордена Суворова полка. За время военных действий совершила 530 боевых вылетов в результате которых был нанесен огромный урон врагу.

Одна из девяти женщин награждённых орденом Александра Невского за всё время его существования.

Окончила Батайскую летную школу.

В 1941 году Вера Тихомирова работала летчиком-инструктором Особой эскадрильи ГВФ.

В феврале 1942 году Вера Тихомирова была мобилизована и направлена на службу в 588-й ночной легкобомбардировочный авиационный полк. С мая по декабрь 1942 года младший лейтенант Тихомирова служила летчиком звена связи 588-го ночного легкобомбардировочного авиационного полка, совершив 356 вылетов, «точно и в срок доставляла все боевые приказы, распоряжения, оперативные документы» и «за отличное выполнение боевых заданий» была награждена 14 ноября 1942 года орденом Красного Знамени.

В декабре 1942 года летчик Тихомирова была переведена на боевую работу. С декабря 1942 года по октябрь 1943 года командир звена лейтенант Тихомирова совершила еще 180 ночных боевых вылета на бомбардировку войск противника и 22 октября 1943 года была награждена орденом Отечественной войны 2 степени.

В апреле 1944 года «за смелое руководство личным составом, лично произведенные 456 боевых вылетов с высокой эффективностью» заместитель командира эскадрильи гвардии лейтенант Тихомирова была удостоена ордена Александра Невского. Всего за время военных действий совершила 530 боевых вылета.

Осенью 1944 года в результате тяжелой болезни была отправлена на лечение в Москву и более участия в военных действиях не принимала.

После окончания войны старший лейтенант Тихомирова служила в летном отряде Московского авиационного института.

В дальнейшем летала на самолетах Ли-2 и Ту-14. В 1957 году майору Тихомировой было присвоено звание военный летчик 1-го класса.

Ткачев Александр Дмитриевич

В течение 24 лет Александр Дмитриевич Ткачев исполнял обязанности ректора Кемеровского медицинского института, внес огромный вклад в его развитие.

Александр Дмитриевич Ткачев родился 14 ноября 1924 г. в г. Луганске. Прошел Великую Отечественную войну в составе Батайской авиашколы летчиков-истребителей имени Серова, входившей в состав Действующей армии Южного фронта. Вернувшись с фронта, поступил в Воронежский медицинский институт. В те годы фронтовиков с большими льготами принимали во все вузы страны. Организаторские способности проявились у Александра Дмитриевича еще в студенческие годы и определили его дальнейшую судьбу. После окончания в 1953 году лечебного факультета Воронежского медицинского института Ткачев работал заведующим районным отделом здравоохранения, главным врачом Центральной районной больницы, совмещая работу в качестве врача-хирурга (г. Россошь). С 1959 года - заместитель главного врача Воронежской областной клинической больницы. С 1963 года - заведующий Воронежским облздравотделом. В 1964 г. защитил кандидатскую диссертацию.

В июле 1967 года назначен ректором Кемеровского государственного медицинского института, в должности которого проработал 24 года. Ректор Ткачев внес огромный вклад в становление и развитие Кемеровского медицинского института. При нём КГМИ стал одним из крупнейших за Уралом, имеющим 6 факультетов и более 60 кафедр. В 1967 году был открыт педиатрический факультет, 1979 году – фармацевтический и организованы профильные кафедры. Для вуза построены общежития, комплексный институтский городок, главный корпус КГМИ, в котором разместилось управление, библиотека и 11 кафедр. К 1980 году институт превратился в один из крупнейших многопрофильных медицинских вузов страны. К фронтовым наградам профессора Ткачева прибавлялись трудовые. За вклад А.Д. Ткачева в развитие медицинского образования он был награжден медалью «За служение Кузбассу» (2004). В 1979 году в Москве защитил докторскую диссертацию.

Александр Дмитриевич - автор 135 печатных работ, в том числе 6 монографий. Под его руководством подготовлено и защищено две докторские и 14 кандидатских диссертаций. Научная проблематика: социально-гигиенические аспекты здоровья, заболеваемости и травматизма шахтеров, организация медицинской помощи в условиях рыночной экономики, динамика физического развития детей и подростков.

В 1980 г. А. Д. Ткачеву присвоено ученое звание профессора, в 1984 г. - заслуженного врача РФ. Награжден орденами Октябрьской революции, Отечественной войны 2-й степени, двумя орденами Трудового Красного знамени и 12-ю медалями. В 2001 году ему присвоено звание «Почетный гражданин Кемеровской области». В 2008 году на здании главного корпуса Кемеровского государственного медицинского университета установлена мемориальная доска Александру Дмитриевичу Ткачёву.

Маркова С.В.,*интернет-проект «Экскурс в историю»*
http://vrngmu.ru/news/2018-god/16354/?special_version=Y

Токарев Александр Иванович 1920 г.р.

Родился в 1920 году в городе Рязани. В 1940 году добровольно вступил в ряды Красной Армии, окончил Батайскую военную авиационную школу лётчиков.

С февраля 1943 года старший сержант А. И. Токарев в действующей армии. Воевал в составе 165-го ИАП. Летал на Ла-5. Сражался на Брянском, Центральном, 1-м Белорусском фронтах.

13 января 1945 года командир эскадрильи 165-го истребительного авиационного полка (286-я истребительная авиационная дивизия, 16-я Воздушная армия, 1-й Белорусский

фронт) капитан А. И. Токарев был сбит огнём зенитной артиллерии противника в районе деревни Юзефув (Келецкое воеводство, Польша) и погиб. Всего совершил около 250 боевых вылетов, провёл более 30 воздушных боёв, в которых сбил лично 20 и в составе пары 1 самолёт противника.

Награждён орденами: Красного Знамени (31.07.1943, 1943), Александра Невского (08.09.1944), Отечественной войны 2-й степени (1944); медалями.

Источник: http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/t/tokarev_ai.htm

Торопов Павел Андреевич.

Ветераны Воздушно-космических сил с глубоким прискорбием сообщают, что 2 июня 2017 года на 80-м году жизни скончался ведущий инспектор группы инспекторов Западного военного округа генерал-лейтенант авиации в отставке Торопов Павел Андреевич.

П.А. Торопов родился 17 июня 1937 года в Иваново в семье рабочего. В 1955 году зачислен курсантом 6-й авиационной школы лётчиков, а затем Батайского военного авиационного училища лётчиков имени А.К. Серова. С 1957 по 1963 год проходил службу в авиационных частях. В 1967 году после окончания Военно-воздушной Краснознамённой академии – вновь в войсках: командир авиаполка, соединения, 7-го корпуса ПВО, заместитель командующего 8-й отдельной армией ПВО.

В последние годы П.А. Торопов исполнял обязанности ведущего инспектора Западного военного округа, активно участвовал в работе ветеранских организаций, в военно-патриотическом воспитании молодёжи. Родина высоко оценила заслуги П.А. Торопова, наградив его двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» III степени и многими медалями.

Светлая память о Павле Андреевиче останется в наших сердцах. Выражаем соболезнование родным и близким покойного.

Источникhttp://archive.redstar.ru/index.php/nekrolog/item/33417-p-a-toropov

Троицкий Александр Михайлович.

Родился Александр Михайлович Троицкий в апреле 1919 года в Акмолинской области. С юношеских лет всем сердцем полюбил авиацию, а в дальнейшем и свою профессию военного летчика-истребителя. В 1940 году Александр Троцкий стал курсантом Нахичеванской военно-авиационной школы, а в апреле 1943 года окончил Батайскую военную авиашколу имени Серова. После окончания авиаучилища до конца Великой Отечественной войны принимал активное участие в боевых действиях. Награжден 3-мя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны, медалями.

С марта 1945 года по июль 1946 года проходил службу в составе ИАП ПВО в Польше, после чего по ноябрь 1950 года продолжал военную службу в разных авиачастях. С 17 декабря 1950 года по 4 февраля 1952 года в составе 324-й авиационной истребительной дивизии находился в Правительственной командировке в Корее, где А.М. Троцкому приходилось выполнять самые разные по своей сложности и опасности задания. Одно из них относилось к 7 января 1952 года. В тяжелом воздушном бою был подбит МИГ-15, пилотируемый заместителем командира авиаэскадрильи 196-го ИАП капитаном Б.С.

Абакумовым. Пилот с перебитой левой рукой сумел катапультироваться с высоты 12 тыс. метров. Парашют раскрылся у самой поверхности земли в районе сопок. Б.С. Абакумова подобрали корейские крестьяне и надёжно спрятали.

Командир дивизии И. Н. Кожедуб приказал А. М. Троицкому, как опытному и смелому летчику, осуществить эвакуацию раненого пилота, что и было успешно выполнено. Жизнь капитана Б. Абакумова была спасена. Также в Корее Александр Михайлович сбил два американских самолета.

С 1952 по 1958 годы А. М. Троицкий служит в 324-ой дивизии в Калуге (Воротынск). В 1958 году после расформирования дивизии он ушел в отставку в звании майора. Но еще многие годы летал командиром экипажа АН-2, работая в калужском аэропорту.

Когда в 2000 году в нашем лицее воссоздали музей Боевой славы 324-ой авиационной дивизии, Александр Михайлович одним из первых пришел на помощь. Все эти годы нас связывала крепкая дружба. Александр Михайлович Троицкий и его жена Елизавета Дмитриевна (тоже участник Великой Отечественной войны) были частыми гостями нашего учебного заведения.

Александр Михайлович прожил трудную, но счастливую жизнь, до конца выполнив свой долг. Мы всегда будем помнить этого доброго, мужественного человека. Светлая ему память.

Совет музея

https://36lic.ru/sobytiya.html

Трутаев Виктор Михайлович

В 1936 г. окончил Батайскую школу Гражданского воздушного флота. Летал на У-2 на местных линиях Московской и Рязанской областей. Вскоре стал командиром звена. После непродолжительной работы в Политотделе Московского управления Гражданского воздушного флота Трутаев накануне войны, в июне 1941 года, вернулся в ряды летчиков.

На фронте с 01.07.41 г. Командовал отрядом Б-1 (санитарная эскадрилья), а 30.04.42 г. назначен командиром 13 оаг ГВФ Брянского фронта.

20.11.42 г. на базе авиагруппы сформирован 6 оап ГВФ (с 08.02.43 г. - 62 гв. оап ГВФ), командиром которого назначен майор Трутаев. Авиагруппа и полк выполняли различные задания командования Брянского фронта. По инициативе командира в составе полка создана специализированная сводная эскадрилья для обслуживания нужд брянских партизан.

Награжден тремя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями.

Источник: http://allaces.ru/p/people.php?id=19593

Туровский Анатолий Иванович 1912 г.р. Гвардии капитан. Летчик. Призывался Батайским ГВК. Награжден орденом Красной звезды, орденом «Отечественная война 2 степени». По данным учетной карточки уроженец с. Михайловка Михайловского района Сталинградской области.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Угаров Алексей Владимирович. 1920 - 19.12.1942. Летчик.

История солдата

Угаров Алексей Владимирович, родился в 1920г., в 1941 г. был призван Батайским РВК, был летчиком, имел звание младшего сержанта.

Был убит в 1941г. Похоронен в Волгоградской области, Суровикинский р-он, х. Новодербеновка.

Источник: https://www.moypolk.ru/

Угрюмов Динадий Клементьевич.

Младший сержант

История солдата

1919 года рождения. Призван из города Бийска. Уроженец села Карагайка Красногорского района Алтайского края. На Динадия Климентьевича после ВОВ пришло извещение, что он без вести пропал.

Родственники делали запрос в архивы. И вот, наконец, в ноябре 2007 года из Центрального архива Министерства обороны России пришел ответ, что он числился в составе Батайской военной авиационной школы пилотов им.Серова. Приказом от 28 октября 1941 года исключен "из списка постоянного состава школы за смертью авиамотористa 4АЭ младшего сержанта Угрюмова Д.К.".

Вот что пишет его однополчанин о его последнем полете: "На фронт отправляли эшелонами. Самолеты были в разобранном виде. По прибытии их срочно собирали и сразу в бой. Так из одного боя он не вернулся". Фронтовик сообщает, что самолет мог упасть в море или реку. Точно сказать никто не может.

Источник: https://www.moypolk.ru/biysk/soldiers/ugryumov-dinadiy-klementevich

Уланов Георгий Гаврилович. Младший лейтенант.

История солдата

Родился в селе Степном Ставропольского края, в июне 1915 года. Школу закончил в городе Кропоткине Краснодарского края. Закончил первую Краснознаменную авиашколу ГВФ им. Баранова. По окончании направлен на работу в Узбекскую ССР, где работал летчиком гражданской авиации до начала войны. Перед отправкой на фронт прошел переподготовку, стал военным летчиком. Был призван в действующую армию 4 сентября 1943 года из города Нукус Кара-Калпакской АССР Узбекской ССР. Служил в войсковой части 15404. Участвовал в прорыве блокады Ленинграда. Погиб в ночь с 13 на 14 января 1944 года в возрасте 28 лет. Младший лейтенант Уланов Георгий Гаврилович похоронен в братской могиле в поселке Токсово Ленинградской области.

Источник: https://www.moypolk.ru/pyatigorsk/soldiers/ulanov-georgiy-gavrilovich-1

Усов Михаил Васильевич

История солдата

Мой отец, Усов Михаил Васильевич родился 15 сентября 1923 года в деревне Чаплино Калязинского района Ярославской области.

В 1941 году, когда началась Великая Отечественная война, отец был курсантом Батайского училища летчиков истребителей имени Серова.

С началом войны училище перешло на ускоренный курс подготовки курсантов. И к лету 1942 года отец закончил училище. Но, так как в этот период произошло серьезное осложнение ситуации на Кубани и Кавказе, он был в звании старшего сержанта направлен командиром взвода в 1329 горно-стрелковый полк 9-й горно-стрелковой дивизии, которая вела тяжелые бои с фашистами на Кавказе.

В январе 1943 года в боях под станицей Самурской отец был тяжело ранен. Осколок мины серьезно повредил ему правое бедро.

Это были наступательные операции, положившие начало освобождению Кавказа. Войска стремились вперед. В горах с транспортом и с обеспечением войск все очень непросто. И оружие, и снабжение – все приходится нести на себе, карабкаясь по горам. Поэтому раненых, которых было очень много, и среди которых был отец, поместили в блиндаже, для того, чтобы прислать за ними санитарный обоз. Вместе с ранеными, дожидаться обоза, оставили двоих санитаров. Но обоз так и не прибыл – толи не нашел их, толи случилось чего. Отец, как старший по званию, отослал сначала одного санитара, затем второго, за помощью. Но, санитары, также не вернулись. Постепенно среди раненых все меньше оставалось живых. Отец тоже периодически терял сознание. Приходя в себя, он проводил переклички. Каждый раз откликалось все меньше и меньше голосов. И в очередной раз не откликнулся никто. Силы уходили. Все меньше отец был в сознании, все больше в забытьи. Каждый раз, теряя сознание, он прощался с жизнью.

Но все-таки он выжил. Блиндаж, в котором он был, нашли местные жители. Его и еще одного выжившего бойца. Отвезли в станицу Самурскую. Местные жители ухаживали за раненными бойцами, пока не появилась возможность переправить их в госпиталь.

Отец долго лечился в госпитале в Тбилиси. Там ему многократно делали переливание крови, поэтому он порой говорил, что кровь в его жилах на 100% грузинская.

После окончания войны отец поселился в Москве, работал в организации, которая занималась проектированием и монтажом противопожарной автоматики (ВПМТ ППА). Прошел путь от техника до начальника отдела. Женился. Вырастил двух сыновей.

Отец всегда помнил о тех, кто спас ему жизнь. Он отыскал ту женщину, которая приютила и выхаживала его в станице Самурской, и на протяжении всей последующей жизни поддерживал связь с ней. Ее имя Шулигина Мария Антоновна.

Жизнь отца была очень напряженной. Его принципиальность и бескомпромиссность, обостренное чувство справедливости, нетерпимость к людским порокам сильно осложняли ему жизнь помимо его ранения, которое постоянно давало о себе знать и вызывало необходимость постоянно лечиться.

Отец скончался 18 декабря 1976 года в возрасте 53 лет.

Источник: https://www.moypolk.ru/moscow/soldiers/usov-mihail-vasilevich

Федорин Геннадий Алексеевич

дер. Рябинка, Медведевского района Марийской АССР

Батайская авиашкола им. Серова

Капитан

Военная биография

в июне 1943 года в составе большой группы выпускников авиашколы был направлен на Воронежский Фронт. Принимал участие в боевых действиях. На самолетах Ла-5 и Ла-7 произвел 240 боевых вылетов на сопровождение штурмовиков-бомбардировщиков, прикрытие наземных войск, разведку и штурмовку войск противника.

И, как заслуженная награда, участие в историческом Параде Победы на Красной площади в Москве 24 июня 1945 года.

Были бои на Курской дуге, в небе Харькова, Киева, Житомира, Винницы, Львова, Берлина и Праги.

Биография после войны

Демобилизован в мае 1948 года в звании "гвардии лейтенант". С июня 1948 года работал в гражданском воздушном флоте (ГВФ). За время работы в ГВФ занимал следующие должности: командир подразделения, командир авиаэскадрильи, командир летной части, инспектор Украинского Управления Гражданской Авиации по безопасности полетов.

Честно и без происшествий отработал в воздухе свыше 23-х тысяч часов! Когда пришла пора оставить штурвал, его место занял сын Игорь. И вот что особенно ценят в Геннадии Алексеевиче, что он отдавался выполнению своих обязанностей, не зависимо от должности, с максимальной ответственностью и самоотдачей.

https://www.polkmoskva.ru/people/945238/

Федорин Геннадий Алексеевич

Боевых вылетов:	207
Воздушных боев:	18
Воздушных побед:	6 индивидуальных

Список известных побед

No.	Дата	Время	Тип	Место	Часть	На самолете	Официально	Примечание	Источник
1	11.43	22.187	Ю-87	Скрагиловка	239 иап	Ла-5	+		[1]
2	11.43	22.187	Ю-87	зап. Фастов	239 иап	Ла-5	+		[1]
3	11.44	05.0-109	Ме	вост. Дашев	239 иап	Ла-5	+		[1]
4	11.44	07.0-109	Ме	Очитков	239 иап	Ла-5	+		[1]
5	11.44	27.0-109	Ме	Сопин	239 иап	Ла-5	+		[1]

6	14.0		ФВ	Пшевлов	239	Ла-5	+	[
4.44		-190	ка		иап			1]

Источники информации:

Советские асы 1941—1945. Победы Сталинских соколов: Сборник / авт.-сост. М.Ю.Быков. — М.: Яуза, Эксмо, 2008.

http://allaces.ru/p/peoplecls.php?id=15105

Федянин Владимир Ильич. 13.04.1927 - 14.02.2011. Место рождения: г. Астрахань, в семье медработника и рабочего.

В начале войны, больница, где работала мать, Федянина Александра, стала госпиталем и перебазировалась по городам во время обороны и наступления Советских Войск. Госпиталь работал во время обороны Сталинграда, в Ростове, в Харькове, во Львове.

Владимир работал санитаром.

В декабре 1944 года, в возрасте 17 лет, добровольно принят в 224 Штурмовую Жмеренскую Краснознаменную Авиационную дивизию, воздушным стрелком. 4-й Украинский фронт. Участвовал в боях за освобождение Польши, Чехословакии.

После войны служил в авиационных войсках, на должности рядового состава. В 1947 году поступил в Батайское авиационное училище. В 1949 году отчислен, по состоянию здоровья. После демобилизации, закончил Астраханский Педагогический Институт. Работал учителем, директором школы, заведующим отделом народного образования Трусовского района г. Астрахань. Заслуженный учитель школ РСФСР.

Источник: https://www.polkmoskva.ru/people/985348/

Филатов Николай Иванович. Родился 14 июля 1922 года в селе Кораблино Рязанского района Рязанской области. В 1939 году окончил в Рязани среднюю школу и поступил в педагогический институт и одновременно в аэроклуб. Большую роль в выборе профессии летчика сыграл фильм "Истребители". В 1940 году поступил в Батайскую военную авиационную школу пилотов имени А. К. Серова. Его инструктором по обучению полётам был младший лейтенант А. П. Маресьев, впоследствии ставший легендой Советской авиации.

В августе 1941 года Филатов окончил школу, получил звание сержанта и был оставлен здесь же лётчиком - инструктором. В марте 1943 года в звании младшего лейтенанта попадает на фронт

лётчиком 926-го ИАП, который был вооружён самолётами ЛаГГ-3, подаренными полку грузинским народом. Через 2 месяца был переведён летчиком в 88-й ИАП, в котором сражался до конца войны.

В составе этого полка воевал в небе Северного Кавказа, Кубани, Крыма, Белоруссии, Польши, Восточной Пруссии и Германии. Участвовал в освобождении городов: Новороссийск, Керчь, Севастополь, Минск. Войну закончил командиром звена в звании старшего лейтенанта. Участник Парада Победы в Москве 24 июня 1945 года.

Всего совершил 301 боевой вылет, из которых 180 - на сопровождение штурмовиков, 45 - на воздушную разведку, остальные - на прикрытие сухопутных войск и плавсредств (в Чёрном море и в Керченском проливе). Провёл 55 воздушных боёв, сбил 7 самолётов противника. Сам был сбит дважды.

В годы войны награждён орденами: Красной Звезды, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й и 2-й степени. После войны награждён орденом Отечественной войны 1-й степени и орденом "За службу Родине в Вооружённых Силах" 3-й степени.

В 1946 году поступил и затем окончил Лицепкую высшую офицерскую лётно - тактическую школу. В 1954 году окончил Краснознамённую Военно - Воздушную академию. После её окончания продолжал летать на различных типах самолётов. Всего освоил 17 типов самолётов. С 1963 года работал преподавателем в Военной командной академии ПВО (город Калинин). После увольнения в запас, в 1977 году, был оставлен в Академии на должности старшего научного сотрудника и работал в этой должности до 1989 года.

В годы работы в Академии участвовал в написании 4-х учебников и 26 военных научно - исследовательских работах. Вёл большую общественную работу: секретарём совета ветеранов своего полка, заместителем председателя правления Военно - научного общества при гарнизонном Доме офицеров. Много времени уделяет увлечениям: филателии и переплетению книг библиотеки академии. Он и его жена были участниками игры "Поле чудес".

(Данные с сайта Википедия)

Херодинов Владимир Алексеевич

(20 июля 1938 (1938-07-20), Котовск — 22 июня 1990, Горький) — советский лётчик-испытатель. Заслуженный летчик-испытатель СССР, подполковник авиации (1988).

Родился в 1938 году в городе Котовск.

Там же окончил 10 классов общеобразовательной школы в 1955 году.

В армии с октября 1955 года, где по ноябрь 1957 года обучался в Качинском ВАУЛ.

В 1959 году окончил Батайское ВАУЛ. Проходил службу в строевых частях ВВС Белорусского ВО, в частности, в городском посёлке Россь (Волковского района Гродненской области).

В апреле 1968 года — в запасе. В 1969 году оканчивает Школу лётчиков-испытателей.

В декабре 1969 года становится лётчиком-испытателем Горьковского авиационного завода (в 1984—1990 — старший лётчик-испытатель).

Проводил испытания МиГ -31, МиГ -25ПД и МиГ-29УБ.

Также испытывал серийные МиГ -21 (1969—1990), МиГ-25 (1969—1978), МиГ-31 (1977—1990), МиГ-29УБ (1985—1990).

Погиб при испытании на МиГ-29УБ 22 июня 1990 года вместе с Валерием Васильевичем Беспаловым.

Трое детей от двух разных браков. Старшая дочь Елена (1962 года рождения) от первого и двое сыновей Сергей и Павел от второго брака.

Заслуженный летчик-испытатель СССР (16.08.1985).

Похоронен на Ново-Сормовском кладбище в Нижнем Новгороде.

Источник: https://ru-wiki.ru/wiki/

Хетхенов Фрол Петрович. Дата рождения: 15.06.1916

Гвардии старшина / механик-водитель легких и средних танков

История солдата

В сентябре 1936 г. поступил на рабфак при финансовом институте г. Иркутска. Во время учебы в университете окончил летное отделение Иркутского аэроклуба и в 1938 г. по спецнабору ушел в ряды Красной Армии. Война застала его в г. Батайске, под Ростовом в 30-й школе военных пилотов им. Серова.

Когда фашисты подошли к Батайску, начали артобстрел, школу эвакуировали. Хетхенов Ф.П. был направлен инструктором в Ереван в 21-й учебный танковый полк. И только в 1943 г. выпросился на фронт - танкистом. Участвовал в боях в составе 257-отдельного танкового полка, 63-й отдельной Таманской бригады механиком-водителем легких и средних танков. Участвовал в освобождении Кубани, Крыма, Севастополя. За штурм Сапун-горы и освобождение Севастополя был награжден орденом Красной Звезды. Имел несколько ранений. Победу встретил в Румынии в составе 37-го отдельного гвардейского танкового полка в г. Каракал на Болгаро- Румынской границе. Демобилизовался в ноябре 1945г. В 1946 г. работал военруком в Биликтуйской школе Усольского района, через 2 года перевелся в Одинскую школу, математиком-физиком. В 1949 г. поступил в Госуниверситет им. Жданова, на специальность "математика-физика". С 1949-1976 г. - директор Одинской школы. Все годы был депутатом Одинского с/совета.

В 2008 г. в год 100-летия Одинской школы, установлена памятная доска в школе в честь ветерана войны и труда.

Источник:https://www.moypolk.ru/angarsk/soldiers/hethenov-frol-petrovich

Хорпяков Николай Андреевич

«Три четверти века мы искали место гибели отца. Его самолет обнаружили в Угре близ Юхнова...»

Издания № 87 от 02 августа 2016г. Общество

2016-08-0201061 Память. В конце июня в районе деревни Натальинка из Угры были подняты обломки самолёта Ер-2. Один из них, с номером бомбардировщика, передан в районный краеведческий музей. Именно по номеру удалось установить имена и фамилии членов экипажа погибшего самолёта, сообщить их родственникам.

Буквально через неделю в районный краеведческий музей пришло письмо от Бориса Николаевича Хорпякова, сына одного из погибших лётчиков. А в июле семья Хорпяковых побывала в музее и на месте гибели легендарного Ер-2.

Мы публикуем письмо Бориса Николаевича, фотографии семьи и погибшего Николая Андреевича Хорпякова, которые привёз для музея его сын.

В реке Угра под городом Юхнов близ деревни Натальинка вами были обнаружены обломки бомбардировщика Ер-2, сбитого фашистами 7 октября 1941 года в разгар Великой Отечественной войны.

Командиром экипажа этого самолёта был мой отец – Хорпяков Николай Андреевич. Эта машина была получена на Воронежском авиазаводе в первые дни войны, после чего члены экипажа были зачислены в состав авиадивизии, базирующейся под городом Киржач. Оттуда отец и совершил свой последний боевой вылет 7 октября 1941 года.

Об отце. Хорпяков Николай Андреевич родился в 1907 году в деревне Ямки Рождественско-Хавского района Воронежской области в семье крестьянина. В молодости окончил Батайскую лётную школу под Ростовом-на-Дону и стал профессиональным летчиком. По окончании работал в ней инструктором, готовил молодых пилотов. Затем был направлен на работу в Азово-Черноморское управление ГВФ и продолжал летать. А после выполнения ответственного задания в 1930-е годы награждён орденом Красной Звезды.

В 1938 году был направлен в Москву в Управление международных воздушных линий, которые возглавляла депутат Верховного Совета, Герой Советского Союза Валентина Степановна Гризодубова.

Отец был участником финской войны, награжден нагрудным знаком как лётчик-миллионер (налетал больше 1 миллиона километров).

До войны семья проживала в городе Москва.

В После заключения мирного договора с Германией летал Берлин, продолжал работать до начала Великой Отечественной войны 22 июня 1941 года. Затем был мобилизован и направлен за получением самолёта на Воронежский авиационный завод, где был сформирован экипаж, после чего Николай Хорпяков стал участником Великой Отечественной войны.

Место авиационной части находилось в городе Киржач, откуда он вместе с экипажем совершал боевые вылеты.

Во время выполнения одного из боевых заданий в 1941 году 7 октября отец пропал без вести.

Только спустя 75 лет было обнаружено место его гибели. Бомбардировщик Ер-2, сбитый фашистами в тот день, найден близ деревни Натальинка.

Вся семья принимала всевозможные усилия в поиске места гибели отца. И только сейчас, благодаря вам, узнала его судьбу.

Я преклоняю колени перед прахом отца и перед всеми вами, теми людьми, которые помогли найти самолет и увековечить память об отце.

Борис НиколаевичХорпяков.
28 июня 2016г.
http://u-vesti.ru/?module=articles&action=view&id=2103

Хосаев Роман Александрович.

4.06.1910 г. Дзауджикау Северо-Осетинской АССР.

Гвардии старший лейтенант. Заместитель командира эскадрильи 19 ОТАП.

Награды:

орден Красного Знамени (10.07.1942)

орден Отечественной войны 1 степени

орден Красной Звезды

орден Трудового Красного Знамени (7.01.1953)

медаль «За боевые заслуги»

медаль «За оборону Москвы»

Дополнительная информация:

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1934. С 1934 – пилот, командир корабля Казахского и Узбекского УГВФ. На фронте: с 06.1941 – командир корабля МАГОН. На трассе: с 28.08.1942 – командир корабля ТАО ВТКУ, с 04.1943 – командир корабля 1 ПАП, с 05.1944 – командир корабля 8 ТАП. На фронте: с 03.1945 – командир корабля, заместитель командира эскадрильи 19 ОТАП. После войны в Узбекском УГВФ: командир корабля, заместитель начальника управления, руководитель полетов аэропорт Ташкент. Гвардии старший лейтенант.

Из наградного листа от 10.07.1942 г.: «В мае 1942 при выполнении боевых заданий командования Западного фронта совершил 43 боевых вылета в тыл врага, в том числе 13 с посадкой в тыл врага. Был дважды подбит противником, спасал экипаж, десантников и матчасть. Перевез десантников и раненых 807 человек, боеприпасов и другого военного груза 85174 кг».

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/hosaev-roman-aleksandrovich

Цветков Вениамин Павлович

Родился в 1920 году в деревне Остроухи (ныне Оленинский район Тверской области). С января 1938 года в рядах Красной Армии. Окончил Батайскую военную авиационную школу лётчиков и был оставлен в ней инструктором-лётчиком.

С 5 июля 1941 года на фронтах Великой Отечественной войны в составе 889-го САП и 483-го ИАП (ВВС Юго-Западного фронта), летал на И-16. 28 августа 1941 года сбит в воздушном бою, спасся на парашюте, приземлился на территории противника. Соединившись с войсками 18-й Армии, находившимися в окружении, с боями пробился к своим.

С февраля 1942 года сражался в 84-м "А" ИАП (ВВС Закавказского фронта), летал на И-16 (совершил 181 боевой вылет, провёл 43 воздушных боя). 30 мая 1943 года направлен в 16-й Гвардейский ИАП, где летал на "Аэрокобре". 27 ноября 1943 года получил ожоги лица и рук 2-й степени. С марта 1945 года - в составе 104-го ИАП, продолжая летать на "Аэрокобре".

7 апреля 1945 года командир эскадрильи 104-го Гвардейского истребительного авиационного полка (9-я Гвардейская истребительная авиационная дивизия, 6-й Гвардейский истребительный авиационный корпус, 2-я Воздушная армия, 1-й Украинский фронт) Гвардии старший лейтенант В. П. Цветков погиб при налёте немецкой авиации на аэродром Аслау (Германия).

Всего совершил более 410 боевых вылетов, провёл более 80 воздушных боёв, в которых сбил лично 15 и в составе группы 2 самолёта противника (в последнем наградном листе от 13.03.1945 г. говорится о 18 личных и 1 групповой победах). Воевал на Юго-Западном, Южном, Закавказском, Северо-Кавказском, 4-м Украинском, 2-м Украинском, 1-м Украинском фронтах.

Награждён орденами: Красного Знамени (31.10.1943, 25.09.1944, 25.04.1945), Красной Звезды (25.06.1943).

Источник: http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/ch/tsvetkov.htm

Цыганков Иван Николаевич

Родился он 5 января 1914 года в столице Таврической губернии – городе Симферополе. Отец – слесарь-механик, мать – домохозяйка. В 14 лет начал работать молотобойцем в кузнице стройконторы. Одновременно посещал местный кружок планеристов, созданный легендарным Константином Арцеуловым. Уроженец г. Ялты, конструктор и художник, внук И. Айвазовского и друг М. Волошина, Арцеулов во время 1-й мировой войны был военным летчиком, испытывал самолеты, занимался аэрофотосъемкой, вел ледовую разведку. Он стал одним из организаторов советского планеризма, организовал первый в Крыму кружок планеристов, который стоял у истоков созданной в 1931 году Высшей летно-планерной школы. Из нее вышли люди, прославившие наше Отечество: Антонов, Яковлев, Ильюшин, Микоян, Королёв. Именно Арцеулов открыл идеальное место для занятий этим видом спорта – Узун-Сырт.

«После окончания планерной школы Цыганков почти два года учил сверстников полетам на планерах в Симферополе. Молоденький Ваня Цыганков принимал участие в трех слетах планеристов в Коктебеле (1931–1933 гг.) и вспоминал их как самое романтичное время. Трудно передать восторг, когда под крылом синее море, под тобой – белые чайки с прозрачными крыльями, а над тобой – голубой купол неба. Рядом с ним взмывали в воздух планеры, сконструированные никому еще не известными Сергеем Королёвым, Александром Яковлевым, Сергеем Ильюшиным, совсем юным тогда Олегом Антоновым. За штурмом синих крымских высот наблюдали профессора Чаплыгин и Ветчинкин, легендарный конструктор Туполев, знаменитый парашютист Минов. На его глазах прославленный летчик-испытатель Василий Степанченок творил чудеса, выполняя на планерах мертвые петли, штопор, перевороты. В 1931 году Цыганков окончил в первом выпуске школу инструкторов-планеристов в Коктебеле, а через три года сбылась его мечта – он поступил в Батайскую Первую Краснознаменную школу гражданского воздушного флота имени Баранова. 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, санаторий для отдыха авиаторов. Посажены деревья, кустарники, разбиты цветники. Курсантов обучали полетам на самолетах У-2 и Р-5.

К началу Великой Отечественной войны летчик Цыганков вполне обоснованно считался старым воздушным волком и в числе первых добровольно отправился на фронт. 17-й отдельный транспортный отряд входил в состав ВВС Краснознаменного Балтийского флота и осуществлял перевозку грузов по тыловым подразделениям. Вот только в горьком 1941-м где тыл, где фронт, было не очень понятно, поэтому та война оказалась для Ивана Афанасьевича до обидного короткой. Командир запаса Цыганков 8 августа 1941 г. вылетел на ТБ-3 с воентехником II ранга Григорием Климентовским и стрелком-радистом

сержантом Владимиром Кудиновым. В документах отмечено коротко: «Вынужденно сел на территории противника 8 августа 1941 года». Что послужило причиной посадки четырехмоторного гиганта – неотразимая атака мессершмитта Bf-109 с «зеленым сердцем» на фюзеляже или зенитный огонь – мы не знаем. Страшно, когда нет скорости, нет пулеметов и по беззащитному огромному самолету хлещут пули и снаряды и вышедший из повиновения ТБ-3 неудержимо валится к земле, захваченной врагом. Пришлось прыгать с парашютом из охваченной огнем машины. Сам он впоследствии вспоминал: «Ведь меня сбили над занятой противником территорией Эстонии (в районе Кунда) 8 августа. Так что по существу и войны не видел». Зато он увидел страшную изнанку войны – плен, унижения, издевательства, побои. В плен летчик Иван Цыганков угодил 23 августа 1941 года.

Потом были концлагеря в Польше и в Германии, где военнопленного с двумя побегами держали на самых страшных каторжных работах. 12 апреля 1945 года ему удалось сбежать с этапа и спустя неделю выйти на территорию, захваченную войсками союзников. 10 мая 1945 года Иван Афанасьевич вышел к своим. Семью Цыганковых здорово выкосила старуха-смерть – родители участвовали в работе подпольной организации и в конце 1943 года были повешены по приговору фашистов, два старших брата погибли смертью храбрых на фронте.

После тщательной полугодовой проверки в фильтрационном лагере Иван Цыганков вернулся в Архангельск. Летать хотелось до дрожи в руках, ведь ему исполнилось всего-то 32 года, но кто возьмет человека с таким пятном в биографии. Кругом фронтовики при орденах да медалях, раненые-контуженые-обоженные, а тут он – целенький, на груди – пустота. Косые взгляды со всех сторон – пока мы воевали, ты в немецком тылу отсиживался, и каждому не покажешь следы от кандалов на руках и рубцы от плетей на спине – и так вся душа в шрамах. Десять месяцев летал в составе 272-го авиаотряда. Спасением стало формирование 228-го авиаотряда в Нарьян-Маре: командование решило отправить Цыганкова подальше – с глаз долой! К тому же требовалось усилить состав отряда опытным пилотом, хорошо знакомым с полетами в условиях Крайнего Севера. Сначала он служил в должности командира звена. В декабре 1946 года его назначили заместителем командира 228-го отряда спецприменения. В аттестации за февраль 1947 года указывалось: «Имеет опыт работы в сложных условиях Крайнего Севера, с полетами в этих условиях справляется хорошо – проявляет разумную предусмотрительность и осторожность. Лично дисциплинирован и требователен к себе и подчиненным. Обладает волевыми качествами».

Четыре года Иван Афанасьевич прокладывал трассы в небе Заполярья. Нелегко приходилось ему с молодыми летчиками: все до единого фронтовики-орденоносцы, народ ершистый, непоседливый, задиристый. Но морозы, пурга, метели, туманы, раскисшие аэродромы оказались врагами столь же опасными, как немецкие истребители и зенитки. Он учил их летать в этих экстремальных условиях, учил осторожности и осмотрительности. В октябре 1948 года в аттестации отмечалось: «Летный состав отряда за этот период работает безаварийно, летает дисциплинированно, все задания выполняет аккуратно и в срок. Несмотря на трудные условия работы в Заполярье план по всем показателям систематически выполняется».

В 1949 году над ним начали сгущаться тучи: сначала, как бывшего в плену, исключили из партии, затем понизили в должности до пилота. А 21 июля 1950 года его уволили из отряда «по сокращению объема работ». Поехал в Москву, к начальнику Главного управления ГВФ генералу Захарову, который знал его еще с довоенных времен. Генерал-майор Никита Алексеевич Захаров внимательно отнесся к старому товарищу и уже 1 августа 1950 года Цыганков вернулся на прежнюю должность в 228-м отряде. Но оставаться в Нарьян-Маре было тяжело – отношения с руководством отряда после поездки в высшие инстанции оказались испорченными. Именно в эти непростые времена

у человека с обожженным сердцем появилась семья. В ноябре 1949 года он женился на Дине Николаевне Варфоломеевой, и через несколько месяцев у них родился сын Николай.

Уже вскоре, с декабря 1950 года, его перевели начальником аэропорта в поселок Усть-Мая (Якутия). Только через семь лет он снова смог восстановиться на летной работе: сначала летал на стареньком По-2 (1957–1959), затем стал командиром Ан-2 (1959–1972). 22 года он трудился в суровых условиях Якутии, ударным трудом доказывая, что достоин быть летчиком и авиаспециалистом. Неоднократно представлялся к трудовым наградам, но каждый раз какая-то незримая рука вычеркивала фамилию Цыганков из списков – как клеймо, над ним довлело прошлое. Лишь в 1960-1970 годы его наконец-то начали отмечать – сначала благодарности, ценные подарки и почетные грамоты, затем медаль «За трудовую доблесть» к 40-летию Аэрофлота, и как венец всей 40-летней работы – орден Трудового Красного Знамени, врученный в марте 1974 года. После этого он смог, как вспоминал, честно глядеть в глаза людям.

На старости лет Иван Цыганков вернулся обратно в родные места – в Симферополь. Позади остались северные одиссеи и мытарства плена, Ненецкий округ и Якутия. Сделав огромный круг, жизнь завершилась на крымских просторах. Сердце старого летчика остановилось 12 июля 1993 года. Память о нем хранят сын Николай, внуки и правнуки.

Юрий Канев,
член окружного общества краеведов
Фото из фондов музея авиации Севера
Полностью материал читать на этом электронном рессурсе.
http://nvinder.ru/article/vypusk-no-77-20422-ot-23-iyulya-2016-g/13772-ivan-cygankov-sudba-letchika

Чеботарев Леонид Владимирович. Младший лейтенант.

История солдата

Младший лейтенант Чеботарев Леонид Владимирович родился в 1922 году в городе Ростове н/Д. Окончил летно-техническую школу в городе Батайске в конце 1941 года с присвоением воинского звания младший лейтенант. Сразу после окончания школы получил назначение в третью авиационную эскадрилью 40 авиационного полка Черноморского флота. Участвовал в боевых вылетах на штурмовике ИЛ2 по бомбометанию кораблям и судам противника их боевым базам и портам на Черном море. 3 октября 1943 года при велении воздушного боя в районе города Азова в самолете закончились боеприпасы и экипаж принял решение произвести воздушный таран. Ценой своей жизни экипаж ИЛ 2 вывел из строя вражеский самолет. Обе машины упали в районе Азовских плавен. За свой подвиг младший лейтенант Чеботарев Леонид Владимирович награжден орденом Красной Звезды посмертно.

Источник: https://www.moypolk.ru

Чеботарев Николай Павлович. Младший лейтенант.

История солдата

Чеботарев Николай Павлович, родился 21 июля 1921 года, в семье шахтера в г. Терны на Украине. Здесь же проживали его предки, как по отцу, так и по матери. Отец Николая Павловича и его брат, одними из первых перешли на сторону Красной Армии и воевали с бандами на Украине.

В 1939 году окончил среднюю школу и поступил в Батайскую авиашколу пилотов, которую окончил с отличием. Был направлен в Одесский ВО для дальнейшего прохождения военной службы, в должности пилота.

С первых дней войны воевал в составе 35 авиакорпусной эскадрильи (с 05.1941 по 03.1942г.) и 78 отдельной морской бригаде . Выполнял боевые задания по разведке и бомбардировке наступательных войск противника, отдельных узлов сопротивления, железнодорожных станций и аэродромов.

За выполнение важного задания и в честь двадцатилетия был награжден своей первой наградой -"Медаль за отвагу".

В июне 1942 года, попал под бомбы преследовавшего его самолета противника. Был контужен, ранен, пять суток находился без сознания и направлен в госпиталь, в г. Уральск, 350 км от Волги. В декабре этого же года выписан из госпиталя и направлен в Южно-Уральский ВО. Для прохождения дальнейшей службы, в должности пилота. Был направлен в 4-ю авиационную воздушную армию. Стал летать на разведку, поддерживали 18 армию под Новороссийском, высадку десанта на Керчь, штурм Сиваша.

При возвращении на свой аэродром был сбит над линией фронта, повредил позвоночник и отправлен в г. Саратов, в госпиталь и там встретил День Победы!

После ВОВ трудился машинистом тепловоза и в 1977 году вышел на пенсию. За добросовестный труд отмечен правительственными наградами, почетными знаками, грамотами и благодарностями. Ветеран труда и ВОВ.

Источник: https://www.moypolk.ru/

Челноков Алексей Павлович, род. 12.03.1910г., урож. ст.Гороховец Владимирской обл. в 78км от г.Горький (Нижний Новгород), инструктор Батайской авиашколы, летчик, капитан, комеск, 805 ИАП, управляя УТ-1 погиб 27.07.1942г. в героическом единоборстве с 6-ю вражескими самолетами у села Крученая Балка, уничтожив 2 вражеских самолета. Похоронен в братск. мог. с.Крученая Балка Сальского района.

Источники:
http://www.obd-memorial.ru/html/info.htm?id=74022336
Я помню…: историко-краеведческий сб-к в честь 65-летия Великой Победы . – Сальск: Таллер 2010.- С.127-130.
Шмелев, В.Ф. Поединок в небе Алексея Челнокова // Сальск. Степь . – 1967 . – 14 апр. – С.4.
Эюпов, Э. Поединок в небе // Сальск. Степь . – 1967 . – 19 дек. – С.4.
https://memorybook.ucoz.org/publ/?page69

Чиркин Алексей Лукьянович 1912 г.р. Гвардии полковник. Летчик. Призывался Батайским ГВК. Батайская ВШЛ. Награжден орденами: Красной звезды, Красного знамени, «Отечественная война 2 степени», «Отечественная война 1 степени». По данным учетной карточки место рождения с. Средние Опочки Старо- Оскольского района Курской области.

Информация об этом герое с сайта http://spb-tombs-walkeru.narod.ru/2013/3/sochi/8.htm

Генерал-майор авиации.
Авиачасти:
926 иап – август 1942 – октябрь 1942 – ЛаГГ-3
790 иап – октябрь 1942–1943 – ЛаГГ-3
Упр. 329 иад – октябрь 1943 – май 1945 – “Аэрокобра”
Список воздушных побед:
15.08.42 – ½ – Ме-109 – Зольская
29.08.42 – 1 – Ме-109 – сев. Троицкое
30.08.42 – 1 – Ме-109 – Наурская
02.09.42 – 1 – Ме-109 – Моздок
05.09.42 – 1 – Ме-109 – вост. Терская
07.09.42 – 1 – Ме-109 – Моздок
08.09.42 – ½ – Ме-109 – Вознесенская
10.09.42 – 1 – Ме-109 – Карабулак
01.11.42 – 1 – Ме-110 – Ардон
11.02.43 – ¼ – Ю-88 – зап. Платнировская
11.02.43 – 2/4 – Ме-109 – Старо-Нижнестеблиевская
11.02.43 – 1 – Ме-109 – юж. Ангелинская
13.02.43 – ½ – Ме-109 – ст. Величковская
25.01.44 – 1 – Ме-109 – юж. совх. Туркмень
26.01.44 – 1 – ФВ-190 – зап. Катерлез

Всего сбитых самолетов – 10 + 7;
боевых вылетов – 195;
воздушных боев – 67
Боевые награды: ордена Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степ., Красной Звезды; медали.

Также об этом герое есть информация и на сайте https://studfiles.net/preview/6749977/page:3/

Чернушенко Василий Федорович. Лейтенант.

История солдата

Родился 23 января 1923 года в городе Сальске. В феврале месяце 1941 году по добровольно был направлен Сальским РВК в Батайское авиаучилище, где проучился до августа 1941 года и получил специальность стрелка-радиста. Был направлен в действующую армию 30 авиаполка 4 воздушной дивизии на должность стрелка-радиста, где в августе был ранен. Вылечившись. был направлен курсантом Урюпинского пехотного училища, которое окончил в июле 1942 года. И был направлен командиром взвода пулеметной роты в Краснодарское пулеметно-минометное училище. В 1943 году сделал выпуск курсантов, с ними был направлен командиром пулеметной роты в 3 стрелковую бригаду, где пробыл два месяца, участвуя в боях, был ранен. В апреле 1943 был направлен в 107 стрелковую бригаду на должность командира роты отдельной Приморской армии, где пробыл на "Малой Земле" до октября 1943. В октябре 1943 года был ранен под Таманью. А в ноябре 1943 был назначен на должность командира роты 83 отдельной стрелковой бригады Приморской армии. В феврале 1944 был направлен помощником полевого отряда 18 армии 1 Украинского фронта, а затем 2 Белорусского фронта, где и пробыл до конца Великой Отечественной Войны. Освобождал города: Краснодар, Майкоп, Новороссийск, Лазоревский перевал, Михайловский перевал, Тамань, Житомир, Коростель, Мукачев, Броды, Львов, Рава Русская. Награжден: медали "За оборону Кавказа", "За освобождение Варшавы", "За Победу над Германией в Великой Отечественной Войне 1941-1945 гг.". Орден "Отечественной Войны Первой степени" и "Орден Красной Звезды". Умер 9 декабря 1992 года.

Источник: https://www.moypolk.ru/salsk/soldiers/chernushenko-vasiliy-fedorovich

Чихватов Вениамин Николаевич, род. в 1933 году

Подполковник **.**В 1954-ом году окончил военное авиационное училище имени Серова. Военный лётчик.

В 1954 -1958 годах служил в Воротынске в 324-ой авиадивизии под командованием И.Н. Кожедуба.

1967 - 68 годы – Африка. Мали. – Лётчик-инструктор.

1975 – 1977 годы – Афганистан. – Советник. Лётчик- инструктор.
Награждён медалями.

Источник: https://36lic.ru/uploads/static/Menu/muse/kniga-pam/kniga%20pamiti.pdf

Чичов Владимир Тимофеевич

Родился Владимир Тимофеевич 28 февраля 1924 года в городе Жлобине Гомельской области Белорусской ССР. Во 2-й Жлобинской железнодорожной школе окончил десятилетку, причем, на год раньше пошел в школу, чем все его друзья, а 1940 году стал членом ВЛКСМ. В 1941 году он уже учился в спецшколе ВВС в Минске, где ныне располагается 23-я школа, и уже готовился к выпуску, а на воскресенье – 22 июня было намечено открытие Комсомольского озера, куда он с друзьями и собирался пойти, но утром объявили о том, что началась война. Когда фашистские войска были на белорусской земле, то 17-летний Владимир Чичов с друзьями уже ехал в одном из последних эшелонов в Уфу, где была создана 10-я Уфимская авиационная школа первоначального обучения. Но стать её курсантами ребятам было не так-то просто. На комиссии им заявили: «А вы ребята свободны, можете двигаться куда захотите». После этих слов Володя в первый раз-то и заплакал – это была его самая главная неудача... Ну, а куда двигаться? Беларусь уже была занята фашистскими войсками, родственников и знакомых нигде в Уфе нет. Благодаря упорству и настойчивости Володи Чичова, ребята остались на территории авиашколы, работали при кухне: наколют дров повару, а он их и накормит, спали среди курсантов на нарах, никто их и не трогал. Начальство, видя, что они уезжать никуда и не собираются, приняло их на учёбу в эту авиашколу. Они учились летать на самолётах По-2, и был случай, когда самолёт, пилотируемый курсантом Чичовым, во время учебного полёта вошёл в штопор, и ему ничего не оставалось, как выпрыгнуть из самолёта с парашютом, что он и сделал. В августе 1942 года Владимир Чичов был зачислен в Батайское военно-авиационное училище им. Серова в городе Евлах, в котором уже пришлось переучиваться на самолёте Р-39 «Аэрокобра», поставленные Советскому государству по Ленд-Лизу из Америки.Окончив это училище в августе 1943 года, был направлен в 104-й истребительный авиационный полк, легендарной 9-й истребительной авиационной дивизии о которой уже давно гремела слава по Воздушным армиям. Командовал ею прославленный ас советской авиации – Александр Иванович Покрышкин, ставший в будущем трижды Героем Советского Союза. Свой боевой путь новоиспечённый лётчик начал с Румынии – с города Яссы. Летал на самолёте Р-39 «Аэрокобра». Чудом Владимир Тимофеевич прошёл Великую Отечественную без единой царапины, хотя и был сбит в воздушном бою, так он вспоминает тот момент: «В одном из воздушных боёв на территории Германии меня сбил немец, запустил такой залп в мою «кобру», что она прямо в воздухе развалилась на две части, и мне пришлось снова выпрыгивать. Я выпрыгнул на территории занятой немцами, но западный ветер снёс меня на восток, и я начал приземляться на территорию занятую нашими войсками. По мне стреляли с земли, но, наверное, чудо, что не попали... Меня окружили, думая, что я немец, хотели взять в плен, а когда я приземлился, то они подбежали на расстоянии и что-то мне кричат, а что – не пойму. А они кричали: «хенде-хох» – руки вверх. Я поднял руки, но держу пистолет, а один ближайший крикнул: «брось пистолет», и далее «по матери», и я понял, что немцы так ругаться ещё не научились. Бросил пистолет и наши меня взяли в плен. А когда увидели, что я в советской форме и документы наши – советские, то напоили спиртом и отправили меня в свою часть. К концу дня я уже был среди своих

ребят». Владимир Тимофеевич участвовал практически во всех наступательных операциях в Европе, это: Сандомирская, Карпатско-Дуклинская, Висло-Одерская, Сандомирско-Силезская, Нижне-Силезская, Верхне-Силезская, Берлинская и Пражская операции. Довелось Владимиру Чичову видеть поверженный и горящий Берлин, хоть и с его окраины, а было это 4 мая 1945 года, когда лейтенант Владимир Чичов приехал туда на полуторке, посмотреть, что там делается. Но заехать в город он так и не смог, потому что он был настолько сильно разрушен, что даже пешком пройти было сложно. А весть о Великой Победе его застала в небе над Прагой, где он прикрывал наземные войска. Даже после капитуляции в Праге отказалась сдаваться группировка генерала Шёрнера. За сутки лётчики с неба покрыли 300 километров и дали 3-й танковой армии Рыбалко дойти до столицы Чехословакии. За годы войны Владимир Тимофеевич совершил более сотни боевых вылетов, участвовал во множестве воздушных боёв, в которых лично сбил три самолёта противника и десять в группе эскадрильи. После войны Владимир Чичов посвятил 35 лет службы военной авиации, а за то, что с 1948-1960 гг. участвовал в испытании первых советских реактивных истребителей-перехватчиков в сложных метеорологических условиях, он был награждён орденами: Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды. После 35-летнего военного стажа, военный лётчик 1-го класса не ушёл на покой, а наработал ещё 30 лет гражданского стажа в системе профтехобразования БССР и в Белорусском детском фонде. Помимо этого он был заядлым охотником и рыболовом, возглавлял первичную организацию охотников и рыболовов города Минска. Владимир Тимофеевич был награждён орденом Ленина (1957), двумя Красного Знамени (1945, 1955), Отечественной войны ll степени (1985), тремя орденами Красной Звезды (1944, 1954, 1956), медалями: «За боевые заслуги» (1951), «За взятие Берлина», «За освобождение Праги», «За победу над Германией» и многими другими.

Источник: https://родина-моя.рф/news/

В

Шабанов Владимир Павлович 1923 г.р. Лейтенант. Летчик. РККА добровольно, через Батайскую ВШЛ. Награжден орденом Красной звезды. По данным ОБД Мемориал лейтенант Шабанов Владимир Павлович 1923 г.р., уроженец с. Сорочкино Красногвардейского района Ленинградской области убит 07.02.1944 года. Как записано в боевом донесении: «..сбит в воздушном бою». Первичное место захоронения на кладбище села Черница Лиозненского района Витебской области Белорусской ССР. Увековечен в Книге памяти Ленинградской области, том 28.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Шамов Иван Васильевич

(19.02.1918 - 20.12.1965)

Иван Васильевич Шамов родился в селе Хлыстово Моршанского уезда, в семье крестьянина. Детство его прошло в городе Моршанске и на лесных кордонах, где отец работал лесником.

С раннего возраста И. Шамов полюбил книги, особенно нашу русскую, классическую литературу. Окончив с отличием в 1937 году Моршанский библиотечный техникум, И. Шамов в этом же году поступает в Московский библиотечный институт. Занимаясь в институте, он без отрыва от учёбы закончил Московский аэроклуб и получил звание пилота запаса.

В дни Великой Отечественной войны И. Шамов окончил авиационное училище и получив специальность летчика-истребителя, участвовал в боях с гитлеровскими захватчиками.

В 1947 году в районе города Гродно у самолёта И.В. Шамова в учебно-боевом полёте отказал мотор. Вынужденная посадка была неудачной, и ему пришлось два с половиной года пролежать в госпиталях, летать он уже не мог. Прикованный недугом навсегда к постели, И. Шамов твёрдо решил вернуться в ряды воинов - если не с боевым оружием, то с пером в руке.

Иван Васильевич Шамов впервые начал серьёзно заниматься поэзией в госпитале в 1940-49 годах. Он овладевает поэтическим мастерством, становится армейским поэтом. Любимые герои его произведений - авиаторы.

Своими книгами, своей жизнью Иван Шамов помог обрести место в строю многим людям, оказавшимся из-за несчастных случаев в таком же тяжёлом положении, как и он сам. Всё творчество поэта было оптимистичным, жизнеутверждающим. Он писал о людях большой души и красивых помыслов.

Первая книга стихов И.В. Шамова "Дежурное звено" вышла в апреле 1963 года, за ней последовала вторая - "Стихи" (1953), а в 1956 году издан сборник " На заданной волне".

Поэт счастлив, что он опять в строю, рядом с боевыми соратниками:

Друзья мои,
Я снова с вами!
Я не могу быть в стороне
И с небом связь держу стихами
На ныне заданной волне.

В стихотворении "Тамбовщина моя" поэт с особой теплотой вспоминает о своей родине:

...Милы мне тамбовские
Привольные края.

Цвети, земля отцовская,
Тамбовщина моя!

В своих стихах поэт воспевает просторы родной страны, её широкие черноземные степи и тихие реки, её ясное и голубое небо, наших замечательных людей и их славные дела. Стихи о "родной сторонке" согреты теплой любовью автора к своему краю.

Человек большого обаяния и мужественного сердца, поэт Иван Шамов каждым днём своей жизни совершал подвиг. Он напряжённо и плодотворно трудился, помогая своим творчеством людям жить, работать, бороться и побеждать!

Иван Васильевич Шамов скончался на 47-м году жизни.

Одиннадцать книг стихов, замечательная песня "Костры горят далёкие", которую поёт вся страна, множество солдатских песен, - таков итог недолгого творческого пути поэта. Имя И. Шамова носит одна из библиотек Тамбова.

http://91.239.68.231/oblast/data/liter_shamov.html

Выпускник Батайской летной школы. Об учебе поэта Шамова в летной школе на ниже указанном электронном ресурсе.

https://www.sb.by/articles/goryat-kostry-dalekie.html

Шаповалов Владимир Григорьевич 1919 г.р. Лейтенант. Летчик. Призван Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награды: орден Красной звезды, орден «Отечественная война 1 степени», два ордена Красного знамени. По данным учетной карточки место рождения с. Морозовка Савинского района Харьковской области Украинской ССР.

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Шарапов Иван Васильевич Генерал-лейтенант авиации (1951) Выпускник 1927 года Родился в 1902 году в Воронежской области. По национальности украинец. В Красной Армии с 8 февраля 1918 года.

В 1918-1921 гг. принимал участие в гражданской войне на Южном фронте: 1918-1920 гг. - против немцев и Деникина, 1920-1921 гг. - против Врангеля. В 1919 году был ранен в голову.

1924-1925 гг. Военно-теоретическая школа ВВС РККА.

Член ВКП(б) с 1925 года.

До поступления в ВШЛ с марта по октябрь 1925 года служил в должности авиатехника.

1925-1927 гг. - 2-я Военная школа летчиков в Борисоглебске.

1927-1928 гг. - младший летчик, командир звена ВВС Ленинградского ВО.

1929-1930 гг. - командир звена.

1930-1931 гг. - командир авиаотряда.

1931-1935 гг. - командир 24-й авиаэскадрильи ВВС ЧФ.

1935-1937 гг. - командир 31-й истребительной авиабригады ВВС КБФ

Репрессирован 06.1937 - 08.1939 гг. Освобождён, реабилитирован в сентябре 1939 года.

1939-1940 гг. - командир авиаэскадрильи Борисоглебской авиашколы летчиков.

1940 г. - помощник начальника Батайской авиашколы.

.Участник Великой Отечественной войны с сентября 1941 года.

09.1941-12.1941 - командир 62-го истребительного авиационного полка ВВС ВМФ, сформированного в сентябре 1941 г. в составе ВВС ВМФ на базе Ейского ВМАУ им. Сталина. Формирование производилось на аэродроме Симоновка (12 км от Ейска) в сжатые сроки в течение 10 дней.

1941-1942 гг. - заместитель командира 62-й авиабригады ВВС ЧФ.

05.11.1944 присвоено звание генерал-майор авиации.

1942-1943 гг. - командир бригады Школ пилотов первоначального обучения ВВС ВМФ.

1944-1945 - начальник ВМАУ им. Леваневского.

27.01.1951 - присвоено звание генерал-лейтенант авиации.

Награждён двумя орденами Красного Знамени, орденом Ленина, медалями.

Жена Шарапова В.П.

Умер в 1962 году. Похоронен в Москве, Новодевичий мемориал, 8 участок, 19 ряд.

Источники:
http://tzem.info/person/info/5847
http://rosgenea.ru/?alf=25&page=12&serchcatal=%D8%E0%F0%E0%EF%EE%E2&radiobutton=4
http://www.allaces.ru/cgi-bin/s2.cgi/sssr/struct/p/sap62.dat
https://forum.valka.cz/topic/view/217468/Sarapov-Ivan-Vasilievic
http://www.pobeda1945.su/frontovik/85104
http://novodevichiynecropol.narod.ru/8_1_lines.htm
"Репрессии в Красной Армии" http://handbook.rkka.ru/personal/repress/polk.htm
Электронный банк документов «Подвиг народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»

Шаталов Константин Иванович

История солдата

Шаталов Константин Иванович, родился 17 февраля 1921 года. Оренбургская область, Сорочинский район, село Федоровка, призвался в армию в г. Батайск, Батайскую Авиашколу. Во время войны занимался ремонтом воздушной техники, во время наступления немцев на Кавказ полк был переведен в Закавказье. После окончания срочной службы наш дедушка остался служить сверхсрочно, и 1955 г. демобилизовался. После демобилизации стал работать в тракторной бригаде колхоза ОГПУ, где и работал до выхода на пенсию. Получил: Орден Отечественной Войны II степени.

Источник: https://www.moypolk.ru/rostov-on-don/soldiers/shatalov-konstantin-ivanovich

Шашин Иван Терентьевич 29.02.1912 г. Д. Сенинское Конаковского р-на Московской обл. Капитан. Командир корабля 8 ТАП.

Награды:

орден Красного Знамени (12.11.1941)
орден Красного Знамени (26.11.1945)
орден Отечественной войны 2 ст. (19.08.1944)
орден Красной Звезды (18.08.1945,)
орден Красной Звезды (21.08.1945)
медаль «За боевые заслуги»
медаль «За оборону Ленинграда»
медаль «За оборону Севастополя»

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1933. С 09.1937 – командир корабля АЧУ ГВФ г. Ростов на Дону.

На фронте: с 26.06.1941 – командир корабля МАГОН. Совершил 129 боевых вылетов на Ли-2, в том числе 27 в тыл с посадкой у партизан.

На трассе: с 20.08.1942– командир корабля ТАО 4 ПАП, с 10.03.1943 по 15.11.1945 – командир корабля 8 ТАП. Перегнал 11 самолетов С-47. С 8.07.1947 по 23.03.1956 – командир корабля Северо-Кавказского УГВФ. Капитан.

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы

Источник: http://memorial24.ru/uchastniki/shashin-ivan-terentevich

Шелехов Виктор Григорьевич 10.01.1913 г. ст. Харцизск. Старший лейтенант. Командир корабля 8 ТАП.

Награды:

орден Отечественной войны 2 ст. (5.11.1944)

орден Красной Звезды

медаль «За оборону Севастополя»

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1939. С 1939 – пилот, начальник штаба отряда 233 АОСП ВСУ ГВФ.

На фронте: с 22.06.1941 – пилот МАГОН.

На трассе: с 08.1942 – штурман корабля-летчик ТАО 4 ПАП, с 10.03.1943 – штурман корабля-летчик 8 ТАП, с 08.1943 – командир корабля 8 ТАП. Перегнал 26 самолетов С-47. С 15.03.1946 в Якутском УГВФ: командир корабля, заместитель начальника Якутского аэропорта. С 3.09.1954 – руководитель полетов в Белорусском УГВФ. С 15.03.1957 по 05.1958 – старший инспектор по безопасности полетов Казахского УГВФ. Старший лейтенант.

Из наградного листа от 28.09.1944 г.: «На трассе с момента ее организации командиром экипажа С-47. Налетал 2020 часов по маршруту Якутск-Уэлькаль, Уэлькаль-Якутск-Красноярск. Перевез 1650 пассажиров, 270 тонн груза. Лично перегнал 9 самолетов С-47 по маршруту Уэлькаль-Красноярск».

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы

http://memorial24.ru/uchastniki/shelehov-viktor-grigorevich

Шемчук Борис Иванович. Рядовой ВВС.

История солдата

Шемчук Борис Иванович родился 5 февраля 1923 года в городе Ленинграде.

С октября 1940 года по апрель1941 года курсант Ленинградского аэроклуба .

С апреля 1941 года по август 1942 года курсант Батайского авиационного училища летчиков, г. Батайск Ростовской области и г. Евлах Азербайджанской ССР .

С августа 1941 года по октябрь 1942 года –летчик-стрелок-оружейник истребительного авиаполка, южного фронта, 4 воздушной армии.

С октября 1943 года по январь 1945 года слушатель Батайского военного авиационного училища.

С января 1945 года по февраль 1946 года раненный больной эвакогоспиталей № 1402 в г. Пятигорке и №5430 в г. Ростове-на-Дону.

Награды Шемчук Бориса Ивановича:

Медаль за оборону Кавказа – ноябрь 1944 г.

Медаль за Победу над Германией -1945 г.

Медаль 20 лет Победы в ВОВ 1941-1945гг.

Медаль 30 лет Победы в ВОВ 1941-1945гг.

Медаль 40 лет Победы в ВОВ 1941-1945гг.

Медаль 50 лет Вооруженных сил СССР.

Медаль 60 лет Вооруженных сил СССР.

Медаль 70 лет Вооруженных сил СССР.

Орден Отечественной войны II степени № 2770731.

Рядовой ВВС.

Умер 4 марта 1989 года.

Источник: https://www.moypolk.ru/monchegorsk/soldiers/shemchuk-boris-ivanovich

Шестиперов Алексей Михайлович 1917 г. Младший лейтенант. Второй пилот ТАО ВТКУ

Награды:

орден «Знак Почета»

орден «Знак Почета»

Почётное звание:

Заслуженный пилот СССР

Дополнительная информация:

Окончил Батайскую ШП ГВФ в 1939.С 1939 – пилот Барнаульского АОСП ЗСУ ГВФ. В 1941 – пилот-инструктор УАЭ ГВФ Петропавловск. С 1943 – пилот 12 ОАГ ГВФ. С 1943 – заместитель командира 234 АОСП Якутской авиагруппы ГВФ.

На трассе: с 1945 – младший лейтенант, второй пилот ТАО ВТКУ. С 1954 – командир летного отряда, старший пилот-инспектор, пилот-инструктор ВСУ ГВФ.

Книга Памяти Красноярской воздушной трассы

http://memorial24.ru/uchastniki/shestiperov-aleksey-mihaylovich

Шибанов Николай Васильевич (1923-1984). Военачальник. Заслуженный военный летчик СССР. Генерал-лейтенант авиации.

Родился 24 октября 1923 г. в д. Горбуново Тульской губ. Детство и юность провел в Москве. В армии с 1941 г. В 1943 г. окончил Батайскую ВАШЛ. Служил в строевых частях ВВС.

Участник Великой Отечественной войны. Летчик 156-го истребительного авиационного полка (1-й и 2-й Белорусский фронты). Совершил 90 боевых вылетов на истребителях Ла-5 и Ла-7, в воздушных боях сбил лично 1 и в группе 2 самолета противника.

После войны продолжал службу в строевых частях ВВС. В 1948 г. окончил Высшую офицерскую авиационную школу

штурманов (г. Краснодар), в 1959 г. — Военно-воздушную академию (Монино). Командир полка, дивизии, корпуса (Московский ВО и ГСВГ). В 1972 г. окончил Высшие академические курсы при Военной академии Генштаба. В 1972—1973 гг. — 1-й заместитель командующего 1-й Особой Дальневосточной воздушной армией. С 1973 по 1978 г. командующий 76-й воздушной армией. В 1978—1980 гг. — начальник командного факультета Военно-воздушной академии им. Ю.А. Гагарина. В 1980-1983 гг. - советник по ВВС в Алжире.

Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й ст., четырьмя орденами Красной Звезды, орденами «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 2-й и 3-й ст., медалями.

Источник: http://www.migavia.com/voenkom/shibanov.html

Шимко Василий Иванович 1923 года рождения, был призван по окончании 1 курса физико-математического факультета Ростовского государственного университета, сразу после сессии, и направлен в Батайскую лётную школу

На выпуске были перепутаны пакеты и, вместо того, чтобы отправиться в лётную часть, он попал в 4-й гвардейский механизированный корпус (далее – Корпус), сформированный в сентябре – октябре 1942 года на базе 28-го танкового корпуса, который летом вёл тяжелые оборонительные бои в излучине Дона. Остатки его личного состава и техники явились ядром Корпуса. В него вошли три механизированные бригады, пять танковых полков, зенитный артиллерийский полк, другие подразделения.

Корпус входил в состав многих армий и фронтов. Участвовал в Воронежско-Ворошиловградской оборонительной операции, в Сталинградской битве, в Ростовской, Донбасской, Мелитопольской, Никопольско-Криворожской, Березнеговато-Снигирёвской, Одесской, Ясско-Кишинёвской наступательных операциях, освобождении Болгарии, в Белградской и Будапештской наступательных операциях.

За боевые заслуги удостоен почётного наименования «Сталинградский» (27 января 1943 г.), награждён орденами Красного Знамени, Суворова 2-й степени, Кутузова 2-й степени; свыше шестнадцати тысяч его воинов награждены орденами и медалями, девятнадцати присвоено звание Героя Советского Союза.

Корпусом командовали: генерал-майор танковых войск П.Е. Шуров (1942 г.), полковник, с декабря 1942 г. – генерал-майор танковых войск, с августа 1943 г. – генерал-лейтенант танковых войск Т.И. Танасчишин (1942 – 1944 гг.), генерал-майор танковых войск, с сентября 1944 генерал-лейтенант танковых войск В.И. Жданов (1944 – 1945 гг.).

Во время Ростовской операции (январь-февраль 1943 года), Василий Иванович Шимко, тяжело контуженный, попал в плен. Далее концлагеря... Побеги ... Трижды бежал безрезультатно. На четвёртый – попал к американцам. Потом – госпиталь. Потом – на него и его семью (жену и дочь) легло долго не смываемое пятно, обусловленное отношением советского руководства к военнослужащим Красной Армии, оказавшимся в плену. Оно определилось ещё в 1940 году, когда после окончания советско-финской войны все военнослужащие, попавшие в плен и переданные советским военным властям, были направлены в спецлагерь, созданный в поселке Южа Ивановской области. Этот лагерь, обнесенный колючей проволокой, охранялся конвойными войсками НКВД, а заключенные в нем были лишены права переписки, свидания с родными и близкими. После проверки, длившейся почти год, значительная часть заключенных была осуждена, а оставшиеся весной 1941 года были вывезены на Север, их дальнейшая судьба не известна. С самого начала Великой Отечественной войны под подозрением были все, оказавшиеся за линией фронта даже на непродолжительное время. Во всех кадровых анкетах появился вопрос: «Были ли Вы или Ваши родственники на оккупированной территории?». Бойцов и

командиров, которые, рискуя жизнью, в тяжелейших условиях пробивались с боями на соединение с Красной Армией или, проявляя невероятное мужество, бежали из плена, встречали как вероятных изменников Родины. (См. подробнее об этом: Судьба военнопленных и депортированных граждан СССР. Материалы комиссии по реабилитации жертв политических репрессий [Электронный ресурс].
URL: http://www.airo-xxi.ru/projects_new/russkij_mir/4_1939-1953/#_Toc242251494).

Хорошо запомнился много раз повторяемый бабушкой и другими родственниками рассказ о том, как Василий Иванович вернулся с войны. Это было в разгар дня, его мать Наталья и бабушка Мария (мать его отца) работали на огороде. Увидев издалека молодого мужчину в военной форме, замерли: у первой воевал муж и сын, у второй – сын. Всматриваясь в шагающего к ним солдата и не в силах сделать ни шага навстречу, Мария вдруг, ещё до момента узнавания, произнесла: «Ты, Наташа, своего сына дождалась, а я уже не дождусь…».

После возвращения с войны Василий Иванович благополучно прошел все проверки советской власти, связанные с его пленом и вернулся к мирной жизни. С перебитым позвоночником окончил Ростовский государственный университет и двадцать лет проработал в нем преподавателем.

Испытав все тяготы войны, концлагерей и несправедливости со стороны государственной власти страны, которую он защищал, Василий Иванович Шимко до конца своей жизни остался патриотом своей Родины – единственной и любимой. Он был умным, добрым и жизнерадостным человеком. Писал замечательные стихи для детей: одно из них, выучив в детском возрасте, я помню до сих пор:

На свете два мира – различных, не схожих,
И детства два тоже совсем не похожих.
О нас, о детишках, забота, нам – ласка
И жизнь наша – радость, красива, как сказка.
А там, где хозяин – дядюшка Сэм –
К запросам детишек и глух он, и нем,
За доллар там всё продают, покупают,
О будущем, детях совсем забывают.
Но твёрдо мы верим в победу ума!
Да здравствует солнце, да скроется тьма!
А вместе с ней сгинут и доллар, и Сэм
На вечную радость и счастье нам всем!

Наивно? Плакатно? Просто? Пропагандистски? По-советски? Да, вероятно. Но оценки как-то меняются, когда осознаёшь особенности жизни и судьбы автора…

Информацию собрала и подготовила племянница Василия Ивановича доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Ныркова. Н.А.

Источник: http://old.uriu.ranepa.ru/additional-education/presidential-program/

Шишкин Николай Петрович. 06.07.1914 г. р. Место рождения: с. Ново-Георгиевское Балейского р-на Читинской обл. Дата призыва: 1938 г. Воинское звание: капитан. Место службы: летчик 1 ПАП. Демобилизован.
Награды:
орден Красного Знамени (20.04.1942)
орден Красной Звезды (13.03.1944)
Окончил Окончил Красноярский лесотехнический техникум в 1934.
С 1934 – контрольный мастер Красноярский механический завод «Лесосудмашстрой», с 11.1934 – конструктор КАРЗ, с 12.1936 – конструктор завод № 125 г. Иркутск.

В РККА с 1938.

Окончил Батайскую ВАШП в 1940.

На фронте: с 1.09.1941 – командир звена 63 ИАП, с 12.02.1942 – командир звена 41 ИАП, с 16.04.1942 – зам. командира эскадрильи 41 ИАП Волховский фронт. На трассе: с 28.08.1942 – командир звена 3 ПАП, в 1945 – летчик 1 ПАП. Капитан (29.06.1946).

Из наградного листа от 16.02.1942 г.: «С 22.06.1941 в 41 ИАП выполнил 54 боевых вылета. Провел 14 штурмовок. В воздушных боях сбил лично 1 и в группе 3 самолета противника».

База данных:
Книга Памяти Красноярской воздушной трассы
http://memorial24.ru/uchastniki/shishkin-nikolay-petrovich

Шмагин Владимир Михайлович (17 сентяяября 1927, город Новороссийск, теперь Краснодарский край, Российская Федерация — 1980) — советский военный деятель, генерал-лейтенант авиации, командующий 36-й воздушной армией Южной группы войск СССР. Депутат Верховного Совета УССР 9-го созыва.

В 1945 году окончил среднюю школу.

В Советской армии с 1945 года. В 1950 году окончил Батайское военное авиационное училище летчиков.

В 1950—1955 гг. — служба в строевых частях Военно-воздушных сил СССР.

Член КПСС с 1953 года.

В 1958 году окончил Военно-воздушную академию в Монино Московской области.

Служил командиром эскадрильи, авиационного полка, авиационной дивизии.

В 1971 году окончил Военную академию Генерального штаба Вооруженных сил СССР.

В 1971 году — заместитель командующего 5-й воздушной армии ВВС СССР по боевой подготовке. В 1971—1973 гг. — 1-й заместитель командующего 5-й воздушной армии ВВС СССР Одесского военного округа.

В мае 1973 — апреле 1977 г. — командующий 36-й воздушной армией Южной группы войск (Венгрия).

В апреле 1977 — декабре 1979 г. — командующий 5-й воздушной армией Одесского военного округа.

(Данные с Википедии)

Штода Андрей Владимирович. 1915 г.р., генерал-лейтенант авиации

В Вооруженных Силах с 1939 по 1984 г. Окончил Батайскую авиашколу гражданского воздушного флота (1935 г.), ВВИА им. проф. Н. Е. Жуковского (1941 г.). Кандидат технических наук (1947 г.), профессор (1963 г.). Участник Великой Отечественной войны. Ученый в области авиационных силовых установок.

В 1939 г. после окончания 3-го курса Ленинградского заочного авиационного института по дополнительному набору Андрей Владимирович Штода был зачислен на 3-й курс инженерного факультета ВВА им. проф. Н. Е. Жуковского, которую досрочно окончил в 1941 г. По окончании академии был назначен на должность младшего преподавателя кафедры конструкции авиационных двигателей.

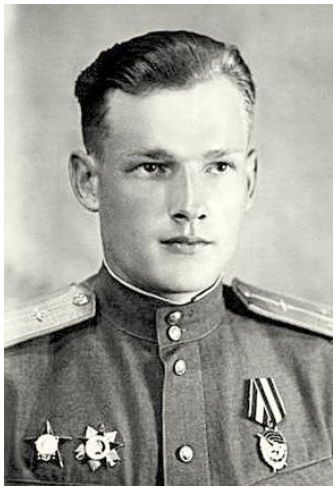
В 1943 г. стал соискателем ученой степени кандидата технических наук. В январе 1947 г. защитил кандидатскую диссертацию и был назначен на должность преподавателя, а в 1950 г. — на должность старшего преподавателя. В 1954 г. Андрей Владимирович Штода назначается на должность заместителя начальника, с 1957 г. — начальника кафедры конструкции авиационных двигателей. В 1963 г. А. В. Штоде было присвоено ученое звание профессора. С 1969 г. — первый заместитель начальника академии.

В 1984 г. после увольнения из Вооруженных Сил А. В. Штода избирается по конкурсу на должность профессора кафедры конструкции авиационных двигателей. На этой должности А. В. Штода активно проработал до 1999 г.

Андрей Владимирович является автором более 130 научных работ, учебников, учебных пособий и изобретений в области конструкции и автоматики авиационных двигателей.

Награжден 4 орденами и 20 медалями.

Источник: https://nasledie-vvia.ru/wiki/?id_wiki_user=1992



Шугаев Борис Александрович

Родился 23 июля 1923 года в городе Ревда (Свердловская область). В 11 лет записался в авиамодельный кружок при Клубе пионеров. В 1940 году окончил среднюю школу. В 1941 году поступил по спецпризыву (с отрывом от производства) в Свердловский аэроклуб, который закончил за 3,5 месяца. Весной 1941 года направлен для продолжения учёбы в Батайскую авиационную школу пилотов (в том же году перебазирована из Ростовской области в Азербайджанскую ССР).

В январе 1943 года, после окончания учёбы, направлен служить в 25-й ЗАП, в мае 1943 года - 66-й ИАП. Летал на "Аэрокобре". В октябре 1943 года в составе полка переброшен на Северо-Кавказский фронт (базировались на Кубани, аэродром находился рядом со станицей Вышестеблеевской). С ноября 1943 года воевал в составе ВВС Отдельной Приморской Армии. С мая 1944 года (в составе 329-й ИАД) находился в Резерве СВГК. С 19 июля 1944 года выполнял задачи ПВО Полтавского аэроузла (Миргород, Пирятин), используемого авиацией союзников для "челночных" налётов на Германию. В декабре 1944 года вернулся к боевой работе на 2-м Белорусском фронте.

К маю 1945 года старший лётчик 66-го истребительного авиационного полка (329-я истребительная авиационная дивизия, 4-я Воздушная армия, 2-й Белорусский фронт) лейтенант Б. А. Шугаев совершил 152 боевых вылетов, провёл 54 воздушных боя, в которых сбил лично 6 самолётов противника.

После окончания войны продолжал служить в ВВС, летал на реактивной технике. После списания с лётной работы (по состоянию здоровья), служил в Бакинском округе ПВО на различных должностях. Последняя - старший штурман командного пункта Боевого управления Бакинского округа ПВО, он же заместитель оперативного дежурного. Позднее - оперативный дежурный Гражданской обороны Азербайджана. В запас вышел в звании полковника. Жил в городе Дмитров (Московская область). Умер в 2009 году.

Награждён орденами: Красного Знамени (31.05.1945), Отечественной войны 2-й степени (22.02.1944, 11.03.1985), Красной Звезды (16.01.1944, ...); медалями.

Источник: http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/sh/shugaev_ba.htm

Щавлеев Николай Афанасьевич

85 лет в строю.

Это имя хорошо известно всем, кто обучается в нашем лицее. Летчик. Участник войны в Корее(1950-52гг).

Человек, общавшийся со знаменитым асом И.Н.Кожедубом. Да и сам Николай Афанасьевич для нас давно уже легенда прославленной 324-ой авиационной истребительной дивизии.

В эти осенние дни ветеран отмечает славный 85-летний юбилей. Поздравляя Николая Афанасьевича с юбилеем, желаем ему крепкого здоровья, долголетия, бодрости духа.

А началось все в октябре 1944 года. Великая Отечественная война. Юный Николай Щавлеев, паренёк из деревни Сергейково Дмитровского района Московской области, мечтает стать летчиком, для того чтобы быстрее попасть на фронт, сбивать фашистские самолеты. Он поступает в Батайское военное авиационное училище. Но повоевать не получилось - война закончилась.
Далее, была служба в летной части в Подмосковье и…. война в Корее. В то время Николай Афанасьевич занимал должность начальника секретной части 324-ой авиадивизии, командиром которой был И.Н. Кожедуб. «Успешно выполнял свои обязанности по обеспечению на должном уровне режима государственной тайны в 176-ом и 196-ом полках и в авиадивизии в целом. Тем самым сумев уберечь летный и инженерно-технический состав, а также материальную часть от возможных провокаций и враждебных действий иностранных военных разведок»- так пишет о Щавлееве Н.А. в своей книге « Воздушное противостояние в небе Кореи» полковник Комлев Е.К.

Щавлеев Н.А. награжден медалью "Китайско-Советская дружба". По возвращении из спецкомандировки Николай Афанасьевич продолжил службу в 324-ой авиадивизии, но уже в Калуге, точнее в Воротынске.
После расформирования дивизии в 1985 году уволился в запас в звании старший лейтенант. Но ещё долгое время вплоть до 1969 года Николай Афанасьевич продолжал добросовестно трудиться в троллейбусном депо города Калуги и вести большую патриотическую работу среди молодежи. Участвовал в создании нашего музея Боевой славы и до сих пор помогает в сборе материала о дивизии. Так что ветеран по-прежнему в строю.

Источник: https://36lic.ru/sobytiya.html

Эфендиев Килостан (Константин) Касимович (14 ноября 1924, Аушигер) — советский и российский государственный и общественный деятель, внесшей значительный вклад в развитие культуры народов Кабардино-Балкарии.

Родился 14 ноября 1924 года в селе Аушигер Урванского округа Кабардино-Балкарской автономной области где получил начальное образование.

В 1937—1939 годах учился в Нальчикском педагогическом училище. В 1939—1941 годах обучался в Кабардино-Балкарском педагогическом институте.

В годы Великой Отечественной войны (1941—1945), окончил Батайское военное авиационное училище имени А. К. Серова, преподавал в Краснодарской и Вязниковской военных авиашколах.

После демобилизации из Красной Армии, с ноября 1945 года был утвержден заведующим отделом крестьянской молодежи Кабардинского обкома ВЛКСМ.

В 1946-1948 годах обучался на очном отделении Центральной комсомольской школы при ЦК ВЛКСМ. После ее окончания с ноября 1948 по 1950 год работал первым секретарем Нальчикского горкома ВЛКСМ.

В 1950-1954 годах — инструктор ЦК ВЛКСМ, заведующим сектором комсомольских организаций Казахстана и республик Средней Азии ЦК ВЛКСМ.

В 1957 году К.К. Эфендиев окончил Высшую партийную школу при ЦК КПСС.

В 1957-1958 годах — инструктор отдела партийных органов Кабардино-Балкарского обкома КПСС. В 1958-1960 годах — второй секретарь Нальчикского горкома КПСС.

В 1960-1963 годах — заведующий отделом пропаганды и агитации Кабардино-Балкарского обкома КПСС. С апреля 1963 года по апрель 1987 года — министр культуры Кабардино-Балкарской АССР. Находясь на посту министра культуры Кабардино-Балкарской АССР К.К. Эфендиев внес значительный вклад в развитие культуры Кабардино-Балкарии. При его активном участии были созданы Государственный музыкальный театр в г. Нальчик, Дворцы культуры в столице и районах Кабардино-Балкарии, Дома культуры в отдаленных селах и т.д.

В 1987-2002 годах возглавлял Кабардино-Балкарское отделение общества «Родина». С 2002 года на протяжении ряда лет руководил Нальчикской городской общественной организацией «Адыгэ Хасэ». В этот период принимал активное участие в проведении Первого Международного конгресса адыгов в Нальчике в 1991 году и создании и деятельности Международной черкеской ассоциации.

На всех этапах своей деятельности К.К, Эфендиев являлся активным участником общественно-политической и культурной жизни Кабардино-Балкарской Республики. Он был членом Кабардино-Балкарского обкома КПСС, неоднократно избирался депутатом Верховного Совета Кабардино-Балкарской АССР.

К.К. Эфендиев объездил 46 стран с государственным академическим ансамблем танца «Кабардинка», являющимся лауреатом множества международных, всесоюзных и всероссийских конкурсов и фестивалей. Итогом этого явилось написание им книги – «Браво, Кабардинка», вышедшей в свет в 1996 году.

В 1996 году на госхранение в УЦДНИ АС КБР поступили документы Эфендиева. В их составе рукописи: путевые заметки «Красивая дорога», литературно-художественное издание «Двадцать дней в королевстве Хашемитов» и другие.

К.К. Эфендиев сотрудничает со средствами массовой информации, о чем свидетельствуют его многочисленные статьи, опубликованные не только в республиканских СМИ, но и зарубежных газетах. В фонде более двадцати статей и интервью К.К. Эфендиева, посвященные зарубежным гастролям ансамбля «Кабардинка», видным государственным и политическим деятелям Б. Е. Кабалоеву, Ю. Х. Темирканову, М.Х. Шекихачеву, В.К. Тлостанову и др.

Особый интерес представляют тексты выступлений К.К. Эфендиева на различных общественно-политических мероприятиях, проходивших в Кабардино-Балкарской республике и за её пределами, отзывы К.К. Эфендиева об опере В.Л. Молова «Камбот и Ляца», балете Л. Когана и А. Проценко «Лялюца».

Автор мемуаров «Годы. события, люди» (2010 г.).

(Данные с Википедии)

Юдин Вадим Николаевич 23.06.1923 - 1943

История солдата

Юдин Вадим Николаевич 1923 года рождения, уроженец г. Астрахань. В 1942 году окончил Батайскую Высшую авиашколу. И в тот же год был направлен в 750 авиаполк г.Ростова. Воевал на Северном Кавказе. В октябре 1942 году Владимир Юдин провел свой последний воздушный бой. Похоронен на холме Героев в г. Назрань.

Источник: https://www.moypolk.ru/magas/soldiers/yudin-vadim-nikolaevich

Якутов Николай Лукич

(25.05.1992, д. Парамоново Чердынского р-на Пермской обл. - 18.11.1983, Челябинск), военнослужащий, педагог. Полковник. Из крестьянской семьи. Учился в Чердынском педагогическом училище Пермской обл. (1938-41), Ташкентской школе стрелков - бомбардиров (1941, февраль-декабрь). Член ВКП(б)-КПСС с 1942г. участник Великой Отечественной войны. С декабря 1941г. в составе войск Калининского фронта принимал участие в битве за Москву. Прошел боевой путь от стрелка - бомбардира до штурмана авиационной эскадрильи. На Северо-Западном и Прибалтийском фронтах. До апреля 1945г. совершил 250 боевых вылетов, из них 180 вылетов ночью, сбросив на войска противника 21 тонну бомбового груза и 300 тысяч листовок. Слушатель штурманского факультета Краснознаменной Военно-Воздушной Академии (1945-49), преподаватель Батайского авиационного училища летчиков им. Серова (1949-52), начальник цикла 9-й авиашколы училища штурманов в г. Шадринске (1955-60), военный советник ВВС в Египте (1959-60), заместитель начальника кафедры Челябинского высшего военного авиационного Краснознаменного училища штурманов (1960-77). Передавал богатый боевой и практический опыт, глубокие теоретические знания преподавательскому составу и будущим военным штурманам-инженерам. Вел большую общественную работу, неоднократно избирался членом партийного бюро кафедры.

С февраля 1977 по ноябрь 1983гг. работал преподавателем электроники Челябинского металлургического техникума. Специалист высшей квалификации проводил кропотливую индивидуальную работу с учащимися электриками и электромеханиками с использованием технических средств обучения, приобщал их к занятиям техническим творчеством. Принимал активное участие в общественной жизни техникума, был членом партийного бюро.

За мужество и отвагу, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками был награжден орденами: Красного Знамени!1942), Отечественной войны Iст. (1943), Красной Звезды(1956), "За службу Родине в Вооруженных Силах СССР IIIст."(1975) медалями: "За боевые заслуги","За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летие со дня рождения В.И.Ленина" и др. Знаком "Отличник высшей школы" СССР.

Источник: http://pobeda.is74.ru/person/

Янков Вадим Владимирович

Выпускник 1983 года

Родился 08 июля 1961 года
Л-29, Л-39, МиГ-21, Су-25, Ан-26, Ан-72
Участник боевых действий в Афганистане: 1985-1986 гг. - Баграм, 1988-1989 гг. - Кундуз, Шиндант; около 700 боевых вылетов.
Место жительства: Россия, г. Минеральные Воды.
Отец - лётчик-инструктор Борисоглебского ВВАУЛ

В. Янков: *"...Впишу строчку про батю. Может однокашники отзовутся... Бердское летное училище ИА - 1956 год, Батайское им. Серова - в 1959 году, Ейское заочно в 1966 году. Вся служба - шкраб в Ейском и Борисоглебском (Приморско-Ахтарск, Батайск, Жердевка). Сотни подготовленных пилотов. Уволился в 1983 г. с должности штатный РП в Жердевском полку Борисоглебского училища..."*

Источник:http://www.bvvaul.ru/profiles/2733.php

Янош Урбан Генерал-майор
Янош Урбан родился 12 июня 1941 года в Венгрии.
Учился в военной средней школе.
В августе 1959 года в составе группы абитуриентов из Венгрии поступил в Борисоглебское авиационное училище лётчиков.
В 1960 году согласно Постановления Верховного Совета СССР от 15 января 1960 г. был принят Закон о значительном сокращении Вооружённых Сил. Из армии были уволены 1.200.000 офицеров преимущественно среднего и младшего звена. Борисоглебское лётное училище было расформировано. Не успевшие окончить обучение курсанты были уволены или переведены в другие воинские части.
Курсанты из Венгрии, поступившие в августе 1959 года, для дальнейшего обучения в полном составе были переведены в Батайск. Янош Урбан летал в Батайске на Як-18А, в Кущёвской на МиГ-17. Завершил обучение в сентябре 1962 года в станице Кущевской на самолёте МиГ-17.
Вернувшись домой летал на МиГ-15бис, на всех модификациях МиГ-21, имевшихся в Венгрии, на МиГ-23МФ.
В 1968 году будучи в звании капитана с должности рядового лётчика был сразу назначен штурманом дивизии ПВО. Позже работал командиром авиации дивизии ПВО, с 1990 года и до самой смерти был командующим ВВС Венгрии.
Скончался в 1995 году после болезни.

Информацию предоставил Михаил Варшани, Венгрия
http://www.bvvaul.ru/profiles/4571.php

Ярко Иван Иванович 1919 г.р. Гвардии капитан. Летчик. Призывался Батайским ГВК (Батайская ВШЛ). Награжден: орден Красной звезды, орден Красного знамени, орден «Отечественная война 2 степени», орден «Отечественная война 1 степени». По данным учетной карточки уроженец с. Горошено Оболонского района Полтавской области Украинской ССР. Юбилейное награждение орден «Отечественная война 1 степени».

(Данные с сайта «Подвиг народа»)

Яроцкий Григорий Александрович

Родился 17 апреля 1922 года в деревне Валевачи (Червеньский район Минской области Республики Беларусь). В 1940 году окончил Минский аэроклуб и добровольно вступил в ряды Красной Армии. Окончил Батайское военную авиационное училище лётчиков.

С 27 июля 1943 года старшина Г. А. Яроцкий в действующей армии. Воевал в составе 293-го ИАП, летал на Як-9. Прошёл путь от рядового лётчика до командира звена. Сражался на Брянском и 2-м Прибалтийском фронтах.

К декабрю 1944 года командир звена 293-го истребительного авиационного полка (185-я истребительная авиационная дивизия, 14-й истребительный авиационный корпус, 15-я Воздушная армия, 2-й Прибалтийский фронт) старший лейтенант Г. А. Яроцкий совершил 166 боевых вылетов, провёл 48 воздушных боёв, в которых сбил лично 18 самолётов противника.

В декабре 1944 года убыл на учёбу в Высшую офицерскую школу штурманов ВВС КА и более в боевых действиях не участвовал. После окончания войны продолжал служить в ВВС. В 1952 году окончил Военно-Воздушную Академию, в 1957 году - Военную Академию Советской Армии. Работал по линии Главного разведывательного управления (ГРУ), выполняя задания командования за пределами СССР под видом Генерального представителя Аэрофлота. В 1958-1962 гг. работал в Англии, 1963-1968 гг. - в Египте, 1969-1972 гг. - в США. Затем преподавал в Военной Академии Советской Армии. С 1977 года - в запасе. Работал старшим инженером-переводчиком на 1-м Московском Радиозаводе (в отделе научно-технической информации). Умер 6 сентября 1981 года.

Награждён орденами: Красного Знамени (28.09.1943, 01.08.1944), Александра Невского (18.08.1944), Отечественной войны 1-й степени (08.04.1944); медалями.

Источник: http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/y/yarotskii.htm

Ясанис Сергей Юлианович

Родился в 1922 году в селе Земетчино (Земетчинский район Пензенской области). В августе 1940 года по специальному набору призван в ряды Красной Армии, окончил военное авиационное училище лётчиков.

С ноября 1942 года сержант С. Ю. Ясанис на фронтах Великой Отечественной войны в должности лётчика 437-го истребительного авиационного полка (24 августа 1943 года преобразован в 113-й Гвардейский ИАП), летал на Ла-5 и Ла-7. Тяжело ранен 20 апреля 1943 года.

К маю 1945 года командир отдельной разведывательной эскадрильи 113-го Гвардейского истребительного Карпатского ордена Суворова авиационного полка (10-я Гвардейская истребительная Сталинградская Краснознамённая ордена Суворова авиационная дивизия) Гвардии капитан С. Ю Ясанис выполнил 416 боевых вылетов, в том числе 328 - на разведку. Проведя 51 воздушный бой, сбил лично 10 самолётов противника (в материалах наградного листа говорится о 9 личных победах). Во время воздушной разведки 6 раз сбивался сам (4 раза совершал вынужденную посадку, 2 раза прыгал с парашютом из горящего самолёта). 30 мая 1945 года представлялся к званию Героя Советского Союза, но не получил его.

После окончания войны продолжал служить в ВВС, всего освоил 25 типов самолётов. В запас вышел в звании Гвардии полковника. Работал старшим инженером-орнитологом, стал судьёй Всесоюзной и международной категории по самолётному спорту. 4 мая 2008 года Национальный комитет общественных наград России наградил актив ветеранской организации 4-й армии ВВС и ПВО. При этом, Гвардии полковник в отставке С. Ю. Ясанис удостоен Золотой Звезды "Честь, гордость и слава России" - за выдающиеся заслуги перед Отечеством, способствующие процветанию, величию и славе России. Награждён орденами: Красного Знамени (31.12.1943, 06.05.1944, 16.11.1944, 18.04.1945), Александра Невского (06.02.1945), Богдана Хмельницкого 3-й степени (02.12.1945), Отечественной войны 1-й степени (26.01.1944, 11.03.1985), Красной Звезды (03.07.1943); медалями, в том числе "За оборону Сталинграда".

http://soviet-aces-1936-53.ru/abc/y/yasanis.htm

Талант взлетал в небо

Жизненный путь Сергея Ясаниса был непростым. Родился он в селе Земетчино Пензенской области 11 октября 1922 года в простой крестьянской семье. Издавна в этом селе жили и трудились пчеловоды, поэтому и название села было дано от слова «земец», т. е. пчеловод, а в более широком слове — промысловик, добытчик. Но пришлось Сергею Ясанису заниматься в жизни добычей совсем иного рода.

Поначалу его путь в авиацию был таким же, как у многих в те далекие довоенные годы: тяжелая нужда в детстве, учеба в фабрично-заводском училище, тренировки в аэроклубе, поступление в Батайскую военную школу пилотов имени А. К. Серова, где он проучился с 1940 по 1942 годы.

Уже в курсантские годы у Ясаниса стал проявляться летный талант, поэтому по окончании училища его оставили в нем летчиком-инструктором, но он все время писал рапорты с просьбой отправить его на фронт, и в конце концов его просьбу удовлетворили. Ясанис попал в 437-й истребительно-авиационный полк и прошел в этом полку через всю войну по фронтам: Сталинградский, Южный, Северо-Кавказский, Воронежский, 1-й и 4-й Украинские. Полк действовал на главных направлениях. Ясанис в совершенстве владел истребителем Ла-5, который был выпущен в 1942 году — в год окончания летчиком военной школы пилотов

https://rostov.mk.ru/articles/