

Карташев А. В., Карташев И. В.

ВОРОШИЛОВСКИЕ СОКОЛЫ



Ставрополь – 2022

УДК 93/99:358.4
ББК 63.3:39.5
К 21

Карташев А. В., Карташев И. В.
К21 Ворошиловские соколы: монография. – Ставрополь: Печатный Двор,
2022. – 248 с.
ISBN 978-5-6047594-4-8

Рецензенты:

Януш Сергей Владимирович – сотрудник Министерства иностранных дел Российской Федерации, ветеран Вооруженных Сил Российской Федерации, полковник запаса, доктор исторических наук, профессор;

Линец Сергей Иванович – профессор кафедры исторических и социально-философских дисциплин, востоковедения и теологии Пятигорского государственного университета, доктор исторических наук, профессор.

На основе различных видов исторических источников освещаются малоизвестные факты и события, связанные с организацией в городе Ворошиловске (Ставрополе) накануне Великой Отечественной войны аэроклуба Осоавиахима, анализируются особенности теоретического обучения и практической подготовки учлетов (курсантов), показывается боевой путь воспитанников на фронтах Великой Отечественной войны и их послевоенные судьбы.

Адресована специалистам по военно-патриотическому воспитанию молодежи, ученым, краеведам, преподавателям, аспирантам, курсантам военных училищ, студентам и школьникам, а также всем читателям, интересующимся историей города Ставрополя и Ставропольского края в годы Великой Отечественной войны.

УДК 93/99:358.4
ББК 63.3:39.5

Издано при поддержке Правительства Ставропольского края в рамках проекта «На Ставрополье никто не забыт, ничто не забыто» Ставропольской краевой молодежной общественной организации «Творческий союз «Звездный ветер»

ISBN 978-5-6047594-4-8

© А. В. Карташев, И. В. Карташев, 2022
© Печатный Двор, оформление, 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

Перечень сокращений	4
Введение	6
Глава 1. АЭРОКЛУБЫ ОСОАВИАХИМА – КУЗНИЦА ПОДГОТОВКИ СОВЕТСКИХ АВИАТОРОВ	10
Глава 2. ВОРОШИЛОВСКИЙ АЭРОКЛУБ: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПОДГОТОВКИ КАДРОВ	24
Глава 3. ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ ВОРОШИЛОВСКОГО АЭРОКЛУБА	43
Глава 4. КРЫЛЬЯ, ПОТЕРЯННЫЕ НАД МОРЕМ	74
Глава 5. АСЫ МОРСКОГО НЕБА ИЗ СТЕПНОГО КРАЯ	103
Глава 6. В НЕБЕ ВСЕХ ФРОНТОВ	125
Глава 7. В ОКОПЕ, НА ТАНКЕ, У ОРУДИЯ	158
Глава 8. «ЕСЛИ КТО-НИБУДЬ ЗНАЕТ...»	182
Глава 9. ПОСТСКРИПТУМ	211
Заключение	230
Приложения	232
Список источников и литературы	239

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ

АЭ –	авиационная эскадрилья
БАП –	бомбардировочный авиационный полк
БАД –	бомбардировочная авиационная дивизия
ВА –	воздушная армия
ВАШП –	военная авиационная школа пилотов
ВАШПО –	военная авиационная школа первоначального обучения
ВВС –	Военно-Воздушные Силы
ВКП(б) –	Всесоюзная коммунистическая партия большевиков
ВЛКСМ –	Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодежи
ВМАУ –	военно-морское авиационное училище
ВМФ –	Военно-Морской Флот
Гв. –	гвардейский
ГВК –	городской военный комиссариат
ГВФ –	Гражданский Воздушный Флот
ГИАП –	гвардейский истребительный авиационный полк
ДОСААФ –	Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту
Добролет –	авиатранспортная организация добровольного воздушного флота, существовавшая в форме акционерного общества в СССР в 1923–1930 гг.
ЗА –	зенитная артиллерия
ЗАП –	запасной авиационный полк
ЗенАП –	зенитный артиллерийский полк
ЗП –	зенитный пулемет
ИАД –	истребительная авиационная дивизия
ИАП –	истребительный авиационный полк
ИОВ –	инвалидов Отечественной войны (госпиталь)
ИТЛ –	исправительно-трудовой лагерь
КА –	Красная Армия
КБФ –	Краснознаменный Балтийский флот
КПСС –	Коммунистическая партия Советского Союза
МВД –	Министерство внутренних дел
МТАП –	минно-торпедный полк
МТС –	материально-техническое снабжение
ОБД –	объединенная база данных («Мемориал»)
ОДВФ –	Общество друзей Воздушного флота
Осоавиахим (ОАХ) –	Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству
ПВО –	противовоздушная оборона
ПАРМ –	передвижная авиаремонтная мастерская
РВК –	районный военный комиссариат
РККА –	Рабоче-Крестьянская Красная Армия
РККФ –	Рабоче-Крестьянский Красный Флот

СНК – Совет Народных Комиссаров
СФ – Северный флот
ТОФ – Тихоокеанский флот
УПК – учетно-послужная картотека ЦАМО, учетно-послужная карта офицера
ЦАМО – Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации
ЦВМА – филиал ЦАМО (быв. Центральный военно-морской архив Российской Федерации)
ЦК – центральный комитет
ЧФ – Черноморский флот
ШАД – штурмовая авиационная дивизия
ШАП – штурмовой авиационный полк
ЮТ – юных техников (станция)

ВВЕДЕНИЕ

Ворошиловские соколы. Почему Ворошиловские?

В системе Осоавиахима велась подготовка «ворошиловских стрелков» и «ворошиловских всадников». Эти названия были связаны с именем Климента Ефремовича Ворошилова – одного из первых маршалов Советского Союза, наркома по военным и морским делам, наркома обороны СССР. Пилотов никто и никогда не называл «ворошиловскими». Летчиков с 30-х годов прошлого века звали «сталинскими соколами» – Иосиф Виссарионович Сталин уделял особое внимание развитию авиации. Дело в том, что город Ставрополь в период с 1935 по 1943 год именовался Ворошиловском. Тогда много каких объектов носило имя Ворошилова: город Уссурийск – Ворошилов, город Луганск – Ворошиловград, Военная академия Генерального штаба имени К.Е. Ворошилова, Санаторий имени К.Е. Ворошилова, масса колхозов, совхозов, домов офицеров и других учреждений.

По причине того, что город наш был Ворошиловском, аэроклуб, созданный в нем накануне войны, был назван Ворошиловским. Об этом мы знаем из местных газет, выпускных фотографий и личных дел бывших учлетов. Соответственно соколов, получивших путевку в небо в Ставрополе в те годы, мы и назвали «ворошиловскими».

За свою короткую историю Ворошиловский аэроклуб успел сделать три набора и три выпуска, это около трехсот пилотов. С началом Великой Отечественной войны он был закрыт. Второй раз аэроклуб возник в 1947 году. Это был уже другой аэроклуб: базировался он на новом аэродроме, от прежнего в нем не сохранилось ни самолетов, ни аудиторий, ни наглядных пособий. Все пришлось создавать заново. В начале 1960-х годов ему на смену пришел учебный авиационный центр ДОСААФ, но и тот в начале 1990-х годов был закрыт. Видимо, поэтому имена пяти Героев Советского Союза, которых дала стране эта маленькая кузница летных кадров, никому и в голову не пришлось сложить вместе. Где-то по страницам Книги Памяти разбросаны имена выпускников аэроклуба, на-

чинавших вместе свой путь в бессмертие за одной партой, на одном У-2.

Отправной точкой нашего исследования стала фотография первого выпуска Ворошиловского аэроклуба из фондов Ставропольского государственного музея-заповедника, принадлежавшая погибшему летчику А.И. Кирову. Там же хранятся мемориальные дела выпускников аэроклуба Героев Советского Союза Б.Н. Воловодова, В.Г. Зайцева, Г.М. Рябушко, Л.И. Севрюкова, материал о пятерке школьных друзей – А.С. Кризнове, Ф.Г. Морозове, В.М. Мошкалове, Г.И. Соловьеве, И.М. Финенко, погибших в годы войны.

Разобраться с послевоенной историей аэроклуба нам помогли документы из фондов Государственного архива Ставропольского края и Государственного архива новейшей истории Ставропольского края.

Но воссоздать историю довоенного аэроклуба мы бы не смогли без заметок и статей в местных газетах. Об успехах первых учеников Ставрополя писали газеты «Орджоникидзевская правда», «Молодой ленинец», хранящиеся в фондах Ставропольской краевой универсальной научной библиотеки.

Данные о службе и гибели выпускников мы брали на электронном ресурсе ОБД «Мемориал», описание боевых подвигов – в базе данных «Подвиг народа» Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации. Со сведениями из личных дел нам помог Военный комиссариат города Ставрополя.

Живые, интересные истории мы прочитали в исторической литературе: это воспоминания и мемуары самих летчиков, исторические очерки о боевом пути отдельных авиационных полков.

Особенно волнительно и трогательно проходило общение с потомками героев нашей книги. Устные рассказы детей и внуков, подкрепленные документами и фотографиями из семейных архивов, существенно дополнили имевшуюся в нашем распоряжении информацию. Если к этому добавить то, что в свое время нам посчастливилось общаться с выпускником аэроклуба 1940 года Григорием Максимовичем Рябушко, и получить от него книгу «Штурмовик» с его автографом, то можно представить наше эмоциональное состояние и моральную ответственность перед этими людьми за сохранение всей этой информации.

Идею написания этой книги нам подсказал участник Великой Отечественной войны, ветеран Ставропольского регионального отделения ДОСААФ Павел Яковлевич Гавриленко еще в 2014 году. Часть собранного материала вошла в монографию об истории ДОСААФ Ставрополя¹, судьбе ряда выпускников аэроклуба была посвящена отдельная статья в «Военно-историческом журнале»². В 2019 году нам захотелось рассказать историю Ворошиловского аэроклуба и познакомить с судьбами его выпускников посредством документальных фильмов. Создание четырех серий «Ворошиловских соколов» в течение трех лет способствовало углублению наших исследований. Но, к сожалению, в фильме всего не расскажешь, а бумага, как говорится, все стерпит (в плане объема). Тем более, когда интерес к теме жителей города Ставрополя превзошел все наши ожидания. На презентациях, которые проходили в лектории Музейно-выставочного комплекса «Россия – моя история», побывали студенты, школьники, кадеты, юнармейцы, учащиеся школ ДОСААФ, ветераны авиаучилища, родственники и прямые потомки воспитанников аэроклуба.

Стремлению продолжать тему «Ворошиловских соколов» способствовали отклики, которые мы получили в сети «Интернет» от наших зрителей. Вот только некоторые из них:

Татьяна Соловьева: *«Какое важное дело вы делаете! Столько подробностей, дат, воспоминаний непосредственных участников помогают почувствовать реальную жизнь тех людей, которые строили нашу страну, добывали Победу. Это огромный вклад в дело сохранения нашей истории и воспитание любви к Родине. Именно через реальные судьбы, а не через казённые слова. Спасибо вам, Андрей и Игорь, и всем, кто вам помогает».*

Сергей Костров: *«Отличный фильм! Огромное спасибо авторам за важную и бескорыстную работу по сохранению памяти о героях-летчиках, отстоявших свободу и независимость нашей великой Родины. Желаю им новых творческих свершений в их нужном и благородном деле!»*

¹ Карташев А.В., ДОСААФ Ставрополя: итоги пройденного пути (1927–2017). К 90-летию организации : монография. – Волгоград : Панорама, 2017. – 256 с.

² Карташев А.В. Достоинно защищали Родину. Летный состав и выпускники Ворошиловского (Ставропольского) аэроклуба на фронтах Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. – 2017. – № 10. – С. 23–29.

Евгений Григоренко: *«Посмотрел фильм с интересом. Полагаю, что это очень правильная и нужная работа по сохранению светлой памяти о наших земляках-авиаторах, о всех, кто ценой своей жизни приближал победу над врагами нашей Родины. Желая дальнейших творческих свершений. Мои поздравления!»*

Борис Аверин: *«Третий фильм «Ворошиловские соколы» завершил большую, трудную работу братьев Карташевых о вкладе в Великую Победу 1945 года лётчиков-ставропольцев. Фильм показал преданность Родине молодых людей довоенного времени. Они сражались за Отечество не по принуждению. Любовь к нему, воспитанная жизнью советского народа, вела их в бой с врагом. Они не щадят своих жизней ради Победы. Горько воспринимать жестокую действительность Великой Отечественной войны – гибель почти всех выпускников Ворошиловского аэроклуба. Спасибо авторам фильма за его создание». Третий фильм, правда, не был завершающим, была и четвертая серия, но отклик Заслуженного военного летчика СССР (или РФ) генерал-майора авиации в отставке Б.А. Аверина нам очень важен.*

Добрых слов стоит позиция Совета ветеранов Ставропольского высшего военного авиационного училища, возглавляемого В.В. Москаленко, в поддержке проекта «Ворошиловские соколы».

Стоит добавить, что наш рассказ не только о провинциальном аэроклубе как частичке истории города Ставрополя, это повесть о судьбе целого поколения молодых людей, на чью долю пришлась Великая Отечественная война. Нелегкие жизненные пути! Потрясающие личные истории! Низкий им поклон и светлая память!

Глава 1. АЭРОКЛУБЫ ОСОАВИАХИМА – КУЗНИЦА ПОДГОТОВКИ СОВЕТСКИХ АВИАТОРОВ

К началу 1930-х годов ставропольцы были знакомы с авиацией не понаслышке. В Ставрополе – бывшем губернском городе, а ныне районном центре – уже имелся свой аэродром, на котором базировался авиационный отряд Гражданского воздушного флота.

Еще летом 1923 года в Ставрополе при Губисполкоме было организовано отделение Общества Друзей Воздушного Флота. Секретарем его был назначен Флавиан Николаевич Комиссаров³. Это был уроженец Санкт-Петербурга, который в годы Первой мировой войны учился летать в авиационных школах Англии. Полученные навыки ему пришлось применить в годы Гражданской войны: воевал под Казанью, затем – в составе XI Кавказской армии. Флавиан Николаевич стоял у истоков создания в 1925 году местного отделения общества «Авиахим». Под его руководством начал работать первый на Ставрополье авиамодельный кружок⁴.

Конкретную пользу от авиации на Ставрополье испытали в том же 1925 году, когда экипаж самолета общества «Добролет» продемонстрировал опыт борьбы с саранчой. В 1928 году летчики Осоавиахима, прибывшие из Москвы на 15 самолетах, вступили в борьбу с сельхозвредителями и одержали победу. Урожай зерновых культур на тысячах гектаров пашни был спасен. На протяжении ряда лет крестьяне и рабочие Ставрополья собирали средства на строительство советского воздушного флота под лозунгом «С миру по пуду – республике самолет». Один из построенных на эти средства самолетов носил гордое название «Красное Ставрополье»⁵.

³ От бюро Ставропольского ОДВФ // Власть Советов. – 1923. – 27 июля. – С. 2.

⁴ Карташев А.В., Фирсов Р.А. В небе двух империй : монография. – Москва : Издательский центр «Мой учебник», 2014. – С. 209–210.

⁵ Карташев А.В. ДОСААФ Ставрополья: итоги пройденного пути (1927–2017). К 90-летию организации : монография. – Волгоград : Панорама, 2017. – С. 14.

Героические подвиги первых советских летчиков, слава о которых облетела всю страну и весь мир, всколыхнули молодежь, у которой появилась тяга к авиации, стремление сесть на планер и самолет, прыгать с парашютом, осваивать летное мастерство, продолжать почин первых героев.

Ставропольских мальчишек привлекали планерные и авиамодельные кружки, возглавляемые энтузиастами-авиаторами. Доходили до людей и новости о том, что в других городах, таких же небольших и провинциальных, стали создаваться аэроклубы. Воодушевленные идеей создания своей школы по подготовке авиаторов, жители Ставрополя заинтересовались вопросом создания аэроклуба.

К слову сказать, первые аэроклубы в России стали появляться еще в царское время: в 1908 году был основан Императорский Всероссийский аэроклуб. На заре становления авиации небо притягивало к себе состоятельных людей, офицеров армии и флота, студентов университетов, но поистине широкие возможности стать летчиком открылись перед трудовой молодежью уже в советское время. В 1925 году преемником Императорского аэроклуба стал Ленинградский аэроклуб Общества друзей воздушного флота. В 1929 году он стал именоваться Ленинградской школой Осоавиахима⁶.

Согласно решению IV Пленума Центрального Совета Осоавиахима, с 1933 года аэроклубы стали основной формой подготовки летных кадров в структуре оборонного общества⁷. В соответствии с «Временным положением об аэроклубах Осоавиахима», аэроклуб являлся основным структурным подразделением авиации Осоавиахима по развитию авиационно-массовой работы и авиационного спорта среди населения и по подготовке оборонных кадров без отрыва от производства.

Организационная структура учреждения прописывалась во «Временном типовом уставе аэроклуба» 1934 года следующим образом: *«Аэроклуб организуется совместными усилиями местных районных и городских, советских, общественных и хозяйственных организаций. Повседневной работой аэроклуба руководят органы Осоавиахима. Всей работой аэроклуба руководит правление*

⁶ К юбилею Императорского Всероссийского Аэроклуба. URL: <https://avia.pro/blog/k-yubileyu-imperatorskogo-vserossiyskogo-aero-kluba> (дата обращения 11.07.2022).

⁷ Решения IV пленума Центрального совета Союза Осоавиахима СССР и РСФСР. – Москва : Издание Центрального Совета Осоавиахима СССР, 1933. – С. 17.



КОМСОМОЛЕЦ, МОЛОДОЙ РАБОЧИЙ, ПИОНЕР!
ВСТУПАЙ В МОДЕЛЬНЫЕ, ПЛАНЕРНЫЕ, АВИАЦИОННЫЕ КРУЖКИ ОСОАВИАХИМА!
БУДЬ ГОТОВ К ЗАЩИТЕ СВОЕЙ РОДИНЫ, КРЕПИ ШЕФСТВО НАД ВОЗДУШНЫМ ФЛОТОМ



Плакат начала 1930-х гг. с призывом к молодежи вступать в кружки Осоавиахима

в составе 7 – 9 членов и 2 – 3 кандидатов, выбираемых сроком на 1 год. Правление выбирается на общем собрании юридических членов, $\frac{1}{3}$ – на аэроклубовских конференциях индивидуальных членов». Состав правления утверждался президиумом регионального совета Осоавиахима. С 1938 года аэроклубы формально перешли под полный контроль Осоавиахима. При этом вплоть до 1939 года они по-прежнему возникали преимущественно «снизу», по инициативе местных организаций⁸.

Именно так и пытались создать Ставропольский аэроклуб. Инициатором этого дела стал Ставропольский районный комитет ВКП(б). Городская газета «Власть Советов» – печатный орган партийной организации – на своих страницах летом 1934 года отражала весь ход работы. В заметке «Вступаем и вызываем» от имени коллектива городского спиртзавода писалось: «Мы, рабочие и служащие Ставропольского Спиртоводочного завода «Главспирт», вступаем в члены аэроклуба всем коллективом и вызываем коллективы пивоваренного завода и биофабрики также на 100-проц. вступление в члены аэроклуба».



Самолет «Моссовет» (Junkers F.13) акционерного общества «Добролет» на аэродроме в Ставрополе. Среди встречающих Ф.Н. Комиссаров (помечен крестиком). Конец 1920-х годов

⁸ Осоавиахим СССР и РСФСР. Временный типовой устав [аэроклуба]. – Москва : тип. им. Анджиевского, 1934. – 8 с.



Авиамодельный кружок.
Руководитель – Флавиан Николаевич
Комиссаров (1896–1961).
Ставрополь. Конец 1920-х годов

Через несколько дней та же газета в статье «Вступают в аэроклуб» опубликовала ответ коллектива работников Биофабрики: *Ставропольская Биофабрика откликнулась на призыв Райкома ВКП(б) об организации аэроклуба. Дирекция фабрики вступает в аэроклуб юридическим членом и вносит членский взнос 750 рублей.*

Рабочие, служащие и инженерно-технический персонал также вступают в члены клуба и отчисляют на укрепление его однодневный заработок.

При Биофабрике четко работает организация Осоавиахима. В ряды ОАХ вовлечены все работники Биофабрики. Членские взносы внесены полностью.

Биофабрика вызывает последовать своему примеру завод «Красный металлист», Мясокомбинат, Союзмуку, Заготзерно и Маслозавод № 19⁹.

Вопрос о постройке аэроклуба в Ставрополе обсуждался на общегородском собрании союза работников городских предприятий в конце августа 1934 года. Группком союза заявил о своем вступлении юридическим членом в аэроклуб и внес на его строительство 300 рублей. «Индивидуальными членами аэроклуба будут все рабочие и служащие наших предприятий», – заверил ответственный секретарь группкома тов. Запруцкий.

⁹ Вступают в аэроклуб // Власть Советов. – 8 августа 1934. – С. 4.

На идею строительства аэроклуба откликнулись работники государственной типографии. Она также стала его юридическим членом. Весь коллектив сотрудников также вступил в аэроклуб индивидуально и отчислил на развитие и укрепление авиации свой однодневный заработок. В поддержку этого «кровного дела» типография бесплатно отпечатала 300 авиационных лозунгов. Подобными заявлениями на призыв партии ответили работники союза кооперации, внесшие как юридический член 510 рублей. Они призывали последовать их примеру районный совет профсоюзов, городское потребительское общество (горпо) и городскую организацию профсоюзов работников торговли (ГОРТ).

Городской комитет партии держал вопрос строительства аэроклуба под своим контролем. Он всячески стимулировал работу организаций в этом направлении. Через газету «Власть Советов» городская организация ВКП(б) напомнила городскому совету об обещании 1 сентября начать строительство ангара на аэродроме, критиковала депутатов за нерасторопность в рассмотрении уже давно составленных планов, чертежей и смет. На страницах газеты отражались те организации, которые не выполняли своих обязательств: «Заготзерно, Ветинститут до сих пор не могут собрать членских взносов с индивидуальных членов аэроклуба. Артель им. Трунова, обязавшаяся приобрести планер стоимостью 1200 руб., до сих пор не собрала ни копейки»¹⁰.

В местной периодической печати задачи аэроклуба ставились так:

- а) подготовка пилотов без отрыва от производства;
- б) готовить пилотов-планеристов и развивать массовый планерный спорт;
- в) организовать парашютный спорт, готовить парашютистов;
- г) готовить квалифицированных работников спецслужб Воздушного флота;
- д) объединить актив для учебно-методической, научно-исследовательской и конструкторской работы;
- е) проводить массовую работу по авиамоделизму;
- ж) организовать вспомогательные аэродромы;
- з) проводить полеты, воздушные экскурсии, агитоблеты, легкомоторные слеты, перелеты, демонстрации и авиационные соревнования и праздники, втягивать в членство клуба во все

¹⁰ Аэроклуб строит весь город // Власть Советов. – 1934. – 27 августа. – С. 3.

виды авиаспорта, а также легкой атлетики, плавания, гребли, тенниса, глиссерных саней и т.д.

Инспектор авиационного отдела краевого совета Осоавиахима Мийченко писал: «Наша задача – на каждом заводе, фабрике, в МТС, колхозе, учебных заведениях иметь планерные кружки, ибо моделизм и планеризм является рассадником авиационной культуры»¹¹.

Открытие аэроклуба помимо изыскания финансовых средств требовало юридических действий со стороны государства. С 1938 года аэроклубы перешли под полный контроль Осоавиахима. Открытие аэроклуба и его зачисление на централизованный бюджет производилось лишь решением Президиума Центрального Совета Осоавиахима по ходатайству местного руководства и общественных организаций, только при наличии на месте всех условий, обеспечивающих нормальную учебно-летную работу аэроклуба.

Так что при всем энтузиазме той поры открыть аэроклуб в городе Ставрополе ни в 1934, ни в следующие три года не удалось.

В 1935 году в Северо-Кавказском крае насчитывалось пять аэроклубов: Пятигорский, Грозненский, Нальчикский, Махачкалинский и Орджоникидзевский. К 1 июля они были организационно оформлены: состоялись учредительные конференции, избраны правления и ревизионные комиссии.

Развертывать работу по подготовке авиационных специалистов пришлось с поиска мест для аэродромов, строительства ангара, парашютных вышек, столовых, решения вопросов жилья для постоянного состава. Для поступления финансовых средств требовалось наладить вербовку юридических и физических лиц в качестве членов аэроклубов. Краевой и областные советы Осоавиахима были обязаны заключать договоры на оплату за обучение пилотов, планеристов и парашютистов. Для их непосредственной массовой подготовки было необходимо поставить вопрос дисциплины на должный уровень, наладить политико-воспитательную работу и превратить аэроклубы в «дополнительные центры авиационной культуры». От руководства аэроклубов требовалось обеспечить высокое качество обучения, наладить безаварийную летную работу, решительно сократить себестоимость подготовки кадров. Эти и

¹¹ Мийченко. Рабочими коллективами – в члены аэроклуба // Власть Советов. – 1934. – 29 июля.

другие вопросы работы аэроклубов Северо-Кавказского края были рассмотрены на заседании бюро крайкома ВКП(б)¹².

В сентябре 1935 года на заседании партбюро при повторном рассмотрении вопроса о работе аэроклубов пришлось констатировать, «решение Крайкома от 13.05.35 г. не выполнено». Краевой совет Осоавиахима (председатель тов. Зингер) предложил ликвидировать Махачкалинский и Грозненский аэроклубы как неперспективные, но крайком партии отклонил это предложение. Ввиду особой значимости вопроса подготовки летных кадров партбюро включило начальников аэроклубов в номенклатуру крайкома ВКП(б) и усилило на них административное давление¹³.

В декабре 1936 года после обретения самостоятельного статуса Дагестанской, Кабардино-Балкарской, Северо-Осетинской и Чечено-Ингушской АССР в Орджоникидзевском крае остался лишь один Пятигорский аэроклуб, который получил статус краевого. Его воспитанники с честью выполняли свой воинский долг в составе Военно-воздушного флота Красной Армии и авиации Военно-морского флота. Среди них были бывшие учащиеся и рабочие: Микольянц, Романовский, Корчагин, Терновой, ставшие летчиками-истребителями и разведчиками. С первых дней занятий в аэроклубе Виктор Вяземский показал свои незаурядные способности. Окончив в 1938 г. учебу в аэроклубе, Виктор поступил в военную школу имени Сталина и был выпущен летчиком. Другой воспитанник Пятигорского аэроклуба, бывший шофер В. Попов участвовал в освобождении народов Западной Украины и Западной Белоруссии. Звено истребителей, в котором находился В. Попов, сбило 18 польских самолетов. В сражениях с белополяками отважный пилот был ранен в руку. После лечения он подал рапорт с просьбой отправить его на финляндский фронт¹⁴.

Среди инструкторов и воспитанников Пятигорского аэроклуба были Герои Советского Союза: П.Ф. Алексеев, П.Т. Кашуба, Ю.Э. Бунимович, В.Л. Дегтярев, А.Д. Догадайло, А.Д. Карпов, Г.В. Москаленко, И.Г. Севостьянов, Б.Я. Терновой и П.С. Шеин¹⁵.

¹² ГАНИСК, ф.1, оп. 1, д. 56, л. 41.

¹³ ГАНИСК, ф.1, оп. 1, д. 58, л. 52, 52об.

¹⁴ Орджоникидзевская правда. – 1940. – 8 марта. – С. 4.

¹⁵ Герои Советского Союза – боевая слава земли ставропольской: краткий биографический справочник / под ред. Н.Д. Судавцова. В 2 ч. – Ставрополь, 2019.



Третий выпуск Орджоникидзевского краевого аэроклуба. 1938 г. Музей ДОСААФ Ставропольского края



Начальник Ворошиловского аэроклуба В.К. Панарин (справа). Музей ДОСААФ Ставропольского края

В 1937 г. был создан аэроклуб в Ежово-Черкесске (название г. Черкесска с 1937 по 1939 г.), а в 1938 – в городах Ворошиловске и Минеральных Водах. В этих аэроклубах сотни юношей и девушек края – колхозников, рабочих, служащих, студентов и школьников без отрыва от производства и учебы ежегодно получали путевки в небо. В Минеральных Водах учились летать будущие Герои Советского Союза В.И. Минаков и А.И. Разгонин. Черкесский аэроклуб окончил Герой Советского Союза Д.А. Стариков.

Аэроклубы Осоавиахима в СССР являлись основным источником накопления летного и инженерно-технического состава – кадрового резерва Военно-воздушных сил и авиации Военно-морского флота. По состоянию на 1 января 1940 года в СССР насчитывалось 205 клубов, в том числе летных – 191, технических – 14. Дислокация аэроклубов позволяла накапливать авиационные кадры запаса во всех основных регионах страны, в том числе в республиках Закавказья, Средней Азии, в Сибири и на Дальнем Востоке. В этих регионах находилось 40 аэроклубов, что составляло 20 процентов от их общей численности¹⁶.

¹⁶ ЦАМО. Ф. 29. Оп. 31с. Д. 229. Л. 60–100.

Каждый аэроклуб Осоавиахима был приписан к конкретной летной школе или училищу. Так, например, на 1939 год за Балашовской летной школой были закреплены 15 аэроклубов, в том числе Рыбинский и Костромской. Аэроклубы Ивановской области: Кинешемский, Владимирский, Кольчугинский, а также Ярославский комплектовали курсантами Сталинградского летного училища. Однако в случае необходимости выпускники аэроклубов могли направляться и в другие учебные заведения ВВС.

Все аэроклубы отличались друг от друга по категориям, в зависимости от количества обучаемых. Литерный аэроклуб в 1940/1941 учебном году должен был подготовить 242 пилота основного набора, аэроклуб 1-й категории – 209, 2-й категории – 187, 3-й категории – 121, IV категории – 77. Так, например, Сталинградский аэроклуб имел задание в 1939 году подготовить 209 пилотов, 40 механиков, провести тренировку 40 пилотов запаса. При этом он располагал аэродромом 1000х1200 метров, ангаром на 14 самолетов, 13 учебными аудиториями, емкостями для хранения бензина на 90 тонн. Новосибирский аэроклуб был ниже категории, в плане на 1940 год у него значилась подготовка 187 учлетов. К началу 1941 года в стране насчитывалось 9 литерных аэроклубов, 33 первой категории, 20 второй, 58 – третьей и 62 – четвертой категории¹⁷.

Аэроклубы Орджоникидзевского края относились в основном к 3-й категории:

Ворошиловский: категория – 3-я; задание на 1939 год подготовить: пилотов – 121, механиков – 0, «тренировка пилотов запаса» – 12; аэродром 1000х900 м ВВС Красной Армии; ангаров нет; сведения о наличии учебных аудиторий отсутствуют; бензотара – на 25 т; выполнение плана за 1936-1938 гг. – в документе не указано;

Ежово-Черкесский: категория – 4-я; задание на 1939 год подготовить: пилотов – 66, механиков – 0, «тренировка пилотов запаса» – 12; аэродром 600х600 м ГВФ; имеет два ангара на 17 самолётов и три учебные аудитории; бензотара – на 20 т; сведения об аэродроме, приаэродромной инфраструктуре и ходе выполнения плана за 1936-1938 гг. отсутствуют;

¹⁷ Пономарев Н.А. Система комплектования переменного летного состава аэроклубов Осоавиахима в последние предвоенные годы (1939 – 22 июня 1941 г.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2012. – № 10-1 (24). – С. 139–142.

Минераловодский: категория – 3-я; задание на 1939 год подготовить: пилотов – 121, механиков – 0, «тренировка пилотов запаса» – 12; аэродром 1000х1000 м; ангаров нет, но имеет пять учебных аудиторий; бензотара – на 25 т; выполнение плана за 1936-1938 гг. – в документе не указано;

Пятигорский: категория – 3-я; задание на 1939 год подготовить: пилотов – 121, механиков – 0, «тренировка пилотов запаса» – 48; аэродром 700х800 м; ангаров нет, но имеет шесть учебных аудиторий; бензотара – на 70 т; выполнение плана: за 1936 год – на 92 %, за 1937 год – на 100 %, за 1938 год – на 101 %.¹⁸

Как видно, общая емкость аэроклубов СССР позволяла готовить накануне войны значительное количество летного состава. При этом год от года масштабы подготовки постоянно увеличивались. Так, например, в 1939 году в аэроклубах обучалось 24 300 человек. Из них закончили обучение и сдали экзамены 19400 человек. 12000 человек из числа закончивших (62%) было направлено на укомплектование школ ВВС и 7400 человек было направлено в запас (38%). Контрольным заданием на 1940 год предусматривалось подготовить 43 405 человек, включая пилотов для поступления в летные школы 15 158, пилотов запаса – 18 000, инструкторов-пилотов – 5 247, авиационных механиков – 5 000 человек¹⁹.

Однако в связи с недостаточной укомплектованностью аэроклубов авиационной техникой, материально-техническими средствами, высокими требованиями к состоянию здоровья и успеваемости учлетов из аэроклубов выпускалось около 60 процентов от первоначального набора. Как было отмечено выше, в 1939 году из числа обучавшихся 24 300 учеников, окончили аэроклубы 19 400. В 1940 году реально было подготовлено порядка 25 000 авиационных специалистов вместо 43 с половиной тысяч.

В училища отбирались, как правило, наиболее молодые, здоровые и перспективные выпускники аэроклубов, а в запасе оставались недостаточно подготовленные пилоты, имеющие ограничения по здоровью. Поэтому естественная убыль пилотов запаса доходила до 25–30 процентов, что не позволяло накапливать в запасе летный состав в достаточном количестве. К тому же образование 7-8

¹⁸ Список аэроклубов Осоавиахима, утверждённых на 1939 год, и их краткая характеристика по состоянию на 22 марта 1939 года // Авиация оборонного общества. URL: <http://voenspez.ru/index.php?topic=90205.0> (дата обращения 11.07.2022).

¹⁹ ЦАМО. Ф. 29. Оп. 31с. Д. 236.

классов большинства из них не соответствовало требованиям прохождения службы в частях ВВС. Все это создавало большие трудности по комплектованию частей летным составом запаса.

В 1939 году в отчете Главного управления ВВС КА в Генеральный штаб указывалось, что существующая система комплектования летных вузов Красной Армии не обеспечивает подготовку необходимого количества ресурсов летного состава для военного времени. Подготовка контингента в аэроклубах Осоавиахима СССР в течение четырех последних лет не отвечает всем требованиям приема в летные училища ВВС по возрасту, образованию и состоянию здоровья. Контрольные задания аэроклубы не выполняют и на укомплектование учебных заведений направляются пилоты, не отвечающие установленным требованиям. В военное время с переходом на ускоренную подготовку летного состава для комплектования летных училищ и школ потребуется около 80 000 пилотов, прошедших первоначальное обучение в аэроклубах²⁰.

В связи с этим в целях улучшения работы аэроклубов 14 марта 1940 года Народный Комиссар обороны СССР издал приказ № 037, в котором отмечалось:

«... п.6. Лиц, окончивших аэроклубы, направлять на укомплектование летных училищ и школ ВВС. Лица, не принятые в эти училища и школы по несоответствию, подлежат призыву в Красную Армию на общих основаниях. Лица, оказавшиеся в излишке при укомплектовании летных училищ и школ, военкоматам брать на особый учет и при призыве направлять только в части ВВС.

... п.8. Центральному Совету Осоавиахима СССР совместно с представителями летных училищ и школ в месячный срок проверить обучающихся в аэроклубах, отчислить всех лиц, не отвечающих требованиям приема в летные училища и школы ВВС.

... п.9. Для руководства и наблюдения за работой аэроклубов в летных вузах ВВС создать специальные отделения по работе в аэроклубах, а при управлении вузов Главного управления ВВС – инспекцию по аэроклубам Осоавиахима СССР»²¹.

²⁰ ЦАМО. Ф. 29. Оп. 31с. Д. 238. Л. 164.

²¹ Карташев А.В. История подготовки военных авиационных специалистов в России: монография. – Ставрополь : Ставропольское высшее военное авиационное инженерное училище; Сервисшкола, 2007. – С. 61.

5 ноября 1940 года было принято постановление Совета Народных Комиссаров №2264-976сс «О комплектовании школ и училищ летчиков ВВС Красной Армии», согласно которому Осоавиахим к 15 мая 1941 года должен был подготовить 20 000 летчиков, а ГВФ к 1 октября 1941 года – 10 000 летчиков на У-2. Для этого разрешалось привлекать с отрывом от производства учащихся старших классов, сельскую и служащую молодежь с выплатой стипендии в 250 рублей в месяц.

К началу 1941 года в СССР уже сложилась устойчивая система подготовки авиационных специалистов. Только за 1931-1940 годы в структуре Осоавиахима СССР летчиков готовили 194 аэроклуба, в которых первоначальное летное обучение прошли более 92 тысяч юношей и девушек.

К концу 1940 года аэроклубы достигли запланированной цифры в 100 000 подготовленных летчиков. Только в 1940 году учебные авиационные организации Общества подготовили более 24 тысяч пилотов, около 500 летчиков-инструкторов, свыше 3 тысяч авиатехников, более 26 тысяч парашютистов и планеристов. Всего к началу 1941 года было обучено около 400 тысяч летчиков запаса, пилотов-планеристов, мотористов и связистов²². Таким образом, была создана база для быстрого восстановления численности летного состава для последующих потерь 1941 года.

Вместе с тем, подготовка пилотов в аэроклубах Осоавиахима вызывала много нареканий у командования ВВС: «... если подготовка летного и технического состава в военных училищах проходила в целом удовлетворительно, то подготовка специалистов в аэроклубах Осоавиахима не отвечала установленным требованиям. Задания по подготовке кадров не выполнялись, на укомплектование военных авиационных училищ направлялись выпускники аэроклубов с пониженными к ним требованиями по возрасту, образованию и здоровью. С заданиями по накоплению летных и технических мобилизационных ресурсов аэроклубы не справлялись»²³.

Понимая всю сложность ситуации в деле подготовки авиационных специалистов, ЦК ВКП(б) и СНК СССР Постановлением № 386-167сс от 25 февраля 1941 г. «О реорганизации авиационных

²² Каманин Н.П. Старты в небо. – Москва : ДОСААФ СССР, 1976. – С.16.

²³ В предгрозовые годы. Как готовились ВВС Красной Армии к войне с Германией? Беседа с Ю.Плужниковым. // Вестник воздушного флота. – Июль-август 2003. – С. 98–100.

сил Красной Армии» ввели новую систему подготовки летных кадров. Было установлено три типа военных авиационных школ с сокращенными сроками обучения. Аэроклубы Осоавиахима должны были заменить военные авиационные школы первоначального обучения (ВАШПО) с продолжительностью обучения в мирное время – 4 и в военное время – 3 месяца, где курсанты учились пилотировать учебный самолет (налет на каждого курсанта – 30 часов). Выпускники ВАШПО направлялись в школы пилотов или училища летчиков. На формирование 30 школ первоначального обучения требовалось передать материальные средства и личный состав аэроклубов Осоавиахима. К 1 июля 1941 года создавалось 10 таких школ, через месяц к 1 августа – еще 10 школ и к началу сентября – еще десять²⁴.

В связи с этим в мае–июне 1941 года Осоавиахим передал в состав ВВС Красной Армии 48 аэроклубов, при этом самолётов У-2 – 1 218, моторов М-11 – 1 956. Всего в течение 1941 года из Осоавиахима в ВВС передано: самолётов У-2 – 2 397, моторов М-11 – 3 256 и еще 1 200 моторов наркомфлоту и другим ведомствам. В 1941 году по мобилизации из 113 аэроклубов было призвано в ряды Красной Армии 573 человека.

В числе расформированных оказались и аэроклубы Орджоникидзевского края. Из материалов личных дел инструкторов-пилотов известно, что личный состав и материальная часть Ворошиловского и Пятигорского аэроклубов стали основой для создания 19-й военной школы пилотов первоначального обучения в городе Александров-Гай Приволжского военного округа.

²⁴ Карташев А.В. История подготовки военных авиационных специалистов в России : монография. – Ставрополь : Ставропольское высшее военное авиационное инженерное училище; Сервисшкола, 2007. – С. 249.

Глава 2. ВОРОШИЛОВСКИЙ АЭРОКЛУБ: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПОДГОТОВКИ КАДРОВ

Датой основания Ворошиловского аэроклуба (с 1935 г. Ставрополь был переименован в Ворошиловск) можно считать 1 декабря 1938 года. С этого момента начались теоретические занятия с первым набором учлетов, о чем сообщалось в объявлениях, публиковавшихся накануне в номерах газеты «Орджоникидзевская правда» (по названию Орджоникидзевского края, с 1943 г. – «Ставропольская правда»).

После завершения организационного этапа создания аэроклуба приказом председателя Центрального Совета Осоавиахима СССР был назначен его начальник. Им стал Василий Кузьмич Панарин. Этот 32-летний человек уже имел опыт руководства Пятигорским аэроклубом. Он был уроженцем села Александровское Ставропольского края, 1906 года рождения, членом ВКП(б). В рядах Красной Армии находился со 2 августа по 27 октября 1942 года. Панарин являлся одним из лучших организаторов в деле подготовки резервов военнообязанных для РККА на Ставрополье. В годы Великой Отечественной войны, работая в должности заведующего военным отделом Ставропольского горкома ВКП(б), он оказал неоценимую помощь городскому военкомату в выполнении всех мобилизационных нарядов. В марте 1943 года В.К. Панарин был награжден медалью «За боевые заслуги»²⁵. Поэтому неслучайно, что именно ему было поручено создать аэроклуб в Ворошиловске и организовать обучение курсантов первого набора.

С выпускной фотографии учлетов 1939 года глядят на нас глаза комиссара аэроклуба Анатолия Михайловича Марьина, начальника штаба – Алексея Моисеевича Терно, начальника учебно-летного отдела – Глеба Федоровича Закушняка.

²⁵ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682526. Д. 1855. Л. 67.



Василий Кузьмич
ПАНАРИН



Анатолий Михайлович
МАРЬИН

От постоянного состава аэроклуба потребовалось много усилий по созданию учебно-материальной базы: подготовки летного поля, оборудования аэродрома средствами связи и навигации, постройки необходимых зданий и сооружений, а главное – получение авиационной техники и укомплектование штата инструкторов-летчиков и технического персонала.

Учебную часть аэроклуба возглавлял тов. Иванов, теоретические занятия вел преподаватель Родионов (возможно, Павел Григорьевич, который работал в аэроклубе после войны). С первых дней существования аэроклуба в его коллективе были созданы партийная и комсомольская организации, секретарями которых были избраны техник Багрянцев и штурман П.С. Леперт.

Инструкторами-летчиками в клубе работали: А.И. Катамадзе, М.П. Мегаворян, Л.А. Гогричани, Е.И. Соболев, В.К. Колныщенко, В.Ф. Бакланов. Командовал отрядом М.М. Звонарев, звеном – И.А. Горностаев.

Техническую часть аэроклуба возглавлял Н.Г. Поддубный. На должности технического персонала были подобраны ответственные люди: техники звеньев Н.М. Назарчук и А.В. Рылов; старший техник А.Ф. Лозинский, техники Багрянцев, Васильев, Д.Н. Червон, механики А.Д. Гушин и Дементов, мотористы Зайцев и Олейников. Педантизмом в своем деле отличался старший техник А.Ф. Лозинский. Кандидат в члены ВКП(б) Иван Потуремец, выполняя обязанности авиационного техника, к своей работе относился с любовью и всегда безотказно готовил материальную часть к полетам. Обязанности коменданта аэродрома были возложены на товарища Лавренко, заведовал складом – Ивашкин.

Об этом авторам рассказали подписи к групповым фотографиям выпускников 1939 и 1940 годов.

Как сообщала газета, «открытие аэроклуба в г. Ворошиловске было радостным событием для молодежи. Десятки юношей и девушек подали заявления, надеясь осуществить свою давнишнюю мечту – овладеть летным делом»²⁶.

К поступающим в аэроклуб предъявлялись строгие требования. Во-первых, возраст курсантов ограничивался рамками от 16 до 22 лет включительно. Во-вторых, существовал и образовательный ценз – не менее 7 классов. При этом имелась квота на поступление лиц с образованием не ниже 8 класса – 30 процентов набора. В-третьих, действовали и стандарты касательно показателей физического здоровья. На тот момент они регламентировались приказом Наркома обороны СССР 1938 года № 193. В-четвертых, кандидат на поступление в аэроклуб должен был обладать соответствующим социальным происхождением и положением. В-пятых, будущий курсант не должен был иметь в своей биографии таких моментов, как различного рода правонарушения и тем более – тюремный срок. Кроме лиц мужского пола, допускаемых к обучению, в аэроклубах могли проходить подготовку и девушки в количестве 10 процентов от норматива контрольного задания.

Ворошиловскому аэроклубу была поставлена задача подготовить в 1939 году 121 пилота. В соответствии с этим к обучению в первый год было зачислено около сотни человек. Это были дети рабочих и служащих, молодые рабочие, студенты вузов и учащиеся старших классов средних школ. Среди них были братья Юрий и Константин Цветковы – ударники производства, электрики Ворошиловской ГЭС; отличник производства биофабрики комсомолец Павел Турепин, студент пединститута Виктор Яновский, ученик школы-десятилетки Николай Липчанский, ученица средней школы № 1 Раиса Синьковская, служащая крайторга Анастасия Сваткова, техник аэроклуба Иван Чернявский²⁷.

Все они грезили небом.

Алексей Мамченко еще пионером, мечтая стать летчиком, посещал авиамодельный кружок при планерной школе в Краснодаре.

²⁶ Потоцкий Я. Крылатая молодежь // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 31 декабря. – С. 4.

²⁷ Панарин В.К., Марьин А.М. Молодые патриоты поведут корабли // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 18 августа. – С. 3.

Довольно быстро парнишка научился строить настоящие фюзеляжные модели. В 1938 году он поступил в Ворошиловский аэроклуб, с огромным желанием приступив к занятиям. Полеты с инструктором начались через 6 месяцев учебы. Спустя некоторое время состоялся и первый самостоятельный полет. Со всеми заданиями Алексей справился на «отлично»²⁸.

В числе первого набора был и воспитанник Благодарненского детского дома 16-летний Ваня Кабаков. Вот что вспоминал Иван Иванович Кабаков много лет спустя: «Окончив семь классов, решил пойти в кавалерийское училище, но тут к нам в детдом пришел летчик. Мы на него смотрели, как на инопланетянина! Я тут же переменял свое решение и захотел пойти учиться на летчика, но как реализовать свою мечту – пока было непонятно.



Иван
КАБАКОВ

В 1938 году в городе открылся аэроклуб. Набирали в него по объявлению в газете. Что такое аэроклуб, понятия я не имел, но решил пойти, узнать. Пришел. Мне сразу говорят: «Давай, проходи медкомиссию». Прошел медкомиссию, а что дальше делать, не знаю. Так и ушел... Потом меня вызывают: «Почему ты не являешься на занятия? Мы тебя зачислили в аэроклуб, учиться на летчика»²⁹.

А вот что вспоминал много лет спустя о своем поступлении в Ворошиловский аэроклуб участник Великой Отечественной войны Герой Советского Союза Григорий Максимович Рябушко: «Самолет я первый раз увидел, когда учился в 9-м классе, и просто остолбенел от восхищения. Я сразу решил тогда, что буду летать. Это была мечта, самая, самая что ни на есть заветная мальчишеская мечта! Решил для начала поступить в Ставропольский аэроклуб. Перед медкомиссией дрожал и пасовал ужасно. И действительно, с первого раза меня не приняли – очень уж худым и неказистым парнишкой я был. Но своего все же добился и, в конце концов, стал посещать аэроклуб»³⁰.

²⁸ Николаева Л. Учеты (вырезка из газеты). 1939. Семейный архив О. Яковенко – внучки Р.Ф. Подоба (Синьковской), проживающей в г. Ставрополь.

²⁹ Дробкин А.В. Я дрался на Пе-2. – Москва : Яуза; Эксмо, 2009. – С. 200–201.

³⁰ Рябушко Г.М. Штурмовик. – Ставрополь : «ЮРКИТ», 2004. – С. 9–10.

Итаги. Копия. -

Мандатная комиссия
по отбору кандидатов в
учебные группы
в Ворошиловский АК.
27 марта 1941 г.
№ 126.
гор. Ворошиловск.

гор. ВОРОШИЛОВСК,
ОРДЕННАВИТОЛЬСКИЙ РАЙОНСОВЕТ.
Лично ПРЕДСЕДАТЕЛЮ.

В порядке проверки социального состава обучающихся
в Аэроклубах Особнякима, по изостанке призывования в Особнякима
социально-чуждым элементам, прошу срочно выслать и немедленно вы-
слать записку анкеты на кандидата гор. ВОРОШИЛОВСКОГО АК-ра Алексея
Ивановича.

О Т В Е Т И:

1. СУХОВЦЕВ Алексей Александрович.
2. Родители до 1917г. были рабочие, работал отец на заводе судостро-
итель в гор. Николаеве. Из имущества ничего не имели, жили на
квартире. Жена кандидата была женой домохозяйки. Братьев и сестер
нет.
3. С 1917г. по 1929г. родители живут в гор. Ворошиловске. Отец работал
на мел. дор. в качестве механика, в коммунаре в должности механика.
Из имущества имели один дом. В настоящее время работает в дорож-
ностроительстве заведующим.
4. Они учатся в 10 классов железнодорожной школы № 64. Живет на иждиве-
нии родителей.
5. Отец отбывал по общей мобилизации в царской армии с 1907 по 1911г.,
кроме - никого нет и не были в армии ни родные, ни родственники.
6. Никто не был ни осужден, ни подвергнулся никаким репрессиям.
7. Никого нет и не было из родственников за границей.
8. Никто не лишен и не лишался избирательных прав.
9. Кандидат АК является членом ВЛКСМ, ударник учебы, не пьян.

м.п. ПРЕС. РАЙОНСОВЕТА /подпись/
ЗАВ. ОБЩ. ОТДЕЛОМ /подпись/
31.3.41г.

ВЕРНО: ДЕЛОПРОИЗВОДИТЕЛЬ /подпись/ /КОРЕНЬКОВА/

Анкета по проверке социального положения кандидата на зачисление
в Ворошиловский аэроклуб. Личное дело А.Н. Суховцева.

Архив Военного комиссариата г. Ставрополя

С огромным желанием молодежь принялась за овладение лет-
ным делом. Теоретические занятия в аэроклубе начались в декабре
1939 года. Каждый из них старался учиться только на «отлично».
Учеба протекала в условиях социалистического соревнования, раз-
вернувшегося в рамках третьей пятилетки: звено соревновалось со

звеном, группа – с группой, летчик – с летчиком. Среди экипажей в течение длительного времени переходящий вымпел соревнования удерживал экипаж инструктора комсомольца Фридмана³¹.

Один из воспитанников аэроклуба Григорий Джулаев вспоминал: «С первых дней мне пришлось столкнуться совсем с незнакомыми предметами: теория полета, аэродинамика, изучали устройство самолета У-2 и мотора М-11. Терминология здесь тоже была незнакомая: фюзеляж, гаргрот, лонжероны, нервюры... Попробуй запомнить все эти новые названия, когда ты их в жизни не слышал. Они звучали для меня как музыка, как песня. Но учиться было трудно, особенно по теории полета. Здесь все было построено на тригонометрических функциях, но я их совсем не знал. Мне пришлось самостоятельно осваивать тригонометрию. А учиться мне надо было только на «хорошо» и «отлично». Ведь я был принят в аэроклуб с условием, об этом мне нельзя было забывать. В техникуме тоже нельзя было получать тройки, иначе не будет стипендии».

В эти дни я составил для себя твердый распорядок дня: встаю в 6.00. До 7.30 – на свежую голову, повторяю весь материал на данный день. С 7.30 до 8.00 – завтрак. До 14.00 – занятия в техникуме. С 14.00 до 14.30 – обед. После обеда один час готовлю домашнее задание в аэроклубе. С 17.00 до 21.00 – занятия в аэроклубе. 21.00 – 01.00 – самоподготовка. Свободного времени у меня не было, кроме воскресенья³².

Еще весной 1939 года аэроклуб не имел приспособленного аэродрома и нормальных учебных помещений. По этой причине учебная практика была задержана на полтора месяца. С нетерпением курсанты первого набора ждали начала полетов. Наконец, долгожданные дни настали. Началась летная практика. Курсанты один за другим стали подниматься в воздух, начали совершать самостоятельные полеты. Вот как вспоминал о том времени И.И. Кабаков:



Григорий
ДЖУЛАЕВ

«Поначалу в аэроклубе самолета не было. Мы изучали теорию и матчасть по схемам. А потом один самолетик У-2 нам доставили. Естественно, что обучение шло в ущерб моей работе (я занимался в основном позитивной ретушью). Директор артели начала меня укорять: «Мы должны тебя кормить, обеспечивать жильем, а ты не работаешь». Я сказал: «Все ясно, но для меня сейчас важнее освоение летного дела». Ушел из этой артели. Питался базаром, а проще говоря, воровал. Жил на вокзале. Обносился, обуви нет. В первый самостоятельный полет на У-2 вылетал босиком. Начальник аэроклуба говорит: «В истории авиации такого еще не было! Как ты будешь летать?» Но старые инструктора, подумав, выпустили меня. Я взлетел и запел. Наконец я – свободная птица! Какая была радость! Я сам лечу! Без «попки»-инструктора! Сделал полет. Доложил. Меня спрашивают: «Почему ты босиком?» Вкратце рассказал, что из детдома, находился при артели «Фотоработник», что меня фактически прогнали. Через некоторое время директор артели меня нашла: «Работай сколько можешь, только не убегай». Видимо, получила втык по партийной линии. Инструктора в складчину купили мне пальто и сапоги – стал выглядеть прилично. Окончил аэроклуб в 1939 году. Экзамены у нас принимали инструктора из Ейска. Все экзаменационные перипетии прошел...»³³.

Г.М. Рябушко вспоминал: «В аэроклубе учились на самолете У-2. За год освоили пилотирование и прошли курс пилотажа: «мертвая петля», «штопор», виражи и так далее. После 16-ти вылетов с инструктором я был допущен к самостоятельному полету»³⁴.

Летом, когда только вставала розоватая дымка рассвета, на аэродроме, у самолетов уже толпились курсанты. Полеты продолжались до 9 часов утра, а затем все спешили в город – на предприятия и учебные заведения – работать и учиться. В 5 часов вечера аэродром вновь оживал.

В минуты досуга курсанты плотным кольцом окружали начальника аэроклуба Василия Кузьмича Панарина, комиссара тов. А.М. Марьина и инструкторов Закушняка, Гогричани, Воловодова и Леперта, и внимательно слушали их указания.

³¹ Панарин В.К., Марьин А.М. Молодые патриоты поведут корабли // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 18 августа. – С. 3.

³² Джулаев Г.С. Путь летчика. – Алматы. – 2001. – С. 20–21.

³³ Драбкин А.В. Я дрался на Пе-2. – Москва : Яуза; Эксмо, 2009. – С. 201–202.

³⁴ Рябушко Г.М. Штурмовик. – Ставрополь : «ЮРКИТ», 2004. – С. 10.

Загорелые, мускулистые ребята и девушки воспитывали в себе смелость и мужество. Они мечтали стать военными летчиками, бесстрашными и мужественными, как Валерий Чкалов, как сотни других отважных героев нашей родины³⁵.

Уже к середине августа 60 процентов учлетов вылетело самостоятельно. А 18 августа впервые в истории города состоялся воздушный парад с участием летчиков аэроклуба. После короткого митинга, на котором выступили руководители советских, партийных и комсомольских организаций города, отличница аэроклуба Р.Ф. Синьковская, началось воздушное представление.

«Нарастая плывет над полем гулкий рокот моторов... Набирая скорость, машины устремляются ввысь... Они делают разворот и проносятся боевым строем – клином. Самолеты уходят в сторону и, перестроившись, идут змейкой. Одно звено за другим четко делают в воздухе боевые перестроения.

Тысячи людей с восторгом следят путь летчиков... Из края в край огромного поля перекапываются боевые звонкие песни. Люди поют о Сталине, Ворошилове, о боевых легендарных походах, о людях, штурмующих голубую высь»³⁶.

Газета «Орджоникидзевская правда» писала, что отличных результатов в учебе добились курсанты Леонид Севрюков, Виктор Яновский, Марков, братья Юрий и Константин Цветковы, Павел Турепин, Леонид Чуднов.

Девушки-учлеты Раиса Синьковская, Анастасия Сваткова, Вера Ореховская сдавали летную практику только на «отлично». Курсанты Георгий Кузьмичев, Владимир Константинов, Николай Силинько, Иван



Анастасия
СВАТКОВА



Вера
ОРЕХОВСКАЯ

³⁵ Потоцкий Я. Крылатая молодежь // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 31 декабря. – С. 4.

³⁶ Шегов И. Радостный праздник // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 20 августа. – С. 2.

Кузьменко, братья Юрий и Константин Цветковы и многие другие осенью 1939 года досрочно сдали испытания и поехали учиться в военно-морское авиационное училище.

29 декабря 1939 года состоялся первый выпуск пилотов аэроклуба. Комиссия, принимая зачеты, отметила, что командование клуба с поставленной задачей справилось. Клуб добился безаварийной работы и хорошего качества подготовки пилотов. Немало воспитанников аэроклуба уже выехало на учебу в военные летные школы, часть в будущем году начнет учиться в школе пилотов-инструкторов.

В гарнизонном клубе имени Блинова состоялся вечер, посвященный первому выпуску пилотов. Доклад об итогах работы аэроклуба сделал начальник аэроклуба товарищ Панарин. Выступавшие в прениях пилоты-выпускники, рассказывая о том, как они овладевали летным мастерством, единодушно заявили, что готовы в любую минуту, если это потребует, пересечь на боевые самолеты и сокрушить врага на его территории³⁷.

В октябре 1939 года Ворошиловский аэроклуб начал новый набор курсантов. Уже поступило много заявлений от молодежи города. Заявления подали стахановец пивзавода комсомолец В. Волосатов, студент зооинститута комсомолец Н. Гурбаков и другие. Прием курсантов в аэроклуб продолжался до 1 ноября. В условиях приема был прописан четкий возрастной ценз для поступающих – от 17 до 23 лет³⁸.

Судя по всему, в этом наборе было, как минимум, две группы курсантов. При этом количество девушек-учлетов было невелико. В одной группе обучались отличницы аэроклуба Валентина Фисенко и Нина Назаренко³⁹.

В другой группе единственной девушкой была 17-летняя отличница Галина Родионова. Впервые она пыталась поступить в аэроклуб, когда ей не исполнилось еще 16 лет, но получила отказ. Достигнув этого возраста, Галя вновь пришла в аэроклуб. Но ей снова отказали – возраст поступающих теперь должен был составлять не менее 17 лет. После его достижения невысокая ростом де-

³⁷ Потоцкий Я. Крылатая молодежь // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 31 декабря. – С. 4.

³⁸ Начался набор в Ворошиловский аэроклуб // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 14 октября. – С. 4.

³⁹ Леперт П. Учлеты. Вырезка из газеты. СГМЗ. Ф. 372. Ед. хр. 1. Л. 130.

вушка сделала новую попытку подать заявление, но и в этот раз стать учлетом ей не удалось. В приемной комиссии объяснили, что авиации необходимы крепкие юноши. «Завербуйте нам пять мальчиков – возьмем вас», – шутя сказали ей. Галя не сдалась и привела пять парней со своей школы. Из 15 девушек, подавших заявления, в аэроклуб была принята она одна. Через некоторое время ее и еще одну девушку из другой группы попытались отчислить. Но Галина пошла в краевой совет Осоавиахима и добилась разрешения посещать теоретические занятия, а в случае их сдачи на отлично – получить доступ к полетам. Так и случилось в действительности⁴⁰. На сохранившейся групповой фотографии второго выпуска аэроклуба Галина Родионова – единственная девушка-пилот среди множества парней-аэроклубовцев.



Галина
РОДИОНОВА

В 1940 году в должности начальника аэроклуба В.К. Панарина сменил старший лейтенант М.М. Звонарев. Под его руководством Ворошиловский аэроклуб произвел второй выпуск пилотов и сделал третий набор. В ноябре 1940 года был объявлен дополнительный набор на курсы пилотов. Его особенностями было то, что обучение организовывалось уже с отрывом от производства и лица женского пола в аэроклуб не принимались. Возраст курсантов ограничивался – от 17 лет до 21 года включительно. Для рабочей, колхозной и служащей молодежи образовательный ценз составлял 7 классов средней школы. Кроме этого принимались и учащиеся 9-х и 10-х классов. Все принятые в аэроклуб обеспечивались стипендией в размере 250 рублей в месяц и бесплатным питанием. Общежитием курсанты не обеспечивались. Занятия планировалось начать 25 ноября⁴¹.

Таким образом, в 1940 году было набрано две группы курсантов. К началу 1941 года первая группа уже окончила теоретическое обучение и приступила к полетам. Вторая группа в количестве около 30 человек начала обучение 2 января 1941 года.

⁴⁰ Безбородов Е. Летать! // Орджоникидзевская правда. – 1940. – 18 августа. – С. 2.

⁴¹ Ворошиловский аэроклуб производит дополнительный набор // Орджоникидзевская правда. – 1940. – 19 ноября. – С. 4.

Одним из учлетов набора 1940 года был **Григорий Джулаев**. Он родился 4 марта 1924 года в селе Азгир, которое перед Великой Отечественной войной будет отнесено к Гурьевской области Казахской ССР, в многодетной крестьянской семье. После смерти родителей Григорий с одним из братьев переехал в село Ачикулак Орджоникидзевского края. После окончания школы-семилетки в 1939 году он подал документы в Пятигорский аэроклуб, но его не приняли по возрасту, ему еще не исполнилось полных 16 лет. Тогда Григорий поступил в Ворошиловский сельскохозяйственный техникум, и в 1940 году стал одновременно заниматься в аэроклубе⁴².



Курсант ВМАУ
Г.С. ДЖУЛАЕВ

По воспоминаниям Г. Джулаева, в марте 1941 года из Москвы последовал приказ форсировать подготовку летных кадров для ВВС. Начальник аэроклуба сказал примерно такие слова: «С завтрашнего дня мы переходим к продленным занятиям и одновременно будем летать. Кто хочет быть летчиком, должен полностью переключиться только к занятиям в аэроклубе, бросив все другие занятия и работу. Решайте». После построения начальник аэроклуба беседовал с каждым курсантом отдельно. Находились такие, которые проживали в городе в общежитиях по месту учебы или работы. В случае ухода они превращались в

бездомных. Кроме того, небольшая стипендия для Григория Джулаева была единственным средством для существования. Но и аэроклуб никто бросать не хотел. Пришлось некоторым курсантам идти навстречу и разрешить учиться в аэроклубе без отрыва от производства.

С 1 апреля 1941 года у второй группы набора 1940 года начались полеты.

Здание аэроклуба, в котором шло теоретическое обучение, находилось в городе. Доставлялись курсанты на аэродром от здания аэроклуба, которое, как было указано в газетных объявлениях, располагалось по адресу: улица Лермонтова, дом 66, служебным транспортом – грузовой машиной ЗиС-5, – об этом вспоминал Г.С. Джулаев⁴³.

⁴² Джулаев Г.С. Путь летчика. – Алматы, 2001. – С. 17–20.

⁴³ Там же. С. 21.

Здесь стоит поднять вопрос о том, где же находился аэродром Ворошиловского аэроклуба. Дело в том, что краевед Г.А. Беликов утверждал, что летное поле было на западном выгоне города. Он имел ввиду аэродром Хуторская, располагавшийся у дороги из Ставрополя в сторону хутора Грушевый и Сенгилеевского озера. Однако в Государственном архиве Ставропольского края авторам фильма удалось найти один интересный документ от 2 ноября 1945 года, в котором председатель Ставропольского краевого совета Осоавиахима подполковник Д.И. Еремин докладывал в Центральный совет Осоавиахима о состоянии дел. В это время руководство краевой оборонной организации предпринимало всё возможное для возрождения аэроклуба. В документе есть такие строки: «Аэродром имеем бывший военный. Размер 2000 м на 1800 м. Покров годен для эксплуатации в течение года. Ангары и сооружения разбиты и сожжены во время оккупации немцев, остались только одни капониры для самолетов. Бывший аэроклубовский аэродром вспахан и был под огородами, сейчас никем не занят»⁴⁴.

Отсюда следует, что тот аэродром, который был отдан Осоавиахиму после войны, и тот, что эксплуатировался до ее начала, это два разных аэродрома. Известно, что в Ворошиловске два аэродрома находились внизу города – на месте завода «Электроавтоматика» и в районе туберкулезного диспансера. На одном, он выполнял роль аэропорта, располагался авиаотряд ГВФ. Ещё два находились далеко за чертой города, один на северо-западе, другой на западе. В 1940 году в Ворошиловске формировалась 74-я авиационная дивизия. Оба эти аэродрома были военными⁴⁵.

Окончательно развеять сомнения по поводу местонахождения летного поля аэроклуба позволяют воспоминания Григория Джулаева, который писал о том, что расстояние от аэродрома до его техникума «не близкое, километров пять». Зная, что сельхозтехникум, в котором учился Григорий, находился на улице Рылеева, дом 1, не сложно убедиться, что аэродром аэроклуба располагался на территории нынешнего тубдиспансера. Здесь на одном из сооружений лечебного заведения закреплена памятная доска с надписью: «В этом здании с 1939 по 1963 годы располагался штаб Ставропольского авиаотряда гражданской авиации».

⁴⁴ ГАСК. Ф. Р-1931. Оп. 1. Д. 4. Л. 36.

⁴⁵ Карташев А.В. Ставропольский гарнизон: 230 лет на защите южных рубежей России: монография. – Москва : Илекса, 2007. – С. 83.

Учлеты второго дополнительного набора 1940 года после прохождения теоретического курса в начале мая 1941 года приступили к полетам. Перед этим начальник аэроклуба зачитал список, распределив курсантов за инструкторами. В группу летчика-инструктора Андрея Катамадзе попали курсанты: Харипов, Кризнов, Бартанов, Рыбин, Яглов, Цупрунов, Велькинский, Захарцев и Джулаев. О своих впечатлениях от первого полета вспоминал Г.С. Джулаев:

У нас в классе стоял учебный самолет У-2 в разрезе, и нас специально обучали, как правильно садиться в самолет, привязываться ремнями и выходить из кабины. Дальше этого я ничего не знал... Между тем заработал мотор. Инструктор, немного порулив по стоянке, дал полный газ. Не успел я очухаться – смотрю, земля уже уходит куда-то вниз и быстро удаляется от нас. А дальше стало еще непонятнее. Земля уходила то вниз, то вверх, то влево, то вправо, а самолет завис неподвижно. Это, конечно, мне так казалось. Я как замороженный смотрел кругом, не веря своим глазам и чувствам. Вдруг я услышал в наушнике голос инструктора:

– Джулаев, покажи, где аэродром?

Я осмотрелся кругом, но нигде не вижу нашего огромного летного поля с ангарами, постройками и самолетами. Все постройки, поля, луга, рощи уменьшились в размере и выглядели как планкарта. Наконец, после долгого поиска вижу почти под нами маленькие самолетик и небольшую полянку.

– Правильно, – слышу голос инструктора в наушнике, – теперь смотри внимательно, сейчас выполним виражи, а ты держись слегка за управление. Пошли. И делает левый вираж, потом правый. – А теперь сделаем переворот.

И перевернул самолет вверх колесами. От неожиданности я бросил управление, обоими руками схватился за сиденье. Вид у меня, видимо, был очень испуганный.

– Ты чего испугался? – слышу спокойный голос в наушнике и вижу в зеркале, прикрепленном к передней стойке самолета, улыбающееся лицо Катамадзе. Мне нестерпимо стало стыдно за свой страх. Сразу бросаю сиденье и снова кладу левую руку на газ, а правой берусь за ручку управления, как должен делать настоящий летчик. Еще несколько фигур, и инструктор производит посадку.

Заруливает на стоянку, здесь уже поджидает очередной курсант. Я торопливо выхожу из кабины, полный впечатлений от первого полета. Меня сразу окружают ребята. Вопросы сыпятся со всех сторон:

– Ну как?! Страшно летать? Интересно? Держался ли за управление? Инструктор не строгий?

Я сбивчиво рассказываю о полете. А насчет инструктора – показал большой палец⁴⁶.

Затем начались полеты по кругу с инструктором. На предполетной подготовке инструктор объяснял, как производить взлет, построение «коробочки», расчет посадки и технику посадки. После этого знакомил курсантов с плановой таблицей. Первый полет выполнял в основном инструктор. Курсант опять же лишь слегка держался за управление и запоминал действия инструктора. Одновременно курсант должен был следить за положением самолета по отношению к посадочному знаку «Т», выложенному на земле из белого полотнища. Во время полета через переговорное устройство инструктор разъяснял свои действия: *«Высота 100 метров, выполняю первый разворот. Теперь выполняю второй разворот. Наблюдай за «Т». Видишь зазор между консолью крыла и «Т» 2 метра, значит идем правильно. А теперь «Т» сзади нас под 45 градусов, выполняем третий разворот. Выполнили. Теперь убираю газ, планирую. Смотри за «Т». Видишь, подходит к консоли крыла. Теперь надо выполнить четвертый разворот. Вот мы вышли на последнюю прямую, и высота 100 метров. Теперь осталось только правильно рассчитать и посадить самолет. Смотри на «Т», но не забывай про высоту и скорость. Вот высота 50 метров, 30, 5 метров. Выводим из угла планирования. Вот и «Т». Посадка. Отлично. Понял? Теперь сделаем еще один круг».*

Таких кругов за один полет могло быть в среднем около пяти. После нескольких таких полетов, в ходе которых курсант начинал управлять самостоятельно под контролем инструктора, начинались вывозные полеты в зону, а затем и самостоятельные полеты. В передней кабине У-2 место инструктора занимал груз – мешок с песком. Это было необходимо для сохранения центровки самолета. Григорий Джулаев вспоминал свои ощущения от первого самостоятельного вылета так: *«Немного страшновато. Но я беру себя в*

руки. Осторожно выруливаю на старт, устанавливаю самолет строго по направлению взлета и поднятием руки прошу разрешение на взлет у стартера. Он машет белым флагом – «взлет разрешаю». Я плавно даю газ, самолет, немного пробежав, отрывается от земли. Дальше, как учил инструктор: «скорость, капот-горизонт, высота. Знаю, что на земле, с моего самолета не спускают глаз инструктор Катамадзе и командир звена Зайцев. Выполняю третий разворот, снижаюсь... Первый полет выполнен! Я выхожу из самолета и, подойдя строевым шагом к инструктору Андрею Катамадзе, докладываю:

– Товарищ инструктор, курсант Джулаев самостоятельный полет по кругу выполнил, разрешите получить замечания.

– Молодец Джулаев! Вот и сбылась твоя мечта! Теперь ты летчик!»⁴⁷.

Это было 5 мая 1941 года.

Вслед за Джулаевым в воздух поднялись и остальные курсанты. Газета «Молодой ленинец» писала: *«Практические занятия начались всего месяц назад, но, несмотря на это, почти все курсанты самостоятельно, без инструктора водят самолеты. Такие, как Павлов, Лукиди, Кризнов, Семикин, Джулаев, Финенко и другие, являются отличниками учебы. Пройдет еще несколько дней, и они станут пилотами, а затем все думаем продолжать совершенствоваться в авиационных училищах»⁴⁸.*

К середине июня курсанты дополнительного набора 1940 года полностью закончили программу обучения аэроклуба и ждали представителей из летного училища. Ворошиловский аэроклуб был приписан к авиации Военно-морского флота. Наиболее прославленным в то время было Военно-морское авиационное училище имени Сталина в городе Ейске. Именно туда и зачислялся основной контингент выпускников Ворошиловского аэроклуба в 1939, 1940 и 1941 году.

Представители из училища прибыли на шестой день войны – 27 июня. Они приняли у выпускников зачеты по теории и практическим полетам. 1 июля 1941 года группа курсантов, в которой находился Григорий Джулаев, выехала в Ейск⁴⁹.

⁴⁷ Джулаев Г.С. Путь летчика. – Алматы, 2001. – С. 23.

⁴⁸ Васильев В. На аэродроме // Молодой ленинец. – 1941. – 10 июня. – С. 3.

⁴⁹ Джулаев Г.С. Путь летчика. – Алматы, 2001. – С. 23–25.

⁴⁶ Джулаев Г.С. Путь летчика. – Алматы, 2001. – С. 21–22.

После выпуска курсантов в июне 1941 года Ворошиловский аэроклуб передал материальную часть и постоянный состав Военно-воздушным силам для формирования 19-й военной авиационной школы пилотов первоначального обучения, которая создавалась в селе Александров-Гай Саратовской области. Инструктор-пилот Ворошиловского аэроклуба Василий Георгиевич Зайцев начал службу в этой школе с 22 июня 1941 года. В ней продолжили службу в первые месяцы войны начальник аэроклуба Михаил Митрофанович Звонарев, начальник учебно-летной части аэроклуба Глеб Федорович Закушняк, командир отряда Эммануил Львович Пильдус, инструкторы-летчики Андрей Ильич Катамадзе, Мкртич Петросович Меговорян и другие.

Несколько слов скажем и о единственном аэроклубовском самолете, о котором с теплом вспоминали многие учлеты. Биплан У-2 с мотором М-11, разработанный инженером-конструктором Н.Н. Поликарповым, поступил в эксплуатацию в 1930 году. Его появление ознаменовало освобождение отечественной авиатехники от иностранных конструкций. К началу войны было выпущено уже несколько его модификаций. При этом одной из наиболее распространенных стала двухместная модель⁵⁰. Именно она использовалась при обучении пилотов.



Курсант Н.В. Бродников получает задание на самостоятельный полет от штурмана-летчика П.С. Леперта

⁵⁰ Лебедев Н.М. Самолет У-2: учебник для летных школ ВВС РККА. – Москва: Воениздат, 1937. – С. 5–6.

Навыки, приобретенные учлетами при освоении У-2 – «летающей парты» или «небесного тихохода», как нередко называли этот самолет, безусловно, пригодились им в дальнейшем. Да и сами учебные аэропланы, простые и безотказные в управлении, в жестоких боях с врагом обрели судьбу боевых самолетов⁵¹.



Георгий Зайченко (слева) во время учебы в аэроклубе. Ворошиловск, 1939 г.



Занятия с курсантами аэроклуба.
1 – Негриенко,
2 – Родионов,
крестиком помечен
Григорий Соловьев.
Ворошиловск,
1941 г.

⁵¹ Бабийчук А.Н. Человек, небо, космос. – Москва: Воениздат, 1979. – 271 с.



Учлеты 3-го набора Ворошиловского аэроклуба (1940–1941 гг.).

Слева направо (сидят): В. Богданов, Апальков,
инструктор-пилот М.П. Меговорян, И. Семёнов.

Стоят: М.С. Лукиди, Я.В. Жолобов, В.А. Поскряков, А.Н. Суховцев, Гулиев



Группа курсантов инструктора-пилота А.И. Катамадзе (в центре).
Крайний справа Г.С. Джулаев, во 2 ряду крайний слева А.С. Кризнов.
1941 г.



Курсант Ворошиловского аэроклуба Б.А. Негриенко
Подпись на обратной стороне фотографии:
«На память об учебе в ВМАУ им. Сталина другу
Филиппу Морозову от Боськи Негриенко.
30.12.41 г.»



Слева направо:
Николай Богданов,
Леонид Соболев,
Кондрат Выродов,
Владимир Мошкалов



«На добрую память
Морозову Филиппу
от друга
Шутова Миши.
Моздок.
17/XII-41 г.»



«На память
Стерленко Петру
от Александра
Суховцева
о ВМАУ.
4/ __-41 г.»



«На долгую память другу и хо-
рошему товарищу Филиппу Гав-
риловичу от Коленкина Павла». Приписка: «В аэроклубе учился
вместе с Филиппом, был демо-
билизирован по болезни и умер»

Глава 3. ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ ВОРОШИЛОВСКОГО АЭРОКЛУБА

Из числа воспитанников Ворошиловского аэроклуба трое стали Героями Советского Союза: Леонид Севрюков, Василий Зиборов и Григорий Рябушко. Еще двух Героев дал стране постоянный состав аэроклуба: Борис Воловодов и Василий Зайцев. Всего пятеро. С одной стороны, это немало, если учесть, что подготовку в аэроклубе накануне Великой Отечественной войны прошло всего 300 юношей и девушек. С другой стороны, а почему лишь пятеро?

Один мудрец подметил: *«Герою свойственно сближаться с героями, таинственное это и прекрасное свойство – одно из чудес природы»*. Конечно, речь идет о сближении в переносном смысле: героев что-то отличало и выделяло среди остальных людей. Значит, среди ворошиловских соколов эти пятеро летчиков были какими-то особыми, было у них что-то такое, чего не было у других?

Какими же качествами обладали эти люди? Что было залогом того, что именно они стали Героями, а не кто-то другой?

На эти вопросы мы постараемся ответить в этой главе.

Ставрополье – исторически казачий край, южный форпост России, первые его города – бывшие крепости: Александровская, Георгиевская, Павловская, Ставропольская... О значении этих мест напоминают названия – хутор Извещательный, гора Недреманная... Традиция защиты Отечества передавалась здесь из поколения в поколение. Поэтому неудивительно: первый Герой Советского Союза летчик А.В. Ляпидевский – уроженец Ставропольской губернии, первый Герой Советского Союза – моряк-подводник И.А. Бурмистров – родом из Ставрополя...

В Ставрополе на улице бывшей 2-й Мутнянской 2 апреля 1922 года родился ставропольский парень Леонид Севрюков. Его отец Иван Николаевич Севрюков, 1880 года рождения,



Леонид
СЕВРЮКОВ

уроженец Курской губернии, проживал в Ставрополе с 1919 года. Трудился сапожником на дому, а с началом коллективизации вступил в колхоз и работал учетчиком в тракторной бригаде. Мать Леонида – София Павловна 1885 года рождения, родом из Таганрогского округа, вела домашнее хозяйство. Две старшие сестры Леонида стали медиками, Таисия (1915 г.р.) – капитан медицинской службы, хирург, воевала, как и брат, окончив в Ленинграде медицинский институт. Младшая сестра Ольга работала медсестрой на аэродроме г. Ставрополя⁵².

Те, кто помнил Севрюкова по школе, говорили, что он сам учился хорошо и другим помогал в учебе. Любил читать и буквально грезил небом. Поэтому после 8 класса он в числе первого набора поступил в Ворошиловский аэроклуб. В мае 1940 года его как одного из лучших выпускников направили на учебу в Ейское военно-морское авиационное училище.

Училище Леонид Севрюков окончил с отличными и хорошими оценками. Его курс обучался по ускоренной программе и завершил подготовку за 4 дня до начала войны. Получив звание сержанта, он был оставлен в училище в качестве пилота-инструктора. Но стремление и настойчивость молодого летчика попасть на фронт, позволили ему получить направление в 7-й истребительный авиационный полк Черноморского флота, который после формирования получил «прописку» в Анапе⁵³.

Черноморский флот. Его силы участвовали в обороне Одессы и Севастополя, в Керченской десантной операции и битве за Кавказ. Авиация флота вела воздушную разведку, уничтожала вражеские суда в море, наносила удары по военно-морским базам противника, сопровождала свои корабли и прикрывала объекты на побережье. Особая роль отводилась истребительной авиации. От летчика-истребителя требовались отличное пилотажное мастерство, высокая осмотрительность, мгновенная реакция и исключительное бесстрашие.

Именно таким летчиком и был сержант Л.И. Севрюков. Уже в первый месяц службы на фронте Леонид сбил вражеский бомбардировщик. 12 февраля Севрюков обнаружил звено Ю-88 и атаковал ведущего на встречном курсе. Затем с переворота зашел на цель

⁵² СГМЗ. Ф. 391. Ед. хр. 1. М.Д. 325. Ф. 5. Л. 6.

⁵³ СГМЗ. Ф. 391 М.Д. 325.

вторично и открыл огонь по ведомому, который задымил и пытался уйти в облака. Но Леонид на своем истребителе преследовал его до тех пор, пока тот не рухнул в море⁵⁴.

На земле он скучал, а в воздухе чувствовал себя как дома. Целыми днями не отходил от своей машины, и при каждом удобном случае просил разрешения на вылет. Вскоре Леонид занял первое место в полку по числу боевых вылетов. «Летает по шесть и более раз в день без выходных», – говорили о нем товарищи⁵⁵.

Здесь же, на Черноморском флоте, воевал и инструктор-летчик Ворошиловского аэроклуба Борис Наумович Воловодов.

У стен средней школы № 32 города Ставрополя установлен бюст Герою Советского Союза Борису Воловодову. Перед войной, здесь, на Ташле, тогда еще в школе 1-й ступени, учился будущий герой. Он родился 19 июля 1914 года в городе Грозном, куда на время выехали его родители. К концу того же года семья вернулась в Ставрополь, где и прошло детство Бориса. Окончив 7 классов железнодорожной школы (ныне школа № 64), Борис поступил в Ивановский энерготехникум. Получив специальность техника, работал по распределению на Украине в городе Славянске, и одновременно учился полетам в местном аэроклубе. Отсюда Борис Воловодов был направлен в Херсонскую авиационную инструкторскую школу Осоавиахима. После ее окончания вернулся в Ворошиловск, где работал в аэроклубе инструктором. В 1939 году переехал в Куйбышев, и до войны продолжал готовить молодых пилотов в аэроклубе в качестве инструктора-пилота. В начале Великой Отечественной войны Б.Н. Воловодов переучился на гидросамолет, а в 1942 году был мобилизован в действующую армию⁵⁶.

Первоначально служил инструктором в школе морских пилотов, но, как Леонид Севрюков, и многие другие летчики в тылу, Борис Наумович стремился на фронт. И, наконец, в мае 1943 года



Борис Наумович
ВОЛОВОДОВ

⁵⁴ СГМЗ. Ф. 391. Ед. хр. 1. М.Д. 325. Ф. 5. Л. 3.

⁵⁵ ГАСК. Ф. Р. 1764. Оп. 1. Д. 62. Л. 2.

⁵⁶ ГАСК. Ф. Р. 1764. Оп. 1. Д. 12. Л. 2.

он попадает на Черноморский флот. В сентябре, окончив курсы командиров звеньев, лейтенант Воловодов получил назначение в 47-й штурмовой авиаполк, который базировался на аэродроме Геленджик. Сначала командовал звеном, потом эскадрилей, принимал участие в боях за освобождение Таманского полуострова, посадке десанта на Керченский полуостров.

От Геленджика до Анапы по авиационным меркам рукой подать, по прямой 70 километров. Но встретиться инструктору со своим бывшим учлетом не довелось.

В конце апреля 1942 года немецкое командование решило усилить удары с воздуха по Новороссийску, снабжавшему вооружением, боеприпасами и горючим защитников Севастополя и войска на Керченском полуострове. Для этого фашисты перебросили из-под Москвы в Крым целый авиационный корпус. В его составе были лучшие немецкие асы, прославившие себя зверскими налетами на города Западной Европы. С ними и предстояло встретиться летчикам 7 истребительного авиационного полка ВВС Черноморского флота, прикрывавшего Новороссийск⁵⁷.

28 апреля 1942 года Леонид Севрюков на самолете МиГ-3 вылетел на перехват группы вражеских бомбардировщиков, шедших на Новороссийск. Врезавшись в строй воздушного противника, он заставил его нарушить боевой порядок, и в жаркой схватке сбил вражеский самолет. Продолжая бой, сержант Севрюков израсходовал весь боекомплект. Тем временем враг беспрепятственно взял курс на Новороссийск. Леонид не мог бездействовать в такой ситуации и вернуться, как ни в чем не бывало на свой аэродром. Тут-то ему и пришлось решение: идти на таран. Он все сделал грамотно: на полной скорости подошел к «юнкерсу» сзади и винтом отсек ему хвост. Самолет противника был сбит, но и «миг» Севрюкова получил серьезные повреждения. Летчик был жив и пытался посадить машину на воду. Однако при приводнении самолет вместе с отважным пилотом затонул.

Жители Новороссийска, видевшие этот воздушный бой, невзирая на опасность для жизни, выбегали на улицы города и аплодировали советскому летчику, но он уже этого не видел.

⁵⁷ Малаховский Н. Он любил тебя, жизнь ... // Ставропольская правда. – 1972. – 29 января. – С. 4.

Так ушел в бессмертие, сбив два самолета противника в своем последнем бою, 20-летний парень Леонид Севрюков. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 октября 1942 года за образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом отвагу и героизм сержанту Л.И. Севрюкову посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза⁵⁸.

Для увековечения памяти Л.И. Севрюкова командование 7-го истребительного авиационного полка ВВС Черноморского флота ходатайствовало о присвоении имени Севрюкова подразделению, в котором служил Леонид, и о переименовании улицы 2-й Мутнянской в Ставрополе в улицу Леонида Севрюкова⁵⁹. Перед входом в среднюю школу № 3 города Ставрополя, в которой учился Леонид Севрюков, в 1954 году был установлен памятник с его бюстом⁶⁰. В 2021 году ставропольской гимназии № 3 было официально присвоено имя Героя Советского Союза Леонида Севрюкова⁶¹.

Помнят подвиг отважного летчика и на Кубани. В Анапе в сентябре 2018 года к 75-летней годовщине освобождения города от оккупантов на одном из многоэтажных жилых домов, построенных на месте базирования 7-го ИАП, была установлена мемориальная доска в память о летчике Леониде Севрюкове. Средняя образовательная школа № 7 города-курорта Анапы носит имя Леонида Севрюкова. Его именем названа одна из улиц Новороссийска. В расположенной на этой улице гимназии № 1 оборудована мемориальная комната-музей Героя Советского Союза Леонида Севрюкова, на стенах гимназии установлена памятная доска. В 2020 году авторы побывали в Геленджике, Новороссийске, Анапе и посетили памятные места, связанные с именами героев-летчиков Л.И. Севрюкова и Б.Н. Воловодова.

⁵⁸ Указ Президиума Верховного Совета СССР // Комсомольская правда. – 1942. – 24 октября. – С. 1.

⁵⁹ СГМЗ. Ф. 391. Ед. хр. 1. М.Д. 325. Ф. 5. Л. 2.

⁶⁰ Бурдюгов В. Прерванный полет // Ставропольская правда. – 2012. – 31 марта. – С. 7.

⁶¹ Постановление администрации города Ставрополя Ставропольского края № 1749 от 04.08.2021 г. «О присвоении муниципальному бюджетному общеобразовательному учреждению гимназии № 3 города Ставрополя имени Героя Советского Союза Леонида Севрюкова».



Леня Севрюков – учащийся средней школы № 3 г. Ворошиловска



Леонид Севрюков во время учебы в ВМАУ имени Сталина



Софья Павловна Севрюкова в войсковой части 45646, где навечно занесен в списки личного состава ее сын – Леонид Севрюков



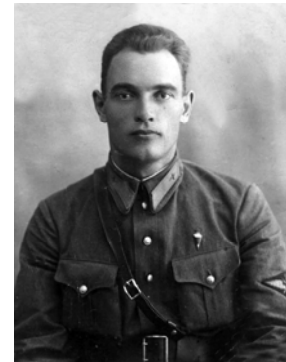
Летчики 7-го ИАП. Слева направо: Л.И. Севрюков, И.Н. Бурлаченко, Мирошниченко. Фото за 2-3 дня до гибели Леонида



Мемориальная доска в память о летчике Л.И. Севрюкове на месте базирования 7-го ИАП в г. Анапа



Новороссийск, гимназия № 1, мемориальная комната Героя Советского Союза Л.И. Севрюкова



Борис Наумович ВОЛОВОДОВ



Борис Воловодов с дочерью



Воздушный таран Леонида Севрюкова вражеского бомбардировщика. Стенд в мемориальной комнате Героя Советского Союза Л.И. Севрюкова. Новороссийск. Гимназия № 1



Лейтенант Воловодов (крайний слева) с летчиками своей эскадрильи. 1943 г.



Открытие памятника Герою Советского Союза Б.Н. Волововоду. Ставрополь, средняя школа № 32



Памятник-бюст летчику-черноморцу Б.Н. Волововоду. Снимок из фондов Центрального военноморского музея имени императора Петра Великого



Памятник-бюст Герою Советского Союза Л.И. Севрюкову вскоре после установки. Ставрополь, территория средней школы № 3

Когда в сентябре 1943 года лейтенант Б.Н. Волововод прибыл после учебы в часть, на ее аэродром в Геленджик из оккупированной Анапы перелетел 7-й истребительный полк, в котором воевал и погиб сержант Л.И. Севрюков. Вероятно, бывший инструктор и раньше знал о подвиге своего воспитанника из флотской газеты или приказов командования. Но, находясь на одном аэродроме с боевыми товарищами Леонида, он многое мог узнать о нем, как о воздушном бойце и бесстрашном летчике.

Однополчане Леонида Севрюкова вспоминали, что как-то среди летчиков зашел разговор о применении в воздушном бою тарана. Нашлись противники такого экстремального способа уничтожения вражеских самолетов. Но Севрюков категорически не согласился, сказав, что действовать надо по ситуации, используя таран, но лишь в исключительных случаях⁶².

Может, и этот разговор стал известен Борису Волововоду. Не более двух месяцев отвела судьба ему для активной борьбы с немецко-фашистскими захватчиками. За время пребывания в 47-м штурмовом авиационном полку ВВС Черноморского флота лейтенант Б.Н. Волововод зарекомендовал себя смелым и решительным летчиком в бою, правильно принимающим решение в трудную минуту боя. Произвел 15 эффективных боевых вылетов на штурмовку войск и объектов противника. В 11 вылетах был ведущим группы, которые приводил на свой аэродром без потерь. В составе групп и им самим за эти вылеты было уничтожено до 100 солдат и офицеров, 1 радиостанция, 11 автомашин, 10 повозок с войсками и грузом, 2 танка, 1 береговая батарея, 3 точки малокалиберной зенитной артиллерии, разрушен причал в порту Феодосия, потоплено 2 сторожевых корабля и 4 быстроходные десантные баржи, повреждены 2 десантные баржи и 1 сторожевой корабль⁶³.

С 31 октября 1943 года началась Керченско-Эльтигенская десантная операция. Бои за Керчь приобретали все более ожесточенный характер. Советские войска с каждым днем улучшали свое положение, расширяя захваченный плацдарм. Неоценимую помощь пехоте оказывала авиация.

⁶² Малаховский Н. Он любил тебя, жизнь ... // Ставропольская правда. – 1972. – 29 января. – С. 4.

⁶³ Кравцов И. Воздушные бои над Керченским полуостровом // Красный флот. – 1943. – 19 ноября. – С. 3.

3 ноября 1943 года лейтенант Воловодов, ведя группу «илов» в сложных метеоусловиях, прорвался к цели и сходу повел «илы» в атаку на танки противника. Во втором заходе группы на штурмовку Воловодов заметил вражеский самолет Ю-88, идущий на бомбометание нашего десанта. Израсходовав весь боезапас, он пошел в лобовую атаку. Фашистский летчик хотел отвернуть, но Воловодов лобовым ударом таранил Ю-88. Оба самолета взорвались в воздухе⁶⁴.

На следующий день военный совет 18-й армии выразил благодарность на имя командующего ВВС Черноморского флота генерал-лейтенанта авиации В.В. Ермаченкова: «Передайте лётному составу ВВС Черноморского флота, поддерживающему нас в бою за восточный берег Керченского полуострова, спасибо от пехоты нашей армии! Летчики оказали нам очень большую помощь в отражении 37 контратак противника с танками, которые он предпринял в течение двух дней. Имена лейтенанта Б.Н. Воловодова и младшего лейтенанта В.Л. Быкова, таранивших немецкий самолет Ю-88, мы запишем в списки героев нашей армии»⁶⁵. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 ноября 1943 года лейтенанту Воловодову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза⁶⁶.

В «Боевом листке» 11-й ШАД было помещено такое стихотворение:

Там, где бой кипел в огне и криках,
На пологом крымском берегу,
Летчик Воловодов, штурман Быков
Грудью преградили путь врагу.
Смело на проливе воду вспенив,
Мчались к Крыму бронекатера.
Наших моряков на Эльтигене
Раздавалось мощное ура.
Бешено пытаясь контратаками
Сбросить в море боевой десант,
Враг бросал, поддержанные танками,
Роты пьяных и тупых солдат.

⁶⁴ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 9. Л. 14, 14об.

⁶⁵ Иванов П.Н. Крылья над морем. – Москва : Воениздат, 1973. – С. 202–203.

⁶⁶ Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1943. – 18 ноября. – С. 2.

И когда сраженье разгоралось,
В дело шли гранаты и штыки,
В этот миг на выручку бросались
Храбрым морякам штурмовики.
В пятый раз бесстрашный Воловодов
На врагов бросал своих орлят,
Из которых каждый жизнь бы отдал,
К Севастополю чтоб шел десант.
Нерушима боевая дружба
Смелых моряков-штурмовиков.
Потому, внезапно обнаружив
Приближенье извергов-врагов,
Не имея на борту патронов
«Юнкерса» увидев над пламенем битв,
На таран пошел он. И с разгона
«Юнкерс» Илом в щепки был разбит.
В этот миг погибли и герои...
Мы за них жестоко отомстим,
Мы удары по врагам устроим,
Отвоюем солнечный наш Крым!

Командир экипажа Борис Воловодов и штурман Василий Быков были похоронены в братской могиле в поселке Эльтиген (ныне микрорайон Героевское, или Героевка в городе Керчь). Бывшая улица 2-я Мачтовая в Керчи была названа именем Героя Советского Союза Б.Н. Воловодова⁶⁷.

В 1995 году Ставропольская городская дума, рассмотрев вопрос об увековечении памяти Героя Советского Союза Б.Н. Воловодова, постановила: присвоить его имя средней школе № 32 и одной из новых улиц города Ставрополя; установить на здании средней школы № 32 мемориальную доску с именем Б.Н. Воловодова, а во дворе школы – бюст героя-летчика.

Трем остальным героям посчастливилось пройти до конца войны. Свои золотые звезды они получили в победном 1945 году: 23 февраля, в день Красной Армии – капитан Василий Георгиевич

⁶⁷ Гиляревский В.П. Война: Морские летчики. О боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ. В 2-х томах. Книга 1. Черное море. – Москва: типография НИИСУ, 1992. – С. 64–66.

Зайцев⁶⁸ – бывший инструктор-летчик Ворошиловского аэроклуба, а 18 августа, в день Воздушного флота – два его ученика, гвардии старший лейтенант Василий Зиборов⁶⁹ и лейтенант Григорий Рябушко⁷⁰. Они встретились в Кремлевском дворце сразу после войны, когда получали свои награды.

По стечению обстоятельств все трое, среди немногих, попали в «сухопутную» авиацию и воевали неподалеку друг от друга на соседних, а иногда и на одних и тех же фронтах: В.Г. Зайцев и Г.М. Рябушко – на штурмовике, В.М. Зиборов – на истребителе.

Небольшой по протяженности переулочек в г. Ставрополе носит имя Василия Георгиевича Зайцева. Этот герой, тоже уроженец нашего города. Он родился 23 марта 1916 года в семье рабочего.

Отец – Георгий Алексеевич Зайцев был портным, мать Евдокия Андреевна – домохозяйкой. В 1925 году семья переехала на Донбасс в г. Артемовск. После окончания средней школы с 1932 по 1936 год обучался в индустриальном техникуме. По разнарядке Наркомпроса был направлен на работу в Свердловскую область на Первоуральский динасовый завод конструктором. Через год по сталинскому спецнабору поступил в 1-е Чкаловское авиаучилище. В 1940 году по его окончании в звании сержанта Василий Зайцев был зачислен в запас, вернулся в Ворошиловск и с 15 декабря 1940 по 22 июня 1941 года работал в аэроклубе инструктором. В первые дни войны на базе Ворошиловского и Пятигорского аэроклубов была создана 19-я военная авиашкола первоначального обучения. В ней Василий Зайцев, будучи мобилизованным, продолжил службу летчиком-инструктором. В аэроклубе и ВАШПО он подготовил, или, как говорят в авиации, «поставил на крыло» 23 молодых пилота.

После расформирования школы в начале сентября 1942 года, младшего лейтенанта Зайцева направляют в 766-й штурмовой



Василий Георгиевич
ЗАЙЦЕВ

⁶⁸ Указ Президиума Верховного Совета СССР // Сталинский сокол. – 1945. – 28 февраля. – С. 1.

⁶⁹ Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1945. – 20 августа. – С. 1.

⁷⁰ Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1945. – 23 августа. – С. 1.

авиационный полк старшим летчиком. После переучивания на самолет Ил-2 в январе 1943 года Зайцев попадает на Воронежский фронт. Однако в марте полк направляется на переформирование и лишь в августе 1943 года Василий Зайцев приступает к боевой работе на Калининском фронте. В сентябре 1943 года он становится командиром звена, ему присваивается звание лейтенанта.

За участие в боях под городом Духовщина Смоленской области был награжден орденом Красного Знамени. В декабре того же года назначен командиром эскадрильи. В феврале 1944 года за участие в боях за город Городок был награжден орденом Отечественной войны I степени. В мае за участие в боях на Витебском направлении удостоен второго ордена Красного Знамени, а 28 июля за успешную операцию, проведенную в момент наступления на Витебско-Полоцком направлении – орденом Александра Невского. За время пребывания на Калининском и 1-м прибалтийском фронтах к 10 августа 1944 года совершил 104 успешных боевых вылета⁷¹.



Мл. лейтенант
В.Г. Зайцев

Будучи еще старшим летчиком, Василий Зайцев выполнял обязанности командира звена. Летал и одиночно, и водил группы от четырех до восьми самолетов, днем и ночью, в сложных метеоусловиях, всегда возвращаясь на свой аэродром без потерь. «В бой идет охотно, с большим желанием. Над целью ведет себя отважно», – отмечалось в представлении Зайцева к одной из наград. В полку он считался лучшим боевым летчиком и командиром⁷².

В Государственном архиве Ставропольского края хранится письмо Василия Зайцева своим родным, в котором он писал такие слова:

«Я только выполняю долг перед Родиной, честно и уверенно. Попросту мщу за наших людей, за наши разрушенные города и за муки, которые причинила нам война. Когда я уезжал на фронт, то видел слезы отца, и эти слезы никогда не забуду. Я видел слезы матерей, сестер и детей. За это я мщу, и враги еще не расплатились и никогда не расплатятся. Мы идем на Берлин, и мы туда

⁷¹ Автобиография В.Г. Зайцева. Архив Военного комиссариата г. Ставрополя. Личное дело В.Г. Зайцева. Л. 20.

⁷² ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Д. 503 Л. 278.

придем, и ни на какие слезы мы не обращаем внимания. Там, где мы проходим, там долго ничего не остается, что бы напоминало об этой заразе»⁷³.

17 августа 1944 года командир эскадрильи «мастер штурмовых и бомбардировочных ударов» старший лейтенант Зайцев за 104 успешных боевых вылета, в ходе которых уничтожил «свыше 100 автомашин с боеприпасами и живой силой противника, два штабных автобуса, свыше 20 повозок с лошадьми, 3 танка, 38 орудий полевой артиллерии, 18 орудий зенитной артиллерии, четыре орудия малокалиберной зенитной артиллерии, до 10 пулеметов, до 10 минометных точек, разрушил и уничтожил до 15 домов с живой силой, 7 блиндажей, взорвал 16 складов с боеприпасами и 1 склад с ГСМ, разбил свыше 10 железнодорожных вагонов с боеприпасами и техникой, создал свыше 20 очагов пожаров в стане врага, рассеял или уничтожил до 1000 солдат и офицеров противника», был представлен к званию Героя Советского Союза⁷⁴.

Пока наградные документы шли положенным путем, старший лейтенант (вскоре капитан) Зайцев совершил еще 32, а его эскадрилья – 334 успешных боевых вылета, потеряв при этом от огня зенитной артиллерии противника всего 3 экипажа. Залогом успешного выполнения боевых заданий командования Василием Зайцевым было отличное знание самолета, умелая его эксплуатация и мастерское использование радиосвязи. В декабре 1944 года В.Г. Зайцев был награжден третьим орденом Красного Знамени⁷⁵.

В одном из писем с фронта своей матери Василий Зайцев писал: *«Дорогая мама! Я обязан тебе многим – ты меня вырастила, воспитала, и сейчас страна отметила мои заслуги»⁷⁶.*

Боевой путь Василия Георгиевича закончился в Восточной Пруссии в составе 3-го Белорусского фронта.

Григорий Максимович Рябушко родился 6 марта 1922 года на Ставрополье в селе Кочубеевском. С детства был приучен к сельскому труду и уже в 5 лет гонял быков на пастбище, удивляясь позже тому, как послушны были его командам эти огромные жи-

⁷³ ГАСК. Ф. Р-1764. Оп. 1. Д. 24. Л. 4.

⁷⁴ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 17. Л. 91.

⁷⁵ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 2614. Л. 147.

⁷⁶ Герои-ставропольцы. Гордость матери // Ставропольская правда. – 1945. – 19 августа. – С. 1.

вотные. Старался во всем не отставать от отца, отсюда – стремление преодолевать любые трудности. Перед войной семья Рябушко, в которой было четверо детей, перебралась в Ворошиловск. Здесь Гриша, учась в 9 классе, впервые увидел самолет, стал учлетом Ворошиловского аэроклуба. Осенью 1940 года Григорий и многие его товарищи получили удостоверения об окончании аэроклуба. Будучи учеником 10-го класса, Григорий подал заявление на поступление в Краснодарскую военную авиационную школу пилотов имени С.А. Леваневского. Это учебное заведение специализировалось на подготовке летчиков-истребителей для Военно-Воздушных сил. В апреле 1941 года, через шесть месяцев, ему пришел вызов из Краснодарской военной авиашколы пилотов.

В мае Григорий прошел курс молодого бойца, принял присягу и приступил к теоретическому курсу. Курсантов готовили к эксплуатации истребителя И-16. С началом войны 60 лучших первокурсников, имевших лучшую теоретическую и физическую подготовку, перевели на ускоренный курс обучения. В эту группу был зачислен и курсант Рябушко.

Учились летать на УТИ-4 – переходной машине для освоения И-16. После 14 полетов на учебно-тренировочном истребителе Григорий вылетел самостоятельно на И-16. После десятка вылетов по кругу он приступил к отработке высшего пилотажа. В декабре 1941 года, в рекордно короткий срок, группа, в которой учился Григорий Рябушко, была выпущена из летной школы. Когда новопеченные сержанты стали разъезжаться, поступил приказ об эвакуации Краснодарской ВАШП в город Пугачев Саратовской области. Здесь пришлось задержаться до марта 1942 года. Сделав еще несколько тренировочных полетов, сержант Рябушко был направлен в Управление ВВС для назначения в боевой полк. Григорий получил назначение на Карельский фронт в 7-ю воздушную армию в 828-й штурмовой авиационный полк, который базировался в Подужемье, в 10 километрах от города Кемь. Полк был молодой, недавно сформированный, вооруженный истребителями И-16, И-153 и И-15-бис.

Когда подготовка полка подходила к завершению, поступил приказ отправить группу летчиков в город Онега для освоения американского истребителя Р-39 «Аэрокобра». В числе молодых летчиков в эту группу попал и Григорий Рябушко. Сделав по

3–4 полета на учебно-тренировочной машине («спарке»), группа по приказу командования вернулась обратно в полк, который стал перевооружаться на штурмовики Ил-2⁷⁷.

В своем интервью, которое сохранилось в фондах ГТРК «Ставрополье» (его нам передал радиоведущий Павел Кудрявцев, за что ему авторы выражают персональную благодарность), Г.М. Рябушко очень доходчиво и популярно описал задачи штурмовой авиации:

«Цели и задачи этой авиации состояли в поддержке наземных войск, которые то ли шли в наступление, то ли занимали оборону, а штурмовая авиация, она как раз и должна была помогать нашей родной пехоте. Но авиация не только эти задачи выполняла. Она на ближних подступах к фронту уничтожала технику, танки, уничтожала самолеты на аэродромах, уничтожала железнодорожные составы, автомобили на дорогах и так далее. То есть, все те транспорты, которые подбирали фронту необходимые материалы, они штурмовой авиацией уничтожались на подступах к линии фронта».

Говоря в своем интервью о характере боевой работы, Г.М. Рябушко вспоминал: *«Нас называли «пара охотников» – это два самолета Ил-2 уходило куда-то на охоту, то ли на шоссе, то ли на железную, то ли еще где-то. Искала себе цель определенную, атаковала ее, выполняла это задание и возвращалась домой. Я вам скажу, что я провел девять воздушных боев. В одном из воздушных боев я сбил самолет сам. А так, я уничтожал на аэродромах, на земле самолеты уничтожал, танки уничтожал. Редко когда мы летали без фотоаппаратов. И вот штурмовка идет аэродромов, и фотоснимки показывали, как горят самолеты, как что. И соответственно, вот этот урон, его подсчитывали потом специалисты. Они говорили, что за этот вылет, допустим, на аэродром Тунгозеро, на который я вылетал несколько раз, было уничтожено, допустим, 18 самолетов на стоянке».*

Я хочу вам привести один пример, когда в Павелецком заливе катер тащил большую баржу, на которой была живая сила немцев, фашистов, и, по всей вероятности, вооружения. И, вот, мы



Ст. лейтенант
Г.М. Рябушко

⁷⁷ Рябушко Г.М. Штурмовик. – Ставрополь : «ЮРКИТ», 2004. – С. 7–18.

атаковали четверкой этот катер и баржу эту. Я воочию видел, как блестели на солнце подковы ботинок солдат, бросавшихся в воду, и спасались кто как мог. Но там спастись невозможно было. И мы эту баржу потопили»⁷⁸.

9 августа 1944 года Григорий Рябушко получил тяжелое ранение головы. В госпитале, где Григорий Максимович пришел в себя, он пролежал 25 дней, после чего снова вернулся в свой полк. Когда прибыл на аэродром, увидел свой «Ил». На нем было 126 пробоин от 20-миллиметровых снарядов и пуль. Последний снаряд разорвался над головой летчика⁷⁹.

Из представления Г.М. Рябушко к званию Героя Советского Союза:

«Находясь в полку с декабря 1942 года, все возложенные боевые задания командования выполняет образцово. С первых дней боевой работы тов. Рябушко неоднократно в тяжелых боях проявлял стойкость, самоотверженность и умение, нанося сокрушительные удары по живой силе и технике противника. За неоднократно одержанные победы над врагом по праву зарекомендовал себя храбрым летчиком-штурмовиком».

За произведенные 54 успешных боевых вылета на бомбардировку и штурмовку живой силы и техники противника и проявленные при этом стойкость и отвагу, тов. Рябушко 4 раза удостоен правительственных наград: орденом Красной Звезды в 1943 г., орденом Красного Знамени и Отечественной войны II степени в 1944 г., Красного Знамени в 1945 г.

За период с августа 1942 произвел 105 успешных боевых вылетов на бомбардировку и штурмовку живой силы и техники противника, не имея ни одной боевой потери матчасти».

Все боевые вылеты производились на бомбардировку и штурмовку живой силы и техники противника на самолете Ил-2».

За время Отечественной войны в боях с германским фашизмом тов. Рябушко лично нанес ущерб противнику: уничтожил 280 солдат и офицеров противника, 48 машин, 9 прицепов, 80 повозок и 29 лошадей, разбил и сжег 28 домов, взорвал 22 дота и дота, уничтожил 10 орудий полевой артиллерии...»⁸⁰

⁷⁸ Интервью с Г.М. Рябушко. Архив Государственной телевизионной и радиовещательной компании «Ставрополье».

⁷⁹ Рябушко Г.М. Штурмовик. – Ставрополь : «ЮРКИТ», 2004. – С. 25.

⁸⁰ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 41. Л. 239.

Представление было подписано 24 апреля 1945 года. Ко дню победы лейтенант Г.М. Рябушко совершил еще несколько успешных боевых вылетов, доведя их общий счет до 111. Так значится в служебной характеристике Григория Максимовича из его личного дела, написанной в июле 1946 года.

В числе боевых наград Григория Рябушко были: Золотая Звезда Героя Советского Союза, орден Ленина, два ордена Красногo Знамени (1944, 1945).

8 мая 2019 года на здании средней школы № 13 в селе Надежда под Ставрополем состоялось торжественное открытие памятной доски в честь земляка – Героя Советского Союза Василия Михайловича Зиборова. Он родился 19 апреля 1923 года в крестьянской семье, в которой кроме него было еще две сестры. Об этом нам рассказал его сын Владимир Васильевич Зиборов, живущий ныне в Симферополе.

Окончив восемь классов и Ворошиловский аэроклуб, Василий Зиборов в 1941 году поступил в Качинскую школу пилотов. В июне 1942 года был направлен на Северо-Западный фронт. С 3 июня по ноябрь 1942 года служил в должности летчика в 402-м истребительном авиационном полку, затем стал старшим летчиком в 485-м ИАП, переименованном позже в 72-й гвардейский истребительный авиационный полк. Принимал участие в боях на Северо-Западном, 1-м и 2-м Прибалтийских, 3-м Белорусском фронтах, летал на самолетах ЛаГГ-3, Як-1, Як-7б, Аэрокобра. Был дважды ранен в 1942 и 1944 годах⁸¹.

Первое ранение оказалось более легким, хотя тот боевой вылет для Василия Зиборова едва не закончился трагически:

«Мессер прошил топливный бак «яка» Зиборова, горючее потекло и загорелось. Летчик хотел оторваться от врага и сбить пламя. А мессер преследовал и строчил, строчил... Василий решил не бросать свою машину и посадить ее на пахоту. Самолет неиз-



Василий
ЗИБОРОВ

⁸¹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 18. Л. 69–70об.

бежно бы взорвался, не сыгрой здесь роль счастливая случайность: истребитель упал на откос бугра и погасил скорость, скатившись вниз. Случилось это во время его третьего боевого вылета. Долго потом врачи вынимали осколки из летчика...»⁸².

В представлении Василия Михайловича к званию Героя Советского Союза отмечено: «по специальности подготовлен отлично. Бесстрашный, дерзкий, тактически грамотный воздушный боец. Он на практике учит летный состав АЭ как выполнять боевые задания и уничтожать фашистских стервятников, всегда первым навязывает воздушный бой противнику. Умело командует группой в бою от 6 до 8 самолетов.

За лично сбитые 15 самолетов противника, за произведенные 134 самолетовылета на боевое задание, гвардии старший лейтенант Зиборов достоин высшей правительственной награды – присвоения звания «Герой Советского Союза»⁸³.

Всего к концу войны заместитель командира эскадрильи гвардии старший лейтенант В.М. Зиборов совершил 180 боевых вылетов, принял участие в 38 воздушных боях, сбив 20 вражеских самолетов⁸⁴. В армейских и центральных газетах неоднократно описывались подвиги Зиборова и его боевых товарищей, в которые иной раз трудно было поверить⁸⁵.

Но не стал бы Василий Зиборов Героем Советского Союза, если бы не встретил на своем пути знаменитого летчика Алексея Петровича Маресьева. А было это так. Встреча эта произошла не на фронте, а в центральном авиационном госпитале, в Сокольниках, где В.М. Зиборов находился на лечении после полученного ранения. Когда Василия Михайловича выписывали, врач отвела глаза и сказала: поезжай на родное Ставрополье, отдохни, потом еще раз комиссию пройдешь, а там видно будет. Маресьев дал совет: ехать обратно в полк. По дороге Зиборов взял на себя грех, вырвал из медицинской книжки лист с заключением комиссии «к летной работе не допускается» и во фронтовой сумятице стал снова

⁸² Христинин Ю. Мужество – черта характера // Ставропольская правда. 1985. – С. 4.

⁸³ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 18. Л. 69–70об.

⁸⁴ Зиборов Василий Михайлович // Ставропольцы – Герои Советского Союза. Книга I. – Ставрополь : кн. изд-во, 1968. – С. 106.

⁸⁵ Шуканов Б. Над линией фронта. За 2 часа сбито 14 самолетов врага // Комсомольская правда. – 1944. – 27 сентября. – С. 2.

летать и бить фашистов. Так он стал своеобразным крестником А.П. Маресьева. Не раз потом они встречались после войны⁸⁶.

О Зиборове говорили: в беде товарища никогда не оставит. В августе 1944 года пару истребителей из его полка атаковали 6 вражеских истребителей. В этот момент Василий делал послеремонтный облет своего самолета. Узнав по радио о том, что его боевые друзья оказались в беде, Зиборов устремился на выручку и был атакован двумя вражескими истребителями. Сбив одного из них, он до самой земли прикрывал спускавшегося на парашюте молодого летчика, который покинул свою поврежденную машину, чем спас ему жизнь⁸⁷. А в сентябре того же года Василию Зиборову пришлось самому потерять свой израненный самолет...

О том, как это было, Василий Михайлович рассказывал так:

«Своим летчикам передал: домой не дотяну, иду на вынужденную. Передайте: живым в руки не дамся. Впереди увидел поляну с мелким кустарником, выровнял самолет и посадил его на брюхо. Пока открывал фонарь кабины, услышал на крыльях топот сапог. «Вот тебе и живым не дамся», - мелькнула мысль. В комнате, куда меня привели на допрос, сидел офицер СС, спесивый и надменный хлюст. Спросил у меня номер части, фамилии командиров... Я молчал. «Сколько Вы сббили самолетов вермахта?» - наконец, спросил он. «Сегодня завалил двадцатого», - ответил я. Лицо гитлеровца словно окаменело...

Меня не расстреляли, а решили переправить дальше в тыл, видимо, надеялись выбить какие-то показания. Улучив момент, я перехитрил охрану и бежал. В свой полк добрался измученный, грязный и оборванный»⁸⁸.

За свои боевые подвиги В.М. Зиборов был награжден Золотой Звездой Героя Советского Союза, орденом Ленина, орденом Александра Невского, двумя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями «За взятие Кенигсберга», «За победу над Германией» и другими наградами.

⁸⁶ Христинин Ю. Мужество – черта характера // Ставропольская правда. 1985. – С. 4.

⁸⁷ Зиборов Василий Михайлович // Ставропольцы – Герои Советского Союза. Книга I. – Ставрополь : кн. изд-во, 1968. – С. 105.

⁸⁸ Улыбышев П. Крестник Маресьева // Советский солдат. – 1986. – 13 февраля. – С. 4.



Герой Советского Союза
Василий Георгиевич
ЗАЙЦЕВ



Василий Зайцев с родителями и сестрой.
Послевоенный снимок.
Фонд СГМЗ



Герой Советского Союза капитан В.Г. Зайцев (в центре)
с группой офицеров. Фонд СГМЗ



Похороны Героя Советского Союза Василия Георгиевича Зайцева.
Ставрополь, 1956 г. Фонд СГМЗ



В.М. Зиборов у своего истребителя



В.М. Зиборов (справа) на могиле своего боевого товарища, погибшего в Корее.
Братское кладбище г. Порт-Артур



Могилы Героя Советского Союза
В.Г. Зайцева на Даниловском кладбище
г. Ставрополя



Бюст В.Г. Зайцева во дворе
кооперативного техникума
г. Ставрополя



Герой Советского Союза
гвардии капитан
В.М. Зиборов



Василий Михайлович Зиборов
за своим рабочим местом
в аэропорту Симферополь

Фото из семейного архива Зиборовых



На встрече с Дважды Героем Советского Союза
летчиком-космонавтом СССР генерал-лейтенантом авиации
В.А. Шаталовым



Портрет Героя Советского Союза В.М. Зиборова
работы неизвестного художника



Герой
Советского Союза
Григорий Максимович
РЯБУШКО



Летчики 828-го ШАП. Г.М. Рябушко
в первом ряду 2-й слева.
Из семейного архива Рябушко-Стахурловых



Группа советских войск в Берлине.
Во втором ряду 5-й справа Г.М. Рябушко.
Фонд СГМЗ



Герой Советского Союза Г.М. Рябушко
с земляками села Кочубеевского. Фонд СГМЗ



Ветераны с курсантами Ставропольского авиационного училища.
В 1-м ряду 4-й слева Г.М. Рябушко. 2005 г.

После окончания войны три оставшихся в живых героя продолжили службу в рядах Военно-воздушных сил.

Василий Зайцев служил командиром эскадрильи. В составе 614-го ИАП 107-й истребительной авиационной дивизии был передан в состав ВВС Северного флота. После списания с летной работы по состоянию здоровья в 1950 году стал помощником начальника штаба авиационного полка, а затем занимал должность заместителя начальника оперативно-разведывательного отделения по боевой подготовке штаба 107-й истребительной авиационной дивизии ВВС Северного флота. 23 апреля 1956 года получил звание подполковника. За выслугу лет был награжден орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги». 15 марта 1956 года за долголетнюю и безупречную службу в рядах Советской Армии был представлен к награждению четвертым орденом Красного Знамени, получить который ему было не суждено. После перенесенного инфаркта в июле 1956 года и лечения в госпитале, медицинской комиссией Василий Георгиевич был признан негодным к военной службе и представлен к увольнению в отставку. Но уволиться не успел. Жизнь Василия Георгиевича оборвалась внезапно 30 сентября 1956 года, на месте службы в поселке Североморск-2. Не выдержало большое сердце. Ему было 40 лет. По настоянию родственников Василий Зайцев был похоронен в Ставрополе на Даниловском кладбище. Проводить героя в последний путь пришли многие жители города⁸⁹.

Как отмечалось выше, имя героя было увековечено в названии одной из улиц города Ставрополя. В краевом центре на территории кооперативного техникума был установлен памятник-бюст Василию Георгиевичу Зайцеву. Его имя носила комсомольская организация техникума.

В 1946 году демобилизовался из армии Григорий Максимович Рябушко. С 1947 по 1949 год он работал в Ставропольском аэроклубе командиром звена и отряда. В 1949 году он стал летчиком-испытателем на научно-исследовательском полигоне в городе Софрино. Вот одно из его воспоминаний Г.М. Рябушко, связанных с этим периодом:

⁸⁹ Архив военного комиссариата г. Ставрополя. Личное дело подполковника Зайцева В.Г.

«В 1950-м мне поручили испытание «изделий», которые и сейчас еще на вооружении. Взлетел с Чкаловского аэродрома, и недалеко от станции Соколовское вдруг отказал двигатель. Наступило оцепенение у тех, кто на земле, и тех, кто в воздухе. При падении на твердый грунт мог последовать взрыв ракеты чудовищной силы. Не стану описывать всего драматизма этой ситуации, но катапультироваться я не стал, а, собрав всю волю, чудом ухитрился посадить самолет, скорее, утопить его в болоте. «Мягкая посадка» была спасением. Потом поднимали самолет с этой грозной «начинкой» при помощи воздушных подушек...»⁹⁰

В 1951 году Г.М. Рябушко был призван из запаса на действительную военную службу и служил летчиком в 949-м штурмовом авиационном полку в Прибалтийском военном округе в городе Елгава. Летал на Ил-10, службу окончил в звании майора на должности командира корабля Ли-2 в октябре 1959 года.

После увольнения в запас трудился начальником штаба гражданской обороны на предприятиях Ставропольского края. Избирался депутатом городского совета народных депутатов, курировал учреждения транспорта и связи. Третье тысячелетие встретил на посту председателя краевого совета автомобилистов, где проработал 27 лет, был удостоен звания «Почетный работник транспорта России» и ордена Почета⁹¹.

Активно участвовал в работе краевой ветеранской организации. Часто встречался с молодежью, особенно любил бывать у курсантов Ставропольского авиационного училища. Григорий Максимович Рябушко ушел из жизни 12 декабря 2006 года и был похоронен со всеми полагающимися почестями.

Василий Михайлович Зиборов после войны окончил Высшие офицерские лётно-тактические курсы и вернулся в свой 72-й гвардейский истребительный авиационный полк, в его составе он уча-



Григорий
Максимович
РЯБУШКО

ствовал в войне в Корее. Об этой странице в биографии нашего героя до сих пор почти ничего не известно даже его близким родственникам. Сын В.М. Зиборова Владимир в беседе с нами вспомнил, что полк был поднят по тревоге и гарнизон мгновенно опустел.

В книге «Советские асы Корейской войны», посвященной одному из самых крупных вооруженных столкновений периода «холодной войны», которая длилась три года, есть такие строки: *«Счёт боевых вылетов советских пилотов в небе Кореи открыли 1 ноября 1950 г. с Мукденского аэродрома лётчики 72-го ГИАП. Данный гвардейский авиаполк на момент начала боевых действий имел в своём составе около 30 самолётов МиГ-15бис и 32 пилота. Больше половины лётного состава 72-го ГИАП имели боевой опыт. Командовал полком подполковник А. И. Волков, заместителем по лётной части был известный лётчик-ас Герой Советского Союза майор Н.Л. Трофимов, старшим итурманом полка был тоже Герой Советского Союза майор В.М. Зиборов»⁹².*

В лётной книжке Василия Михайловича, которая хранится в семейном архиве Зиборовых, записаны пять боевых вылетов в Корею на прикрытие наземных войск и один воздушный бой.

В период хрущёвского сокращения авиации молодые герои Великой Отечественной оказались не у дел. В возрасте 37 лет подполковник В.М. Зиборов был уволен в запас. Проживал в Симферополе, работал диспетчером в аэропорту. В 1974 году ему было присвоено звание полковника запаса. В 1985 году побывал в Ставрополе и на своей малой родине – в селе Надежда. В январе 1999 года он вновь засобирился в родные места, но поездка не состоялась. Василий Михайлович ушел из жизни 18 января 1999 года⁹³, внезапно, видимо, как и положено летчику-истребителю.

На фронте случалось так, что даже опытный летчик в конце войны стремился выжить и старался вылетать на боевые задания реже, не подставляться лишней раз под пули. Но наши герои так не поступали. Вот что вспоминал Григорий Максимович Рябушко:

«Жить, конечно, хотелось страшно. <...>

Я, конечно, понимал, что каждый мой вылет может быть последним, по военной статистике, пилоту-штурмовику отпущен-

⁹⁰ Госданкер В.В. После пафоса парадов // От прошлого нельзя отряхнуться (музейные поиски, находки, встречи). – Ставрополь: Изд-во СГУ, 2005. – 251 с. – С. 112.

⁹¹ Рябушко. Г.М. Штурмовик. – Ставрополь: «ЮРКИТ», 2004. – С. 54.

⁹² Сейдов И. Советские асы Корейской войны. – Москва: Фонд «Русские Витязи», 2010. – 452 с.

⁹³ Зиборов Василий Михайлович (некролог) // Крымские известия. – 1999. – 20 января. – С. 4.

но в среднем всего 8–10 атак. Недаром немцы называли наши «Илы» черной смертью, а нас – смертниками. <...>

Думал ли я о смерти, уходя на очередное задание? Нет! Я знал, что старуха кружит рядом, унося жизни самых молодых, самых смелых, самых близких моих друзей-однополчан. <...> Может быть, возраст помогал быть оптимистичным. Слишком уж привлекательной казалась жизнь, слишком реальной, чтобы бросаться в вечно раскрытую, жадную пасть смерти. Я знал, что в небе многое зависит от меня, от моей реакции, мастерства, от тактики. И я старался быть собранным и внимательным»⁹⁴.

Наше знакомство с пятью героями – ворошиловскими соколами, подошло к концу. Всех их взрастила ставропольская земля, все они вышли из стен одного аэроклуба. Но не это, на наш взгляд, было главным.

Для таких людей, какими были эти люди, характерны: любовь к небу и своей профессии, стремление летать каждый день, в любых условиях обстановки. Сильные человеческие качества позволяли им, не ища легких путей, вести себя в воздухе дерзко и бесстрашно, но при этом – грамотно и осмотрительно. Все они выполняли боевые задачи на высоком профессиональном уровне, постоянно совершенствуя летное мастерство, глубоко изучая материальную часть и возможности самолетов противника, применяя в бою тактические приемы, которые рождались на земле в ходе подготовки к боевым вылетам. Это был самоотверженный труд и постоянная работа над собой.

Именно эти качества выдвинули из рядов выпускников и инструкторов Ставропольского аэроклуба пятерых ворошиловских соколов – **Леонида Севрюкова, Бориса Воловодова, Василия Зайцева, Григория Рябушко и Василия Зиборова.**

⁹⁴ Рябушко Г.М. Штурмовик. – Ставрополь : «ЮРКИТ», 2004. – С. 25–26.

Глава 4. КРЫЛЬЯ, ПОТЕРЯННЫЕ НАД МОРЕМ

Ворошиловский аэроклуб, как отмечалось выше, был приписан к авиации Военно-морского флота. Его выпускников чаще всего зачисляли в Военно-морское авиационное училище имени И.В. Сталина в городе Ейске.

Это было старейшее в стране военно-учебное заведение, унаследовавшее лучшие традиции первых школ морской авиации в России. В сентябре 1941 года в связи с приближением фронта штаб ВВС Военно-Морского Флота принял решение о перебазировании училища из Ейска в Моздок Орджоникидзевского края. Поэтому на многих курсантских фотографиях ворошиловских соколов указан именно этот город. В августе 1942 года ВМАУ имени Сталина было эвакуировано в село Борское Куйбышевской области. С началом войны училище перешло на сокращенные сроки обучения. Преподавательский состав был закреплен за эскадрильями, которые стали центром подготовки курсантов. На вооружение училища стали поступать новые типы боевых самолетов – Як-1, МиГ-3, Ил-2, Пе-2⁹⁵.

После окончания ВМАУ молодые морские летчики разъезжались по флотам: на Северный, Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский.

Степной Ставрополь дал морской авиации двух Героев Советского Союза – Леонида Севрюкова и Бориса Воловодова. О них был рассказ в предыдущей главе. К сожалению, оба они героически погибли, совершив воздушные тараны. Но не им одним было суждено сложить свои головы, выполняя боевые задачи в морском небе. Эту главу мы посвятили памяти тех морских пилотов, которые погибли в годы Великой Отечественной войны, защищая Родину.

С довоенных фотографий глядят на нас счастливые глаза молодых ребят, которым довелось осуществить свою крылатую меч-

⁹⁵ Карташев А.В. История подготовки военных авиационных специалистов в России. – Ставрополь : Ставропольское высшее военное авиационное инженерное училище; Сервисшкола, 2007. – С. 135–139.

ту, поднявшись в небо. Они еще не знают, что до начала самой страшной войны в истории нашего народа остались считанные годы, месяцы... И, конечно, они не догадываются о том, что ждет их на этой войне: кого слава, а кого бессмертие.

31 августа 1941 года не вернулся с боевого задания на аэродром Керчь бывший инструктор-летчик аэроклуба лейтенант **Лаврентий Александрович Гогричани** (1914–1941), 1914 года рождения – уроженец села Черди в Грузии. Член ВКП(б). Он служил на Черноморском флоте пилотом в 93-й авиационной эскадрилье. Жена: Куликова Нина Федоровна⁹⁶.

Иван Прилуцкий, согласно спискам погибших, навсегда останется курсантом Военно-морского училища имени Сталина. Последнее письмо родным он написал из Ейского училища в 1942 году. В мае 1943 года его сочтут пропавшим без вести. **Прилуцкий Иван Григорьевич** – родился в 1921 году в городе Ставрополе, беспартийный. В 1939 году окончил Ворошиловский аэроклуб. В Красной Армии с 1940 года, призван на военную службу Ставропольским городским военным комиссариатом. Мать: Прилуцкая Екатерина Харлапьевна, проживала в г. Ставрополь, ул. Краснофлотская, 56⁹⁷.



Лаврентий
ГОГРИЧАНИ



Иван
ПРИЛУЦКИЙ



Евгений
ГЕРАСИМЕНКО

В воздушном бою 29 марта 1942 года от огня зенитной артиллерии погиб Евгений Герасименко – летчик-истребитель Балтийского флота. **Герасименко Евгений Пантелеймонович (Пантелеевич)** родился в 1920 году в селе Изобильном Ставропольского

⁹⁶ ЦВМА. Картотека безвозвратных потерь. Ящ. 19. ID:75614715.

⁹⁷ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 977520. Д. 647. Л. 70об.

края. Выпускник аэроклуба 1939 года. В Красной Армии с 1940 года. Служил пилотом 4-го гвардейского истребительного авиационного полка ВВС Краснознаменного Балтийского флота в звании сержанта. Погиб в воздушном бою 29 марта 1942 года, сбит зенитной артиллерией противника. Похоронен в деревне Малукса Ленинградской области.

Через месяц 28 апреля 1942 года в своем последнем вылете над Новороссийском совершит смертельный таран **Леонид Иванович Севрюков**. О нем и его подвиге мы писали выше.



Виктор
ЯНОВСКИЙ



Александр
КИРОВ

3 июля 1942 года при эвакуации из города Севастополь пропал без вести **Яновский Виктор Павлович**. Он был выпускником Ворошиловского аэроклуба первого набора, родился в 1919 году. Окончил Ейское ВМАУ имени Сталина и с августа 1941 года в звании сержанта воевал в составе 93-й отдельной авиационной эскадрильи ВМФ.

25 сентября 1941 года в воздушном бою Виктор был ранен и отправлен в госпиталь. После выздоровления 21 января 1942 года назначен на должность пилота 11-го ИАП ВВС, но на Краснознаменный Балтийский флот с полком не убыл, а с мая 1942 года младший лейтенант Яновский продолжил службу в 9-м ИАП ВВС Черноморского флота.

Летал на истребителях И-15бис, И-153, Як-1. Одержал лично одну победу, еще три самолета противника сбил в групповых боях. Все четыре вражеских самолета были сбиты 4 июня 1942 года⁹⁸.

Товарищем Леонида Севрюкова и Виктора Яновского по учебе в аэроклубе был **Александр Ильич Киров** (1920–1942). Вместе с ними в 1939 году он окон-

⁹⁸ Яновский Виктор Павлович. URL: https://sovpilots.ru/cards/55_ja/yanovsky_viktor_pavlovich.html (дата обращения 18.08.2022).

чил Ворошиловский аэроклуб, а затем Военно-морское авиационное училище имени Сталина в г. Ейске. После его окончания служил на Черноморском флоте. Об этом свидетельствует письмо Александра своим родным в Ставрополь:

«Крым! Севастополь! (зачеркнуто, но можно предполагать) 5/IV-41

Здравствуйте, мои дорогие родные, Мама, Папа, Люба. Спешу Вам сообщить, что письмо Ваше, то, которое Люба посылала, получил сегодня, на которое и отвечаю. Спасибо большое, Люба. Нинушку не обижай, письмо я от нее получил и на него ответил. Да, насчет аттестата. В апреле вы должны получить 500 руб., а с мая месяца согласно приказа аттестат высылать на семью и родных только на 75% оклада, а отсюда получается 400 руб. Ну это ничего, я буду всячески пересылать еще кроме этого, так, чтобы вы знали. Люба, а о себе, как ты говоришь, пишу скупое, ну, а чего распространяться? Жив, здоров и всё, а боевую работу будем подсчитывать после войны. Насчет того, что получил Героя Советского Союза, то (далее полностью закрашено тем же карандашом порядка 6 слов) возможно, но это всё после.

Владимира Клюкова (лейтенант, летчик, из Ставрополя, возможно, выпускник Ворошиловского аэроклуба – авт.) я здесь вижу, Алика Андр. тоже и С. Касабьянца – они живы и здоровы (речь идет о товарищах по аэроклубу А.В. Андрееве и А.И. Кособьянце – авт.).

Папа всё еще с ногами лечится, да? Ну, ничего, лишь бы вы жили хорошо.

Привет Ольге Ивановне Горошко и Сер. Митрофановичу передай»⁹⁹.

Согласно материалам ОБД «Мемориал», Александр Ильич Киров, 1920 года рождения, уроженец города Ворошиловск, комсомолец, был призван на военную службу в 1939 году. Воевал пилотом 57-го авиационного полка ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Имел звание сержанта. 9 июля (по другим данным 10 июля) 1942 года Александр Киров не вернулся после боевого вылета, выполняя задание по прикрытию тактического десанта Балтийского флота на острове Соммерс в Финском заливе.

⁹⁹ СГМЗ. Ф. 326. М.д. 1618. О.ф. 20808.

Отец Киров Илья Иванович, мать Кирова П.И., сестра Кирова Н.И. проживали по адресу: г. Ворошиловск, ул. 1-я О.Ю. Шмидта, 92.¹⁰⁰

Операция по высадке десанта на остров Соммерс с целью его захвата у финнов была спланирована и проведена неудачно. Финская армия подбросила подкрепление и смогла удержать остров. В ходе этой операции погибло 10 кораблей и катеров Балтийского флота, 8 получили значительные повреждения, было потеряно 4 самолета, в том числе 3 истребителя и 1 торпедоносец, несколько самолетов получили значительные повреждения. Погибло и пропало без вести 345 человек моряков, летчиков и десантников¹⁰¹. Среди трех летчиков-истребителей был Александр Киров.



Владимир
ИСТОМИН

Истомин Владимир Николаевич родился в г. Ставрополе в 1920 году. Член ВЛКСМ. После окончания Ворошиловского аэроклуба в 1939 году был направлен в Ейское военно-морское авиационное училище имени Сталина. Воевал на Черноморском флоте летчиком в звании сержанта. Последнее письмо своей матери написал 15 июня 1942 года. В обратном адресе было указано: «Черноморский флот, военно-морская база 138, почтовый ящик 03». Это был Севастополь. Позже на родину в Ставрополь пришла «похоронка»: Погиб 4 августа 1942 года. Мать Истомина Нина Лукьянична. Домашний адрес: г. Ставрополь, ул. Голенева, дом 64¹⁰².

Летчики-черноморцы братья Цветковы не вернулись с войны оба. Они были уроженцами Воронежской области. Перед войной жили и работали в Ворошиловске. В 1939 году после окончания аэроклуба поступили в Военно-морское авиационное училище имени Сталина в Ейске. Первым погиб младший – Костя – в воздушном бою 13 июля 1942 года. Младший лейтенант **Константин Николаевич Цветков** (1918–1942) служил пилотом 87-й авиационной эскадрильи ВВС Черноморского флота. Эскадрилья была

¹⁰⁰ ЦВМА. Картотека безвозвратных потерь. Ящ. 037. ID 75624229.

¹⁰¹ Блытов В. Живые помнят погибших моряков. Десант на остров Соммерс (погибший десант). URL: <https://voenflot.ru/pomni/blytov-v-zhivye-pomnite-pogibshih-moryakov-desant-na-ostrov-sommers-pogibshij-desant> (дата обращения 18.08.2022).

¹⁰² ЦАМО. Ф. 58. Оп. 977521. Д. 218. Л. 156 об.

вооружена истребителями И-15бис, И-153, И-16. Константин Цветков был принят кандидатом в члены ВКП(б). Жена: Цветкова Лариса Михайловна¹⁰³.

Лейтенант **Цветков Юрий Николаевич** (1917–1943) воевал пилотом 2-й эскадрильи 62-го истребительного авиационного полка ВВС Черноморского флота. Член ВКП(б) с 1942 года. В Красной Армии с 1939 года.

За боевые заслуги 22 сентября 1942 года был представлен к ордену Красного Знамени. В наградном листе командир полка так охарактеризовал Юрия:

«Тов. Цветков, находясь на фронтах Отечественной войны с 22 июня 1941 года, показал преданность Родине, отвагу и смелость в воздушных боях с противником. За этот период (на 22 сентября 1942 года – Авт.) совершил 280 боевых вылетов, из которых 79 успешных вылетов на разведку войск и плавсредств, и 25 успешных вылетов на штурмовку войск противника. В воздушном бою 6.09.42 г. вместе с двумя другими летчиками сбил самолет противника Ме-110»¹⁰⁴.

Приказом командующего Черноморским флотом о награждении авиаторов флота был подписан почти через полгода – 6 марта 1943 года, и Юрий так и не успел получить свою заслуженную награду: за месяц до этого – 14 февраля 1943 года Юрий Николаевич Цветков не вернулся с боевого задания.

В отличие от младшего брата, Юрий был холост. Родители: отец – Цветков Николай Васильевич, мать – Цветкова Устинья Ефимовна¹⁰⁵.



Александр Киров с родителями во время учебы в авиационном училище



Инструктор-летчик Л.А. Гогричани и авиатехник А.Д. Гуцин наблюдают за полетом курсантов своего звена. Вырезка из газеты. Из семейного архива потомков Р.Ф. Синьковской

¹⁰³ ЦВМА. Картоотека безвозвратных потерь. Ящ. 086. ID 75685090; Ф. 864. Оп. 1. Д. 1334. Л. 248об.

¹⁰⁴ ЦВМА. Ф. 3. Оп.1. Д. 569. Л. 405–406.

¹⁰⁵ ЦВМА. Ф. 1250. Оп. 2. Д. 162. Л. 63.



Пилоты Юрий и Константин Цветковы у самолета И-16. 1941 г.



Выпускники первого набора Ворошиловского аэроклуба – курсанты ВМАУ им. Сталина (слева – направо): Николай Николаев, Юрий и Константин Цветковы и Алексей Чуднов. Ейск, 1940 г.



Павел Турапин и Николай Клименко – выпускники 1-го набора аэроклуба во время учебы в ВМАУ. 1940 г.



Павел Богданов и Владимир Мошкалов – курсанты ВМАУ, г. Ейск



Александр Аносов



Алексей Чуднов



Курсанты ВМАУ им. Сталина.
В центре А.П. Аносов, справа – П.Д. Богданов



Александр
КОСОБЬЯНЦ

25 августа 1943 года на аэродроме Гудаута в авиационной катастрофе погиб еще один летчик Черноморского флота гвардии лейтенант **Кособьянц Александр Иванович (1922–1943)**. Он родился в городе Ставрополе 2 февраля 1922 года. В 1939 году окончил Ворошиловский аэроклуб. В Красной Армии с 1940 (по другим данным с 1939) года. После окончания Военно-морского авиационного училища служил в 6-м гвардейском авиационном полку ВВС. Был награжден двумя орденами Красного Знамени. В 1943 году Александр был принят кандидатом в члены ВКП(б). Александр Кособьянц был похоронен по одним данным в городе Гудаута, по другим – в Геленджике. Мать Александра – Баева Анна Трофимовна, проживала по адресу: г. Ворошиловск, улица Трунова, дом 21¹⁰⁶.

Из содержания наградных документов следует, что Александр Кособьянц служил пилотом 3-й авиационной эскадрильи 6-го гвардейского авиационного полка 11-й штурмовой авиационной бригады. Находился в Красной Армии с 1939 года. В одном из воздушных боев был ранен. 15 апреля 1943 года за проявленное мужество и отвагу в борьбе с фашизмом был награжден орденом Красного Знамени. 24 мая того же года был представлен ко второму ордену Красного Знамени. В описании его заслуг отмечалось: «За время Отечественной войны имеет 200 боевых вылетов, провел 16 одиночных и 6 групповых боев, сбил 4 самолета противника и 3 самолета в паре с другим летчиком, за что 22.05.1943 г. награжден орденом «Красное Знамя». После представления к правительственной награде имеет 41 боевой вылет, провел 6 воздушных боев, сбил 2 самолета противника.

За проявленное мужество и отвагу в борьбе с германским фашизмом достоин правительственной награды – второго ордена «Красное Знамя»¹⁰⁷.

¹⁰⁶ ЦВМА. Ф. 1250. Оп. 2. Д. 164. Л. 90б.

¹⁰⁷ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 651. Л. 125.

Павел Турапин, так же, как и его однокурсники братья Цветковы, Кособьянц и многие другие, воевал на Черноморском флоте. Вместе с ними он окончил аэроклуб и в 1939 году поступил в военноморское авиационное училище, а после его окончания попал в 82-ю отдельную авиационную эскадрилью, на вооружении которой находились летающие лодки МБР-2. МБР – морской ближний разведчик. Эскадрилья базировалась в Геленджике.

За время Великой Отечественной войны, по состоянию на 3 октября 1942 года, Павел Турапин произвел 51 боевой вылет днем на воздушную разведку коммуникаций, кораблей и транспортов противника и противолодочной обороны нашего флота, транспортов и наземных военноморских баз. При выполнении боевых заданий проявлял мужество и отвагу.

29 мая 1942 года в составе пары, ведомым вел воздушную разведку в заданном секторе. При выполнении задания пара встретилась с самолетом Хе-111, который навязал воздушный бой. В результате неоднократных атак был сбит ведущий.

В неравной схватке, проявив мужество и отвагу, в сочетании с искусным маневром и шквальным пулеметным огнем, его экипаж сбил стервятника и с честью вышел победителем. С многими пробоинами старший сержант Турапин благополучно вернулся на свой аэродром.

3 августа 1942 года, ведя охранение кораблей флота на переходе, обнаружил плавающую мину по курсу кораблей. Своими энергичными действиями навел тральщик, который ее расстрелял. В этом же полете обнаружил 4 торпедоносца противника, которые намеревались атаковать корабли. Своевременно предупредив об этом корабли, продолжал выполнять свою задачу, и атаки стервятников были отбиты.

Молодой, растущий боевой командир и летчик. Техникой пилотирования овладел хорошо. Как командир сколотил свой боевой экипаж.



Павел
ТУРАПИН

За образцовое выполнение боевых заданий командования по разгрому фашистских захватчиков и проявленные при этом мужество и отвагу награжден орденом Красной Звезды¹⁰⁸.

Турапин Павел Иванович (1917–1943) был уроженцем г. Грозный, выходцем из рабочей семьи. Член ВКП(б). На фронте с 1941 года. Воинское звание – сержант, старший сержант, старшина, младший лейтенант. Занимал должности пилота 82-й отдельной авиационной эскадрильи; командир звена 3 авиационной эскадрильи 40-го авиационного полка ВВС Черноморского флота.

Согласно именному списку безвозвратных потерь офицерского состава ВВС Черноморского флота, 22 сентября 1943 года командир звена 40-го авиационного полка младший лейтенант П.И. Турапин был сбит немецким истребителем в районе Керченского пролива. Скупые демографические данные о Павле: семейное положение – холост. Мать – Турапина Дарья Яковлевна. Место погребения, как и у многих морских летчиков, – нет¹⁰⁹.

3 ноября 1943 года бывший инструктор-летчик Ворошиловского аэроклуба **Б.Н. Воловдов** вместе со стрелком В.Л. Быковым ценой своих жизней на штурмовике Ил-2 воздушным тараном сбили вражеский самолет. О Борисе Воловдове мы подробно писали в предыдущей главе.



Борис
ШЕХОВЦОВ

10 апреля 1944 года в районе озера Змеинового (возможно под Анапой – авт.) был сбит огнем зенитной артиллерии противника самолет младшего лейтенанта **Бориса Шеховцова**. Вместе с пылающей машиной летчик упал в Черное море.

Борис Георгиевич Шеховцов (1923–1944) – выпускник Ворошиловского аэроклуба первого набора. В Красной Армии с 1941 года. Воевал летчиком в 1-й авиационной эскадрилье 5-го гвардейского минноторпедного авиационного полка ВВС Черноморского флота, вооруженного бомбардировщиками – торпедоносцами Ил-4.

¹⁰⁸ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 569. Л. 387–388.

¹⁰⁹ ЦВМА. Ф. 1250. Оп. 2. Д. 424. Л. 134.

Гвардии младший лейтенант. Наград не имел. Холост. Родители: отец – Шеховцов Георгий Владимирович (1879 г.р.), мать Шеховцова Марфа Николаевна (1891 г.р.), проживали по адресу г. Ставрополь, ул. Кавалерийская, 51¹¹⁰.

Борис Калашников – выпускник аэроклуба 1940 года, с 10 декабря 1940 по апрель 1942 года – курсант ВМАУ имени Сталина, окончил училище в звании сержанта. На Краснознаменном Балтийском флоте успел дослужиться до старшего лейтенанта. Грудь его украсили ордена Красной Звезды и Красного Знамени, медаль «За оборону Ленинграда». Его сбила немецкая зенитка в районе полуострова Мэнте 19 ноября 1944 года.

Калашников Борис Семенович (1922–1944) – уроженец села Петровского Ставропольского края, гвардии старший лейтенант, старший летчик 3-го гвардейского истребительного авиационного полка, член ВКП(б). В Красной Армии с ноября 1940 года. В Отечественной войне участвовал с июля 1943 года. Воевал на Краснознаменном Балтийском флоте.

За период с 5 июля 1943 по 3 июня 1944 года произвел 47 успешных боевых вылетов на истребителе Ла-5 на сопровождение своих штурмовиков и бомбардировщиков, прикрытие войск, сил флота и объектов с воздуха, разведку кораблей, расчистку воздушного пространства от истребительной авиации противника, бомбоштурмовые удары по кораблям и аэродромам противника. Провел 7 воздушных боев, в которых действовал смело и решительно. В групповом бою сбил 1 бомбардировщик противника. В другом бою самолет, атакованный Борисом Калашниковым, получил повреждение и покинул поле боя. Дважды своими умелыми действиями в качестве ведомого обеспечивал ведущему уничтожение бомбардировщиков ФВ-190. За мужество и отвагу, проявленные в воздушных боях в борьбе с немецкими захватчиками и успешно



Борис
КАЛАШНИКОВ

проведенные 47 вылетов был награжден орденом Красной Звезды¹¹¹.

После получения этой награды Калашников к концу октября 1944 года произвел еще 40 успешных боевых вылетов. 5 июня в четверке Ла-5, вылетов по тревоге на отражение группы Ю-87 и ФВ-190 идущих на ВМБ Лавенсаари, трижды срывал атаку вражеских самолетов по своему ведущему и обеспечил ему возможность сбить один «Фоккевульф-190». 8 августа, вылетов четверкой истребителей Ла-5 на отражение авиации противника западнее банки Вигрунд с молодым ведомым, Калашников вовремя заметил группу ФВ-190 и сразу врзался в строй врага, расстроив его боевой порядок, смело и решительно атаковал, и сбил один самолет. За успешно проведенные 40 боевых вылетов, личное сбитие одного самолета, обеспечение 2 побед ведущему, за потопление катера и уничтожение до 30 солдат и офицеров противника гвардии лейтенант Калашников был представлен к ордену Красного Знамени¹¹². Приказ о награждении командующий флотом подписал 26 ноября 1944 года, ровно через неделю после гибели Бориса. Его имя увековечено на памятнике летчикам Балтики в селе Борки Ленинградской области.

1943 год стал самым трагичным в судьбах воспитанников Ворошиловского аэроклуба. К боевым потерям добавлялись и небоевые.

5 марта 1943 года с аэродрома Многоцветное в Северном Казахстане в учебный полет по маршруту поднялись тяжелые истребители Пе-3 13-го авиационного полка ВМФ. Из-за плохих метеоусловий все три самолета потеряли ориентировку и ударились о землю. Все шесть членов экипажей погибли. В их числе оказались летчики: командир звена старший сержант **Яков Гутенев** из первого выпуска аэроклуба и младший летчик сержант **Василий Золлин** из второго набора.

¹¹⁰ ЦВМА. Ф. 1250. Оп. 2. Д. 431. Л. 341.

¹¹¹ ЦВМА. Ф. 88. Оп. 2. Д. 324. Л. 223.

¹¹² ЦВМА. Ф. 88. Оп. 2. Д. 324. Л. 221–222.

Экипаж Пе-2 73-го БАП ВВС КБФ:
 летчик Иван Кабаков (слева),
 штурман Борис Куликов (в центре) и
 стрелок-радист Николай Смирнов.
 Иван Кабаков стоит на кирпичах,
 чтобы скрыть свой невысокий рост.
 Фото из книги Артема Драбкина
 «Я дрался на Пе-2»



Воинский мемориал «Борки» в память о погибших защитниках
 неба Балтики, пос. Лебяжье, Ломоносовский район, Ленинградская обл.



Младший лейтенант Борис Калашников (в верхнем ряду третий слева).
 Выпуск курсантов Ейского ВМАУ, 1943 год. Фото с сайта выпускников
 ЕВВАУЛ



На мраморных плитах имена выпускников Ворошиловского аэроклуба:
 Б.С. Калашникова, Ф.Г. Морозова, В.М. Мошкалова

Гутенев Яков Тимофеевич (1920–1943) – уроженец города Ставрополя, член ВЛКСМ. Домашний адрес: г. Ворошиловск, ул. 1-я Подгорная, дом 99. Воинское звание – старший сержант. Должность – пилот 13-го авиационного полка ВВС ВМФ¹¹³. Как свидетельствует Гутенёва Валентина Ивановна – его родственница из города Ставрополя, «родился Гутенев Я.Т. в 1920 году в ст. Убеженской Краснодарского края. Закончил семь классов в Хасавюртовской и Дербентской школах ФЗС Дагестанской АССР. В 1938 г. семья переехала в г. Ворошиловск (ныне г. Ставрополь) Орджоникидзевского края (Ставропольского края). До 1939 г. работал в КрайЗО в должности статистика. 13 апреля 1939 г. повесткой горвоенкомата № 30 был направлен курсантом в аэроклуб, откуда был командирован в сентябре 1939 г. в Военно-морскую летную школу, город Ейск. По окончании училища в звании сержанта проходил действительную военно-морскую службу. В годы войны, согласно его письмам, был летчиком в воинской части №34336. Письма приходили из Мордовской АССР, Северной-Осетии, Северо-Казахстанской области. В 1943 г. командир АЭ по политчасти капитан Н.И. Цехмистренко прислал письмо родителям, что 4 марта 1943 г. при исполнении служебных обязанностей погиб летчик Гутенёв Яков Тимофеевич, и похоронен в с. Многоцветном Северо-Казахстанской области»¹¹⁴.



Яков
ГУТЕНЕВ

Золин Василий Федорович (1923–1943) уроженец села Безопасное Ставропольского края. Член ВЛКСМ. В 1940 году окончил Ворошиловский аэроклуб и поступил в ВМАУ. По окончании училища получил звание сержанта. Служил пилотом в 13 авиаци-



Василий
ЗОЛИН

онном полку ВВС ВМФ. Погиб в авиационной катастрофе 5 марта 1943 года. Мать: Золина Мария Ильинична. Адрес: г. Ставрополь, 2-й Стахановский пер., дом 16¹¹⁵.

Некоторые подробности, связанные с гибелью экипажей Пе-3, приводит морской летчик П.И. Цупко. В документальной повести, посвященной судьбам летчиков и техников 13-го и 95-го авиационных полков ВМФ, он указывает, что катастрофа произошла в начале марта 1943 года¹¹⁶. Как видно, есть небольшие расхождения в данных, однако в целом информация из разных источников не противоречит друг другу. По сведениям базы данных ОБД «Мемориал», все шесть летчиков погибли 5 марта.

О произошедшей трагедии, а также о том, как сохраняется память о погибших летчиках в селе Многоцветном Красноармейского района Северо-Казахстанской области республики Казахстан, рассказывает в своем материале Алла Бочкор¹¹⁷. Авторы связались с сотрудниками КГУ «Многоцветенская основная школа», получили от них фотографии памятника на могиле летчиков, которые были использованы при работе над фильмом «Ворошиловские соколы».

Согласно данным ОБД «Мемориал», 13 июля 1943 года умер от менингита и воспаления легких лейтенант **Андреев Александр Владимирович** (1920–1943) – уроженец города Ставрополя, выпускник Ворошиловского аэроклуба первого набора. В 1940 году Александр поступил в Военно-морское авиационное училище. После его окончания он служил летчиком в 40-м авиационном полку ВВС Черноморского флота. В 1942 году был принят кандидатом в члены ВКП(б). Похоронили Александра Андреева на городском кладбище в Геленджике¹¹⁸.



Александр
АНДРЕЕВ

Полк, в котором служил Александр, имел на вооружении бомбардировщики СБ и

¹¹⁵ ЦВМА. Ф. 58. Оп. 977520. Д. 365. Л. 291.

¹¹⁶ Цупко П.И. Над просторами северных морей: Документальная повесть. – Москва: Молодая гвардия, 1981. – С. 173.

¹¹⁷ Бочкор А. Трасс мужества АлСиб. 5 часть. URL: <https://proza.ru/2020/03/18/869> (дата обращения 20.08.2022).

¹¹⁸ ЦВМА. Ф. 1250. Оп. 2. Д. 421. Л. 153.

¹¹³ ЦВМА. Картоотека безвозвратных потерь. Ящ. 023.ID 75675308.

¹¹⁴ Помним. Ветераны Великой Отечественной войны. URL: <https://veterani.itv.ru/id/50871/3265> (дата обращения 18.07.2022).

Пе-2. С мая 1942 года 40-й АП входил в состав Севастопольской авиационной группы. С 19 мая 1943 года полк базировался на аэродроме Геленджик. В этот период полк наносил удары по Мысхако, где под Новороссийском сосредоточились значительные силы немцев, Феодосии, Тамани, Анапе, поражал плавсредства противника на переходе, осуществлял воздушное прикрытие кораблей Черноморского флота, вел разведку, корректировку огня дальнебойных морских орудий¹¹⁹.

За мужество и отвагу, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, 9 августа 1942 года младший лейтенант Андреев был награжден орденом Красной Звезды. В представлении к награде отмечалось: «За период боевой работы имеет 28 боевых вылетов с налетом 24 часа 16 минут. Боевыми действиями экипажа одиночно и в составе звена уничтожил 17 автомашин, 6 танков, 9 самолетов на земле, около 40 повозок с военным грузом, 2 минометных и 1 полевую батарею, около батальона пехоты»¹²⁰.

В авиационной катастрофе погиб и **Николай Григорьевич Яглов** (1924–1943) – младший лейтенант, летчик 3-й эскадрильи 255-го истребительного авиационного полка ВВС Северного флота. Он выполнял тренировочный полет. Летчик не смог вывести свой «Киттихаук» из штопора и упал в Кольский залив. Это случилось 23 сентября 1943 года. Отец: Яглов Григорий Петрович. Домашний адрес: Краснодарский край, г. Ейск, ул. Морская, дом 80¹²¹.



Николай
ЯГЛОВ

Николай поступил в Ворошиловский аэроклуб в 1940 году, услышав об очередном наборе курсантов. В небольшой заметке, помещенной в газете «Молодой ленинец», писалось: «Летать! Это

¹¹⁹ Гарник А.П. Участие 40-го авиационного полка ВВС ЧФ в наступательных операциях 1943–1944 гг. URL: <https://biography.wikireading.ru/237501> (дата обращения 17.09.2022).

¹²⁰ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 530. Л. 349.

¹²¹ ЦВМА. Ф. 12. Оп. 5. Д. 166. Л. 221об.

желание не давало покоя Николаю Яглову. Он, словно очарованный, смотрел в небо, как парят самолеты, управляемые молодыми, здоровыми ребятами, такими же как он, завидовал товарищам по школе, которые обучались в аэроклубе летному искусству. <...> и вот он уже скоро будет пилотом. Сейчас Николай делает самостоятельные полеты». Рядом был помещен портрет Николая Яглова в летном шлеме на фоне самолета¹²².



Иван
ТАРАСОВ

В 1943 году в День Сталинской конституции – 5 декабря – в ходе показательных полетов в Геленджике погиб летчик 1-й эскадрильи 5-го гвардейского авиационного полка младший лейтенант **Иван Тимофеевич Тарасов** (1919–1943). Его родственница Людмила Николаевна Дюмина, работавшая в библиотеке Ставропольского государственного медицинского института, ныне на пенсии, рассказала нам, что его самолет загорелся в воздухе, и вместе с горящей машиной летчик рухнул на землю под отчаянные крики зрителей воздушного праздника. Она же предоставила в наше распоряжение портрет Ивана Тарасова.

К сожалению, мы не нашли прямых подтверждений того, что Иван Тимофеевич Тарасов являлся выпускником Ворошиловского аэроклуба. Тем не менее, попасть в число курсантов военноморского авиационного училища, минуя учебу в аэроклубе, в то время было практически невозможно. Место призыва И.Т. Тарасова, согласно документам ОБД «Мемориал», Ворошиловский РВК, г. Севастополь, что очень похоже на Ставрополь. В связи с переименованием Ворошиловска в Ставрополь, подобные ошибки встречаются часто.

Достоверно известно, что Иван был уроженцем села Московское Изобильненского района Ставропольского края. В Ейское военноморское авиационное училище поступил в 1940 году. На летной работе находился с 1943 года. С того же времени имел офицерское звание. Незадолго до гибели молодой летчик прибыл в распоряжение командующего ВВС Черноморского флота из 3-го

¹²² Учитель летать по-чаловски. Ворошиловский аэроклуб Осоавиахима накануне выпуска нового отряда пилотов // Молодой ленинец. – 1941. – 10 июня. – С. 3.

запасного авиационного полка. Семейное положение – холост. Из близких родственников имел сестру – Пелагею Тимофеевну Тарасову¹²³.

Мы обратили внимание на то, что 5 декабря 1943 года при катастрофе самолета в районе Геленджика погиб еще один летчик того же полка – заместитель командира 2-й авиационной эскадрильи гвардии капитан Громов Борис Семенович. Оба летчика были похоронены в г. Геленджике.

5-й гвардейский авиационный полк был минно-торпедным (5-й гв. МТАП), на его вооружении в 1943 году находились торпедоносцы Ил-4Т. В состав экипажа входили 4 человека: командир (летчик), штурман (стрелок передней установки), стрелок-радист средней установки (башенный стрелок) и стрелок люковой установки. Вероятно, оба летчика находились на борту одного самолета. Других погибших членов экипажа в этот день в документах не отмечено.

Пятерых друзей из средней школы № 3 города Ворошиловска – **Филиппа Морозова, Владимира Мошкалова, Ивана Финенко, Григория Соловьева и Александра Кризнова** судьба раскидала по разным флотам. На Северном – воевал Финенко, на Черноморском – летали Соловьев и Кризнов, на Балтике сражались Мошкалов и Морозов.



Владимир
МОШКАЛОВ



Филипп
МОРОЗОВ



Иван
ФИНЕНКО

¹²³ ЦВМА. Ф. 12. Оп. 5. Д. 222. Л. 14об.

В своей переписке друзья вспоминали, как любили спокойное утреннее небо над родным Ставрополем. Как от наполненного счастьем сердца хотелось петь о любви, о счастье человека, поднявшегося выше своей мечты.

Задержавшись в училище еще на два месяца для освоения штурмовика, Александр Кризнов сетовал в письме Ивану Финенко:

«Здравствуй, Ванюшка! Письмо твое получил. О нашей жизни знаешь сам. Кончаем учебу 1 июля. Не знаю, куда выпадет счастье ехать, но я лично желаю попасть только на фронт. Насчет гулянья туговато. Начинаем занятия в 4 часа утра, а отбой в 9 вечера, отсюда сделай вывод...»¹²⁴.

Младший лейтенант И.М. Финенко в один из летних вечеров вылетел по тревоге на перехват воздушного противника. В воздухе Иван встретил 8 вражеских самолетов, державших курс к советскому побережью. Не задумываясь ни секунды, он пошел в лобовую атаку. Один вражеский самолет стал падать. Летчик не отпускал гашетку и строчил по гитлеровцам. Еще один фашистский самолет с дымным пламенем рухнул вниз. Но бой длился недолго, слишком неравными были силы. Истребитель Ивана завалился набок, загорелся и упал в бездну ревущих волн океана. Это произошло 26 августа 1943 года в районе полуострова Рыбачий в 4–6 километрах юго-западнее поселка Зубовка¹²⁵.

Финенко Иван Матвеевич (1922–1943) родился 25 декабря 1922 года в селе Полянка Черниговской области Украинской ССР. В 1941 году окончил Ворошиловский аэроклуб и был призван в ряды ВМФ 16 июля 1941 года Ворошиловским РВК. После окончания ВМАУ имени Сталина с 9 июля 1943 года проходил службу в 78-м истребительном авиационном полку ВВС Северного флота. Летчик, младший лейтенант. Член ВЛКСМ с 1939 года. По данным ОБД «Мемориал» Иван Финенко погиб не 26, а 27 августа 1943 года. Семья: мать – Финенко Ксения Владимировна 49 лет, сестра – Дьячнина Мария Матвеевна 23 лет, проживали по адресу: г. Ставрополь, ул. Свободная, дом 15¹²⁶.

Не успел Иван прочитать письмо от своей сестры Марии. Оно вернулось обратно в Ставрополь. Вместе с ним пришло и письмо

¹²⁴ Мельников В.В. Помните их имена! (Орлиное гнездо) : документальный очерк (рукопись). Л. 10. СГМЗ. Ф. 372. М.д. 1144.

¹²⁵ Мельников В. Сыновья земли и неба. Вырезка из газеты. СГМЗ. Ф. 372. Ед. хр. 1.

¹²⁶ ЦВМА. Ф. 1983. Оп. 22688. Д. 3. Л. 9.

однополчан. В нем были такие слова: «Здравствуйте, мамаша и Мария, как ни тяжело, но мы должны сообщить о смерти вашего любимого сына и брата Ванюши. В воздушном бою он погиб смертью храбрых за освобождение нашей Родины. Дорогая мамаша, из наших сердец вырвало лучшего боевого друга, за которого мы еще не раз отомстим!»¹²⁷

В том же 1943 году в адрес двух других матерей Марии Ильиничны Соловьевой и Анны Ивановны Кризновой принес почтальон извещения, в которых сообщалось, что их сыновья Григорий и Александр погибли смертью храбрых за советскую Родину.

Кризнов Александр Семенович (1923–1943) – уроженец Ставрополя, выпускник аэроклуба 1941 года. Комсомолец. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище и в звании сержанта был назначен летчиком 3-й авиационной эскадрильи 47-го штурмового авиационного полка ВВС Черноморского флота. Летал на штурмовике Ил-2.

24 сентября 1943 года не вернулся с боевого задания в районе косы Чушка¹²⁸. Накануне, 23 сентября, полк после реформирования начал боевую работу с аэродрома Геленджик, помогая наступлению советских войск на Таманском полуострове.

Семейное положение – холост. Отец – Кризнов Семен Иванович, 1878 года рождения, мать Кризнова Анна Ивановна, 1888 года рождения. Домашний адрес: г. Ставрополь, ул. Молотова (ныне ул. Мира), дом 263, квартира 5¹²⁹.

Соловьев Григорий Иванович (1923–1943) – выпускник аэроклуба 1941 года, член ВЛКСМ, окончил ВМАУ им. Сталина. Летчик, младший лейтенант. С 6 сентября 1943 года про-



Александр
КРИЗНОВ



Григорий
СОЛОВЬЕВ

¹²⁷ Мельников В.В. Помните их имена! (Орлиное гнездо) : документальный очерк (рукопись). Л. 12. СГМЗ. Ф. 372. М.д. 1144.

¹²⁸ Гиляревский В.П. Война: Морские летчики. О боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ. В 2-х томах. Книга 2. Балтика. – Москва : типография НИИСУ, 1992. – С. 172.

¹²⁹ ЦВМА. Ф. 12. Оп. 5. Д. 164. Л. 183.

ходил службу во 2-й эскадрильи 23-го штурмового авиационного полка ВВС Черноморского флота. Полк в это время получил на вооружение штурмовики Ил-2. 14 декабря 1943 года Григорий Соловьев погиб при катастрофе самолета во время учебного бомбометания. Похоронен в городе Геленджике. Семейное положение – холост. Мать: Соловьева Мария Ильинична¹³⁰.

В настоящее время останки Г.И. Соловьева вместе с останками 1433 других советских воинов покоятся в братской могиле на территории старого кладбища в Геленджике по адресу ул. Горная, 17. Примечательно, что здесь же захоронены тела И.Т. Тарасова и Б.С. Громова, о которых мы рассказали ранее. Их имена выбиты на мраморных плитах мемориального комплекса у Вечного огня¹³¹.

Долетела горькая весть о гибели школьных друзей до Филиппа Морозова и Владимира Мошкалова на Балтийский флот. С болью в сердце Владимир записал в своем дневнике:

*Друзья мои! Мне не забыть про Вас!
Веселых школьных дней, ваш образ милый!
Скажите слово хоть одно сейчас,
Какой волной оплаканы могилы?*¹³²



Мл. лейтенант
В.М. Мошкалов

Мошкалов Владимир Михайлович (1923–1944) – уроженец города Ставрополя, выпускник Ворошиловского аэроклуба 1940 года. После его окончания поступил в Военно-морское авиационное училище имени Сталина в г. Ейске. С июля 1943 года проходил службу в 13-м истребительном авиационном полку ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Кандидат в члены ВКП(б) с 1943 года.

Семейное положение: холост. Отец – Мошкалов Михаил Моисеевич, мать – Мошкалова Матрена Петровна. Домашний адрес: г. Ставро-

¹³⁰ ЦВМА. Ф. 864. Оп. 1. Д. 1359. Л. 149об.

¹³¹ Военно-мемориальный отдел Департамента Министерства обороны РФ по увековечению памяти погибших при защите Отечества. Картотека воинских захоронений. Учетная карточка воинского захоронения № 23-191/2014.

¹³² Мельников В.В. Соколиный взлет : документальный очерк (рукопись). Л. 2. СГМЗ. Ф. 372. М.д. 1144.

поль, ул. Тамельская, 7 (Голенева, 74 – по воспоминаниям двоюродной сестры В.М. Мошкалова Л.Д. Чижовой)¹³³.

13-й истребительный авиационный полк Краснознаменного Балтийского флота, где служил Владимир Мошкалов, оборонял Кронштадт – город-крепость, ставший надежным щитом блокадного Ленинграда. В нем молодой летчик совершил 50 боевых вылетов на сопровождение штурмовиков Ил-2 на бомбоштурмовые удары, на разведку плавсредств противника, на охрану кораблей в Финском заливе и охрану аэродромов. Летал на истребителе Як-1. В 8 воздушных боях лично сбил 2 самолета противника.

После одного из воздушных боев Владимира Мошкалова, на командном пункте полка, сбитый им опытный немецкий летчик попросил командира полка показать ему советского аса. Каково же было удивление фашистского аса, когда он увидел Мошкалова – юного советского офицера¹³⁴.

20 июля 1943 года при сопровождении штурмовиков, находясь в группе прикрытия, своими решительными действиями и умелым маневром отбил атаки превосходящих сил противника, все штурмовики без потерь возвратились на свой аэродром.

10 ноября 1943 года, сопровождая штурмовики в сковывающей группе, завязал воздушный бой с истребителями противника. В этом бою умелыми и решительными действиями лично сбил один самолет противника Фиат-50.

8 января 1944 года в паре со своим ведомым не допустил самолеты противника к сопровождаемым самолетам Пе-2. В результате боя сбил один ФВ-190.

За 4 дня боев по прорыву укрепленной линии обороны противника в районе Ораниенбаума совершил 6 успешных боевых вылетов на разведку живой силы противника и штурмовку скопления войск.

За свою успешную боевую работу Владимир Мошкалов приказом командующего Балтийским флотом № 5 от 28.01.1944 года был награжден орденом Красного Знамени¹³⁵.

Домой своим родным Владимир Мошкалов писал:

¹³³ ЦВМА. Ф. 1787. Оп. 2. Д. 256. Л. 185.

¹³⁴ Мельников В. Сыновья земли и неба. Вырезка из газеты. СГМЗ. Ф. 372. Ед. хр. 1.

¹³⁵ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 609. Л. 194.

«Вы наверно знаете из газет или слышали по радио, что блокаду с Ленинграда сняли и освободили этот наш прекрасный город от зверских обстрелов. На мою долю выпала честь участвовать в этой операции, мы и сейчас гоним фрицев, да так гоним, что они вероятно до самого Берлина не опомнятся.

Не так давно мне вручили правительственную награду орден Боевого Красного Знамени, так что вы меня можете поздравить. Я награжден вместе с Валерием Поскряковым (о нем будет рассказано ниже –авт.), ему тоже вручили орден Боевого Красного Знамени, мы с ним часто встречаемся»¹³⁶. Возможно, это было последнее письмо Володи. Оно было написано за 15 дней до гибели.

В семейном архиве двоюродной сестры Владимира – Ларисы Дмитриевны Чижовой, проживающей в наши дни в Ставрополе, хранится портрет брата: на груди только что врученный орден Красного Знамени и медаль «За оборону Ленинграда». Прошло меньше месяца с момента награждения, и 16 февраля 1944 года командир звена младший лейтенант Мошкалов погиб в воздушном бою в районе станции Йыхви, неподалеку от Нарвы.



Курсант ВМАУ
Ф.Г. Морозов

После гибели четырех школьных друзей в живых оставался один **Филипп Гаврилович Морозов** (1921–1944) – уроженец села Дубовка Ставропольского края. В том же фонде 372 Ставропольского государственного музея-заповедника хранятся его письма. Вот одно из них:

«Здравствуй, мама! Пишу тебе, уже потерял счет, какое письмо, но ответа еще не получал. Я живу хорошо, за меня не беспокойся. Посылаю тебе фотокарточку, правда, вышла нехорошо, но ничего, какой есть. Вот весь мой чин, какой на фотокарточке. Как только получишь письмо, пиши ответ. Пиши, как ты живешь – плохо или хорошо, как твое здоровье, пиши о всех. А когда разобьем немцев, тогда и домой приеду, а может быть, и раньше отпуск получу.

Ну, пока, до свиданья.

Передавай всем привет. Пиши, какие есть новости, пишут ли ребята что-нибудь?

Твой сын Филипп. 15 сентября 1943 года»¹³⁷.

¹³⁶ Письмо В.М. Мошкалова родителям от 01.02.1944 г. СГМЗ. Ф. 372. М.д. 1144.

¹³⁷ СГМЗ. Ф. 372. М.д. 1144. Л. 17.

3-й гвардейский истребительный авиационный полк ВВС Краснознаменного Балтийского флота, в котором с августа 1943 года проходил службу младший лейтенант Филипп Гаврилович Морозов, базировался на островах Лавансаари и Сескар в Финском заливе и участвовал в обороне Ленинграда. Некоторые подробности, связанные со службой в полку и судьбой Филиппа Морозова, привел в книге «Гвардейцы Балтики крылатой» известный советский летчик, Герой Советского Союза, командир звена 2-й АЭ 3 ГИАП капитан И.И. Цапов¹³⁸.

В служебной характеристике Филиппа отмечалось: «Делу Коммунистической партии и Советскому правительству предан, политически развит хорошо, морально устойчив. Участие в общественной жизни авиационной эскадрильи принимает. Общевоинскими офицерскими качествами обладает и вполне подготовлен в рамках занимаемой должности.

Как летчик-истребитель подготовлен в качестве ведомого и к индивидуальным воздушным боям. В летной работе проявляет смелость, решительность и находчивость. Подчиненным составом руководит хорошо, требователен к себе и подчиненным. Летных происшествий не имеет»¹³⁹.

2 июня 1944 года в воздушном бою в районе банки Вигрунд в Финском заливе самолет гвардии младшего лейтенанта Морозова был сбит¹⁴⁰.

Какое-то время в полку верили, что он обязательно вернется на свой аэродром. Но шли дни, а судьбу Филиппа прояснить не удавалось. Близкий друг Филиппа – девушка-радистка по имени Катя написала его матери:

«Уважаемая Анастасия Павловна! Вот всё последнее, что я могу сделать для Филиппа: сегодня его вещи снесу на почту. Уже прошло 28 долгих дней и все в ожидании. Но, по-видимому, его нам не дожидаться. Филиппа нет больше...»

«Есть у него девушка в Ставрополе, звать Тамара, симпатичной выглядит на фотографии. Знает ли она? Пусть она его сейчас не ждет. Хотя эти слова очень обидны.»

¹³⁸ Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. Гвардейцы Балтики крылатой. – Москва : ООО «Дельта НБ», 2006. – 430 с.

¹³⁹ СГМЗ. Ф. 372. М.д. 1144. Л. 108–109.

¹⁴⁰ ЦВМА. Ф. 1787. Оп. 2. Д. 267. Л. 113.

«Что пожелать Вам, Анастасия Павловна? Доброго здоровья, пережить это горе. Оно у меня появилось 2 июня в 11 часов...»

«С приветом, Катя. 30 июня 1944 г.»¹⁴¹

Останки Филиппа Гавриловича Морозова нашли через месяц после гибели и 5 июля 1944 года захоронили на острове Лавенсаари¹⁴².

Так оборвалась жизнь всех пятерых школьных друзей – выпускников Ворошиловского аэроклуба.

Вероятно, это неполный перечень ворошиловских соколов, чьи жизни оборвались в небе советских морей в годы Великой Отечественной войны. И надо отметить, что оборвались они не напрасно: каждый из погибших приближал победу, если не прямым материальным ущербом врагу, то, во всяком случае, укреплял дух оставшихся в живых своим примером, светлой памятью о себе, взывал к праведной мести, вселял уверенность в неотвратимость освобождения Родины от немецко-фашистских захватчиков. И даже ошибки, допущенные кем-то из них в небе, ставшие роковыми, подсказывали живым, как стоит поступить в той или иной обстановке.

¹⁴¹ СГМЗ. Ф. 372. Ед. хр. 1. (М.д. 1144) Л. 33.

¹⁴² Справка войсковой части 26905 гражданке Морозовой А.П. СГМЗ. Ф. 372. Ед. хр. 1. (М.д. 1144) Л. 13.

Глава 5. АСЫ МОРСКОГО НЕБА ИЗ СТЕПНОГО КРАЯ

В этой главе мы расскажем о тех, кому посчастливилось воевать в годы Великой Отечественной войны в авиации Военно-Морского флота и выжить. Практически всех их без исключения можно смело назвать асами своего дела. Но судьбы этих парней не были похожи друг на друга, и зачастую драматизма в них хватило бы с лихвой на жизнь не одного человека.

Наш первый рассказ о летчиках Краснознаменного Балтийского флота.

Одним летчиков непростой судьбы был **Иван Иванович Кабаков** (1922–2019) – воспитанник первого набора аэроклуба – воевал на Балтике, в 73-м авиационном полку ВВС Краснознаменного Балтийского флота на пикирующем бомбардировщике Пе-2. Он участвовал в обороне блокадного Ленинграда. К 1943 году был удостоен двух орденов Красного Знамени¹⁴³.

Ему пришлось не раз переживать гибель своих боевых товарищей. По поводу потерь в своем полку Иван Иванович вспоминал:

«Я ведь шесть «туров» пережил. Весь личный состав перебыт, в кубрике все кровати убраны, и я один. Какой тут сон? Лежишь и думаешь: «Ведь придет и твоя очередь...» Привыкнуть к потерям невозможно, но смерть, как чужую, так и возможную свою, я со временем перестал воспринимать болезненно. Получаем задание, дается общая обстановка и возможное противодействие противника. Сидит личный состав, и я вижу, как люди переживают, а я почему-то всегда был спокоен».

В ночь на 19 июня 1943 года командир звена младший лейтенант Иван Кабаков совершал свой 76-й боевой вылет. Командир полка сказал, провожая на задание: «Слетаешь, и буду представ-



Курсант ВМАУ
И.И. Кабаков

¹⁴³ ЦВМА. Ф. 88. Оп. Д. 322. Л. 19.

лять тебя на Героя». Отбомбились, но при отходе от цели самолет был подбит.

«Дотянуть до линии фронта не получилось. Пришлось садиться на лес в трех километрах от нее. Я экипажу сказал, что кто желает, может прыгать. Все отказались. При посадке, Бориса Куликова, который не был пристегнут, выбросило из кабины, и он сразу погиб. Я ударился головой о приборную доску и потерял сознание. Стрелок-радист Николай Смирнов вылез и ходил возле самолета... Только отошли метров на сто, как самолет взорвался... Сели под деревом. Снял ордена, медаль «За оборону Ленинграда», прикопал там же вместе с документами. Оставил только комсомольский билет. <...>

Вскоре за нашими спинами послышался лай собак. У Николая наган, у меня ТТ. Залегли в кустах. Несколько раз рядом с нами проходили немецкие солдаты, но нас не обнаружили. Но, в конце концов, собаки навели немцев на нас. Их было человек пятнадцать, но мы решили принять бой. Они стали бросать гранаты и меня ранило в левое предплечье. Расстреляли все патроны, при этом убив двоих и ранив трех человек. Решили сдаться. Вышли. Вдруг один из немцев открыл огонь из автомата мне по ногам. Может, мы его друга убили, а может из-за того, что я был одет в черную морскую форму. Четыре пули прошли навывлет, не задев кость, а пятая застряла в ступне. Я упал. <...>

После Победы и освобождения из лагеря пришлось пройти проверку. Приехал в Москву в Управление морской авиации. Там меня переодели, вернули погоны лейтенанта, ордена... В полку ждали, знали, что живой, что в плену. Восстановил летные навыки и был вновь назначен командиром звена.

В начале мая 1948 года – приказ на демобилизацию. – «Мне бы долетать еще бы полгода, чтобы военную пенсию получать. У меня семья, дочь». – «Нет!»

Поехал в Главное управление ГВФ... Правдами и неправдами я попал на прием к начальнику отдела кадров, а оттуда в Казахстан летчиком По-2. Так и летал до 1981 года сначала на По-2, потом на Ан-2, а затем командиром корабля Ан-24. За 43 года в авиации налетал 22 тысячи часов...»¹⁴⁴

¹⁴⁴ Дробкин А.В. Я дрался на Пе-2. – Москва : Яуза ; Эксмо, 2009. – С. 200–221.

Так что не судьба была получить звание Героя Советского Союза Ивану Ивановичу Кабакову. Полное интервью И.И. Кабакова Артему Драбкину можно прочитать в книге «Я дрался на Пе-2».

В том же 73-м бомбардировочном авиационном полку на территории блокадного Ленинграда служил еще один кандидат на Золотую Звезду Героя – **Александр Петрович Аносов** (1922–2014) – уроженец Ставрополя, выпускник аэроклуба 1940 года. В 1944 году на его груди уже сияли три ордена Красного Знамени. За 90 успешных вылетов на пикирующем бомбардировщике он был представлен к званию Героя Советского Союза. Пока представление к награде ходило по инстанциям, Александр совершил еще несколько успешных вылетов и был награжден 4-м орденом Красного Знамени, а в мае 1946 года – вместо звания Героя наградили только орденом Ленина. То ли налет посчитали недостаточным. То ли двоих летчиков одной эскадрильи – командира и его заместителя одновременно наградить постеснялись. Но скорее всего, сказалось то, что его отец был репрессирован по 58-й статье¹⁴⁵. Позже Александр Петрович говорил в своем интервью Артему Драбкину:

– *Поверьте мне, я ни на кого не в обиде, и наградами не обделен, вон у меня всего сколько – и орден Ленина, и целых четыре Красного Знамени, и вот моя любимая – «За оборону Ленинграда». Я этой медалью очень горжусь*¹⁴⁶.

Интересно то, что полк, в котором воевали Иван Кабаков и Александр Аносов, базировался на территории блокадного Ленинграда – на аэродроме «Гражданка». В наши дни здесь проходят проспект Науки и Гражданский проспект. Место аэродрома (пр-т Науки, 25) отмечено памятником, на котором написаны слова: «Здесь в 1941–1945 годах находился аэродром «Гражданка», с которого летчики Краснознаменной Балтики защищали ленинградское небо».



Александр
АНОСОВ

¹⁴⁵Карташев А.В. Летчик-герой Александр Аносов: трижды представленный, но не удостоенный // Наука. Общество. Оборона. –2022. –Т. 10. – № 2(31). –С. 15–15.

¹⁴⁶Драбкин А.В. Я дрался на Пе-2. – Москва : Яуза ; Эксмо, 2009. – С.308–309.

Взлетая, летчики держали курс прямо на Ленинградский политехнический институт, первый разворот был над Аничкиным мостом. Молодые пилоты далеко не летали. От них требовалось нанести удары по артиллерийским батареям противника вокруг Ленинграда. Через несколько минут после набора высоты самолет уже находился над немецкими позициями. Бомбили, разворачивались и тут же оказывались на своем аэродроме. Зенитное противодействие было кратковременным, а немецкие истребители даже взлетать на перехват не успевали. Благодаря этим вылетам вхождение в строй проходило плавно. Десять боевых вылетов сделал, можно считать, что как боевой летчик состоялся. Когда приходил первый опыт, боевые задания становились сложнее, летали на уничтожение боевых кораблей в море¹⁴⁷.

Судьбы ворошиловских соколов пересекались на войне не раз. Для этого было не обязательно служить в одном полку. Так случилось на Балтике, где судьба свела хорошо известных друг другу однокурсников по аэроклубу – Александра Аносова и **Валерия Поскрякова**. Случай был неординарный. Валерий летал в специальном разведывательном полку. Его периодически посылали на разведку порта Котки в Финляндии. Об этом Александр Петрович Аносов вспоминал:

«Сделал он несколько вылетов, и ничего. Пусто. Пара транспортов да несколько барж. Анализируя снимки, Валера обратил внимание, что один из причалов почему-то заставлен здоровенными штабелями бревен. И вот чем-то ему эти штабеля показались подозрительными. В один из вылетов он резко изменил схему полета и вместо того, чтобы как обычно пройти над причалами, спикировал и прошел над самой водой, так, чтобы глянуть на «подозрительный» причал сбоку. И тут же засек здоровенный военный корабль, палуба и башни которого были заложены штабелями «дров». Это был немецкий крейсер «Ниобе».

Однако командование флота проанализировало фотопленки и решило, что обнаружен финский броненосец береговой обороны «Вяйне-Мяйнен». Валерка потом постоянно меня «подкалывал»: «Ну, расскажи, как это вы бомбили «Вяйне-Мяйнен», а потопили «Ниобе»?»¹⁴⁸

¹⁴⁷Драбкин А.В. Я дрался на Пе-2. – Москва : Яуза ; Эксмо, 2009. – С. 255.

¹⁴⁸Драбкин А.В. Я дрался на Пе-2. – Москва : Яуза ; Эксмо, 2009. – С. 299–300.

Судя по документам, Александра Аносова и его боевых товарищей командование направило на уничтожение броненосца «Вяйне-Мяйнен»: «16.07.44 г., невзирая на сильное противодействие ЗА и ЗП противника, метким бомбовым ударом с пикирования, в составе группы самолетов, в ВМБ Котка прямыми попаданиями бомб потоплен финский БВО «Вяйне-Мяйнен»¹⁴⁹. Об уничтожении броненосца написали советские газеты, называвшие имена участвовавших в операции летчиков-героев, среди которых был и лейтенант Аносов¹⁵⁰. Был даже выпущен агитационный плакат «Потопление финского броненосца "Вяйнемейнен"». Реально же, по свидетельству А.П. Аносова, был уничтожен немецкий крейсер «Ниобе». Ситуация прояснилась позже, когда в 1947 году советское правительство выкупило у Финляндии невредимый корабль «Вяйне-Мяйнен».

Однажды Валерию пришлось пойти на вынужденную посадку во вражеском тылу на территории оккупированной Эстонии. Через три дня летчик смог пробраться через линию фронта и вернуться в свой полк¹⁵¹.

Поскряков Валерий Афанасьевич (1923–1994) родился 2 февраля 1923 года в городе Омске. Позднее семья переехала в Ставрополь (Ворошиловск). В 1940 году окончил среднюю школу № 3 и аэроклуб. В 1941 году добровольно вступил в ряды Красной Армии. В 1942 году окончил Военно-морское авиационное училище имени Сталина в г. Ейске. С октября 1942 года младший лейтенант В.А. Поскряков служил летчиком в 12-м истребительном авиационном полку Краснознаменного Балтийского флота, летал на МиГ-3, Як-7, Як-1 и Як-9. Не один раз он отличился во время воздушных разведок и схваток над морем¹⁵².



Ст. лейтенант
В.А. Поскряков

¹⁴⁹ ЦВМА. Ф. 88. Оп. 2. Д. 181. Л. 278.

¹⁵⁰ Конец финского броненосца // Красный балтийский флот. – 1944. – 18 июля. – С. 1. Раков В. Как был потоплен финский броненосец // Красный балтийский флот. – 1944. – 18 июля. – С. 2. Над целью. Гвардии лейтенант Аносов рассказывает // Красный балтийский флот. – 1944. – 18 июля. – С. 2.

¹⁵¹ Дробкин А.В. Я дрался с асами люфтваффе. На смену павшим. 1943–1945. – Москва: Яуза; Эксмо, 2006. – С. 243–244.

¹⁵² Воздушные схватки над морем // Красный балтийский флот. – 1944. – 6 апреля. – С. 1.

К концу войны командир звена старший лейтенант В.А. Поскряков произвел около 360 боевых вылетов, в том числе 125 на разведку, провел более 30 воздушных боёв, в которых сбил лично 10 и в составе группы 4 самолёта противника¹⁵³.

Был награжден тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степеней, медалью «За оборону Ленинграда» и другими наградами.

В мемуарах воздушного аса Балтики Анатолия Ивановича Лашкевича «В воздушных боях. Балтийское небо» (2010 г.) есть рассказ о драматичной судьбе выпускника Ворошиловского аэроклуба 1940 года Василия Ротача.



Василий
РОТАЧ

13-й истребительный авиационный полк Краснознаменного балтийского флота, в котором служил **Василий Васильевич Ротач** (1921–1954), находился в процессе освоения новой боевой техники. Отрабатывал индивидуальную технику пилотирования, летчики приступили к полетам на групповую слетанность.

27 декабря 1942 года сержант Ротач вылетел ведомым в паре с заместителем командира полка Героем Советского Союза майором К.В. Соловьевым. Выполняя полет по маршруту, пара попала в сложные метеоусловия. Но вместо возвращения на аэродром командир группы решил продолжить полет. В районе деревни Сихино, в трех километрах юго-восточнее станции Абросово, пара стала разворачиваться вправо на малой высоте. В этих условиях, согласно правилам полетов, ведомый должен был находиться выше своего ведущего, в отличие от большой высоты, где разворот ведомым выполняется ниже ведущего. Неопытный летчик нарушил это правило и протаранил самолет майора Соловьева. Его машина неуправляемой упала на землю и сгорела, летчик погиб.

Шугинин А. Удары нашей авиации по кораблям врага // Красный балтийский флот. – 1944. – 6 апреля. – С. 2.

¹⁵³ Поскряков Валерий Афанасьевич – Советские асы. Герои воздушных войн 1936–1953 гг. URL: soviet-aces-1936-53.ru/abc/p/poskryakov.htm (дата обращения 20.07.2022).

Сержант Ротач произвел посадку на лес, разбил самолет, получил сотрясение мозга и ранение лица. Так началась служба Василия в полку.

14 августа 1943 года в бою над Балтикой самолет Василия был подбит, а сам летчик получил ранение. Не дотянув километра три до берега, Ротач посадил свой самолет на воду. Вскоре его подобрал советский сторожевой катер. Василий был без сознания. Моряки доставили летчика в госпиталь, где он только через 10 часов пришел в себя. Врачи определили перелом левой теменной кости с кровоизлиянием в мозг и перелом левой ключицы¹⁵⁴.

После продолжительного лечения младший лейтенант Ротач был назначен офицером наведения. Будучи в расчете пункта управления, проявил себя как лучший авианаводчик, знающий свое дело. Лично произвел 10 удачных наведений, в результате которых было сбито 5 самолетов противника. За проявленное мужество в воздушном бою и за хорошую работу по наведению в августе 1945 года младший лейтенант Ротач был удостоен ордена Отечественной войны II степени¹⁵⁵.

Вот таким непростым путем советские Военно-Воздушные силы обретали свой боевой опыт, которого до тех пор, явно недоставало. И надо сказать, что они его действительно обрели. Об этом говорят успехи многих воспитанников Ворошиловского аэроклуба.

Командир звена гвардии старший лейтенант **Борис Алексеевич Негриенко** (1922 – не ранее 1993), или Боська, как его звали в аэроклубе, заслужил три ордена Красного Знамени. Ему посчастливилось выжить в небе Балтики. Он пришел на фронт в июле 1943 года. Летал в 3-м гвардейском истребительном авиационном полку ВВС КБФ. В наградном листе к третьему ордену Красного Знамени, подписанному 8 мая 1945 года отмечено: К концу войны имел за плечами 149 боевых вылетов, 26 воздушных боев и 7 штурмовок, сбил 6 самолетов противника лично и 1 в групповом бою¹⁵⁶.



Гв. мл. лейтенант
Б.А. Негриенко

¹⁵⁴ Лашкевич А.И. В воздушных боях. Балтийское небо. – Москва : Яуза : Эксмо, 2010. – С. 89–90, 171.

¹⁵⁵ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1349. Л. 619.

¹⁵⁶ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1300. Л. 145.

Приведем рассказ об одном воздушном бое в начале июня 1944 года, в котором участвовал младший лейтенант Негриенко:

«На днях сообщалось об успешных действиях наших торпедных катеров, которые были наведены на цель истребителями прикрытия. Одновременно летчики-гвардейцы провели несколько успешных боев...»

На высоте 1.500 метров завязался ожесточенный бой четырех «Лавочкин-5» против восемнадцати «ФВ-190». Пользуясь численным превосходством, гитлеровцы непрерывно атаковали наших летчиков, которые уклоняясь от ударов, сами переходили к нападению. Первым сбил «ФВ-190» гвардии лейтенант Лапик, второго лично ведущий Чиняков. Гвардии старший лейтенант Кухарев также настиг гитлеровца и вогнал его в воду, затем, сделав разворот, отважный летчик-гвардеец уничтожил еще самолет противника.

Другая четверка «Лавочкин-5», ведомая гвардии капитаном Цаповым, на высоте 2.000 метров вела воздушный бой с четырьмя «ФВ-190», которые стремились прорваться к нашим кораблям. Цапов, имея преимущество в высоте, догнал одного фашиста и сверху сзади дал по нему очередь. Машина загорелась и упала в воду. Второй вражеский истребитель в этом же бою с короткой дистанции сбил гвардии старший лейтенант Кравцов, третий уничтожил гвардии младший лейтенант Негриенко.



Александр
СУХОВЦЕВ

Наши торпедные катера, хорошо защищенные с воздуха летчиками-гвардейцами, получили возможность успешно атаковать корабли противника»¹⁵⁷.

Всего за первую неделю июня 1944 года катерники-балтийцы уничтожили 17 немецких кораблей в районе Нарвского залива. В это же время летчики 3-го ГИАП ВВС КБФ только 5 июня 1944 года сбили над заливом 20 вражеских самолетов¹⁵⁸.

Александр Николаевич Суховцев (1922–2005) после окончания аэроклуба в 1941 году

¹⁵⁷ Летчики бьют врага не числом, а умением // Красный Балтийский флот. – 1944. – 7 июня. – С. 2.

¹⁵⁸ Большой бой над заливом // Красный балтийский флот. – 1944. – 7 июня. – С. 1.

поступил в ВМАУ имени Сталина. По его окончании в июне 1943 года был направлен на Краснознаменный Балтийский флот. Воевал в качестве летчика 3-й авиационной эскадрильи 4-го гвардейского ИАП. К лету 1944 года совершил 55 боевых вылетов на прикрытие наземных войск и кораблей в море, штурмовиков и бомбардировщиков, на бомбоудары и штурмовку аэродромов противника. Умело и уверенно провел 6 воздушных боев с превосходящими силами противника. В зенитном огне вел себя хладнокровно. Летая ведомым пары, являлся крепким заслоном ведущего. Как опытный и надежный ведомый не раз вылетал в паре командира полка Героя Советского Союза гвардии майора Голубева. Об этом, в частности, 13 января 1944 года писала ленинградская газета «Смена». Через 40 лет, в январе 1984 года, «Ленинградская правда» повторно напечатала этот материал:

«36-ю победу одержал отважный балтийский сокол, Герой Советского Союза гвардии майор В. Голубев. Разведчик «Мессеримитт-110» пытался прорваться к Ленинграду. Встреченный сильным заградительным огнем, летчик повернул обратно. Самолет уже проходил над нашим передним краем, когда путь ему преградила четверка красноезвездных истребителей. Это были гвардейцы – майор Голубев со своим ведомым младшим лейтенантом Прудниковым и капитан Банбенков с ведомым младшим лейтенантом Суховцевым. Прославленный балтийский ас с крутого пике ударил короткой очередью по кабине гитлеровского летчика – «Мессеримитт» полетел на землю»¹⁵⁹.

5 марта 1944 года, будучи ведомым в составе четверки Ла-5, лейтенант Суховцев обнаружил противника, заходящего для атаки ведущего, и успел предупредить его. Благодаря осмотрительности Александра четверка советских истребителей уничтожила два самолета врага. В тот же день во время повторного вылета наше звено встретило четверку ФВ-190. Самолеты противника пытались атаковать ведущую пару со стороны солнца. Не имея возможности отбить атаку, Суховцев принял удар противника на себя, прикрыв тем самым самолет ведущего. На подбитом самолете раненный в ногу Александр произвел посадку, а три Ла-5 продолжили выполнять боевое задание, очистив зону патрулирования от вражеских

самолетов. Выписавшись в начале июля из госпиталя, лейтенант Суховцев снова стал летать на прикрытие наших кораблей и наземных войск в районе Выборга. За мужество и отвагу, проявленные в воздушных боях, за умелое и надежное прикрытие ведущих, за успешно произведенные 55 боевых вылетов гвардии лейтенант Суховцев был награжден орденом Красного Знамени. К концу войны Александр имел за плечами 96 боевых вылетов. Среди его боевых наград были: ордена Красного Знамени и Красной Звезды, медали «За оборону Ленинграда» и «За взятие Кенигсберга»¹⁶⁰.

С большой долей вероятности выпускником Ворошиловского аэроклуба 1941 года являлся Михаил Иванович Щербина (1922 – не ранее 1988). В 1988 году на встрече, посвященной юбилею Ейского высшего военного авиационного училища, М.И. Щербина вручил своему товарищу А.Н. Суховцеву книгу «За взлетом взлет»¹⁶¹ со следующей надписью:

«Александру Суховцеву, однокласснику, в знак совместной встречи 70-й годовщины училища от признательного Щербины Михаила. 24.07.1988 г., г. Ейск»¹⁶².



Капитан
М.И. Щербина

Михаил Щербина – ровесник Александра Суховцева, был призван в ряды Красной Армии почти одновременно с ним, 16.06.1941 года, Ворошиловским (Ставропольским) ГВК. Затем они вместе учились в Ейском военноморском училище, попав в действующую армию в 1943 году. Службу начал в 4-м отдельном смешанном учебно-тренировочном авиационном полку 2-й воздушной армии, где проходило переучивание летного состава на различные типы самолетов. Но впоследствии летал на У-2 (По-2), будучи пилотом 998-го ночного ближнебомбардировочного авиационного полка 208-й авиационной дивизии, а затем в 578-й отдельной армейской авиационной эскадрильи 7-й гвардейской армии. Эскад-

¹⁶⁰ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 866. Л. 859; Д. 1401. Л. 170.

¹⁶¹ Слосаренко А.М., Кабула С.Я., Скрипниченко Н.П., Глушанин Е.П. За взлетом взлет: Страницы истории Ейского высшего военного авиационного ордена Ленина училища летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М. Комарова. – Краснодар: Кн. изд-во, 1986. – 208 с.

¹⁶² Из семейного архива А. Радько – внучки А.Н. Суховцева.

¹⁵⁹ В четверг, 13 января 1944 года, газеты сообщали // Ленинградская правда. – 1944. – 13 января. Из семейного архива А. Радько – внучки А.Н. Суховцева.

рилья была оснащена самолетами У-2 (По-2) и выполняла функции эскадрильи связи. Воевал на Воронежском, Степном и 2-м Украинском фронтах. В июле 1943 года старшина Щербина был награжден медалью «За боевые заслуги», позднее – двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени, многими медалями¹⁶³. По архивным данным Министерства обороны, Михаил Иванович Щербина окончил военную службу в звании капитана.

В одном полку с Суховцевым воевал его однокурсник по аэроклубу **Ляtif Рассулович Гулиев**. Он родился 22 мая 1922 года в городе Баку Азербайджанской ССР. Окончил Ворошиловский аэроклуб в 1941 году. В июне 1941 года был призван в ряды Красной Армии. После окончания авиационного училища в 1943 году в звании младшего лейтенанта был направлен в 4-й гвардейский ИАП ВВС КБФ. Непосредственно летать на боевые задания начал с 12 августа 1943 года. Совершил 14 боевых вылетов на истребителе Ла-5. В воздушных боях проявил себя смелым и решительным летчиком.



Ляtif
ГУЛИЕВ

Кроме того, участвовал в бомбовых ударах по наземным объектам противника. 3 сентября 1943 года, вылетая на обеспечение боевых действий бомбардировщиков и штурмовиков в районе Беззаботное – Петергоф, в воздушном бою с истребителями противника был сбит и почти два года до 9 мая 1945 года находился в плену. После освобождения прошел проверку и прибыл в свой полк. В начале 1946 года был награжден орденом Красной Звезды и медалью «За победу над Германией»¹⁶⁴.

Всего два месяца длилась фронтовая стажировка летчика-инструктора авиационного училища **Николая Липчанского** на Балтийском флоте. При налете на порт Митава он потопил транспорт противника водоизмещением 5 тысяч тонн. В неравном бою с шестью фокке-вульф-190 его самолет был подожжен, штурман убит. Благодаря мастерству Николай сумел дотянуть на одном моторе горящий самолет до своей территории, сохранив при этом се-



Капитан
Н.П. Липчанский
состава¹⁶⁵. Военную службу Николай Липчанский окончил в звании майора в 1955 году.

бя и стрелка-радиста. Указом ПВС СССР от 6 марта 1945 года Николай был награжден орденом Красного Знамени.

Липчанский Николай Павлович (1922 – не ранее 1985) – выпускник Ворошиловского аэроклуба первого набора. В Красной Армии с 1939 года. Лейтенант, командир звена 3-й авиационной эскадрильи ВМАУ имени Леваневского. За годы войны подготовил для фронта на самолете УТ-2 и СБ 25 летчиков, на самолете Пе-2 – 8 экипажей без летных происшествий по вине летно-технического

состава¹⁶⁵. Военную службу Николай Липчанский окончил в звании майора в 1955 году. Несколько слов надо сказать о Военно-морском авиационном училище имени С.А. Леваневского. Оно было организовано в городе Николаеве в 1938 году для подготовки летчиков минно-торпедной и бомбардировочной авиации ВМФ¹⁶⁶. Ряд воспитанников Ворошиловского аэроклуба на заключительном этапе своего обучения из Ейского училища переводились в ВМАУ имени С.А. Леваневского. Одним из них был А.П. Аносов, у которого данный факт отмечен в личном деле.

Воевали авиаторы-ставропольцы и на Северном флоте.



Мл. лейтенант
Г.С. Джулаев

Григорий Стальевич Джулаев (1924–2007) после окончания Ейского ВМАУ весной 1943 года был направлен в 255-й истребительный полк ВВС Северного флота. Полк входил в состав 5-й смешанной минно-торпедной авиационной дивизии. В ноябре 1943 года его перевели в 118-й разведывательный авиационный полк, куда набирали опытных летчиков из разных истребительных полков ВВС СФ в связи с необходимостью усиления разведки глубокого тыла противника и близлежащих к фронту территорий. В

¹⁶³ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 4567. Л. 115.

¹⁶⁴ ЦВМА. Ф. 88. Оп. 2. Д. 266. Л. 164; Д. 681. Л. 544.

¹⁶⁵ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1258. Л. 587.

¹⁶⁶ Карташев А.В. История подготовки военных авиационных специалистов в России. Дис. ... докт. ист. наук. – Пятигорск, 2012. – С. 168.

сентябре 1944 года 3-я эскадрилья этого полка, где служил Г.С. Джулаев, была расформирована, и его перевели в 78-й истребительный авиационный полк.

За годы Великой Отечественной войны с мая 1943 года Джулаев произвел 146 успешных боевых вылетов на разведку и фотографирование военно-морских баз и морских коммуникаций противника в Северной Норвегии. Неоднократно доставлял исчерпывающие и ценные данные о противнике. В результате произведенных бомбовых ударов противнику был нанесен значительный ущерб. Будучи в истребительном авиационном полку, участвовал в сопровождении своей ударной авиации, прикрытии боевых кораблей Северного флота, в поиске подводных лодок противника в прибрежной полосе и на коммуникациях союзников, в противолодочной обороне морских конвоев. Проявил себя храбрым и решительным летчиком. В воздушных боях умело разгадывал тактику врага и навязывал ему свою. Воевал смело, уверенно, настойчиво добиваясь победы над противником. Свой богатый боевой опыт умело передавал своим подчиненным и всем молодым летчикам. Будучи лично дисциплинированным, снискал заслуженный авторитет среди всего личного состава полка.

За годы войны и военной службы в мирное время был награжден тремя орденами Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией» и многими другими наградами.

Как и многим другим, Григорию Джулаеву не раз приходилось терять боевых товарищей. После войны он вспоминал, что из 26 человек, в числе которых он прибыл в полк, в живых осталось только трое. Однажды, буквально на глазах у него, погиб экипаж Пе-2, летчиком в котором был сержант Колпыков, с которым они вместе учились в аэроклубе. Встретившись накануне в столовой, он шутливо сказал Джулаеву: «Я лечу на задание спокойно, зная, что меня защищает мой друг Гриша на своем истребителе». Но не смог Григорий его защитить, немцы в тот день «лезли как очумелые»¹⁶⁷.

Направление после окончания ВМАУ на Северный Флот в апреле 1942 года получил сержант **Юрий Иванович Масленников**

¹⁶⁷ Джулаев Г.С. Путь летчика. – Алматы, 2001. – С. 58–59.

(1923 – не ранее 1995). Его фамилии, как и И.Т. Тарасова, мы не нашли ни в газетах, ни на фотографиях. Но мы знали, что Юрий Масленников был уроженцем Ставрополя и призывался в Военно-морской флот Ворошиловским РВК в 1941 году. Поэтому позволили себе рассказать о его нелегком фронтовом пути в морской авиации.



Курсант ВМАУ
Ю.И. Масленников

В Великой Отечественной войне Юрий Масленников принимал участие с августа 1942 года. Воевал в 78-м истребительном авиационном полку. В мае 1943 года Юрий был сбит над морем, получил ожоги лица и рук, выпрыгнул с парашютом и около часа провел в воде. Его подобрала морская торпедного катера. Находясь на фронте с августа 1942 по октябрь 1944 года, Юрий Масленников совершил 90 боевых вылетов, сбил три самолета противника¹⁶⁸.

На Северный флот после окончания училища был направлен и **Павел Денисович Богданов** (10.07.1922–01.02.1995) – уроженец г. Ставрополя, выпускник первого набора Ворошиловского аэроклуба.



Павел
БОГДАНОВ

В рядах ВМФ он находился с 1940 года, в 1942 – окончил Ейское военно-морское авиационное училище. С июля 1942 по октябрь 1943 года служил в 27-м истребительном авиационном полку ВВС Северного флота, затем в 255-м ИАП 5-й минно-торпедной авиационной дивизии. Летал на самолетах «Харрикейн» и «Аэрокобра». В воздушных боях сбил 5 самолетов противника. 22 августа 1943 года участвовал в ударе по аэродрому Луостари, в котором было уничтожено на земле и в воздухе до 27 самолетов противника. 27 сентября 1943 года во время сопровождения Ил-2 лично потопил 1 мотобот противника, а также группой уничтожено 5 зенитных точек. Первый самолет противника Ме-110 сбил 13 октября 1943 года. «В воздушных боях смелый и решительный. Матчасть самолета «Аэрокобра» знает хорошо,

¹⁶⁸ Из семейного архива дочери Ю.И. Масленникова, проживающей в г. Тверь.

эксплуатирует грамотно. Дисциплинированный, к себе и подчиненным требовательный». Награжден двумя орденами Красного Знамени, медалями «За оборону советского Заполярья», «За победу над Германией». После войны награжден орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги» и другими наградами¹⁶⁹.

Самолеты «Харрикейн», на которых летал Павел Богданов, сопровождали истребители соседнего 20-го истребительного авиационного полка 14-й смешанной авиационной дивизии ВВС Северного флота. В их строю находился **Михаил Васильевич Липкин**. Он родился на территории нынешнего Казахстана 5 ноября 1920 года. Окончил Ворошиловский аэроклуб в составе второго набора учлетов и через год, 16 июля 1941 года, был призван в ряды Военно-Морского флота. В действующей армии с июля 1943 года. И хотя он сам не сбил ни одного вражеского самолета, ударные группы всегда выполняли свою боевую задачу и возвращались домой, как правило, без потерь. И в этом тоже состояла заслуга летчиков-истребителей. О ее значимости говорит орден Красного Знамени, которым был награжден лейтенант Липкин¹⁷⁰. Среди других его фронтовых наград медали «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией».

Свой вклад в победу над врагом вносили летчики-черноморцы.

Выпускник Ворошиловского аэроклуба первого набора **Леонид Леонидович Соболев** (1923 г.р.) к концу мая 1944 года имел 108 боевых вылетов, из них 78 на штурмовку войск и техники противника.

Окончивший аэроклуб в 1939, Леонид смог поступить в военно-морское авиационное училище только через год, когда ему ис-



Михаил
ЛИПКИН



Леонид
СОБОЛЕВ

¹⁶⁹ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1020. Л. 775.

¹⁷⁰ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1020. Л. 826.

полнилось 17 лет. В 1942 году, после его окончания, его направили в распоряжение командующего ВВС Черноморского флота. Его служба проходила в 7-м истребительном авиационном полку 4-й истребительной авиационной дивизии, где он вырос до отличного летчика и был назначен командиром звена. Летал на прикрытие главной базы Черноморского флота Поти, штурмовал войска, вооружение и технику противника в Крыму. Защищая Севастополь, провел 55 эффективных ночных штурмовок, за что был награжден первым орденом Красного Знамени и медалью «За оборону Севастополя». В дни освобождения Крыма лейтенант Л.Л. Соболев произвел 25 боевых вылетов на сопровождение бомбардировочной авиации. Прикрываемые им торпедоносцы и бомбардировщики никогда не имели потерь. Отражая атаки вражеской авиации, провел 4 воздушных боя, в результате которых в паре с ведомым сбил 4 самолета противника: Me-109, Me-110 и два Ga-138 (Ha-138). Награжден двумя орденами Красного Знамени, медалями за оборону Кавказа и Севастополя¹⁷¹.

На Пе-2 дрался младший лейтенант **Сергей Алексеевич Огородников** (29.03.1923 – не ранее 1985). Ему тоже было бы, что рассказать автору книги Артему Драбкину о том, как наносил удары по войскам и объектам противника в Ялте, Керчи, Севастополе и Одессе. Как в паре с капитаном Макаровым снайперски уничтожил немецкий транспорт водоизмещением 4 с половиной тысячи тонн. О том, как 18 января 1944 года был ранен и едва дотянул поврежденную машину до своей территории. Как после лечения снова включился в боевую работу. Как получал из рук командующего ВВС Черноморского флота орден Красного Знамени.

Сергей Огородников был уроженцем Барнаула. В 1940 году он окончил Ворошиловский аэроклуб и в декабре 1941 года поступил в ВМАУ. В Великой Отечественной войне участвовал с сентября 1943 года. Младший лейтенант. Летчик 40-го авиационного



Сергей
ОГОРОДНИКОВ

¹⁷¹ ЦВМА. Ф.3. Оп. 1. Д. 962. Л. 152.

полка 13-й пикирующей авиационной дивизии ВВС Черноморского флота¹⁷².

Среди других наград Сергея Огородникова – орден Красной Звезды, медаль «За победу над Германией», и послевоенная юбилейная награда – орден Отечественной войны I степени, 1985 года. Согласно данным ОБД «Мемориал», после окончания войны Сергей Алексеевич продолжил службу в рядах Вооруженных Сил. Демобилизован 8 мая 1948 года в звании капитана.

В том же 40-м авиационном полку на Черноморском флоте служил летчиком **Кондрат Артемович Выродов** (1921 – не ранее 1946) – воспитанник аэроклуба первого выпуска. В 1939 году он поступил в ВМАУ, и с началом войны включился в боевую работу, но успел повоевать совсем немного. Несколько раз участвовал в налетах на румынский порт Констанца. А 1 сентября 1941 года при бомбардировке немецкой переправы через Днепр в районе Борислав – Каховка самолет К.А. Выродова был подбит. Кондрат получил ожоги лица, обеих рук и правой ноги. Был признан инвалидом II группы. В 1946 году по ходатайству военного комиссара города Ставрополя младший лейтенант Кондрат Выродов был удостоен ордена Красной Звезды¹⁷³.

Служба летчиков Тихоокеанского флота протекала на первый взгляд довольно неприметно. Многие из них подавали рапорта с просьбой об отправке в действующую армию. И кому-то это удавалось.

Так, **Виктор Иванович Булавин** (01.05.1922– не ранее 1985) – уроженец города Ставрополя, выпускник первого набора аэроклуба, призванный на военную службу Ворошиловским ГВК в 1941 году, по окончании училища был распределен на Тихоокеанский флот. Служил в 1-й объединенной школе



Кондрат
ВЫРОДОВ



Виктор
БУЛАВИН

¹⁷² ЦВМА. Ф. 920. Оп. 2. Д. 300. Л. 379.

¹⁷³ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 744808. Д. 391. Л. 124.

младших авиационных специалистов, в 255-й авиабазе. Но с ноября 1944 года воевал на Балтике летчиком в 21-м истребительном авиационном полку 8-й минно-торпедной авиационной дивизии. К 8 мая 1945 года произвел 35 успешных боевых вылетов. В воздушных боях сбил лично один самолет Ю-52 и 2 самолета в паре (Ю-88 и Ю-52). За успешное выполнение боевых заданий командования был награжден орденом Красного Знамени¹⁷⁴. В 1985 г. был удостоен ордена Отечественной войны II степени. Также был награжден медалями «За победу над Германией», «За боевые заслуги». Согласно данным ОБД «Мемориал», службу окончил в 1964 году в звании подполковника. Проживал по адресу: г. Ставрополь, ул. Семашко, дом 2, квартира 4. Работал инженером в автотресте «Крайпотребсоюза».



Мл. лейтенант
Ю.И. Масленников



Алексе́й
ЧУДНОВ

А вот летчик Юрий Масленников, о нем уже был рассказ выше, наоборот, после лечения в госпитале, с Северного флота попал на Дальний Восток. Всего за годы войны произвел 120 боевых вылетов, в том числе в войне против Японии – четыре. «В исключительно трудных метеоусловиях и на большом удалении от берегов водил звено на прикрытие каравана судов и боевых кораблей и приводил их в заданное место в полном составе». К ордену Отечественной войны I степени, заслуженному боевой работой на Северном флоте, у Юрия Масленникова добавились орден Красной Звезды и медаль «За победу над Японией»¹⁷⁵.

На Тихоокеанском флоте с 1941 года служил **Алексей Константинович Чуднов** (06.11.1918– не ранее 1989) – уроженец села Безопасное Ставропольского края, воспитанник первого набора Ворошиловского аэроклуба. 11 июня 1941 года окончил Ейское ВМАУ и был направлен для прохождения дальнейшей службы на Дальний Восток.

¹⁷⁴ ЦВМА. Ф. 33. Оп. 1. Д. 1303. Л. 22.

¹⁷⁵ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1580. Л. 1027.

За годы службы стал отличным летчиком-истребителем. Летал днем и ночью в любых условиях. Воздушные стрельбы и учебные воздушные бои отрабатывал хорошо. Со временем вырос до командира звена. Вверенный ему молодой летный состав успешно закончило программу ввода в строй без происшествий. Тактически грамотный. Много работал над изучением опыта Отечественной войны, успешно использовал его в учебно-боевой подготовке. За отличие в несении боевого дежурства в системе ПВО имел поощрения от вышестоящего командования.

Ему было доверено участвовать в перегонке через всю страну американских самолетов. А с началом войны против Японии командир звена 1-й авиационной эскадрильи 39-го истребительного авиационного полка ВВС Тихоокеанского флота лейтенант Чуднов активно включился в боевую работу. 9 и 10 августа он и его боевые товарищи прикрывали с воздуха военно-морскую базу Находка, а 16 и 21 августа сопровождали корабли на переходе морем. За высокий уровень боевой подготовки, отличное несение дежурства по ПВО и выполнение боевых заданий, лейтенант А.К. Чуднов был награжден орденом Отечественной войны II степени¹⁷⁶ и медалью «За победу над Японией».

Здесь же, на Тихоокеанском флоте, в августе 1945 года свои боевые вылеты совершил летчик 3-й авиационной эскадрильи 4-го минноторпедного полка лейтенант **Георгий Михайлович Кузьмичев** (1921 – не ранее 1954). После окончания Ворошиловского аэроклуба в 1939 году он поступил в Ейское авиационное училище и по завершению учебы получил распределение на Дальний Восток. Первый успешный боевой вылет сделал 9 августа 1945 года в войне против японской армии. В этот день в тысяче километрах к югу американский бомбардировщик сбросил вторую атомную бомбу на территорию Японии, город Нагасаки. Будучи в звене одним из ведомых, Георгий со своим экипажем на Ил-4 успешно выполнил бомбометание по порту Расин, захваченному японцами. В результате удара звена был накрыт транспорт



Капитан
Г.М. Кузьмичев

¹⁷⁶ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1580. Л. 610.

водоизмещением 7–8 тыс. тонн, стоявший у пирса, и разрушены от бомб сооружения порта. На следующий день Георгий вылетел ведомым пары для нанесения торпедного удара по транспортам противника на коммуникациях. В результате атаки был взорван танкер водоизмещением 6–7 тыс. тонн. Третий боевой вылет на бомбовый удар был совершен ночью по железнодорожному узлу Киссю. Бомбы точно легли в цель, задание было выполнено отлично. В сложных метеоусловиях самолет благополучно вернулся с задания. За участие в войне против Японии и проявленные мужество и героизм Г.М. Кузьмичев был награжден орденом Отечественной войны II степени и медалью «За победу над Японией»¹⁷⁷.

В период Великой Отечественной войны Авиация Военно-морского флота оказалась самой результативной из сил флота: официально подтверждено уничтожение летчиками 407 кораблей противника из 614. На долю авиации пришлось 57% транспортных и более 66% боевых и вспомогательных кораблей неприятеля, уничтоженных от действий флота в целом. Немалая заслуга в этом принадлежит морским летчикам степного Ставрополя, которые оставили свой след в небе всех флотов – Северного, Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского.

Что же позволило ворошиловским летчикам стать надежным воздушным щитом и ударной силой флота? Может быть, бескрайняя степь, похожая на море, взрастившая этих парней, или небо, как пятый океан, ставшее для ребят родным домом? Конечно, не обошлось без традиций: на юге России к защите Отечества всегда относились серьезно. Безусловно, все пилоты стали мастерами своего дела, а некоторые даже воздушными асами. Но еще до прихода на фронт сердца этих людей были пропитаны любовью к Родине и стремлением ее защищать. Эти качества закладывались в ходе летной подготовки, первой ступенью которой было обучение в аэроклубе.

¹⁷⁷ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1580. Л. 632.



Летная группа лейтенанта Игнатова, в которой обучался курсант Н.П. Липчанский. ВМАУ им. Леваневского, 1940 г.



В кабине Киттихаук, 1944 г.



Проверка средств радиосвязи: летчик Джулаев и техник Божко



Курсанты-выпускники ВМАУ им. Сталина. Во 2-м ряду 4-й слева Г.С. Джулаев. 1943 г.



Григорий Джулаев с товарищем на стоянке у истребителя Киттихаук. 1944 г.

Глава 6. В НЕБЕ ВСЕХ ФРОНТОВ

Среди вчерашних аэроклубовцев было немало тех, кто не попал по проторенной дороге в морскую авиацию. Поначалу о таких людях думалось: вот уж кому повезло – не попал на флот, ведь над землей летать как-то спокойней, а по земле ходить – еще надежней! Но и тут, что ни биография, то сюжет для отдельной истории.

А самим ребятам, наверное, было обидно, когда комиссия из Ейского авиаучилища, принимавшая выпускные испытания в аэроклубе, не обращала на них внимания, и не предлагала продолжить учебу в этой прославленной школе. Когда план по набору в Военно-морское училище имени Сталина был выполнен, воспитанников аэроклуба, соответствующих установленным требованиям, направляли в другие летные училища. Решение комиссии было субъективно. Об этом говорит хотя бы тот факт, что два парня – Григорий Рябушко и Василий Зиборов, которым не нашлось места в Ейском ВМАУ, окончив Краснодарскую и Качинскую школы пилотов ВВС, стали Героями Советского Союза.

В этой главе мы расскажем о ворошиловских соколах, воевавших в составе «сухопутной» авиации – в частях ВВС Красной Армии.

Боевая жизнь здесь протекала по тем же законам военного времени, что и в морской авиации. Тяжелее всего приходилось молодежи, особенно в первые годы войны, когда превосходство летчиков люфтваффе было очевидным. Скорбный список защитников воздушных рубежей, павших в боях за Родину, пополнили и летчики ВВС из города Ворошиловска.

Младший сержант **Евгений Илларионович Суханов** (1920–1941) – уроженец села Михайловского Ставропольского края, представитель первого отряда ворошиловских соколов – летчиком не стал, но летал в составе экипажа самолета ДБ-3ф воздушным стрелком-радистом в 21-м дальнебомбардировочном авиационном



Евгений
СУХАНОВ

полку. 9 августа 1941 года его самолет не вернулся с боевого задания – был сбит огнем зенитной артиллерии противника в районе Кременчуга на Украине. Это была первая гибель выпускника Ворошиловского аэроклуба. Семейное положение – холост. Мать – Суханова Анна Михайловна. Домашний адрес: г. Ворошиловск, ул. Таманская, дом 3¹⁷⁸.



Борис
ШАЛЬНЕВ

20 июля 1942 года не вернулся с боевого задания **Борис Васильевич Шальнев** (1923–1942). Он родился в станице Новоалександровской Ставропольского края 1 мая 1923 года. В ряды Красной Армии был призван 16 мая 1941 года. После окончания Сталинградской школы пилотов получил звание сержанта. Воевал в качестве пилота 821-го истребительного авиационного полка 236-й истребительной авиационной дивизии 5-й воздушной армии¹⁷⁹.

Алексей Викторович Есиков – племянник Б.В. Шальнева – разместил в сети «Интернет» такую информацию о нем:

«Мой дядя Шальнев Борис Васильевич (1923 г.р.) с мая 1941 по 1942 учился в Сталинградской школе пилотов. С мая 1942 служил в 821 истребительном авиополку 236 истр. Ав. Дивизии. 20 июля 1942 года не вернулся с боевого задания. Полк базировался в станице Староминской. Из общения с его сослуживцами (когда были живы)

я узнал, что они летали на Туапсе и Мариуполь. Насколько я помню, он воевал на Як-1»¹⁸⁰.



Иван
БУРШИН

15 сентября 1942 года в небе Орловщины при выполнении боевого задания простился с жизнью пилот 896-го истребительного авиационного полка старший сержант **Иван Васильевич Буршин** (1919–1942) – уроженец Ставрополя, из первого набора учлетов аэроклуба. Его похоронили в деревне Крутое Елецкого района Орловской области. Жена Ивана Буршина –

¹⁷⁸ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 818884. Д. 27. Л. 325.

¹⁷⁹ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 818883. Д. 1624. Л. 52; Ф. 209. Оп. 995. Д. 203–220.

¹⁸⁰ Шальнев Борис Васильевич 821 ИАП 236 ИАД (1/1) – Форум Кубанский плацдарм – Журнал «Кубанский плацдарм» (tuapse.ru) URL: <http://kubplazdarm.tuapse.ru/forum/ishchusoldata/58-shalnev-boris-vasilevich-821-iap-236-iad.html> (дата обращения 25.07.2022).

Елена Степановна Буршина проживала по адресу: г. Ворошиловск, ул. 5 Октября, дом 60¹⁸¹.

24 октября 1942 года не вернулся с боевого задания в районе Сталинграда пилот 293-го истребительного авиационного полка уроженец города Ставрополя, выпускник аэроклуба 1939 года, сержант **Александр Алексеевич Евстигнеев** (1921–1942). Отец: Евстигнеев Алексей Николаевич, домашний адрес: г. Ворошиловск, улица 1-я Перунова, дом 17¹⁸².

В плен попал выпускник аэроклуба 1940 года сержант **Карагодин Борис Иванович** (1923 г.р.). 431-й истребительный авиационный полк, в котором он служил, в апреле 1943 года после доукомплектования вернулся в действующую армию на Брянский фронт. 12 мая 1943 года, вылетев на истребителе Як-7Б в район Орла, Борис не вернулся с боевого задания. Согласно данным ОБД «Мемориал», Борис Карагодин находился в лагере для военнопленных Люфтваффе (Luft 2, шталаг XI В), который размещался на окраине польского города Лодзь. Дальнейшую судьбу Бориса Карагодина выяснить не удалось.



Борис
КАРАГОДИН

135

1. Name: Karagodin
Фамилия: Karagodin

2. Vornamen: Boris
Имя: Борис Иванович

3. Geburtstag: 3.10.23
День рождения: 3.10.23

4. Geburtsort: St. Woroschilow
Место рождения: г. Ворошиловск

5. Lager: Kriegsgefangenenlager 2 d. LfW.
Лагерь: 201.22

5a. Im Lager eingeleitet am: 28.6.43.
Допущен в лагерь (число): 28.6.43.

6. Dienstgrad: Lt.
Чин: лейт.

7. Truppenteil: 431. I. St. I. Btl.
Войсковая часть: 431. I. St. I. Btl.

8. Nr. der Erkennungsmarke des deutschen Lagers:
Номер опознавательной марки в германском лагере: 2443

№: Kgl. Lg. 2 d. LfW.

9. Vorname des Vaters: Ivan
Имя отца: Иван

10. Name der Mutter: Natalia
Имя матери: Наталья

11. Anschrift der nächsten Angehörigen:
Адрес ближайших родственников:
L

12. Beruf: Kfz. Mechaniker
Профессия: авто-механик

13. Wann und wo gefangen: 12.5.43
Когда и где пойман: 12.5.43

14. Nr. der Erkennungsmarke des eigenen Truppenteils:
Matrikel-Nr.
№ и опознавательная марка
Серия и опознавательная часть: 431. I. Btl.

Карточка военнопленного Карагодина Бориса Ивановича

В ночь с 24 на 25 сентября 1943 года не вернулся с боевого задания в районе Мелитополя летчик 60-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка гвардии лейтенант **Иван Андреевич Малыхин** (1922–1943). Он родился в селе Безопасном Ставропольского края. В 1939 окончил Ворошиловский аэроклуб. Был призван на военную службу Труновским райвоенкоматом 14 сентября 1941 года. Согласно документам, место захоронения осталось неизвестно. Отец: Малыхин Андрей Федорович, проживал в селе Безопасном Труновского района¹⁸³.

12 октября 1943 года погиб младший лейтенант **Владимир Васильевич Горошко** (1922–1943) – выпускник аэроклуба 1940 года. Он окончил 10 классов средней школы № 4 города Ставрополя. После учебы в летной школе служил летчиком в 897-м авиационном полку. Домашний адрес родителей: г. Ворошиловск, ул. Фрунзе, 41.

9 апреля 1944 года в ходе учебно-боевого вылета с аэродрома Бада в Читинской области (ныне Забайкальский край) погиб выпускник аэроклуба 1940 года **Борис Агапович Деревянников** (1922–1944). Согласно данным ОБД «Мемориал», Борис родился 16 июля 1922 года в Ставрополе. 8 января 1941 года был призван в ряды Красной Армии. После окончания летной школы служил в 51-м истребительном авиационном полку, аэродром Бада, затем в 899-м ИАП¹⁸⁴.



Иван
МАЛЫХИН



Владимир
ГОРОШКО



Борис
ДЕРЕВЯННИКОВ

¹⁸³ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 18001. Д. 956. Л. 179.

¹⁸⁴ Учетно-послужная карточка Б.А. Деревянникова. ЦАМО. Шк. 658. Ящ. 840. ID 70000065084.

¹⁸¹ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 818883. Д. 1795. Л. 14.

¹⁸² ЦАМО. Ф. 58. Оп. 818883. Д. 1856. Л. 77.

5 мая 1944 года умер от ожогов **Константин Павлович Веселов** (1922–1944) – уроженец города Ставрополя. Его имя как выпускника Ворошиловского аэроклуба стало нам известно из подписи к фотографии, которую опубликовала сестра Бориса Шальнева Р.В. Есикова в газете «Ставропольская правда» 19 ноября 1988 года. Он воевал в 890-м истребительном авиационном полку в должности летчика, в звании «младший лейтенант». Был кандидатом в члены ВКП(б). Получил сильные многочисленные ожоги ног, правой кисти, $\frac{1}{3}$ предплечья, лица и других частей тела. Был похоронен в г. Мелитополь Запорожской области Украинской ССР. Мать: Веселова Меланья, проживала по адресу: город Ставрополь, ул. Тельмана, дом 128¹⁸⁵.

Сведений о 890-м истребительном авиационном полку в базах данных Минобороны России найти не удалось. Нет их и на сайтах и форумах. Существовал 890-й авиационный полк дальнего действия, он же 890-й бомбардировочный авиационный полк, носивший почетное наименование «Брянский». Этот полк входил в состав 45-й авиационной дивизии дальнего действия, которая действовала на Смоленском, Минском, Рижском направлениях. Документ о смерти К.П. Веселова составлялся в эвакогоспитале 2113 на 4-м Украинском фронте, который в это время вел Крымскую наступательную операцию с территории Восточной Украины. Возможно, при заполнении документов в госпитале произошла ошибка: или полк был не истребительный, или номер полка другой, или еще что-то. Таким образом, место службы Константина Веселова еще предстоит установить.

Воспитанник аэроклуба первого набора **Павел Григорьевич Ткач** (1922–1944) был сыном кадрового командира. По этой причине семья часто меняла место жительства. В училище он поступал в 1940 году, будучи призванным Волновахским райвоенкоматом Сталинской (Донецкой) области. Фотография имеет подпись с обратной стороны: «Вспомни аэроклуб, теорию и практику. Ваш бывший друг П. Ткач. Рае Синьковской. 1/IV-41 года. Кировабад, авиашкола». Где только ни учились ворошиловские учлеты.



Павел
ТКАЧ

В Великой Отечественной войне Павел Ткач принимал участие с 13 июня 1943 года, воевал на Юго-западном фронте в составе 955-го штурмового авиационного полка. Сначала был летчиком, затем – командиром звена.

Во время боевых действий на Изюмском направлении успешно выполнил 18 боевых вылетов на уничтожение военной техники и живой силы противника. Командование характеризовало его как способного летчика. Прибыв в полк, Павел переучился на месте на самолет Ил-2, и после нескольких самостоятельных полетов был выпущен на выполнение боевого задания. По наблюдениям других экипажей, бомбы сержанта Ткача, как правило, ложились точно в цель, нанося большой ущерб противнику.

3 сентября 1943 года, вылетев в составе группы Ил-2 на уничтожение скопления автомашин в районе деревни Сулиговка на Донбассе, сбросил свои бомбы на большой деревянный сарай, из которого начали выбегать солдаты противника. Повторными заходами на цель сержант Ткач расстрелял их из пушек и пулеметов.

5 сентября Павел Ткач участвовал в уничтожении скопления автомашин в районе села Краснополье под Краматорском. В результате удачных действий штурмовиков было сожжено 15 автомашин и повреждено еще семь. На следующий день, участвуя в штурмовке автотранспорта противника в районе деревни Сергеевка, сжег своими бомбами автоцистерну. В тот же день, действуя по железнодорожным перевозкам противника в составе группы штурмовиков, уничтожил четыре пути на станции Черкасская и повредил 24 вагона.

7 сентября участвовал в штурмовке аэродрома Старые Ближнецы. В результате успешных действий экипажей штурмовиков было уничтожено 6 и повреждено 7 самолетов противника. Возвращаясь обратно на свой аэродром на одноместном Ил-2 был атакован истребителями противника. На горящем самолете произвел вынужденную посадку на территории, занятой врагом. В этот раз судьба уберегла его от смерти: рискуя жизнью, он перешел линию фронта, убил трех немецких солдат и на следующий день добрался в свой полк.

За проявленные смелость и отвагу при выполнении боевых заданий 25 октября 1943 года был награжден орденом Красного Знамени. В декабре того же года за свою успешную боевую работу

¹⁸⁵ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 11458. Д. 509. Л. 77.

младший лейтенант Павел Ткач получил вторую награду – орден Отечественной войны II степени.

10 мая 1944 года лейтенант Ткач не вернулся с боевого задания¹⁸⁶.

19 мая 1944 года при перегонке самолета в районе города Новоукраинка Кировоградской области разбился уроженец села Бешпагир Ставропольского края выпускник аэроклуба 1939 года летчик ВВС Харьковского военного округа младший лейтенант **Александр Емельянович Мижурин** (1922–1944). Похоронен в городе Новоукраинка. Мать – Мижурин Агафья Евгеньевна, домашний адрес: г. Ворошиловск, ул. Ленина, дом 206¹⁸⁷.



Александр
МИЖУРИН

10 июля 1944 года, ведя воздушный бой в районе Станиславичи (Станиславчик – *авт.*), отстал от своей группы и не вернулся на свой аэродром **Костянов Петр Никитович** (1923–1944) – младший лейтенант, летчик 122-го истребительного авиационного полка 331-й истребительной авиационной дивизии. О нем известно: он родился в селе Камбулат Петровского района Ставропольского края; член ВЛКСМ с 1944 года; в ряды Красной Армии призван 16 мая 1941 года; родители (отец – Никита Ефимович Костянов) проживали в селе Камбулат¹⁸⁸.

Из записей в журнале боевых действий 122-го ИАП следует, что 8 истребителей Як-1 этого полка сопровождали штурмовики, наносившие удар по аэродрому Незнанов (45 км северо-восточнее Львова – *авт.*). В ходе выполнения боевой задачи истребителям пришлось вступить в бой с шестеркой немецких Ме-109. Два «месершмитта» было сбито. На обратном маршруте, при полете от цели, в районе Станиславчик (25 км восточнее Незнанов – *авт.*) пара Як-1 младшего лейтенанта Андреева и младшего лейтенанта Костянова вела бой с пятью Ме-109, которые пытались атаковать советские штурмовики. Оба экипажа оторвались от общей группы.

¹⁸⁶ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Д. 650. Л. 205; Д. 4436. Л. 63; Оп. 11458. Д. 344. Л. 202.

¹⁸⁷ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 11458. Д. 342. Л. 3.

¹⁸⁸ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 11458. Д. 608. Л. 135.

Младший лейтенант Костянов не вернулся с задания, предположительно был сбит в воздушном бою¹⁸⁹.

23 июля 1944 года погиб летчик 866-го истребительного авиационного полка младший лейтенант **Иван Арсентьевич Троценко** (1922–1944). Его имя как выпускника Ворошиловского аэроклуба нам также стало известно из подписи к фотографии, которую опубликовала сестра Бориса Шальнева Р.В. Есикова в газете «Ставропольская правда» в ноябре 1988 года. Иван Троценко был уроженцем хутора Фроловский Черкесской автономной области, родился 28 июля 1922 года. По всей видимости, он окончил аэроклуб в 1941 году и сразу же был призван в ряды Красной Армии. Окончив летную школу, Иван был направлен в 866-й ИАП 17-й воздушной армии, и с 13 февраля 1944 года воевал на 3-м Украинском фронте.

С февраля по июнь произвел 48 боевых вылетов, из них на сопровождение Ил-2 29 боевых вылетов, на прикрытие наземных войск 14 вылетов, провел 5 воздушных боев. Произвел 5 боевых вылетов на штурмовку и свободную охоту, в результате которых уничтожил: 4 автомашины, 3 повозки с грузом и до 50 солдат и офицеров противника.

25 апреля 1944 года шестерка Як-1, выполняя боевое задание по прикрытию наземных войск, получила команду с земли: штурмовать пехоту противника, которая пошла в контратаку. Троценко произвел три атаки и уничтожил до 20 гитлеровцев. В результате атаки наших истребителей контратака немцев была сорвана.

17 мая 1944 года Иван Троценко в составе четверки Як-1, прикрывая боевые порядки нашей пехоты, встретился с восемью Ме-109. В этом бою Иван отлично держался своего ведомого, обеспечивая его атаки. В результате боя ведущий сбил один «Месершмитт».

За отличное выполнение боевых заданий командования в борьбе с немецкими захватчиками и проявленные при этом храбрость и мужество, за произведенные 48 вылетов младший лейтенант И.А. Троценко 15 июня 1944 года был награжден орденом Славы III степени¹⁹⁰.

¹⁸⁹ ЦАМО. Ф. 20292. Оп. 1. Д. 6. Л. 263об.

¹⁹⁰ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 5053. Л. 8.

Орден Славы был учреждён Указом Президиума Верховного Совета от 8 ноября 1943 года. Им награждались лица рядового и сержантского состава Красной Армии, а в авиации и лица, имевшие звание младшего лейтенанта, совершившие подвиги, проявившие в боях за Родину храбрость, мужество и бесстрашие. Орден Славы имел три степени. Награждение производилось последовательно: сначала орденом третьей, затем второй и, наконец, первой степени. К моменту введения ордена Славы, выпускникам летных школ и училищ присваивались звания младших лейтенантов и лейтенантов. Прослужив год в звании младшего лейтенанта, летчик, как правило, получал звание лейтенанта и выходил из категории тех, кто мог награждаться орденом Славы. Поэтому летчиков, имевших орден Славы, было не так много. Орденом награждались:

- летчик-истребитель уничтожил в воздушном бою от двух до четырех самолетов-истребителей противника или от трех до шести самолетов-бомбардировщиков;
- летчик-штурмовик в результате штурмового налета уничтожил от двух до пяти танков противника или от трех до шести паровозов, или взорвал эшелон на железнодорожной станции или перегоне, или уничтожил на аэродроме противника не менее двух самолетов;
- летчик-штурмовик уничтожил в результате смелых инициативных действий в воздушном бою один или два самолета противника;
- экипаж дневного бомбардировщика уничтожил железнодорожный эшелон, взорвал мост, склад боеприпасов, горючего, уничтожил штаб какого-либо подразделения противника, разрушил железнодорожную станцию или перегон, взорвал электростанцию, подорвал плотину, уничтожил военное судно, транспорт, катер, уничтожил на аэродроме противника не менее двух самолетов;
- экипаж легкого ночного бомбардировщика взорвал склад боеприпасов, горючего, уничтожил штаб противника, взорвал железнодорожный эшелон, подорвал мост;
- экипаж дальнего ночного бомбардировщика разрушил железнодорожную станцию, взорвал склад боеприпасов, горючего, разрушил портовое сооружение, уничтожил мор-

ской транспорт или железнодорожный эшелон, разрушил или сжег важный завод или фабрику;

- экипаж дневного бомбардировщика за смелое действие в воздушном бою, в результате чего было сбито от одного до двух самолетов;
- экипаж разведчика за успешно выполненную разведку, в результате которой получены ценные данные о противнике.

Среди летчиков был только один летчик-штурмовик младший лейтенант авиации И.Г. Драченко – полный кавалер ордена Славы, он также стал и Героем Советского Союза¹⁹¹. Среди выпускников Ворошиловского аэроклуба, ставших летчиками, известно о двух, кто был награжден орденом Славы III степени – И.А. Троценко и Н.Н. Аспидов, о котором будет рассказ ниже.

Едва успел Иван Троценко получить свою награду, буквально через неделю он погиб при выполнении боевого задания на территории Украины. Похоронен в селе Зельцы Одесской области. Мать Ивана – Мария Денисовна Троценко проживала по адресу: Орджоникидзевский край, Кировский район, станица Исправная, хутор Фроловский¹⁹².



Иван
ЛОБАЧЕВ

21 августа 1944 года не вернулся с боевого задания из района Тарту выпускник Ворошиловского аэроклуба 1940 года уроженец Ставрополя **Иван Иванович Лобачев** (1923–1944). Он окончил Сталинградскую летную школу. В действующей армии находился с мая 1942 года. Сержант, младший лейтенант. Кандидат в члены ВКП(б). Воевал в составе 609-го истребительного авиационного полка сначала в качестве летчика, затем командиром звена на Карельском и 3-м Прибалтийском фронтах. Летал на истребителях Як-7, «Харрикейн» и ЛаГГ-3.

Совершил 97 боевых вылетов, провел 5 воздушных боев, одержал лично 3 победы. 21 июля 1943 года мужественно и хлад-

¹⁹¹ Колесников Г.А., Рожков А.М. Ордена и медали СССР.–Москва: Воениздат, 1974.– 296 с.

¹⁹² ЦАМО. Ф. 33. Оп. 11458. Д. 610. Л. 260.

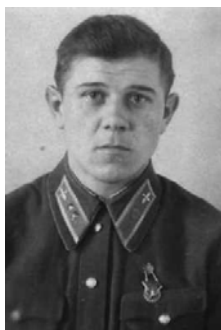
нокровно посадил неисправный самолет после боевого вылета, за что был награжден медалью «За отвагу».

25 августа 1944 года командир звена младший лейтенант Лобачев за образцовое выполнение боевых заданий командования был представлен к ордену Отечественной войны II степени и 3 сентября 1944 года состоялся приказ о награждении. Но с боевого задания Иван так и не вернулся. Его отец – Лобачев Иван Моисеевич проживал по адресу: г. Ворошиловск, 1-й переулок Крупской, дом 5¹⁹³.

Вместе со своими воспитанниками гибли и их наставники. Так, не вернулись из боевых вылетов бывший комиссар аэроклуба Анатолий Марьин, инструкторы-летчики Андрей Катамадзе, Иван Горностаев, Эммануил Пильдус, Мкртич Мегаворян.

Старший лейтенант **Марьин Анатолий Михайлович** (1914–1941) пропал без вести в первые дни войны – 8 июля 1941 года. Он был уроженцем села Медняково Воскресенского района Саратовской области. В рядах Красной Армии находился с 10 декабря 1931 года. С началом Великой Отечественной войны служил старшим летчиком-наблюдателем в 94-м скоростном бомбардировочном авиационном полку 62-й бомбардировочной авиационной дивизии¹⁹⁴, штаб которой размещался в городе Овруч на Житомирщине.

Катамадзе Андрей Ильич (1912–1942) – уроженец города Кутаиси, Грузия, кадровый военный, младший лейтенант, комсомолец. Служил инструктором-летчиком Ворошиловского аэроклуба с 1938 по 1941 год. В годы войны Андрей Ильич воевал в 248-м истребительном авиационном полку, который был сформирован из личного состава Сталинградской школы пилотов и вооружен истребителями Як-1. С 18 августа 1942 года часть вела



Анатолий Михайлович МАРЬИН



Андрей Ильич КАТАМАДЗЕ

¹⁹³ЦАМО. Ф. 33. Оп. 687572. Д. 114. Л. 232; Оп. 682526. Д. 751. Л. 20; Оп. 11458. Д. 611. Л. 189.

¹⁹⁴ЦАМО. Ф. 56. Оп. 12220. Д. 10. Л. 107.

боевые действия на Западном фронте в составе 234-й истребительной авиационной дивизии. 22 августа 1942 года командир звена младший лейтенант Катамадзе не вернулся с боевого задания¹⁹⁵.



Иван Андреевич ГОРНОСТАЕВ



Эммануил Львович ПИЛЬДУС

16 августа 1943 года при выполнении боевого задания на самолете Ил-2 по штурмовке войск противника в районе Духовщина не вернулся с боевого задания старший лейтенант **Горностаев Иван Андреевич** (1916–1943) – уроженец села Ленинское Арзамаского района Нижегородской области. Родился 27 января 1916 года. Был кадровым военным, призван в Красную Армию 25 сентября 1934 года. С началом войны воевал на Калининском фронте в качестве командира звена 683-го штурмового авиационного полка. Жена: Горностаева Ирина Михайловна. Домашний адрес: Горьковская область, Арзамасский район, село Ленинское, улица Красноармейская, дом 9¹⁹⁶.

Пильдус Эммануил Львович (1912–1943) – уроженец города Мариуполь Донецкой области. В ряды Красной Армии призван в 1941 году. Служил в 19-й Военной авиационной школе пилотов, после ее расформирования – в 963-м штурмовом авиационном полку. Старший лейтенант Э.Л. Пильдус погиб 30 ноября 1943 года¹⁹⁷.

Мегаворян Мкртич Петросович (1906–1945) – бывший инструктор-пилот Ворошиловского аэроклуба, с началом войны – летчик-инструктор 19-й Военной авиационной школы пилотов, затем летчик и заместитель командира эскадрильи 110-го гвардейского штурмового авиационного Висленского полка. Призван в Красную Армию Ворошиловским РВК в июне 1941 года. За время боевых действий на 3-м Украинском фронте (с 12 октября 1943 г.) младший лейтенант Мегаворян провел 10 успешных штурмовых вылетов. Проявил при этом муже-

¹⁹⁵ ЦАМО.Ф. 58.Оп. 818883.Д. 1665.Л. 11.

¹⁹⁶ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 18001. Л. 134об.

¹⁹⁷ ЦАМО. Учетно-послужная карточка офицерского состава. Шк. 671. Ящ. 1211. ID70000136353.

ство, отвагу и хорошее мастерство летчика-штурмовика. За это в декабре 1943 года был награжден орденом Красной Звезды. 16 марта 1945 года за другие подвиги гвардии лейтенант Мегаворян был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Но награду славный летчик получить не успел, 4 марта 1945 года он погиб¹⁹⁸.

Всем смертям назло

Стрелком-радистом на бомбардировщике Ил-4 воевал младший сержант **Андрей Тихонович Сухачев** (1921–28.12.1983). 21-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк, в котором он служил, базировался на Северном Кавказе. Не раз ему приходилось летать над родным Ставрополем, землю которого топтал враг. Экипажи полка наносили удары по противнику в районе Минеральных Вод, Георгиевска, Невинномысска, Буденновска, Краснодара, Сальска.

12 октября 1942 года огнем немецкой зенитки его самолет был сбит над Армавиrom. На земле записали: «Не вернулся с боевого задания». Похоронку из полка отправить не смогли: Ворошиловск находился в оккупации¹⁹⁹.

Но Андрей Сухачев не погиб. Когда бомбардировщик загорелся, трое из четырех членов экипажа смогли покинуть самолет с парашютами. Вместе с командиром экипажа Андрей попал в плен, лишь штурману удалось пробраться к своим. Казалось, отвоевался... Но 21 января 1943 года Андрея Сухачева освободили наступавшие части Красной Армии.

Андрей Сухачев снова стал в строй. На этот раз его направили в пехоту, правда, сохранив звание сержанта. Согласно архивным документам, 24 декабря 1944 года командир отделения 912-го



Мкртич
Петросович
МЕГАВОРЯН



Андрей
СУХАЧЕВ

¹⁹⁸ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Д. 1805. Л. 246; Оп. 690155. Д. 6978. Л. 412.

¹⁹⁹ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 18001. Д. 227. Л. 7.

стрелкового полка 243-й стрелковой дивизии сержант Сухачев погиб. В документе о его гибели было записано: похоронен на западной окраине села Грковец в Чехословакии²⁰⁰.



Андрей Сухачев (слева)



Извещение о гибели сержанта А.Т. Сухачева



А. Сухачев (справа)
и Г. Федоров



Сержант А.Т. Сухачев
(в верхнем ряду в центре)

Но 6 мая 1945 года, тоже сержант, и тоже Андрей Тихонович Сухачев, того же года рождения, призванный также из Ставрополя, только кавалерист из 138-го кавалерийского полка 30-й кавалерий-

²⁰⁰ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 18003. Д. 38. Л. 208.

ской дивизии 2-го Украинского фронта, был награжден медалью «За отвагу» за участие в штурме словацкого города Шаштин²⁰¹.

Ошибки не было. Это действительно был тот же самый Андрей Тихонович Сухачев – ворошиловский сокол, выживший снова всем смертям назло.

Асы «сухопутной» авиации

В сухопутной авиации, как и в морской, ворошиловские соколы имели своих асов. В первую очередь, разумеется, здесь стоит вновь упомянуть имена Героев Советского Союза летчика-истребителя Василия Михайловича Зиборова и летчиков штурмовой авиации Василия Георгиевича Зайцева и Григория Максимовича Рябушко.

Одним из наиболее успешных летчиков-истребителей стал **Николай Васильевич Бродников**. Он родился 2 декабря 1920 года в Ставрополе в семье сапожника. Окончив 7 классов в 1936 году, поступил работать учеником-лекальщиком на завод «Красный металлист» в городе Ворошиловске. Без отрыва от производства, в 1940 году окончил аэроклуб и был направлен в Сталинградскую военную школу летчиков. После ее окончания, 2 апреля 1942 года получил звание младшего лейтенанта и распределен в 13-й запасной истребительный авиационный полк в город Кузнецк Пензенской области, где переучился на новый тип самолета Як-1. В декабре 1942 года оказался в действующей армии. Воевал в 236-м истребительном авиационном полку, который с 24 августа 1943 года стал 112-м гвардейским. За период службы вырос от рядового летчика до заместителя командира авиационной эскадрильи. 19 января 1944 года Николаю Бродникову было присвоено звание лейтенанта, 28 января 1945 – звание «старший лейтенант». В 1944 году окончил Высшую офицерскую школу ВВС в городе Липецке. В апреле 1944 года стал членом ВКП(б).



Николай
БРОДНИКОВ

²⁰¹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690306. Д. 377. Л. 413.

В Великой Отечественной войне принимал участие на Южном, Северо-Кавказском, Воронежском, 1-м и 4-м Украинских фронтах. Произвел 286 (в других документах личного дела приводится более меньшее количество – *авт.*) боевых вылетов, сбил 10 самолетов противника, летал на разведку и штурмовку войск противника. Был ранен в голову. За боевые заслуги был удостоен трех орденов Красного Знамени, ордена Красной Звезды, медалей «За оборону Кавказа», «За взятие Праги», чехословацкой медали «За храбрость» и других наград²⁰².



Борис
БОРИСОВ

Однокурсник Николая Бродникова по аэроклубу **Борис Петрович Борисов** (1922–не ранее 1954) родился в городе Саратове 13 января 1922 года. В ряды Красной Армии был призван 15 декабря 1940 года Ворошиловским (Ставропольским) РВК. Окончил Сталинградскую военную авиационную школу пилотов в звании старшего сержанта. На фронте находился с 28 октября 1942 года. Воевал в составе 659-го истребительного авиационного полка 288-й истребительной авиационной дивизии, 96-м отдельном корректировочно-разведывательном авиационном полку 17-й воздушной армии на Юго-

Западном и 3-м Украинском фронтах. К декабрю 1944 года произвел 338 успешных боевых вылетов на сопровождение штурмовиков, прикрытие своих войск и сопровождение корректировщиков. В 65 воздушных боях лично сбил 5 и в группе 8 самолетов противника. В боях демонстрировал образцы смелости, мужества и отваги.

25 апреля 1944 года, вылетов на прикрытие наземных войск в район Раскальцы, Троицкое, во главе группы четырех истребителей Як-9д, командир эскадрильи старший лейтенант Борисов встретил 32 бомбардировщика и 6 истребителей противника. Смело и отважно четверка советских истребителей вступила в воздушный бой, чем предотвратила бомбовый удар по советским войскам. В этом бою Борис лично сбил пятый самолет противника. 19 августа 1943 года был назначен командиром эскадрильи.

²⁰² Автобиография Н.В. Бродникова. Архив Военного комиссариата г. Ставрополя. Личное дело Н.В. Бродникова. Л. 9, 9об.

С июня 1944 года командовал эскадрилей в 96-м отдельном корректировочно-разведывательном авиационном полку. За 6 месяцев лично произвел 49 боевых вылетов на прикрытие экипажей корректировщиков и визуальную разведку, под его командованием эскадрилья за тот же срок совершила 275 успешных боевых вылетов²⁰³.

Награжден орденом Красной Звезды (1943), тремя орденами Красного Знамени (1943, 1944, 1944), орденом Александра Невского (1945), медалями «За оборону Сталинграда», «За взятие Будапешта», «За взятие Вены» и другими наградами. После окончания войны продолжил службу в Военно-Воздушных силах. В 1951 году за выслугу лет был награжден медалью «За боевые заслуги». Военную службу окончил в 897-м ИАП 288-й ИАД 17-й воздушной армии в 1954 году в звании майора²⁰⁴.

Еще один однокурсник Николая Бродникова по аэроклубу, уроженец села Дубовка Ставропольского края, **Иван Афанасьевич Морозов** (19.04.1922 – не ранее 1989) также служил в истребительной авиации. В Красной Армии с 13 декабря 1940 года. Участвовал в Великой Отечественной войне с 1 июня 1943 года. Воевал на Юго-западном, 3-м Украинском фронтах. Выполнил 123 боевых вылета, участвовал в 18 воздушных боях, лично сбил 6 самолетов противника и еще 2 в группе. Удостоен ордена Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалей «За взятие Будапешта», «За освобождение Белграда» и других наград.

Из представления младшего лейтенанта И.А. Морозова от 16 мая 1944 года к правительственной награде:

«Молодой смелый воздушный боец, летчик-истребитель, отдающий все силы и умение на полный разгром немецкой своры.

За образцовое выполнение заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, проявленные мужество и отвагу в воздушных боях, произведенные 73 боевых вылета, сбитые 1 лично и 1 в группе самолеты противника награжден орденом «Красная Звезда».



Иван
МОРОЗОВ

²⁰³ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690306. Д. 1177. Л. 66; Оп. 690155. Д. 2155. Л. 140.

²⁰⁴ ЦАМО. УПК. Шк. 654. Ящ. 748.

25.4.44 г., вылетая на прикрытие наземных войск ведомым со старшим лейтенантом Фионовым и группой 4 Як-9, встретили 32 бомбардировщика противника под прикрытием 6 Ме-109. 4 Як-9 смело вступили в бой и в результате боя бомбардировщики были разогнаны и в этом неравном бою было сбито 5 Хе-111. Младший лейтенант Морозов личной храбростью и смелостью жестоко бил врага и решительной атакой шел на выручку товарищей, сам лично сбил 1 Хе-111».

За этот воздушный бой старший летчик Иван Афанасьевич Морозов был награжден орденом Отечественной войны I степени²⁰⁵.

114 боевых вылетов в период Великой Отечественной войны сделал летчик-истребитель младший лейтенант **Владимир Георгиевич Криволапов** (1923 – не ранее 1966). Сражаясь на 3-м и 1-м Белорусских фронтах, он принял участие в 14 воздушных боях, сбил 2 немецких самолета. Удостоен орденов Красного Знамени и Красной Звезды, медали «За взятие Берлина» и других наград.

Владимир Криволапов родился 7 июля 1923 года в городе Ставрополе. В 1940 году окончил Ворошиловский аэроклуб. 4 января 1941 года был призван на военную службу. После обучения в летной школе прошел переподготовку в 19-м запасном авиационном полку Сибирского военного округа. На фронте с 22 июня 1944 года. Воевал летчиком в 402-м истребительном авиационном полку 265-й истребительной авиационной дивизии²⁰⁶.

В истребительной авиации Дальневосточного фронта воевал младший лейтенант **Николай Никитович Аспидов** (1922 – не ранее 1960). За свои боевые вылеты в августе 1945 года был удостоен редкой для летчика награды, уважаемого в солдатской среде ордена Славы III степени. Это было



Владимир
КРИВОЛАПОВ



Николай
АСПИДОВ

²⁰⁵ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 500. Л. 32.

²⁰⁶ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690306. Д. 3033. Л. 304.

обычным явлением, когда пилоты находились в звании сержанта, но стало исключением из правил для офицеров, которых по традиции продолжали награждать этим орденом.

Николай Аспидов родился в городе Ставрополе 22 апреля 1922 года. В 1940 году окончил Ворошиловский аэроклуб. В Красной Армии находился с декабря 1940 года. Офицерское звание младшего лейтенанта получил в январе 1943 года.

В августе 1945 года, будучи в должности старшего летчика 14-го истребительного авиационного полка 296-й авиационной дивизии, участвовал в войне против Японии. Сопровождал штурмовики, летавшие на уничтожение узлов сопротивления и войск противника. В трех успешных боевых вылетах под сильным зенитным огнем показал умение и мужество. Под надежным прикрытием его пары штурмовики громили противника, нанося ему большой урон.

Обеспечивая работу штурмовиков, Николай Аспидов бесстрашно атаковал врага, уничтожив при этом одно зенитное орудие и до 15 солдат противника. Как опытный летчик в период боевых действий младший лейтенант Н.Н. Аспидов выполнял задания командования по перегонке самолетов.

За умелое и мужественноекрытие штурмовиков в трех успешных боевых вылетах и личные боевые заслуги Николай Аспидов был награжден орденом Славы III степени²⁰⁷.

В составе Ленинградской армии ПВО находился гвардейский истребительный авиационный полк, в котором служил **Петр Васильевич Болтышев** (1922 – не ранее 1985). Гвардии младший лейтенант Болтышев участвовал в прорыве финской оборонительной линии на Карело-Финском перешейке, сопровождал свои бомбардировщики и перегонял американские «аэрокобры» из Красноярска на Ленинградский фронт.

Петр Болтышев родился 10 июля 1922 года в городе Ставрополе. В числе воспитанников первого набора в 1939 году окончил Ворошиловский аэроклуб. На военную службу был призван 25 декабря 1940 года. После окончания летной школы Петра направили на Ленинград-



Петр
БОЛТЫШЕВ

²⁰⁷ЦАМО. Ф. 33. Оп. 687572. Д. 86. Л. 228.

ский фронт. Начиная воевать в 124-м истребительном авиационном полку. 7 июля 1943 года полк был преобразован в 102-й гвардейский ИАП ПВО. На вооружении части находились истребители МиГ-3, а затем Р-39 «Аэрокобра». Полк базировался на аэродроме Левашово, неподалеку от деревни Юкки под Ленинградом, участвовал в прорыве блокады города.

Из представления П.В. Болтышева к ордену Красной Звезды:

«Гвардии младший лейтенант Болтышев Петр Васильевич в действующей Красной Армии на Ленинградском фронте находится с 23 февраля 1943 года. За это время произвел 33 боевых самолетовылета, провел 2 воздушных боя.

15.09.43 г. в воздушном бою, как молодой летчик-истребитель, участвовавший первый раз, сбил лично 1 Ме-109ф, кроме этого, выполняя боевое задание, как ведомый, надежно прикрывал своего командира звена гвардии лейтенанта СОКОЛОВА, в результате чего ведущий сбил 2 самолета противника.

В период наступления наших войск на Карело-Финском перешейке с 10 по 12 июня 1944 года тов. Болтышев участвовал в прорыве сильно укрепленной линии финнов. Сопровождая своих бомбардировщиков Ту-2 – надежно их прикрывал, в результате чего боевые задания выполнены на отлично.

Кроме этого т. Болтышев совершил перелет на самолете «Аэрокобра» по маршруту Красноярск – Ленинградский фронт, протяженностью свыше 5000 километров, без единого летного происшествия.

Дисциплинирован, требователен к себе и своим подчиненным. Пользуется среди летного состава авторитетом.

За произведенные 33 боевых самолетовылета, за лично сбитый самолет 1 Ме-109ф, за надежное прикрытие ведущего, в результате ведущий сбил 2 самолета противника, за участие с 10 по 12 июня 1944 года в прорыве сильно укрепленной линии обороны финнов – ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ К ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ НАГРАДЕ ОРДЕНУ «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА».

*КОМАНДИР 102 ГВАРДЕЙСКОГО ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО
АВИАЦИОННОГО ПОЛКА
ГВАРДИИ МАЙОР
12 июня 1944 года»²⁰⁸.*

ПРОНИН

²⁰⁸ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1190. Л. 150.

В числе других наград Петра Васильевича Болтышева были медали «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией», орден Отечественной войны II степени, который он получил к 40-летию Победы.

Леонид Николаевич Гаранжа (1922 – не ранее 1955) – летчик истребительной авиации ПВО – его полк оборонял промышленные районы Горьковской области, а затем столицу Белорусской ССР город Минск. Он родился 6 июля 1922 года в селе Сотниковское Бурлацкого района Ставропольского края. Призван в ряды Красной Армии 21 мая 1941 года Ворошиловским ГВК. После окончания летной школы прошел переучивание во 2-м запасном истребительном авиационном полку ВВС Московского военного округа. После этого служил в 722-м ИАП 142-й истребительной авиационной дивизии ПВО. Окончил службу в звании майора 7 декабря 1955 года²⁰⁹. Имя Л.Н. Гаранжи как выпускника Ворошиловского аэроклуба стало известно из заметки Р. Есиковой в газете «Ставропольская правда» за 19 ноября 1988 года, где был помещен групповой снимок аэроklubовцев²¹⁰.

Летчик-истребитель младший лейтенант **Владимир Андреевич Сараев** (1922–1952) попал на фронт не сразу. После окончания летной школы он был направлен в 8-й запасной истребительный авиационный полк Приволжского военного округа. В действующую армию он прибыл только в феврале 1944 года. Воевал в составе 179-го истребительного авиационного полка на самолетах Як-1. В ходе Львовско-Сандомирской операции за месяц активной боевой работы с 13 июля по 4 августа 1944 года Владимир сделал 30 успешных боевых вылетов



Капитан
Л.Н. Гаранжа



Владимир
САРАЕВ

²⁰⁹ ЦАМО. Учетно-послужная картотека офицерского состава. Шк. 656. Ящ. 801. ID70000383359.

²¹⁰ Есикова Р. Если кто-нибудь знает... // Ставропольская правда. – 1988. – Ноябрь. (Вырезка из газеты. Фонд авторов).

на сопровождение штурмовиков. В трех воздушных боях вместе со своим ведущим лейтенантом Феоктистовым обеспечивал отражение атак истребителей противника, выходя из боя победителем, без потерь штурмовиков и своих истребителей. 14 июля 1944 года, сопровождая штурмовики в районе Браны, в паре с командиром звена были атакованы истребителями противника. В неравном бою Сараев умело обеспечил маневр ведущему, в результате чего тот сбил один вражеский Me-109. Имея малый боевой опыт, сумел быстро освоить методы сопровождения штурмовиков, надежно прикрывая своего ведущего. Систематически занимался над повышением своей боевой выучки, внимательно изучая тактические приемы авиации по опыту войны.

3 января 1945 года Сараев сопровождал штурмовики в район Шютте, Венгрия, в составе четверки «яков» одним из ведомых. Благодаря слаженной работе всех летчиков, атаки противника были отбиты, штурмовики задание выполнили без потерь.

Владимир Сараев родился 7 февраля 1922 года в Ставрополе. В 1939 окончил Ворошиловский аэроклуб. 30 декабря 1940 года был призван в ряды Красной Армии. После окончания летной школы и службы в запасном авиационном полку воевал на 1-м и 2-м Украинских фронтах. Войну окончил лейтенантом. Награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны II степени, медалями «За взятие Будапешта», «За взятие Вены», «За победу над Германией»²¹¹.



Александр
ПЕРЕВЕРЗЕВ

В 103-м гвардейском ИАП служил выпускник первого набора аэроклуба младший лейтенант **Александр Тимофеевич Переверзев** (24.06.1921 – не ранее 1985), сбил один самолет противника. В конце войны летал в отдельном авиационном полку связи под номером 13 на Ленинградском фронте. Был награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией», орденом Отечественной войны II степени.

²¹¹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155, Д. 2695. Л. 157; Оп. 690306. Д. 3453. Л. 515.

Также в истребительной авиации начал службу младший лейтенант **Николай Федорович Забрудский** (21.12.1918 – не ранее 1945) – уроженец города Ставрополя, из первых воспитанников аэроклуба. Он воевал летчиком в 66-м гвардейском ИАП. За время войны полк сражался на Калининском, Брянском, 2-м и 1-м Прибалтийском, 3-м и 1-м Белорусском фронтах. С началом боевых действий против Японии, Николай Забрудский в составе 18-го ИАП 149-й истребительной авиационной дивизии ПВО Дальневосточного военного округа оборонял воздушные рубежи Советского Союза. Награжден медалью «За победу над Японией»²¹².



Николай
ЗАБРУДСКИЙ

В штурмовой авиации отличным летчиком зарекомендовал себя **Борис Васильевич Балацко** (1922–1994) – воспитанник первого набора Ворошиловского аэроклуба. Он родился 7 августа 1922 года в поселке Зимовники Ростовской области. В летную школу поступил в 1940 году, куда был направлен Ворошиловским городским военкоматом. Борис воевал в 78-м штурмовом авиационном полку 2-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии. Свою первую награду – орден Красной Звезды он получил 16 октября 1943 года. В представлении к ордену отмечалось:

«Молодой, храбрый летчик-штурмовик. За короткое время пребывания на фронте Отечественной войны, благодаря упорному труду, хорошо овладел техникой бомбардировочно-штурмовых ударов по немецко-фашистским захватчикам.

Приобрел достаточный опыт ведения воздушного боя, техники пилотирования и ориентировки в воздухе. Из малорешительного в первые дни боевой работы, в настоящее время стал муже-



Борис
БАЛАЦКО

ственным, твердым и решительным в бою с врагом. Пренебрегая опасностью, расчетливо бомбит и штурмует. Из дня в день совершенствует свое боевое мастерство.

26.8.43 г. в день начала наступления наших войск на Севском направлении (г. Севск Брянской области – авт.), входя в состав группы штурмовиков Ил-2, т. БАЛАЦКО на протяжении всего дня наносил штурмовые удары по укреплениям врага на фронте: Юрьевка, Усожа, Звенючий. Несмотря на большой огонь зенитной артиллерии, смело штурмовал позиции гитлеровцев, снижаясь до 300–200 метров, в упор расстреливал огневые позиции врага. Район, который подвергся штурмовому удару, в этот же день был занят нашими войсками, которые начали успешно продвигаться вперед.

За отличные боевые действия всему личному составу группы Командующий 48 Армии генерал-лейтенант РОМАНЕНКО объявил благодарность.

За период пребывания на фронте Отечественной войны сделал 15 успешных боевых вылетов, за период которых нанес следующий урон: танков – 4, автомашин – 10, расстрелял 40 чел. гитлеровских солдат и офицеров.

За отличное выполнение боевых заданий Командования на фронте, борьбы с немецкими захватчиками достоин Правительственной награды – ордена “Красная Звезда”»²¹³.

К концу войны гвардии старший лейтенант Борис Балацко вырос в своем полку до заместителя командира эскадрильи, сделал

113 успешных боевых вылетов. Участвовал в освобождении Украины и Белоруссии, Польши и Чехословакии, штурме Берлина. В числе его наград были два ордена Красного Знамени, орден Красной Звезды и Отечественной войны II степени²¹⁴.

Успешным летчиком-штурмовиком считался **Валентин Казимирович Купчинский** (1922– не ранее 1959). Он родился 20 марта 1922 года в городе Ставрополе. В 1940 году окончил Ворошиловский аэро-



Валентин
КУПЧИНСКИЙ

²¹² ЦАМО. Ф. 13601. Оп. 20350. Д. 136_3. Л. 1064.

²¹³ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Д. 335. Л. 273.

²¹⁴ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 5850. Л. 196.

клуб. В Красной Армии с 1940 года. Участвовал в Великой Отечественной войне с 13 апреля 1943 года. Воевал в составе 232-го штурмового авиационного полка на Южном, 4-м Украинском, 3-м, 1-м и 2-м Прибалтийских и Ленинградском фронтах. Летал на боевые задания с большим желанием. Прошел путь от рядового летчика до командира звена, от сержанта до старшего лейтенанта.

В дни напряженной боевой работы, когда приходилось вылетать на задание по 3–4 раза, сделав 3 боевых вылета, Валентин смотрел на солнце и говорил своим товарищам: «Можно сделать еще один боевой вылет, свезти «ужин» фрицам». Трудно было понять, устал он или нет.

За время войны сделал 106 боевых вылетов на штурмовку войск и объектов противника. Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны двух степеней и другими наградами²¹⁵.

Двух орденов Красного Знамени и ордена Отечественной войны I степени был удостоен бывший инструктор-летчик Ворошиловского аэроклуба летчик-штурмовик **Евгений Иванович Соболев** (1920 – не ранее 1957). Как и другие пилоты аэроклуба, он был мобилизован 15 июля 1941 года Ворошиловским городским военкоматом, проходил службу в 19-й ВАШПО, а затем с мая 1943 года попал в штурмовую авиацию. Воевал на Брянском, 1-м Прибалтийском и 3-м Белорусском фронтах в составе 621-го штурмового авиационного полка. В первом же боевом вылете на Брянском направлении в результате взрыва бомб в бомболюках был тяжело ранен и обгорел. В полк прибыл после госпитального лечения в сентябре 1943 года. Летал на самолете связи. Будучи еще неокрепшим, неоднократно просился на боевой самолет, но смог продолжить боевую работу только с января 1944 года.

Участвуя в составе 3-го Белорусского фронта на Витебско-Оршанском направлении в прорыве немецкой обороны с 23 июня 1944 года, произвел 4 боевых вылета, в которых показал себя отважным, тактически грамотным воздушным бойцом. 23 июня два



Гв. капитан
Е.И. Соболев

²¹⁵ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682526. Д. 1799. Л. 265; Оп. 686196. Д. 1040. Л. 22.

раза летал штурмовать скопление войск противника в районе Остров – Юрьев, уничтожил два танка, поджег 3 автомашины и до 5 повозок с грузами.

С 24 по 29 июля штурмовал отходящего противника по дороге Орша – Минск, уничтожал переправы и железнодорожные станции. Уничтожил и повредил до 7 автомашин, 10 повозок, создал 3 очага пожара на станции Стайки. Выполняя боевую работу по разведке и уничтожению противника в районах Вильковишкис, Ширвиндт, Эддунен произвел 6 успешных боевых вылетов, уничтожил до 5 автомашин, 2 танка, тягач с прицепом и создал 2 крупных очага пожара.

К концу марта 1945 года, будучи командиром звена, имел звание старшего лейтенанта, сделал 59 боевых вылетов²¹⁶, после чего продолжил летать еще больше месяца. Кроме трех орденов в числе боевых наград Евгения Соболева были медали за освобождение Праги и взятие Берлина.

На Тихом океане против Японии в августе 1945 года воевал летчик-штурмовик лейтенант **Николай Антонович Сажен** (1920 – не ранее 1985). На самолете Ил-2 сделал четыре боевых вылета. В первом – прямым попаданием бомб разрушил здание железнодорожной станции и уничтожил до взвода японской пехоты. Затем дважды летал на уничтожение колонн противника, подавил огонь зенитно-артиллерийской батареи и вновь уничтожил до взвода пехоты. Награжден орденом Красной Звезды.

Николай Сажен родился 14 мая 1920 года в Ставрополе. Окончил Ворошиловский аэроклуб в 1940 году. Призван в ряды Красной Армии 15 декабря 1940 года Ворошиловским ГВК. После обучения в летной школе служил в 13-м запасном ИАП 3-й запасной авиационной бригады в Приволжском военном округе. После переподготовки был направлен на должность летчика 972-го штурмового авиационного полка 251-й штурмовой авиационной дивизии. Летал на штурмовике Ил-2.



Николай
САЖЕН

²¹⁶ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 4708. Л. 34; Оп. 690306. Д. 1622. Л. 230.

В представлении Николая к ордену Красной Звезды отмечалось: «Лейтенант Сажен как летчик подготовлен хорошо, с ненавистью громит японских захватчиков. В бою смел, инициативен и бесстрашен». За четыре успешных боевых вылета, за смелое поведение в бою награжден орденом Красной Звезды и медалью «За победу над Японией»²¹⁷.

После окончания войны продолжил службу в рядах Вооруженных Сил. Демобилизован 9 апреля 1958 года. За выслугу лет был награжден вторым орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги». В 1985 году удостоен ордена Отечественной войны II степени.

Служили представители Ворошиловского аэроклуба и в других родах авиации. Успешно сражался на многих фронтах в дальнем разведывательном авиационном полку воспитанник первого набора Ворошиловского аэроклуба **Федор Николаевич Юрасов** (1918–1985). Он был уроженцем Воронежской области, родился 21 (по другим данным 23) февраля 1918 года. Призван в ряды Красной Армии 17 января 1940 года Ворошиловским городским военным комиссариатом. После окончания летной школы служил в 15-м запасном авиационном полку Приволжского военного округа. После переучивания был распределен в 16-й отдельный дальний разведывательный авиационный полк 16-й воздушной армии. Воевал на Донском, Центральном и 1-м Белорусском фронтах. Прошел путь от рядового летчика до командира звена, от сержанта до старшего лейтенанта.

Полк, в котором летал Федор, был вооружен американскими самолетами «Бостон». Боевые вылеты экипажей проходили, как правило, над территорией противника или переднем крае линии фронта, при сильном противодействии вражеской зенитной артиллерии и истребительной авиации. От разведчиков требовалось непосредственно обнаружить какие-либо конкретные объекты или провести аэрофотосъемку значительной площади. Кроме того, экипажи самолетов-разведчиков разбрасывали листовки в тылу врага.



Федор
ЮРАСОВ

²¹⁷ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 687572. Д. 2615. Л. 10.

Экипаж Федора Юрасова добывал ценные сведения в глубоком тылу противника. В руки местного населения на оккупированных территориях летели с неба сотни тысяч листовок с рассказом о положении в стране и на фронтах, призывами вести беспощадную борьбу с врагом. Это тоже было настоящим боевым заданием. В одном из таких вылетов самолет Федора был подбит. Горящую машину удалось посадить и потушить пожар.

Федору часто приходилось встречаться в небе с истребителями противника. Но всякий раз он уходил из-под огня противника умелым маневром, отбивая его атаки бортовым оружием, всегда выполнял задание и возвращался на свой аэродром.

За отличное выполнение боевых заданий командования, за мужество и доблесть, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, Федор Юрасов был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степеней и другими наградами²¹⁸.

В одном полку с Федором Юрасовым служил бывший инструктор-летчик Ворошиловского аэроклуба **Василий Константинович Колнышенко** (1911 – не ранее 1985). В Красной Армии он служил с 1933 года. На фронт попал в августе 1943 года. Боевой путь начал под Сталинградом летчиком 16-го отдельного авиационного дальнего разведывательного Сталинградского полка. До 20 марта 1944 года сделал 25 боевых вылетов ночью по доставке специального груза и людей в глубокий тыл противника в районы Брянска, Нежина, Гомеля, Бобруйска, Минска. Доставил 14 тонн спецгруза, 65 человек, сбросил 950 000 листовок. Полеты совершались в сложных метеоусловиях при сильном обстреле артиллерийскими зенитными средствами противника. 14 февраля 1944 года при полете в район Минска по маршруту экипаж самолета Ли-2 во главе с командиром Колнышенко встретил снегопад с видимостью до 1 километра. Несмотря на это, цели были обнаружены, задание выполнено отлично. За отличное выполнение боевых заданий младший лейтенант Колнышенко в апреле 1944 года был на-



Василий
Константинович
КОЛНЫШЕНКО

²¹⁸ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 5850. Л. 389; Оп. 690155. Д. 1207. Л. 106.

гражден орденом Отечественной войны I степени. С 20-го марта 1944 года по 15 сентября совершил еще 30 боевых вылетов в глубокий тыл противника. Сбросил 20 000 кг груза, 266 человек, 750 000 листовок. За отличную боевую работу был награжден орденом Красного Знамени²¹⁹.

Бывший начальник учебно-летной части Ворошиловского аэроклуба капитан **Глеб Федорович Закушняк** (1906– не ранее 1985) воевал в авиационном полку связи.

Глеб Закушняк находился в рядах Красной Армии с 1936 года, был членом ВКП(б). Весь период существования Ворошиловского аэроклуба он возглавлял в нем учебно-летный отдел. После расформирования аэроклуба Г.Ф. Закушняк служил командиром эскадрильи в 19-й авиационной школе пилотов первоначального обучения, которая была сформирована на Дону в станице Пролетарской. Вскоре из-за постоянных налетов немецкой авиации школу перевели в Саратовскую область в городок Александров Гай. Бывшие курсанты вспоминали о Закушняке как о бывалом летчике отличной выправки, доступном командире для всех подчиненных. В его эскадрилье начинал свой путь в небо будущий Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Г.А. Кузнецов²²⁰. В январе 1943 года капитан Закушняк был направлен на Южный фронт. Вначале воевал в качестве заместителя командира 410-й отдельной авиационной эскадрильи связи. Летал на выполнение ответственных заданий по доставке офицеров штаба фронта на командные пункты корпусов и дивизий.

За богатый практический опыт летной работы и умение руководить подчиненными в декабре 1944 года был выдвинут на должность командира авиационной эскадрильи 200-го отдельного авиационного полка связи. Работая командиром эскадрильи, за короткий срок добился в ней организованности и порядка. Научил летный состав работать в сложных условиях горно-лесистой местно-



Глеб Федорович
ЗАКУШНЯК

²¹⁹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 6082. Л. 196.

²²⁰ Эфендиев К.К. Годы, события, люди: В 2-х т. – Нальчик: Изд-во М. и В. Котляровых, 2010. – Т.1. – С. 43.

сти. За годы войны выполнил 576 боевых вылетов. Был награжден двумя орденами Красной Звезды (1943, 1944), тремя орденами Отечественной войны II степени (1944, 1945, 1985)²²¹ и другими наградами.



Михаил
Митрофанович
ЗВОНАРЕВ

Бывший начальник аэроклуба старший лейтенант **Михаил Митрофанович Звонарев** (1908 – не ранее 1946) после расформирования 19-й ВАШПО служил в 15-м отдельном запасном разведывательном авиационном полку, 3-м истребительном авиационном полку и на фронт попал в июле 1944 года. В это время был сформирован 334-й бомбардировочный авиационный полк. Михаил Звонарев воевал в нем будучи командиром корабля Ли-2, которыми был вооружен полк. Днем летал самостоятельно как командир экипажа, 8 боевых вылетов сделал ночью в качестве второго пилота. В июле 1945 года был награжден орденом Красной Звезды.

Михаил Митрофанович был уроженцем города Харьков, родился 16 июня 1908 года. На военной службе находился с 10 сентября 1933 года²²².

Пилотом санитарной авиации служил **Николай Алексеевич Луканин** (1923 – не ранее 1985) – выпускник первого набора аэроклуба. Выполняя задания военно-санитарного управления фронта по эвакуации тяжелораненых из передовых госпиталей и медсанбатов, на апрель 1944 года сержант Луканин произвел 207 вылетов, эвакуировал более 300 бойцов и офицеров. На передний край он доставлял боеприпасы, продовольствие, горючее и медикаменты, а обратными рейсами под артиллерийским и минометным обстрелом противника эвакуировал тяжелораненых. Иногда, невзирая на усталость, приходилось выполнять по 8–10 рейсов за сутки.



Николай
ЛУКАНИН

²²¹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682526. Д. 514. Л. 41; Оп. 686044. Д. 3685. Л. 241; Оп. 686196. Д. 4943. Л. 200.

²²² ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690306. Д. 2654. Л. 281; УПК. Шк. 660. Ящ. 882. ID70000085488.

Николай Луканин родился 9 января 1923 года в городе Ставрополе. В 1939 году окончил Ворошиловский аэроклуб. В рядах Красной Армии находился с января 1941 года. После окончания летной школы проходил службу в 13-м запасном истребительном авиационном полку Московского военного округа. На фронтах Великой Отечественной войны с июля 1943 года. Воевал в 5-м санитарном авиационном полку. Войну окончил лейтенантом.

За отличное выполнение боевых заданий Николай Алексеевич Луканин был награжден орденом Красной Звезды²²³, медалью «За победу над Германией», а к 40-летию Победы – орденом Отечественной войны II степени.

Необычно сложилась летная карьера летчика-инструктора Ворошиловского аэроклуба **Павла Степановича Леперта**. Он родился 21 октября 1915 года. К началу войны жил и работал в Москве. На фронт не попал, находился в резерве Наркомата авиационной промышленности. Ему довелось перегонять опытные образцы самолетов-амфибий из Ленинграда через Москву на Урал. В одном из перелётов его гидросамолёт получил 150 пробоин, причём, и от своих, и от немцев. Пришлось экстренно приводниться на озеро, а затем объясняться с нашими зенитчиками, которым, как и немцам, внешний вид летательного аппарата был незнаком. Позже Павел Леперт участвовал в перегоне американских самолётов по ленд-лизу. А после победы, в 1945 году, из Берлина в Советский Союз гнал опытные образцы немецких самолётов. Награжден медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За трудовое отличие». Обо всем этом рассказал сын П.С. Леперта Александр Павлович, которого нам удалось отыскать в Москве. Став летчиком, он пошел по стопам отца и долгие годы служил в Заполярье.

Дело своих учителей – инструкторов продолжил выпускник аэроклуба первого набора лейтенант **Евгений Николаевич Христовсон** (1920– не ранее 1947). Был призван в ряды Красной



Павел
Степанович
ЛЕПЕРТ

²²³ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1950. Л. 23.

Армии 10 февраля 1941 года Ворошиловским РВК. С января 1943 года служил летчиком-инструктором в 9-й военной авиационной школе первоначального обучения в Южно-Уральском военном округе.



Евгений
ХРИСТОВСОН

К 19 августа 1944 года обучил и выпустил 33 курсанта, из которых 28 человек по технике пилотирования были аттестованы на «отлично» и 5 – на «хорошо». За это время летных происшествий, аварий и поломок материальной части не имел. В результате грамотной эксплуатации авиационной техники и организации процесса обучения, бережного отношения к расходованию ГСМ, перерасхода горючего не допускал. Имел хорошие методические навыки, свой опыт хорошо передавал курсантам. Поддерживал дисциплину среди курсантов группы на должном уровне. Имел налет на самолетах У-2 и УТ-2 1800 часов. Являлся одним из лучших инструкторов школы. За отличную подготовку будущих летчиков и безаварийную работу был награжден медалью «За боевые заслуги»²²⁴.



Григорий
КУТУЗОВ

В Сталинградской военной авиационной школе пилотов служил воспитанник аэроклуба 1940 года выпуска **Григорий Георгиевич Кутузов**. По всей видимости, он окончил это учебное заведение и остался в нем летчиком-инструктором. Был он уроженцем села Рагули Апанасенковского района Ставропольского края, родился 20 января 1921 года. В ряды Красной Армии призван 8 января 1941 года. Уволен в запас 8 июля 1960 года в звании подполковника. Награжден орденом Красной Звезды (1956), медалью «За боевые заслуги» (1952), медалью «За победу над Германией» (1945) и другими наградами²²⁵.

В Сталинградской военной авиационной школе пилотов служил воспитанник аэроклуба 1940 года выпуска **Григорий Георгиевич Кутузов**. По всей видимости, он окончил это учебное заведение и остался в нем летчиком-инструктором. Был он уроженцем села Рагули Апанасенковского района Ставропольского края, родился 20 января 1921 года. В ряды Красной Армии призван 8 января 1941 года. Уволен в запас 8 июля 1960 года в звании подполковника. Награжден орденом Красной Звезды (1956), медалью «За боевые заслуги» (1952), медалью «За победу над Германией» (1945) и другими наградами²²⁵.

²²⁴ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 12. Л. 189.

²²⁵ Кутузов Григорий Георгиевич. URL: <https://1418museum.ru/heroes/33227082/?SEARCH=Y> (дата обращения 11.08.2022)



Мл. лейтенант
Ф.Н. Юрасов



Лейтенант
Е.Н. Христовсон



Ст. лейтенант
В.К. Купчинский



Гв. мл. лейтенант
П.В. Болтышев



Капитан
Н.А. Сажен



Мл. лейтенант
Н.Н. Аспидов



Лейтенант
Б.П. Борисов



Капитан
В.Г. Криволапов



Ст. лейтенант
Н.В. Бродников

Глава 7. В ОКОПЕ, НА ТАНКЕ, У ОРУДИЯ

Дорогами войны прошли и многие специалисты наземных служб, работавшие до войны в Ворошиловском аэроклубе.

Так, начальник штаба аэроклуба **Терно Алексей Моисеевич** (1908 – не ранее 1946), будучи майором, служил помощником главного штурмана по радионавигации штурмового авиационного корпуса.



Алексей
Моисеевич
ТЕРНО

Алексей Моисеевич Терно родился 15 мая 1908 года, уроженец Черниговской области, кадровый военный, член ВКП(б), в Красной Армии с 1930 года. С началом войны был направлен в 7-й запасной авиационный полк. Оттуда в октябре 1941 года – в 164-й разведывательный авиационный полк Орловского военного округа. На фронте с июня 1943 года. В звании майора занимал должность помощника главного штурмана по радионавигации 9-го штурмового авиационного корпуса. Воевал на Юго-Западном, 3-м Украинском и 1-м Белорусском фронтах.

Много времени находился в полках, где практически руководил и обучал личный состав вопросам радионавигации. В наступательной операции по взятию городов Радом, Лодзь, Томашув, Познань, Калиш в трудных метеоусловиях организовал выход на приводную радиостанцию самолетов частей корпуса. При этом не было ни одного случая потери ориентировки. Лично выполнял ряд заданий командования, летал на По-2 по выявлению новых аэродромов базирования вблизи линии фронта. За отличное обеспечение частей корпуса по организации радионавигации и практического ее использования в целях выполнения общих боевых задач корпуса был награжден орденом Отечественной войны I степени (1945), медалью «За боевые заслуги» (1944)²²⁶.

²²⁶ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 4113. Л. 229.

Начальник технической части Ворошиловского аэроклуба **Николай Григорьевич Поддубный** (1910 – не ранее 1960) был мобилизован в Красную Армию в первые дни войны. С мая 1944 года он служил техником-лейтенантом в должности начальника ПАРМ (передвижной авиаремонтной мастерской) 722-й авиационной базы ВВС Северного флота. За короткий срок он показал свои исключительные деловые качества, сумел организовать вверенный ему личный состав для быстрого ремонта самолетов и моторов на оперативном аэродроме Холмогоры и Кехта. Под его умелым руководством за 5 месяцев было отремонтировано 10 самолетов типа Ил-2, УТ-2 и По-2. Помимо ремонтов было выполнено много текущих работ по обеспечению бесперебойной летной работы 3-го учебного авиационного полка. Никита Григорьевич характеризовался командованием как дисциплинированный, исполнительный и требовательный офицер к себе и подчиненным. За свой добросовестный труд и безупречную службу был награжден медалями «За боевые заслуги», «За оборону советского Заполярья», «За победу над Германией»²²⁷.

Назарчук Николай Михайлович (1908 – не ранее 1946) – техник звена Ворошиловского аэроклуба – был мобилизован в первые дни Великой Отечественной войны и назначен на должность начальника ПАРМ-1 № 72 15-й подвижной авиаремонтной базы. Обслуживая с июня 1943 года 241-й и 617-й ШАП, к февралю 1944 года личный состав мастерской отремонтировал 573 самолета, из них: 4 самолета аварийного ремонта, 84 – текущего ремонта и 485 – мелкого ремонта. Кроме этого в мастерской было отремонтировано 26 винтов, которые подлежали отправке в ремонт в тыловые ремонтные органы. Несмотря на трудности снабжения, техник-лейтенант Назарчук изыскивал материал и запчасти для того, чтобы своевременно и раньше срока восстановить материальную часть



Николай
Григорьевич
ПОДДУБНЫЙ



Николай
Михайлович
НАЗАРЧУК

²²⁷ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1083. Л. 303.

и тем самым дать лишний самолет для выполнения боевого задания. Благодаря своим организаторским способностям, Н.М. Назарчук смог в случае необходимости обеспечить круглосуточную работу подчиненных даже в самую плохую осеннюю и зимнюю погоду, повышая производительность труда до 200 процентов. При этом качество ремонта было высокое, не было ни одного случая, чтобы из-за плохого ремонта материальная часть отказала в ходе боевой работы. Особо напряженным периодом в работе стало время наступления советских войск на Белгородском и Киевском направлениях. В отдельные дни Назарчук не покидал аэродром круглые сутки и сам вместе со своим подчиненным личным составом за слесаря выполнял ремонтные работы. За добросовестное и образцовое выполнение заданий командования техник – лейтенант Н.М. Назарчук в июне 1944 года был награжден орденом Красной Звезды²²⁸. В том же году Николаю Михайловичу была вручена медаль «За оборону Кавказа», а после победы – медаль «За победу над Германией». Согласно данным ОБД «Мемориал» 16 декабря 1945 года старший техник-лейтенант Николай Назарчук был уволен из рядов Красной Армии в запас.

Старший техник Ворошиловского аэроклуба **Андрей Федорович Лозинский** (1908 – не ранее 1950) – уроженец Харькова, с началом Великой Отечественной войны служил в 1-м авиационном полку перегонки самолетов ВВС ВМФ в должности бортового техника авиационного звена 2-й эскадрильи.

В представлении к награде техника-лейтенанта А.Ф. Лозинского командованием части отмечалось:

«Отлично знает материальную часть самолета Ил-2 и мотора АМ-38. Любит свою работу. Со своими обязанностями справляется отлично.

Обеспечил безаварийную работу по перегонке самолетов в действующие части флотов своего звена. Перегнано на расстояния от 100 до 1000 км – 42 самолета Ил-2, от 1000 до 3000 км – 40 самолетов Ил-2. Кроме того, им подготовлено к перелету 210 самолетов Ил-2.



Андрей
Федорович
ЛОЗИНСКИЙ

²²⁸ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 6068. Л. 64.

При перелете из Саранска на КБФ лично с одним сержантом перегнал 9 самолетов Ил-2, с задачей справился отлично. За свою работу имеет ряд поощрений.

Отлично владеет практикой полевого ремонта. Охотно передает свой опыт подчиненным.

Дисциплинированный офицер. Пользуется достаточным авторитетом среди командования и офицеров. К работе прилежен, не считается с личным временем и отдыхом. Повседневно работает над собой по повышению идейно-теоретического и политического уровня».

В июне 1945 года Андрей Федорович Лозинский был награжден орденом Красной Звезды²²⁹. В первые послевоенные годы, когда шло возрождение Ставропольского аэроклуба, в краевой совет Осоавиахима в качестве авиатехников были приняты уволенные из рядов Красной Армии А.Ф. Лозинский и Н.М. Назарчук²³⁰.

Бывший техник Ворошиловского аэроклуба коммунист **Даниил Никифорович Червон** (1913 – не ранее 1985) – уроженец Полтавской области, после расформирования аэроклуба в 1941 году был мобилизован в Красную Армию. Участвовал в Великой Отечественной войне с 3 ноября 1942 года. В первое время служил в должности механика звена, старшим сержантом, фактически выполняя обязанности техника звена в 402-й отдельной авиационной эскадрилье связи (с 15.03.1943 г. переименована в 585-ю). На 1 августа 1943 года звено имело 202 боевых вылета, в том числе самолет младшего техника-лейтенанта Червона совершил 80 боевых вылетов без задержек и происшествий. Восстановил три самолета, подлежащих заводскому ремонту. Постоянно обучал летный состав и своих подчиненных грамотной эксплуатации материальной части.

С 1 января 1944 года продолжил службу в прежней должности в составе 586-й отдельной авиационной армейской эскадрильи



Даниил
Никифорович
ЧЕРВОН

²²⁹ ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Д. 1265. Л. 274–275.

²³⁰ Карташев А.В. ДОСААФ Ставрополя: итоги пройденного пути (1927–2017). К 90-летию организации. Монография. – Волгоград: Панорама, 2017. – С. 96.

8-й гвардейской армии. С 1 августа 1944 года работал в ней техником звена.

Награжден двумя орденами Отечественной войны II степени (1944 и 1985), орденом Красной Звезды (1943), медалью «За боевые заслуги» (1943)²³¹ и другими наградами.



Иван
Васильевич
ПОТУРЕМЕЦ

Потуремец Иван Васильевич (02.01.1915 – 2010) – техник Ворошиловского аэроклуба – к началу войны работал техником в Ульяновской объединенной летной школе пилотов и авиамехаников, переданной в конце 1940 года из ведения Осоавиахима в состав ВВС Красной Армии. На второй день войны был мобилизован в Военно-Морской флот. Просился на фронт, но как квалифицированный специалист был оставлен в тылу²³².

С 1944 года служил в 14-й корректировочной авиационной эскадрилье. Имел звание техника-лейтенанта и занимал должность техника авиационного звена. При подготовке материальной части самолета и мотора к боевым вылетам, а также на корректировку артиллерийских стрельб батарей береговой обороны и кораблей он с особой тщательностью контролировал работу своих подчиненных.

После окончания Великой Отечественной войны Иван Васильевич был направлен на Дальний Восток. В дни разгрома японской армии проявил себя хорошим организатором, способным нацелить подчиненный ему личный состав на выполнение поставленных боевых задач. За отличную работу при подготовке материальной части к боевым вылетам и умелое руководство техническим составом своего звена в сентябре 1945 года был награжден медалью «За боевые заслуги»²³³.

После победы над Японией Иван Васильевич Потуремец продолжил службу в Приморском крае, в войсковой части 63916. Из рядов Вооруженных Сил был уволен в 1966 году в звании майора технической службы. За выслугу лет был награжден

²³¹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682526. Д. 304. Л. 108; Оп. 690155. Д. 5488. Л. 122.

²³² Мой папа, Потуремец Иван Васильевич. URL: <https://ok.ru/bukhtarazb/album/52994283536628> (дата обращения 22.08.2022).

²³³ ЦВМА. Ф. 3. Оп.1. Д. 1572. Л. 611.

орденом Красной Звезды, второй медалью «За боевые заслуги», а в 1985 году Иван Васильевич был удостоен ордена Отечественной войны II степени.

Гущин Александр Дмитриевич (1912 – не ранее 1960) – механик, а затем авиатехник Ворошиловского аэроклуба был мобилизован 23 июня 1941 года и в звании «младший воентехник» был направлен в распоряжение командира 73-й ИАД, которая формировалась в 1941 году в СКВО. Непосредственно участвовал в Великой Отечественной войне с декабря 1941 года. Оборонял Сталинград. К концу войны имел звание старшего техника-лейтенанта и занимал должность начальника отделения авиационно-технического снабжения 699-го батальона аэродромного обслуживания (БАО) 32-го района аэродромного базирования (РАБ). При обслуживании боевой работы авиационных полков в 1943 году под его непосредственным руководством в обеспечении запасными частями и расходными материалами было восстановлено 250 и поднято с вынужденных посадок 18 самолетов.

За период освобождения Молдавской ССР и Измаильской области А.Д. Гущин обеспечил подвоз необходимого количества запасных частей, которыми было восстановлено 35 самолетов, в том числе 2 бомбардировщика, 20 штурмовиков, 10 истребителей и 3 самолета По-2. Благодаря находчивости и инициативе личного состава отделения, в условиях бездорожья и распутицы запасные части быстро и своевременно доставлялись для скорейшего восстановления боевых самолетов. За это в октябре 1944 года Александр Дмитриевич был представлен к ордену Красной Звезды²³⁴. Среди других его наград медали «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией», второй орден Красной Звезды (1955) и медаль «За боевые заслуги» (1950). Службу в Вооруженных Силах СССР окончил в июле 1960 года, и был уволен в запас в звании майора технической службы.



Александр
Дмитриевич
ГУЩИН

²³⁴ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 4474. Л. 265.



Виктор
ПЯТКО

Одному из воспитанников аэроклуба **Виктору Григорьевичу Пятко** (1923–2012) пришлось стать авиационным механиком. Это случилось после того, как в составе курсантского батальона Ейского авиаучилища он оказался в окопах под Сталинградом. После ранения и контузии летать больше не мог.

Виктор Пятко родился 12 октября 1923 года в селе Бурукшун Ипатовского района Ставропольского края. В 1940 году окончил Ворошиловский аэроклуб. В Красной Армии с июля 1941 года. В 1942 году находился в составе особого стрелкового батальона 143-й стрелковой бригады. Затем воевал в 405-м истребительном авиационном полку. Имел звание сержанта²³⁵. Победу встретил в Варшаве. Демобилизован в мае 1946 года в звании старшего техника-лейтенанта. В 1987 году был награжден орденом Отечественной войны II степени.



Александр
КОТИН

Представителем инженерно-авиационной службы стал **Александр Федорович Котин** – старший брат летчика Георгия Котина. Он родился 21 января 1921 года так же, как и брат, в селе Ипатово Ставропольского края. В 1940 году вместе с Георгием он окончил Ворошиловский аэроклуб и был призван в ряды Красной Армии 8 октября 1940 года Ворошиловским ГВК. Он также поступил в авиационную школу. По материалам ОБД «Мемориал» прослеживается служба Александра в 20-м запасном авиационном полку Сибирского военного округа. После окончания обучения в школах летчиков могли направлять в подобные части на переучивание. Воевал старший Котин в составе 976-го истребительного авиационного полка ПВО 259-й истребительной авиационной дивизии. С 1944 года служил в 169-й авиационной базе особого назначения ВВС Красной Армии в Полтаве, на которой базировались самолеты союзников. Войну окончил в звании «младший техник-лейтенант». Награжден медалями «За победу над Германией», «За взятие Кенигсберга», после

²³⁵ЦАМО. Ф. 22666. Оп.483480с. Д. 1.

войны – орденом Красной Звезды (за выслугу лет), Отечественной войны II степени (1985), медалью «За боевые заслуги» (за выслугу лет) и другими наградами. Службу завершил 24 апреля 1958 года в звании капитана.



И.В. Потуремец



Техник – лейтенант И.В. Потуремец (слева)



И.В. Потуремец (в первом ряду, крайний слева)



Подполковник И.В. Потуремец со старшей дочерью Эммой, 2005 г.



Зинаида ЖУКОВА

Среди добровольцев, стремившихся на фронт в первые дни Великой Отечественной войны, много заявлений поступило от выпускниц Ворошиловского аэроклуба. Одной из них была **Зинаида Константиновна Жукова** (24.12.1920–06.08.2019), в замужестве Линькова. Нам посчастливилось разыскать ее близких и родственников. Этот рассказ мы сделали с их слов.

Как и многие девушки в аэроклубе, Зинаида хорошо освоила самолет У-2, не раз прыгала с парашютом, и, конечно, хотела попасть на фронт летчицей и воевать в полку, которым командовала ставропольчанка Евдокия Бершанская. Но в армии требовались зенитчицы. И на распределительном пункте ее зачислили в 485-й зенитный артиллерийский полк ПВО.

Зинаида Жукова обороняла Ростов и Батайск, Орджоникидзе и Махачкалу, Туапсе и Новороссийск. Победу сержант Жукова встретила в Будапеште. Награждена медалями «За боевые заслуги» и оборону Кавказа.

Из наградного приказа 1080-го зенитного артиллерийского полка от 18 мая 1945 года: «НАГРАЖДАЮ МЕДАЛЬЮ «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ»: <...>

7. Командира приборного отделения старшего сержанта Жукову Зинаиду Константиновну за то, что в боях по защите г. Ростов н/Д проявила стойкость и мужество против немецко-фашистских захватчиков. Будучи командиром приборного отделения, прибор под ее командованием сумел быстро и точно производить поимку целей, в результате чего батарея только основным способом сбивла 5 самолетов противника. Тов. ЖУКОВА воодушевляла личный состав своего отделения на выполнение боевых заданий командования. Много уделяет внимания на воспитание своих подчиненных. Ее отделение является ведущим в батарее. Морально устойчива, политически развита. Предана партии ЛЕНИНА–СТАЛИНА и Социалистической Родине».

Зинаида Константиновна Линькова (Жукова) родилась в 1920 году, образование – 10 классов, член ВКП(б) с 1944 года, в Красной Армии с 1942 года, призвана Ставропольским РВК²³⁶.

²³⁶ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690306. Д. 1767. Л. 111.

В том же 485-м зенитном артиллерийском полку вместе с Зинаидой Жуковой начинала службу еще одна ворошиловская летчица – **Елена Филипповна Терпиловская**, в замужестве Карпина (1921–2002). Но их пути со временем разошлись: Зинаида оказалась в 1080-м полку, а Елена – в 14-м отдельном зенитном артиллерийском дивизионе артиллерии резерва главного командования. В нем за короткий срок пребывания она освоила новую для себя специальность телефониста, телефонный аппарат и службу связи. Работая телефонисткой на ВКП показала себя исполнительным, грамотным, высоко дисциплинированным и смелым бойцом. 9–12 августа 1942 года под Майкопом ее батарея попала в окружение. Наравне с орудийными расчетами Елена помогала буквально на руках выносить орудия по бездорожью через перевалы Кавказа. А когда зенитчики попадали под обстрелы противника, девушка самоотверженно оказывала первую помощь раненым.

В ходе противовоздушной обороны станции Кривенковская в Туапсинском районе 18 августа огневая позиция батареи подверглась удару вражеской авиации. Было выведено из строя орудие и полностью весь орудийный расчет. В это время Елена несла службу связи. Когда услышала крики раненых, попросила бойца подежурить у телефона, а сама стала оказывать первую помощь раненым. Благодаря ее разумной инициативе и быстро принятым мерам, всем тяжелораненым была быстро оказана медицинская помощь.

В декабре 1942 года Елена Терпиловская успешно окончила организованные при дивизионе курсы санинструкторов и полюбила эту работу. С большим вниманием относилась к раненым, и своими силами выходила и вернула в строй трех бойцов. Пользовалась большим уважением и авторитетом среди бойцов и командиров. Пройшла всю войну и также была награждена медалями «За боевые заслуги» и оборону Кавказа²³⁷. На фронте она познакомилась со своим будущим мужем – командиром прожекторной



Елена
ТЕРПИЛОВСКАЯ



Раиса
СИНЬКОВСКАЯ



Валентина
ФИСЕНКО

роты того же 14-го ОЗАД РГК капитаном (впоследствии – майором) И.И. Карпиным. Молодые люди поженились после победы, в мае 1945 года.

Раиса Федоровна Синьковская, в замужестве Подоба (1922–2010)– родилась 3 мая 1922 года в селе Большая Джалга Ипатовского района Ставропольского края. В 1939 году окончила Ворошиловский аэроклуб.

Служила в 335-м зенитном артиллерийском полку ПВО 131-й отдельной зенитной артиллерийской бригады Бакинской армии противовоздушной обороны командиром дальномерного отделения в звании сержанта. В 1944 году была тяжело ранена и демобилизована. Награждена медалью «За оборону Кавказа»²³⁸.

Валентина Евтеевна Фисенко – выпускница второго набора Ворошиловского аэроклуба. Родилась 2 декабря 1918 года в селе Тищенском Изобильненского района Ставропольского края. Была призвана в ряды Красной Армии в ноябре 1940 года после окончания аэроклуба. Воевала, участвовала в обороне Кавказа. Войну окончила в офицерском звании младшего лейтенанта. Награждена медалями «За оборону Кавказа», «За победу над Германией». Демобилизована 23 сентября 1946 года²³⁹.

²³⁷ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Д. 1676. Л. 97.

²³⁸ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 44677. Д. 382. Л. 376.

²³⁹ ЦАМО. Учетно-послужная картотека офицерского состава. Шк. 216. Ящ. 31.



Зинаида Жукова.
Будапешт, 9.04.1945



В гостях у мамы. У входа в парк.
г. Ставрополь 25.05.1943 г.



Раиса Синьковская



Елена Терпиловская



Группа бойцов и командиров подразделения ст. лейтенанта Черных.
Зинаида Жукова вторая справа в третьем ряду. 15.11.1943 г.



Елена Терпиловская и Анастасия Сваткова. Ворошиловск, 1940 г.



Павел Ткач.
Надпись на обратной стороне:
«Вспомни аэроклуб, теорию и практику.
Ваш бывший друг П. Ткач.
Рае Синьковской.
1/IV-41 года
г. Кировабад, авиашкола».



Курсантка Ворошиловского аэроклуба Р. Ф. Синьковская.
Фото Е. Морозова.



Выпускники ворошиловского аэроклуба, успешно окончившие летную программу. На снимке (слева направо): начлет аэроклуба тов. Закушняк, пилоты гг. Горбунов, Ярошенко, Третьяков и Ткач.
Фото С. Петросяна.



Ст. лейтенант
Ф.В. Рысевец

Бывшим ворошиловским учлетам нашлось место даже в танковых войсках. В 1939 году в аэроклубе обучался **Флавиан Владимирович Рысевец** (1923–1990). Однако летчиком ему не суждено было стать, как он сам говорил, «высота не пустила». Вместо летной школы он поступил в танковое училище. С началом войны, еще курсантом, оказался на фронте²⁴⁰. Ему посчастливилось пройти всю войну: с боями отходил от стен Минска до Ржева, а затем освобождал Украину, Белоруссию и Польшу. Ему чудом удалось выжить, и не раз, когда, казалось, выжить было невозможно. Прорывался из окружения, был трижды тяжело ранен. Последний раз в феврале 1945 года его даже посчитали убитым. В армейской многотиражке напечатали портрет Рысевца в траурной рамке. А он выжил всем смертям назло! 24 марта 1945 года Флавиан Владимирович Рысевец был удостоен звания Героя Советского Союза²⁴¹.

Флавиан Владимирович Рысевец родился 1 января 1923 года в г. Ставрополе в семье железнодорожного служащего. Учился в средней школе № 64 города Ставрополя, был членом ВЛКСМ. Со школьной скамьи усиленно занимался легкой и тяжелой атлетикой, увлекался техникой. В 1939 году учился в аэроклубе. В апреле 1941 года досрочно ушел в Красную Армию и поступил в Минское танковое училище. Война застала Флавиана Владимировича курсантом, и ему пришлось повоевать как рядовому солдату: с июня по август он участвовал в боях на реке Березина. Затем вместе с училищем был эвакуирован в г. Ульяновск, где в августе 1942 года с отличием окончил училище. Как отличнику учебы ему было присвоено звание лейтенанта. Будучи командиром танкового взвода, начинал воевать на Калининском фронте. Находясь постоянно в боях, 6 декабря 1942 года был ранен в голову и отправлен в госпиталь. После лечения прибыл в 3-й танковый полк 37-й механизированной бригады, которая в тот момент находилась в стадии формирования. В 1943 году вместе со своей частью был направлен на Степной фронт, где в июне 1943 года снова вступил в бой, продолжая командовать танковым взводом на танках Т-34. Освобождая родную землю, прошел с боя-

²⁴⁰ ГАСК. Ф. Р-1764. Оп. 1. Д. 57. Л. 6.

²⁴¹ Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1945. – 28 марта. – С. 2.

ми через Белгород, Харьков, Полтаву, Кировоград, участвовал в битве за Днепр. В этот период был принят в партию, получил свои первые боевые награды – медаль «За отвагу» и орден Красного Знамени. В июне 1944 года после получения пополнения полком в составе бригады старший лейтенант Рысевец попал на 1-й Белорусский фронт, где командовал танковым взводом разведки. В июле второй раз был ранен в голову. После двух месяцев лечения, еще с перевязанной головой вернулся в свою часть и участвовал в боях за освобождение Бреста, форсировании Буга, освобождении Барановичей, Слонима и других белорусских и польских городов. За свои новые подвиги был удостоен второго ордена Красного Знамени. В январе 1945 года, получив очередное пополнение, полк, в котором воевал Флавиан Рысевец, вступил в решающие бои. В это время он уже командовал танковой ротой. Из воспоминаний Ф.В. Рысевца:

«В феврале 1945 года наша танковая часть вела бои по берегу р. Одер. Мне как командиру танковой роты был придан танковый десант, и была поставлена задача: взять сильно укрепленный оборонительный узел противника. Утром я со своей ротой вступил в неравный бой с противником. Немец сопротивлялся до последнего и никак не сдавал позиции: силы наши в этом бою уже иссякали, и положение оставалось безвыходным. Но узел сопротивления во что бы то ни стало надо было взять и обеспечить продвижение вперед основными силами. Когда я увидел такое положение, то мне пришлось выйти из танка, поднять нашу пехоту вперед и личным примером повести в атаку и решительным ударом обеспечить победу. Пришлось вступить в рукопашную схватку с фрицами, где не было им пощады. Увидев наши решительные действия, немцы стали отступать в панике и бросать технику. И, вот, в этой рукопашной схватке мне последний раз пришлось участвовать в бою, так меня ранили в живот, и больше я в строй не вернулся. В этом бою было уничтожено до батальона немецкой пехоты, 13 пушек, 30 пулеметов, 21 автомашина и многое другое, не считая трофеев (по письмам моих товарищей). Так окончилась моя 106-я танковая атака, только по неточному подсчету»²⁴².

Вскоре после окончания войны в Ставрополе в торжественной обстановке встретились два героя – летчик-штурмовик Григорий Рябушко и «участник 126 крупных танковых атак» Флавиан Рысевец. Газета «Ставропольская правда» писала о встрече бывших аэроклубовцев: «В недавнем прошлом ставропольские школьники, они слыли приятелями и до войны. Сейчас Григория Рябушко и

²⁴² ГАСК. Ф. Р-1764. Оп. 1. Д. 57. Л. 6, 11.

Флавиана Рысевца связывает самая крепкая в мире дружба – кровью скрепленное боевое братство советских воинов... На груди у обоих – золотые звездочки – сверкающий знак высшей доблести и всенародной славы, которым благодарная Родина отмечает храбрейших из храбрых своих детей – Героев Советского Союза»²⁴³. В газетной статье была размещена совместная фотография двух молодых героев. Свою дружбу они пронесли через всю жизнь. В фондах городского музея «Память» хранится совместная фотография Г.М. Рябушко и Ф.В. Рысевца, сделанная много лет спустя, 9 мая 1990 года.

Так же, как и Рысевец, стал танкистом **Георгий Федорович Котин** (1923 – не ранее 1985). Это был уроженец села Ипатово Ставропольского края. В 1940 году он окончил Ворошиловский аэроклуб.



Георгий
КОТИН

В ряды Красной Армии призван 17 июля 1941 года Ворошиловским горвоенкоматом. После окончания танкового училища Георгий воевал командиром танкового взвода в 378-м танковом батальоне 173-й танковой бригады. Младший лейтенант, лейтенант. Воевал на Донском фронте под Сталинградом. В августе 1942 года был легко ранен. 17 января 1943 года в уличных боях при взятии города Россось, командуя танковым взводом, вклинился в противотанковую оборону на окраине города. В бою уничтожил две пушки, при уничтожении третьей танк Котина был подбит термитным снарядом. Экипаж танка погиб, танк загорелся. Георгий получил сильные ожоги обеих рук. При выходе из танка был тяжело ранен в грудь. Пальцы обеих рук пришлось ампутировать. После лечения в госпитале был признан негодным к военной службе.

Ставропольский горвоенком подполковник Глушков в июне 1944 года ходатайствовал о награждении Г.Ф. Котина орденом Красной Звезды. Однако командующий Северо-Кавказским военным округом посчитал возможным наградить отважного танкиста орденом Отечественной войны II степени. В 1985 году Г.Ф. Котин был награжден орденом Отечественной войны I степени²⁴⁴.

Мать братьев Котиных Фекла Арсентьевна проживала в Ставрополе в переулке Авиационном, дом 10.

²⁴³ Герои-ставропольцы // Ставропольская правда. – 1945. – 30 сентября. – С. 4.

²⁴⁴ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 608. Л. 79.

Герои Советского Союза
Г. Рябушко и Ф. Рысевец
Ставрополь, 1945 г.
Снимок из газеты
«Ставропольская
правда»,
30 сентября 1945 г.



Г.М. Рябушко
и Ф.В. Рысевец.
Ставрополь, 9 мая 1990 г.
Из фондов Музея Вели-
кой Отечественной
войны 1941–1945 гг.
«Память» города
Ставрополя



На встрече
со школьниками
в краеведческом музее
выступает Ф.В. Рысевец.
Ставрополь, 8 мая 1965 г.



Ряд выпускников Ворошиловского аэроклуба воевал в стрелковых частях. Один из них – **Тимофей Иванович Горбунков** (1920–1995) – родился 19 февраля 1920 года в городе Ставрополе. В 1939 году окончил Ворошиловский аэроклуб. В мае 1940 года призван в ряды Красной Армии.

Тимофей Горбунков воевал на Сталинградском и Юго-Западном фронтах в 592-м стрелковом полку 203-й стрелковой дивизии. Это соединение освобождало Донбасс, города Николаев, Одессу, участвовало в Яско-Кишиневской операции, вела бои на территории Румынии, Венгрии и Чехословакии.

Награжден медалями «За оборону Киева», «За победу над Германией», в 1985 году – орденом Отечественной войны II степени.

Войну окончил в звании лейтенанта. Демобилизован 18 июля 1946 года.

Проживал в г. Ставрополь, проезд Братский, дом 8, квартира 8²⁴⁵.

Тезка лейтенанта Горбункова – **Тимофей Васильевич Третьяков** (1922–1983) тоже попал в пехоту.

Возможно, это случилось после того, как, будучи летчиком 926-го истребительного авиационного полка²⁴⁶, он – старший сержант – был сбит, получил ранение или попал в плен. Эту версию еще предстоит проверить.

Тимофей Третьяков родился 6 марта 1922 года в городе Ставрополе. В 1939 году окончил Ворошиловский аэроклуб. В Красной Армии с 1941 года. Призван 28 декабря Ворошиловским ГВК. Вначале служил в 28-м стрелковом полку 75-й стрелковой дивизии Закавказского военного округа (обратите внимание, что 926-й ИАП тоже воевал на



Тимофей
ГОРБУНКОВ



Тимофей
ТРЕТЬЯКОВ

²⁴⁵Горбунков Тимофей Иванович. URL: <https://1418museum.ru/heroes/12575775/> (дата обращения 31.07.2022); Книга памяти Ставропольского края. URL: <http://книга-памяти.рф/entity/218638> (дата обращения 31.07.2022).

²⁴⁶926-й истребительный авиационный полк. URL: <https://proza.ru/2018/07/24/1859> (дата обращения 31.07.2022).

Кавказе). На фронте с декабря 1943 года. Младший лейтенант, комсорг стрелкового батальона 531-го стрелкового полка 164-й стрелковой дивизии.

31 июля 1944 года во время наступления на деревню Окмяны (на севере Литвы) младший лейтенант Третьяков с группой бойцов первым ворвался в населенный пункт. На чердаках домов засели немецкие автоматчики и вели огонь по наступающим. Очистив населенный пункт от фашистов, Тимофей вошел в последний дом на окраине деревни и был ранен выстрелом немецкого стрелка с чердака. В завязавшемся бою Третьяков был вторично ранен осколками гранаты, но, несмотря на полученные ранения, продолжал вести бой. За проявленную инициативу и мужество младший лейтенант Т.В. Третьяков был награжден орденом Красной Звезды²⁴⁷.

По данным ОБД «Мемориал», после лечения Тимофей Васильевич продолжил службу и был уволен в запас в ноябре 1954 года.

Георгий Васильевич Девятилов (1920–не ранее 1988) служил в разведке. Он родился 28 октября 1920 года в городе Красный Сулин Ростовской области. Имел образование восемь классов. В 1939 году окончил Ворошиловский аэроклуб и в том же году Ставропольским ГВК был призван в ряды Красной Армии.

Участвовал в боях на Северо-Западном фронте в составе 8-й гвардейской воздушно-десантной бригады командиром стрелкового отделения парашютно-десантного батальона с 3 по 20 февраля 1942 года. Гвардии сержант. Член ВКП(б). Проявил себя знающим свое дело младшим командиром, дисциплинированным, требовательным к себе и подчиненным, достойным патриотом советской родины. В наступательном бою уничтожил до 6 немецких солдат и офицеров. 20 февраля в сражении за укрепленный пункт противника был ранен. За это в феврале 1945 года был награжден медалью «За боевые заслуги». В 1988 году, как участник войны удостоен ордена Отечественной войны II степени²⁴⁸.



Георгий
ДЕВЯТИЛОВ

²⁴⁷ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 5061. Л. 34.

²⁴⁸ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686046. Д. 153. Л. 6/н.

После ранения находился на лечении в тылу. 12 декабря 1942 года в составе команды из 50 военнослужащих, годных к строевой службе в десантных частях, был направлен из Красноярского переельного пункта в Люберцы, в распоряжение командира 1-го воздушно-десантного корпуса²⁴⁹.



Федор
ЛУКИНОВ

В разведзвезде роты управления 23-й танковой бригады служил еще один ворошиловский сокол – **Федор Николаевич Лукинов** (26.02.1920 – 07.08.2006). В 1939 году он окончил Ворошиловский аэроклуб. 8 октября 1940 года был призван в РККА Ворошиловским городским военкоматом. Получил назначение на должность командира мотострелкового отделения. В звании старшего сержанта воевал на 1-м Белорусском фронте.

Руководя разведкой в дозоре, при осмотре леса, проявил храбрость и находчивость. В результате чего наши бойцы захватили 13 пленных и военную технику. Несмотря на сильный пулеметный огонь противника, Федор Лукинов своевременно информировал командование обо всех изменениях в боевой обстановке. В июле 1944 года награжден Орденом Славы III степени.

Ведя разведку в районе польского города Радом, он лично установил местоположение противника и уничтожил 10 солдат. Получив легкое ранение, не оставил отряд. При разведке противника в городе Лодзь уничтожил до 15 немецких солдат и офицеров. Был тяжело ранен. В апреле 1945 года был награжден Орденом Отечественной войны II степени²⁵⁰.



Иван
ГУЛЕВСКИЙ

В войсках связи воевал еще один аэроклубовец 1939 года выпуска – **Гулевский Иван Николаевич**. Он родился 25 декабря 1922 года. Призван в ряды Красной Армии 5 августа 1941 года Ворошиловским ГВК. На август 1943 года был кандидатом в члены

²⁴⁹ ЦАМО. Ф. Красноярского ВПП. Оп. 174660. Д. 43. Л. 16.

²⁵⁰ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1386. Л. 240; Оп. 686196. Д. 772. Л. 33.

ВКП(б), с 3 апреля 1942 года в звании рядового служил электромонтером генераторной станции 65-го отдельного полка связи Брянского фронта. С 18 июля по 3 августа 1943 года находился на наблюдательном пункте командующего фронтом в Кочетках. Один под обстрелом авиации и артиллерии противника, обеспечил бесперебойную работу генераторной станции и подачу электропитания для работы всей телеграфной аппаратуры узла связи пункта управления. В августе 1943 года был награжден медалью «За боевые заслуги»²⁵¹, а 9 мая 1945 года – медалью «За победу над Германией».

Судьбы людей, что в небе, что на земле складывались по-разному: кто-то погибал, кто-то становился героем, кто-то – инвалидом, кто-то проводил годы в плену и испытывал отголоски такого прошлого в послевоенной жизни.

Александр Павлович Вдовченко (1921–1996) родился 10 декабря 1921 года в хуторе Польском Ставропольского края. В 1939 году окончил Ворошиловский аэроклуб, а в мае 1941 года был призван в ряды Красной Армии и направлен в Западный военный округ, в город Брест. Был обычным рядовым красноармейцем, и в первые дни войны попал в плен. Всю войну он провел в немецких концлагерях, но остался жив. В 1945 году его освободили американцы²⁵².

В 1985 году, несмотря ни на что, правительство СССР посчитало справедливым: наградить Александра Павловича Вдовченко орденом Отечественной войны II степени.

После войны Александр Павлович и его супруга Зоя Спиридоновна, окончившая пожарно-техническое училище, устроились работать в пожарную часть города Ставрополя. А.П. Вдовченко был оперативным дежурным, начальником караула, а затем и начальником пожарной части. С годами на предприятии образовалась настоящая трудовая династия – в части на протяжении нескольких



Александр
ВДОВЧЕНКО



Леонид
МОВЧАН

десятилетий работали не только сами супруги Вдовченко, но и их дети и внуки²⁵³.

Не суждено было стать летчиком еще одному аэроклубовцу второго набора: **Леонид Гаврилович Мовчан** (1923–1993) – уроженец села Кевсала Ипатовского района Ставропольского края, родился 16 июня 1923 года. После окончания аэроклуба с 1940 года учился в военноморском авиационном училище, был призван на военную службу Ворошиловским РВК²⁵⁴. С началом войны был направлен на флот, служил мотористом в 3-й бригаде речных кораблей Днепровской военной флотилии. Войну закончил в Германии в звании старшины 2-й статьи. После войны работал в городе Ипатово на автотранспортном предприятии инженером по снабжению. Ушел из жизни 23 октября 1993 года, похоронен в городе Ипатово²⁵⁵. Награжден медалями «За взятие Берлина», «За победу над Германией», в 1985 году – орденом Отечественной войны II степени.

²⁵¹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 682526. Д. 1775. Л. 198.

²⁵² Вдовченко Александр Павлович. Книга памяти города Ставрополя (stavadm.ru). URL: <https://panno.stavadm.ru/?q=node/4310> (дата обращения 30.07.2022).

²⁵³ 30 апреля 2014 года – 365 лет пожарной охране. В труде рождаются герои. URL: <http://gorodskoportal.ru/stavropol/news/official/4097393/> (дата обращения 22.08.2022).

²⁵⁴ Мовчан Леонид Гаврилович. URL: <https://soldat.moypolk.ru/soldier/movchan-leonid-gavrilovich/> (дата обращения 17.09.2022).

²⁵⁵ Мовчан Леонид Гаврилович. URL: <http://xn----7sbbjeyivdy9a8l.xn--p1ai/entity/186832> (дата обращения 17.09.2022).



Александр
Павлович
ВДОВЧЕНКО



Леонид
Гаврилович
МОВЧАН



Тимофей
Иванович
ГОРБУНКОВ



Тимофей
Владимирович
ТРЕТЬЯКОВ



Экипаж пожарной машины, второй справа – А.П. Вдовченко. 1960-е гг.

Глава 8. «ЕСЛИ КТО-НИБУДЬ ЗНАЕТ ...»

В газете «Ставропольская правда» за 19 ноября 1988 года вышла заметка члена оргкомитета встречи выпускников аэроклуба 1941 года Р. Есиковой «Если кто-нибудь знает...». На опубликованной групповой фотографии – 11 человек: курсанты аэроклуба со своим инструктором. Под фотографией такой текст:

«Проучившись в Ставропольском аэроклубе всего год, вот эти молодые парни летом 1941 года подняли в небо боевые машины и повели их навстречу надвигающейся коричневой чуме. В небе Кавказа погиб Борис Шальнев – на снимке он сидит второй слева. Уже при освобождении Польши пал смертью храбрых Петр Костянов – на снимке второй справа. Майором закончил войну Леонид Гаранжа, который сейчас живет в Курске – он первый слева в верхнем ряду. Что случилось с остальными, как сложилась их судьба? Нам, ветеранам, неизвестно. Может, поможет нам публикация этого снимка в газете?»

Кроме названных летчиков на фотографии – Е. Соболев, М. Стрельцов, К. Веселов, В. Тимофеев, И. Куц, И. Троценко, инструкторы и техники аэроклуба, который, кстати, скоро будет отмечать свой полувековой юбилей. В истории Военно-Воздушных Сил много славных страниц написано воспитанниками этого учебного заведения. К сожалению, на этих страницах еще много белых пятен».

Вырезку из этой газеты со статьей Р. Есиковой и фотографией нам подарил ветеран ДОСААФ Павел Яковлевич Гавриленко, который очень хотел, чтобы мы занялись историей Ставропольского аэроклуба. Сегодня его уже нет с нами.

Надо сказать, что статья Р. Есиковой даже на первый взгляд содержала ошибки, хотя верить в это не хотелось. Нам показалось, что Р. Есикова – одна из выпускниц аэроклуба, и хорошо знает судьбу последнего выпуска. В то же время было сложно поверить, что выпускники 1941 года «летом 1941 года подняли в небо боевые машины». Это могли сделать выпускники 1939 или, в крайнем случае, 1940 года. Но ни одной из фамилий, названных в заметке Есиковой, на фотографиях выпусков 1939 и 1940 годов мы не обнаружили.

Кроме того, насколько нам было известно до сих пор, ни один выпускник аэроклуба не окончил войну в звании майора, как писала автор заметки о Леониде Гаранжа. Все они были слишком молоды, срок еще не подошел к майорскому званию, даже с учетом быстрого карьерного роста в годы войны.

В базах данных ОБД «Мемориал» и «Подвиг народа» мы нашли информацию о названных аэроклубовцах: Б.В. Шальневе, П.Н. Костянове, Л.Н. Гаранжа, Е.И. Соболеве, К.П. Веселове, И.И. Куц, И.А. Троценко. О большинстве из них мы уже писали выше.

Самой Р. Есиковой в базах данных Минобороны не оказалось. Но, когда началась работа над книгой, мы решили вновь вернуться к поиску информации о ней, вновь стали «пробивать» в сети Интернет всех, кто был указан в заметке. Поиск сведений о Борисе Шальневе привел к неожиданной находке: о нем на сайте «Ищем, находим, помним» писал Алексей Есиков (мы только тут обратили внимание на совпадение фамилий):

«Дорогие друзья! Узнал о Вас в одной из телепередач. И надежда снова ожила. Мой дядя Шальнев Борис Васильевич (1923 г.р.) с мая 1941 – по 1942 учился в Сталинградской школе пилотов. С мая 1942 служил в 821 истребительном авиаполку 236 истр. Ав. Дивизии. 20 июля 1942 года не вернулся с боевого задания. Полк базировался в станице Староминской. Из общения с его сослуживцами (когда были живы) я узнал, что они летали на Туапсе и Мариуполь. Насколько я помню, он воевал на ЯК-1. Очень надеюсь все же узнать место гибели»²⁵⁶.

Было очевидно, что Р. Есикова и Алексей Есиков не чужие друг другу люди. Мы смогли разыскать Алексея Викторовича Есикова и его брата Бориса Викторовича, которые рассказали о том, что их мама – Раиса Васильевна Есикова (1926–2018), урожденная Шальнева, младшая сестра Бориса Васильевича Шальнева, погибшего в 1942 году. До конца своих дней она пыталась найти место гибели брата и собирала любую информацию, связанную с его судьбой. Правда, как оказалось, она лично не имела никакого отношения к Ворошиловскому аэроклубу, а членом оргкомитета встречи выпускников аэроклуба стала потому, что являлась связующим звеном между выпускниками спецнабора 1940–1941 гг.

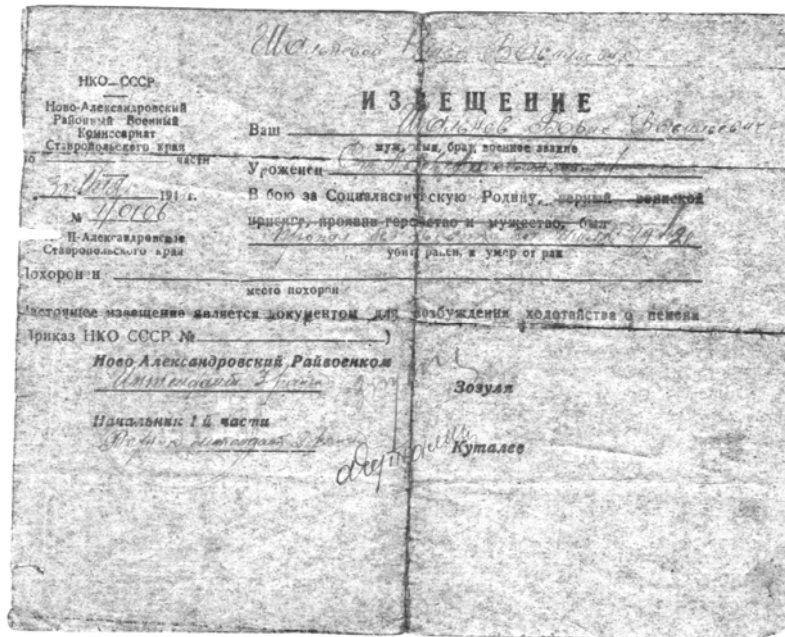
²⁵⁶ Ищем, находим, помним. URL: <http://kubplazdarm.tuapse.ru/forum/ishchusoldata/58-shalnev-boris-vasilevich-821-iap-236-iad.html> (дата обращения 05.08.2022).



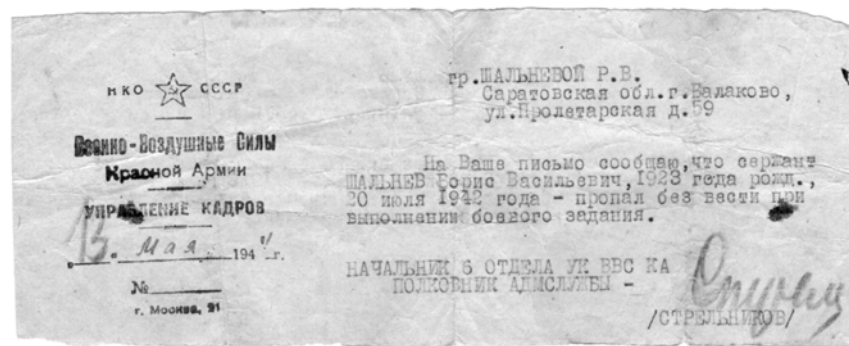
Группа курсантов Ворошиловского аэроклуба инструктора-летчика Евгения Соболева (сидит в центре), слева от него – Борис Шальнев. Второй ряд 1-й слева Леонид Гаранжа, 2-й слева Константин Веселов. Справа второй – Петр Костянов. 1940–1941 гг. Снимок из газеты «Ставропольская правда», 19 ноября 1988 г.



Группа курсантов Ворошиловского аэроклуба. Справа лежит Борис Шальнев. 1940–1941 гг. Фото из семейного архива Есиковых



Извещение Шальневой Раисе Васильевне о пропаже без вести ее брата Бориса Васильевича Шальнева. 30 мая 1943 г.



Ответ из Управления кадров ВВС Шальневой Р.В. на ее запрос о судьбе брата. 13 мая 1944 г.

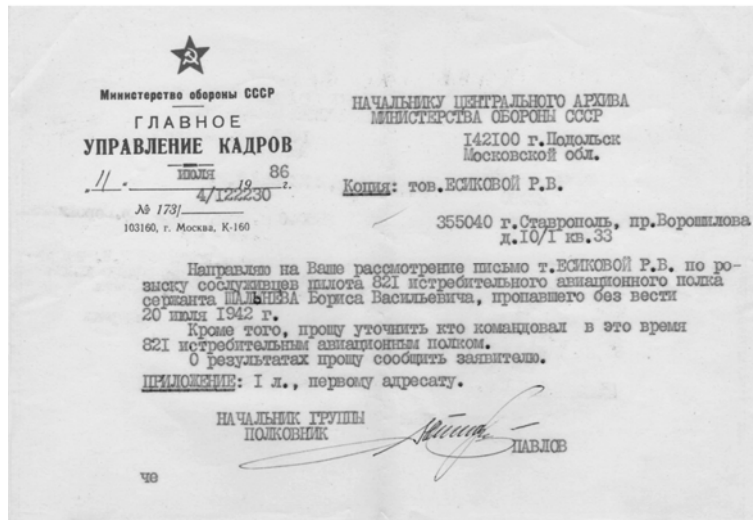
Учлеты Михаил Стрельцов, Борис Шальнев, Константин Веселов. Ворошиловск, 1940–1941 гг. Семейный архив Есиковых



Ворошиловские соколы: Борис Шальнев, Михаил Стрельцов (сидят), Иван Троценко, Василий Тимофеев (стоят). 1940–1941 гг. Семейный архив Есиковых



Борис Шальнев (справа) с братом Александром. Сталинград, 1941–1942 гг.
Семейный архив Есиковых



Копия запроса Главного управления кадров МО СССР в ЦАМО СССР.
11.07.1986 г.

Благодаря братьям Есиковым в наши руки попали ответы Министерства обороны, письма однокурсников Бориса Шальнева по аэроклубу и его однополчан, адресованные Раисе Васильевне. Некоторые из этих материалов мы приводим ниже.

В ответ на публикацию Р.В. Есиковой в «Ставрополке» пришел ответ, опубликованный в газете 14 декабря 1988 года. Жительница Ставрополя Л.Г. Яковлева сообщила, что из всех, кто запечатлен на снимке, она знала Константина Веселова, стоящего вторым слева (одним неизвестным на снимке для нас стало меньше). В 50-е годы она встретила его мать, которая ей сказала, что Костя погиб на фронте. Кроме того, Людмила Георгиевна написала, что Ворошиловский аэроклуб окончили два ее одноклассника Вячеслав Чепиженко и Григорий Рябушко. Но, если о Веселове и Рябушко мы знали, то фамилия Чепиженко была для нас новой. И вот, что мы узнали об этом человеке.

Гвардии младший лейтенант **Чепиженко Вячеслав Андреевич** (1922–1980) – уроженец города Ставрополя, родился 23 ноября 1922 года, летчик 107-го гвардейского истребительного авиационного Одерского полка 11-й гвардейской истребительной авиационной Днепровской Краснознаменной ордена Богдана Хмельницкого дивизии. В Красной Армии он находился с 1940 года (по данным ОБД «Мемориал» с 16.05.1941 г.), призван в ее ряды Ворошиловским военкоматом. Значит, аэроклуб он мог окончить либо в том же 1940 году, либо на год раньше – в 1939-м. В 1944 году был принят кандидатом в члены ВКП(б). В Великой Отечественной войне участвовал с 25 января 1944 года. За месяц до победы 7 апреля 1945 года Вячеслав был представлен к ордену Отечественной войны II степени. В наградном листе было отмечено:

«За этот период времени произвел 30 успешных боевых вылетов, с налетом 28 часов 57 минут, из них: на сопровождение штурмовиков 27 боевых вылетов, на свободную охоту 2 боевых вылета, на прикрытие войск 1 боевой вылет. При сопровождении штурмовиков, последние потерь от атак истребителей противника не имели. Правильно взаимодействуя со штурмовиками, 26 раз принимал участие в штурмовых действиях по живой силе и технике против-



Капитан
В.А. Чепиженко

ника, в результате сжег 7 автомашин, 10 подвод с грузом, убил 5 лошадей, сжег 3 железнодорожных вагона и уничтожил до 20 солдат противника. Провел 5 воздушных боев, в результате которых сбил 1 самолет противника ФВ-190.

12.8.1944 г., будучи ведомым в паре гвардии лейтенанта Довгий, группой 6 Як-1 сопровождал 7 Ил-2 в районе Котушув. Во время подхода к цели 4 ФВ-190 атаковали Ил-2. Пару из них атакой в лоб отбил гвардии лейтенант Довгий, но, не заметив второй пары «Фоккеров» и разворачиваясь в сторону «Илов», подставил нижнюю часть своего самолета им, которые уже шли в атаку на Довгого. Видя, что его ведущий в опасности, тов. Чепиженко пошел на выручку, и смелой атакой в лоб с дистанции 100–80 метров сбил ведущего ФВ-190, который упал северо-западнее 4–5 км Котушув, падение самолета подтверждает комендант города Сташув от 2.9.1944 года. В бою ведет себя смело и решительно и проводит его тактически грамотно».

За мужество и отвагу, проявленные в боях против немецко-фашистских захватчиков, за сбитый самолет противника и 30 успешных боевых вылетов был награжден орденом Красной Звезды²⁵⁷. В числе наград Вячеслава Андреевича медали «За взятие Берлина», «За освобождение Праги». За выслугу лет был награжден орденом Красной Звезды (1956) и медалью «За боевые заслуги» (1951).

По данным ОБД «Мемориал» В.А. Чепиженко вырос в звании до капитана и прослужил до 8 февраля 1960 года.

В полученных нами документах Раисы Васильевны Есиковой более десятка писем. Мы приведем здесь те из них, которые проливают свет на судьбы ворошиловских соколов, в основном тех из них, о которых нам до этого было неизвестно.

Открытием для нас стали имена однокурсников Бориса Шальнева по аэроклубу, о которых сообщил в своем письме Р.В. Есиковой Леонид Гаранжа. Начнем с его писем.

Здравствуйте, уважаемая Раиса Васильевна!

Извините за то, что сразу не ответил. Я от Вас получил два письма – первое, когда лежал в больнице, поэтому сразу и не ответил, а второе – уже будучи дома. Плохо то, что о Боре пока ни-

чего неизвестно. Я Вам могу посоветовать обратиться в Центральный архив Министерства обороны в гор. Подольске, и еще есть передача по ТВ – для вас ветераны. Ее ведет артист Богатиков (по субботам). Обратитесь через него, напишите, может кто откликнется.

В первом письме Вы писали о Васе Жукове, что живет в Благодарном, у меня есть план побывать в этом году на Ставрополье (я ведь сам Сотниковский), побуду и в Благодарном, может быть, увижу. Так что, если у Вас есть адрес Жукова, пришлите, но он, кажется, тогда жил или в Петровском, или еще где-то, но не в Благодарном. Фотокарточку, которую Вы мне прислали, я такую имею, но она у меня раза в два меньше, так что большое Вам спасибо за эту фотокарточку. Желаю Вам удачи в поиске о судьбе Бори.

Если кого-то еще встретите из курсантов апрельского 1941 года выпуска, передавайте от меня привет.

Вот, ведь и Полупанова хорошо помню, это его фото было помещено в Ставропольской правде, и Колышкина помню (высокий такой), а мне он почему-то не отвечает, может быть, обиделся, я ему не сразу ответил. А адрес Васи Тимофеева Вы у Рябушко не узнали?

Ну, будьте здоровы. Желаю Вам всего самого наилучшего.

С уважением Л. Гаранжа.

27 июня, гор. Курск

Здравствуйте, уважаемая Раиса Васильевна!

Получил Ваше письмо и не смог сразу ответить – фото 12 x 18, а такого конверта нигде не нашел, и, вот, пришлось делать самому, ну, уже не обессудьте, как получилось. А теперь по сути письма.

Да, я хорошо знал Бору. Вообще у нас была очень дружная группа. Это все благодаря нашему инструктору Жене Соболеву.

О Боре я Вам ничего не могу сказать. Они уехали в Сталинград, а я в Краснодар. В Курске жил один друг, он тоже учился в Сталинграде – Кононенко Ив. Яков. Он мне ясно рассказывал, но теперь его нет, вернее очень (скорее всего - авт.) [в] 1985 г. он умер.

Я Вам могу кое-что подсказать. Ну, Гриша Рябушко тоже кое-что должен знать, пока они были в Сталинграде (Гаранжа

²⁵⁷ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690306. Д. 99. Л. 122.

ошибается – Рябушко учился в Краснодарской школе пилотов), а после ведь их дороги разошлись – кого куда послали. Еще живет в Ставрополе.

Вася Тимофеев (смотрите на фото) он мне писал, но адрес я его потерял. Просил Гришу, а он молчит, а адрес он должен знать. Если узнаете адрес, напишите мне. Ведь он думает, что я ему не хочу писать, адрес Тимофеева спросите у Гриши Рябушко.

Из Григорополисской мне написал Колышкин Д.З. Он тоже был в Сталинграде. Его адрес: Григорополисская, Горького, 38. И есть еще в Ставрополе Савченко Николай. Он работает преподавателем (по-моему) в Политехническом институте. Ну, Гриша должен знать.

Я Вам высылаю фото. У меня их много – я их перефотографировал, потому что «Ставропольская правда» не стала печатать, вот, поэтому пришлось перефотографировать – попробуйте, может, теперь напечатают. Может, Гриша поможет, ему не откажут, а, может, кто еще отзовется. Я после войны встречал Илью Куца, он там, где-то на Ставрополье, а может еще кто-то жив. Однажды уже печатали из нашего выпуска такую фотокарточку (другая группа), но там было без подписи.

Я был дома – в Сотниковском, вот там я и увидел этот снимок и вырезал себе на память.

Ну, вот, пожалуйста, и все.

Если напечатают фото – пришлите мне, а может быть кто откликнется.

Привет Васе Тимофееву, Коле Савченко, Грише Рябушко.

С уважением Л. Гаранжа.

Об упомянутом Илье Куце, кстати, он есть на фотографии группы аэроклубовцев, помещенной в «Ставропольской правде», удалось отыскать такую информацию:

Куц Илья Иванович – курсант Саратовской планерной школы, уроженец станции Водораздел Курсавского района Орджоникидзевского края, 1922 года рождения. Призван Курсавским районным военкоматом. 30 декабря 1942 года был осужден военным трибуналом 3-й запасной авиационной бригады и приговорен к 6 годам лишения свободы в ИТЛ с поражением в правах на 2 года по пп. А, Б и В ст. 31 УК РСФСР 1926 года (а – активного и пассивно-

го избирательного права; б – права занимать выборные должности в общественных организациях; в – права занимать государственные должности – авт.).

Мать: Куц Прасковья Андреевна, проживала по адресу: Орджоникидзевский край, Курсавский район, станция Водораздел²⁵⁸.

Здравствуйте, уважаемая Раиса Васильевна!

Получил Ваше поздравление с Новым 1988 годом. Большое спасибо. Но меня очень заинтересовали фамилии: Стрельцов Миша, Костя Веселов и Ваня Троценко. Где они? Они же все на фото в нашей группе. Напишите о них, а если есть адреса – пришлите, пожалуйста. Ребятам написал (школа № 9) и приготовил фото. Ну, а теперь нужно найти такой конверт или сделать самому. Я им написал Ваш адрес. Вы тоже можете им кое-что рассказать.

Будьте здоровы.

С уважением Л. Гаранжа.

В первых двух письмах Леонида Николаевича было упомянуто имя Д.З. Колышкина. Начав переписку с ним, Раиса Васильевна получила от Дмитрия Захаровича такой ответ.

6 июня 1986 г.

Уважаемая Раиса Васильевна, здравствуйте!

Получил неожиданное Ваше письмо, и оно заставило меня на некоторое время вернуться в мыслях в те далекие предвоенные годы, когда мы были полны сил и убеждений. Конечно же, я знал курсанта Бориса Шальнева, с которым мы были в одном отряде Ворошиловского (так назывался тогда Ставрополь) аэроклуба.

Но после окончания аэроклуба судьбы Вашего брата Бориса я не знаю.

Я закончил Сталинградское авиационное училище летчиков-истребителей в 1942 году. И сразу же боевые действия начал в небе Сталинграда, когда фашисты направили удар на наш город на Волге. В составе 55-го гвардейского ИАП 1-й гв. Дивизии 16-й воздушной армии воевал до сентября 1943 года, а потом после госпиталя уже в другой части, но в 16-й ВА. Прошел путь через Варшаву до Берлина.

²⁵⁸ ЦАМО. Ф. 58. Оп. 18001. Д. 511. Л. 317.

Дело в том, что мы, курсанты, не все закончили в одно время. Многие летом сорок второго были эвакуированы с училищем в Кустанай и уже там заканчивали училище. У нас, здесь, в Ставрополе, живут оставшиеся после страшной бойни бывшие выпускники аэроклуба, и могу Вам посоветовать обратиться к нашему Герою Григорию Максимовичу Рябушко, у которого удивительно хорошая память о всех наших сверстниках, а также к Николаю Георгиевичу Савченко. Они живут недалеко от Вас. Вы можете сразу позвонить им по телефону: Савченко Н.Г. ул. Мира, 299, кв. 13, тел. 3-61-11, а Григорий Максимович живет по ул. Дзержинского, 193а, кв. 6. 3-25-33.

Мой домашний телефон в ст. Григорополисской по ул. Горького, 38, № 1-94.

Извините, уважаемая Раиса Васильевна, но большего сообщить Вам не могу. Желаю Вам удачи в ваших поисках.

С ув. Д.З. Кольшкин.

Узнав новое для нас имя, мы обратились к базам данным Министерства обороны Российской Федерации и другим интернет-источникам.

Кольшкин Дмитрий Захарович (21.08.1923–28.03.2000) родился в хуторе Петровском Новоалександровского района Орджоникидзевского края. В 1941 году окончил Ворошиловский аэроклуб, в 1942 – Сталинградскую школу пилотов. Воевать начал с сентября 1942 года на Сталинградском фронте в составе 581-го истребительного авиационного полка. 28 ноября 1942 года не вернулся с боевого задания, был подбит, получил ранение, попал в плен, но в 1943 году был освобожден. По состоянию здоровья не мог оставаться в истребительной авиации и был назначен пилотом 6-го отдельного санитарного авиационного полка 16-й воздушной армии.

Из представления к ордену Отечественной войны II степени: «Выполняя специальные задания военно-санитарного управления фронта по эвакуации раненых из медсанбатов и госпиталей первой линии, старший сержант Кольшкин проявил образцы отваги и



Старшина
Д.З. Кольшкин

самоотверженности. Пренебрегая опасностью, в сложных метеорологических условиях, подвергаясь обстрелу вражеской артиллерии и нападению истребителей противника, вывозил тяжелораненых непосредственно с прифронтовой полосы. С сентября 1943 года произвел 163 оперативных вылета, эвакуировав при этом 235 тяжелораненых бойцов и офицеров, доставил на фронт 367 литров консервированной крови.

Все задания выполняет без всяких летных происшествий.

Только в марте месяце 1944 года вывез 102 раненых, совершив при этом 57 вылетов; летал по 8–10 часов в день, невзирая на исключительно неблагоприятные метеорологические условия»²⁵⁹.

За успешное выполнение оперативных заданий командования 30 апреля 1944 года был награжден орденом Красной Звезды. Но первой боевой наградой Дмитрия стала медаль «За оборону Сталинграда», которую он получил 22 декабря 1942 года.

За период с 7 июля по 1 августа 1944 года Дмитрий Захарович сделал еще 77 вылетов с налетом 152 часа. Жизнь 43 раненых зависела именно от того, как быстро им будет оказана высококвалифицированная хирургическая помощь. И эти люди были спасены благодаря действиям пилота Кольшкина.

Однажды его самолет с двумя тяжелоранеными подвергся атаке двух истребителей противника. Дмитрий смог уйти от них, посадил самолет на непригодной площадке и своевременно доставил раненых по назначению.

За тот же период он доставил 820 литров крови.

В период наступления войск, когда возникла необходимость переброски врачей, а дороги пришли в негодность, совершая полеты с рассвета до темноты, Кольшкин перевез по воздуху большую группу специалистов, обеспечив работу передовых госпиталей.

За эту работу приказом по войскам 47-й армии от 13 августа 1944 года был награжден орденом Отечественной войны I степени²⁶⁰.

За время с 4 октября 1944 по 7 мая 1945 года старшина Кольшкин произвел 270 успешных оперативно-боевых вылетов, налетах при этом 350 часов. В ходе выполнения боевых заданий он эвакуировал с прифронтовой полосы в тыл 230 тяжелораненых

²⁵⁹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1361. Л. 232.

²⁶⁰ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1201. Л. 283.

бойцов и командиров, доставил в передовые госпитали 420 литров консервированной крови и 50 врачей-консультантов. Пилота Колышкина отличали неутомимость и исключительная добросовестность. 19 мая 1945 года он был представлен к очередной правительственной награде²⁶¹.

В семейном архиве потомков Д.З. Колышкина сохранились его воспоминания. Самыми трудными и волнующими днями для Дмитрия Захаровича стали дни заключительного наступления от Одера на Берлин:

«Вот как это было. С утра 16 апреля грохот канонады сотрясал землю, гул сотен самолетов, соединяясь с канонадой, бил в лицо звуковыми волнами. Яркое весеннее солнце затянулось густым дымом, поднимавшимся с поля боя, до которого было недалеко. Мы с командиром звена разбирали только что произведенный вылет. Вдруг раздался тревожный продолжительно-прерывистый звук зуммера.

Звонили из штаба армии Катюкова. Слышится взволнованный голос начсанарма: «Немедленно получите обстановку на вылет, тяжело ранен Герой Советского Союза комбат Бочковский, эвакуация в Ландсберг».

Выполнять это задание поручено мне. Пытаюсь выяснить обстановку, но сделать это трудно. Ясно одно: Бочковский на плацдарме за Одером южнее Кюстрина истекает кровью. Плацдарм насквозь простреливается немецкой артиллерией и подвергается бомбежке с воздуха. О нормальной посадочной площадке мечтать не приходится.

На выдавшей виды двухкилометровке нанашу вероятную линию фронта и карандашом ставлю точку – это место предполагаемой посадки. Маршрут проложен, подход к плацдарму и рельефные ориентиры знаю хорошо, ошибки в расчете не должно быть. Последние напутственные советы, и мой самолет в воздухе...

...Несколько минут полета, и вот впереди река Одер. Справа наведенная нашими саперами переправа, главная артерия, питающая небольшую территорию плацдарма на том берегу. Для меня же это – единственный ориентир, по которому я сверяю свой маршрут полета. Слева, вдалеке, в густой темно-серой дымке видны отроги Зееловских высот – там фашисты. Грохот канонады прорывается

²⁶¹ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 4740. Л. 331.

даже сквозь рев мотора. На земле идет ожесточенное сражение. В воздухе сотни самолетов. Идут воздушные бои. Рвутся бомбы и артиллерийские снаряды. Короче сказать, вся военная техника, какая только есть у обеих сторон, извергает огонь и смерть...

На бреющем полете пересекаю Одер. Теперь я над плацдармом. Еще минута, и самолет, маневрируя среди воронок от бомб и снарядов, приземляется. Здесь меня ждут с большим нетерпением... Малый, добрый С-2! Сколько раз ты выручал в самой трудной обстановке и помогал вырвать тяжелораненых воинов из объятий смерти!..

Не выключая мотора, принимаю на борт В.А. Бочковского, которого к самолету привезли на танке его товарищи. Ошибка в расчете при посадке и всякое промедление со взлетом могли бы стоить жизни мне и истекающему кровью комбату... Но все обошлось благополучно. Через двадцать минут я доставил тяжелораненого героя в один из специализированных госпиталей полковника Дрожжина.

Герой Советского Союза Бочковский был шестьсот семьдесят первым тяжелораненым, вывезенным мною с поля боя. Однако этот полет по своей сложности и ответственности был поистине необыкновенно трудным и опасным. Но надо было пойти на любой риск, чтобы спасти легендарного героя²⁶².

Всего на боевом счету Дмитрия Захаровича Колышкина было 768 боевых вылетов и 678 спасенных раненых бойцов и командиров.

За участие в Великой Отечественной войне Д.З. Колышкин был удостоен двух орденов Отечественной войны I степени (1944, 1985), двух орденов Отечественной войны II степени (1944, 1945), ордена Красной Звезды, медалей «За оборону Сталинграда», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией» и других правительственных наград.

²⁶²Колышкины Дмитрий Захарович и Фаина Федоровна – прадедушка и прабабушка ученицы 10М класса Дородных Анны. URL: <https://internat.msu.ru/structure/departments/vospitatelnyj-otdel/school-life/shkolnaya-zhizn-2019-2020/lenta-pamyati-1941-1945/kolyshkiny-dmitrij-zaharovich-i-faina-fedorovna-pradedushka-i-prababushka-uchenicy-10m-klassa-dorodnyh-anny/> (дата обращения 05.08.2022).



Летчик С-2
Дмитрий Кольшшин



Д.З. Кольшшин.
1945 г.



Спасенный танкист
В.А. Бочковский



Фаина Зайцева и Дмитрий Кольшшин.
1944 г.



Дмитрий Захарович и Фаина Федоровна
Кольшкины. Начало 1970-х годов

Содержательными для нас оказались письма еще одного однокурсника Бориса Шальнева по аэроклубу – Виктора Павловича Полупанова.

Уважаемая Раиса Васильевна! Здравствуйте!

Получил Ваше письмо, был сильно взволнован, ведь как больно, но интересно вспоминать своих товарищей молодых лет.

Очень бы мне хотелось побывать в Ставрополе, встретиться с Рябушко Гр., Иевлевым М., с Вами, Раиса Васильевна. Поговорить о том, как устроить встречу оставшихся в живых тех ребят, которые учились в 1940–1941 гг. в Ворошиловском аэроклубе г. Ставрополя. Много бы можно было узнать на этой встрече, но почему-то никто не захотел этим заняться. Я как-то давно, правда, публиковал фото нашей летной группы инструктора Меговоряна, но так и почти никакого эффекта не было. Один только откликнулся, и то брат погибшего товарища. А хотелось бы устроить встречу оставшихся аэроклубовцев того спецнабора, а ведь это можно сделать, если, как говорится, захотеть.

А теперь, дорогая Раиса Васильевна, пару слов о Борьке Шальневе, то есть, о Вашем брате Борисе. Последний раз я встречался с ним в мае месяце 1942 г. в Лакиукае, там, под Краснодаром. Побалагурили, конечно, потом я попал в г. Ростов н/Д, потом под Сталинград, потом упал на вражескую землю, плен, лагерь истребления, побег, снова у своих. Потом воевал на Кубани, в Крыму, в Прибалтике. Уволился из армии в конце ноября 1945 г. Сейчас живу в Изобильном, как Мишка Иевлев, один в комнатушке, на пенсии, убежденный холостяк.

В 1946 г. зимой в г. Армавире я встретил одного нашего аэроклубовца, не то Мигаль, не то Шевелева, забыл, но он, знаю, обгорелый и на лице носил маску. Так вот, он рассказывал про многих наших ребят, и в том числе про Бориса. Борис действительно в тот день исчез бесследно. Но Мигаль говорил, что заметил, как Борис пошел на снижение, внизу была облачность, а совсем внизу – плавни. Вероятность 100%, что Борис упал в плавни и затонул. Никаких следов плавни в таких случаях не оставляют. Вот, что я слышал о Борьке. Вот разыскать этого самого Мигалья, он рассказал бы поподробнее, где именно это произошло. Вот у меня пока и все. Хотелось бы, конечно, встретиться, разыскать кого-то еще,

узнать поподробнее. Если пожелаете встретиться и будут у Вас такие возможности, сообщите мне.
С уважением к Вам В. Полупанов.

Дорогая Раиса Васильевна!

Получил твоё письмо от 2.07.86 г., очень, конечно, обрадовался, ведь связь с родными и близкими своих друзей юности, это, в какой-то степени, тоже радость.

Мне очень приятно, что ты, Раечка, решила твердо узнать судьбу Бориса, это очень похвально. Я уверен, что ты сможешь найти и собрать всех оставшихся в живых аэроклубовцев спецнабора 1940–1941 гг. Тогда, конечно, можно будет узнать побольше и поточнее о многих, ну, конечно, и о Борисе. А то, ведь, я даже не помню точно, кто это был в Армавире, Мигаль или кто другой, но был он в Армавире на жел. дор. вокзале, вероятно, он был проездом. Ты, Раечка, пойми меня правильно, ведь мне неудобно было о чем-то расспрашивать его; если бы ты видела его лицо!! Если удастся установить, кто из наших ребят обгорел, падая из горячей машины, тогда легче будет найти нужного нам, а он уже расскажет о Борисе более подробно и поточнее, где это произошло. Будем надеяться, конечно, если будем что-то делать для того, чтобы найти, значит найдем.

А, вот, Мишка Иевлев почему-то не написал мне, что живет не один, он писал мне, что живет, как и я, один в коммуналочке. А, вот, за последнее время, что-то совсем не пишет. А Гришка Рябушко совсем зазнался, ну, Герой Советского Союза, начальник краевого значения, так что совсем забывает своих однокашников. Ну о себе писать почти и нечего: воевал и ни хорошо, и ни плохо, правда, не Герой, как Гришка Рябушко, но ордена все же есть боевые: Ленина, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, ну и медали разные. В звании гвардии лейтенант (в отставке) на пенсии по возрасту, холост (из-за несамостоятельности женщины) – женоненавистник я! Ну, вот, и вся моя биография. Вот интересно все же, Раечка, собрать этих самых «недобитых» однокашников, встретиться с ними где-либо, о многом, многом поговорить с ними, короче, вспомнить юность, которую у нас отняла война.

P.S. Рая! А почему ты не пишешь о себе, как сложилась твоя судьба? Ведь тебе тоже немало годиков, наверное, уже давно ба-

бушка-пенсионерочка? Пиши, как-нибудь, не стесняйся, ведь мы – люди одного поколения. Рая! Интересно увидеть тебя, ведь кровинка Бориса ты.

05.07.86 г.

С уважением В. Полупанов.

Здравствуйте, уважаемая Раиса Васильевна!

Что писать о себе? Не люблю это я! Нечего, собственно, писать-то. С авиацией я быстро очень расстался. Последний раз выпустил из рук ручку управления легендарного По-2 или У-2, как хотите, и так, и так правильно, в августе 1942 г. После этого пришлось воевать в «наземно-водных» войсках с начала 1943 г. до 1945 г.

Воевал на Кубани, потом от Новороссийска до Тамани, позже Отдельная Приморская армия, Крым. После освобождения Крыма – Прибалтика. Вот и все, на этом и кончилась война. Да что об этом вспоминать!

В общем я не люблю вспоминать, а особенно рассказывать о себе. Кому сейчас это интересно? Кому? Современным бездушным роботам?

Я рад, что жизнь на исходе, и честно говоря, не дождусь, когда она кончится.

Но на Ваш вопрос, Раиса Васильевна, где я служил, в каком полку, могу ответить до минимума коротко, маленькой статейкой, которая была опубликована в нашей районке «Заря коммунизма» от 13 марта 1986 г. (прилагаю).

Ну, добавлю, что 166-й полк, 55-й дивизии, Отдельной Приморской армии.

Из аэроклубовцев встречал после войны лишь несколько человек – Мигалья (ну этого, что в Армавире), Н. Острецова, Г. Рябушко, и еще двоих, в Ставрополе на стадионе, не помню их фамилии.

Извините! Прошу Вас, Раиса Васильевна, информируйте хотя бы о чем-то новом в поисках.

А я занимаюсь сейчас уточнением, кого же я встретил обгорелым в Армавире, и его судьбе, возможно он жив.

С уважением В. Полупанов.

12.07.86 г.

Таким образом, из писем Полупанова становится понятно, что и он был выпускником Ворошиловского аэроклуба 1941 года. Воевал, правда, в пехоте. И воевал очень достойно. Однако по прошествии многих лет видно, что он был в чем-то не удовлетворен своей судьбой: об этом свидетельствует и претензия ко всем женщинам, и обида на героя, который «азнался». Но то, что сообщил о себе в письмах **Виктор Павлович Полупанов**, стоит дополнить сведениями из его наградных документов. Оно реально того стоит.



Лейтенант
В.П. Полупанов

Начнем с того, что командир взвода 166-го стрелкового полка гвардии лейтенант Полупанов в мае 1944 года был награжден орденом Ленина – высшим орденом СССР. Интересно то, за что он был его удостоен:

«При высадке десанта на Керченский полуостров 3.11.43 года тов. Полупанов со своим взводом в составе 18 человек первым высадился на берег в село Глейки и штурмовым ударом захватил несколько домов и блокировал два дзота. От неожиданного натиска отважных бойцов Красной Армии немецкая пехота в панике стала отступать. Тов. Полупанов, не теряя времени, быстро продвинулся вперед, отрезав путь отхода немецких войск, и в рукопашном бою взводом было уничтожено свыше 50 солдат противника, взято в плен 58 солдат и офицеров, которые были сданы во 2 гвард. стр. дивизию, отбита 1 пушка и 2 станковых пулемета»²⁶³.

Обратите внимание на дату – 3 ноября 1943 года. В этот день погиб инструктор-летчик аэроклуба Б.Н. Воловодов, прикрывая наземные войска в этой же самой десантной операции. Вот как распорядилась судьба: по сути, ценой своей жизни инструктор спас от гибели бывшего учлета!

Второй наградой для Виктора Полупанова стал орден Красной Звезды, которого он был удостоен 8 мая 1945 года. Незадолго до этого – 16 апреля, командуя взводом 290-й отдельной штрафной(!) роты, гвардии лейтенант Полупанов захватил двух пленных, 23 апреля взял еще одного «языка». При этом его взводом было

уничтожено 4 пулеметных точки противника, забросано гранатами пять блиндажей, в результате чего убито до 25 немецких солдат и один офицер.

Виктору Павловичу Полупанову удалось выжить на фронте. Это уже само по себе колоссальное везение. Дело в том, что командир взвода на передовой, да еще и в штрафной роте, по статистике, живет очень недолго. Ему же посчастливилось воевать в этом качестве с 1943 года до дня победы. Как бы то ни было, эмоциональные строки, написанные через сорок лет после окончания войны, это хорошее дополнение к социальному портрету фронтовика. Было, значит, и такое.

В рамках нашего исследования стали настоящей находкой неизвестные нам прежде имена Иевлева, Мигалья, Шевелева, Острецова, которые мы прочитали в письмах Полупанова. К сожалению, по материалам баз данных Минобороны России удалось выявить только одного из этих людей: это Мигаль Александр Алексеевич, 1923 года рождения, уроженец Невинномысска, летчик 265-го истребительного авиационного полка 14-й воздушной армии.



Мл. лейтенант
А.А. Мигаль

Александр Алексеевич Мигаль родился 23 мая 1923 года в городе Невинномыске Ставропольского края. В ряды Красной Армии призван Невинномыским городским военным комиссариатом в мае 1941 года. В 1944 году окончил Бирмскую авиационную школу пилотов. Участник Отечественной войны с 20 апреля 1944 года. Воевал на 1-м Белорусском фронте. За три месяца произвел 15 боевых вылетов на сопровождение штурмовиков, прикрытие своих войск, перехват воздушного противника и разведку. В двух воздушных боях лично сбил один самолет противника ФВ-190.

20 июля 1944 года, группа, в которой вылетел на прикрытие своих войск в район Кустище – Свеже – Штуль младший лейтенант Мигаль, была атакована вдвое превосходящим по численности противником. Бой был трудным и напряженным, но благодаря хорошей товарищеской взаимовыручке, все атаки противника были успешно отбиты. В одной из атак его ведущему грозила опасность, два самолета противника зажимали ведущего в клещи. В трудной

²⁶³ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686043. Д. 42. Л. 164.

обстановке Мигаль не растерялся и дал заградительный огонь из пушки и пулемета. Когда истребители противника отвалили, он смелым маневром очутившись в хвосте неприятельских самолетов, дал по ведомому повторную очередь, и сбил вражеский самолет. В этом бою группа советских истребителей сбила 5 самолетов Люфтваффе. За 15 успешных вылетов и лично сбитый самолет противника, проявленные при этом мужество и отвагу Александр Мигаль был награжден орденом Красной Звезды²⁶⁴.

С 3 сентября 1944 года 265-й полк, в котором воевал Александр, вошел в состав 3-го Прибалтийского фронта. К 28 сентября общее число боевых вылетов Александра достигло 48, из них после награды 33. В 8 воздушных боях он сбил еще один Фокке-Вульф-190, обратив второй вражеский самолет в бегство. За это был удостоен ордена Отечественной войны I степени²⁶⁵.

Согласно данным ОБД «Мемориал», младший лейтенант Мигаль 28 сентября 1944 года выбыл из части по ранению. Лечение проходил в больнице имени Боткина, после чего 5 февраля 1945 года был направлен для прохождения врачебно-лётной комиссии в город Ригу, в 14-ю воздушную армию. 3 апреля 1946 года был демобилизован.

Еще одно письмо было написано Раисе Васильевне Михаилом Васильевичем Иевлевым, проживавшим в городе Ставрополе.

Здравствуйте, Раиса Васильевна!

Прочитал в газете «Ставропольская правда» за 7 мая 1985 года о сержанте Шальневе Борисе Васильевиче, погибшем без вести на Сев. Кавказе в июле 1942 г. Сообщаю, что он учился вместе со мной в Сталинградском Военно-Авиационном училище. Кончали вместе Ставропольский аэроклуб в мае 1941 г. такие как Костянов – его лучший друг. Борис высокий, а Петька Костянов малый ростом. Помню, вместе были курсантами в Сталинграде на аэродроме Тракторный. Он где-то в одном из полков авиационных и остался, и не знаю на чем: или на И-16, или на Яках – Як-1, Як-7, Як-7б. Вот, не знаю, в одной ли лётной группе в аэроклубе он

²⁶⁴ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 690155. Д. 1558. Л. 175.

²⁶⁵ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686196. Д. 2460. Л. 13.

был со мной, найду фото и посмотрю. Костянов был из села Камбулат Петровского района, не знаю, жив ли?

Еще был такой Витя Полупанов из гор. Изобильный. Также не знаю, жив ли? Я ему напишу, у меня есть адрес. Пишите и Вы: улица Ленина, 69, Полупанову Виктору Павловичу, насколько помню, Шальнев или Александровский. Я же попал на Яки уже из Кустаная на два месяца позже Бориса и уже не сержантом, а офицером на Воронежский, на Западный фронт. Впрочем, в 1955 году списали по состоянию здоровья. Да, дел было много.

Если на фото общем лётной группы аэроклуба Бориса я узнаю, я Вам его принесу.

Мой адрес: Ставрополь, 355005, ул. Некрасова, 65, Иевлеву Михаилу Васильевичу.

7 мая 1985 года.

На удивление, в базах данных Минобороны лётчик Михаил Васильевич Иевлев не числится. В других родах войск с такими данными родом со Ставрополья не значится.

Еще одно письмо написал Раисе Васильевне Василий Иванович Жуков – однокурсник Бориса Шальнева по Ворошиловскому аэроклубу. Это его – Васю Жукова – вспоминал в своем письме к Раисе Васильевне Леонид Гаранжа.

Уважаемая Раиса Васильевна!

Привет Вам и самые добрые пожелания от Жукова В.И. Нашло меня Ваше письмо в госпитале И.О.В. (инвалидов Отечественной войны – авт.), пос. Горячеводск.

Вашего брата Бориса Шальнева я хорошо знал по аэроклубу. Вместе мы учились, затем в Сталинградском лётном училище мы с ним расстались, и к сожалению, больше о нем ничего я не слышал.

При воспоминании того далекого периода, он у меня перед глазами живой, всегда с приятной улыбкой, которая никогда не покидала его. Всегда спокойный, учился отлично, как по теории, так и летал отлично.

В Благодарненском районе очень многие носят фамилию Шальнев. Я спрашивал многих, может кто его знал в военный период, но таких не нашел.

Заезжал ко мне часто Савченко Г.М., он с Благодарненского района. Вы спрашиваете об обгорелом летчике? Я встречал его и не узнал сразу, что это был наш одноклубник Озергаев. Сейчас, из его слов, он работает в гор. Невинномысске – стоматологом. Кроме перечисленных Вами летчиков я встречался с Бондаренко Костей – живет в Крыму. Бобков Сергей – директор школы в Пелагаиде. Но при встрече с ними они ничего не знали о Борисе.

Недавно встретил в Ставрополе Марченко Ивана Семеновича: проулок Комсомольская, 119, кв. 1.

Но с ним я о Борисе не говорил, встреча была короткой. Он дал адрес. Где-то в Прибалтике служил.

Сторчак Иван. Но его не видел.

Жора Зайченко – умер в Ставрополе.

Учился с нами Кипкеев Мудалиф Хорунович – живет в Теберде. Но его как карачаевца с училища отчислили, и он всю войну в горах Памира овец пас. Так что он о Борисе ничего не может знать.

В Ставрополе работает гл. бухг. в тресте «Птицепром» Лубенец Иван Егорович.

Больше я никого не встречал.

Вам надо обращаться в Центральный архив Сов. Армии гор. Серпухов или г. Ленинград.

Если что-нибудь узнаете, то сообщите мне в г. Благодарный. Я к концу сентября буду дома. Лежу я в госпитале с 22 августа в пос. Горячеводск возле Пятигорска.

Мой адрес пока: г. Пятигорск, пос. Горячеводск, госпиталь ИОВ, 1-я терапия, палата 12, Ж. В. И.

Извините, что задержался с ответом, вчера только мне его переслали с дома.

До свидания.

С глубоким уважением к Вам В. Жуков.

8.09.86 года.

В письме Василия Ивановича Жукова прозвучали имена: Г.М. Савченко, Озергаева, Сергея Бобкова, Ивана Семеновича Марченко, Ивана Сторчака, Георгия Зайченко, Мудалифа Хоруновича Кипкеева, Ивана Егоровича Лубенца.

Из них всех достоверно совпала информация на Озергаева. Возможно, он был тем обгоревшим летчиком, который мог рассказать подробности гибели Бориса Шальнева. В базе данных «Подвиг народа» есть наградные документы на этого летчика.

Младший лейтенант **Озергаев Николай Дмитриевич**, 1922 года рождения, призван Ворошиловским ГВК Орджоникидзевского края в 1941 году. Воевал в 4-м истребительном авиационном полку 287 истребительной авиационной дивизии 11-го смешанного авиационного корпуса. «В Великой Отечественной войне против немецких оккупантов участвует с 27.7.43 года. За этот период на Брянском фронте произвел 7 боевых самолетовывлетов, провел 4 воздушных боя, в которых лично сбил 2 самолета противника. При штурмовке аэродрома противника уничтожил 1 самолет.

4.8.43 г. вылетев группой 4 Як-9 при штурмовке аэродрома Карачев, сумел обеспечить наземную штурмовку, в результате которой группой уничтожено 8 самолетов и три автомашины.

8.9.43 г. вылетев с группой 6 Як-9 на сопровождение Ил-2, в завязавшемся воздушном бою с 20 ФВ-190, тов. Озергаев был сбит, выпрыгнул на парашюте, получил ожоги 2 степени лица и обеих рук. Танковыми частями был подобран и направлен в полевой военный госпиталь.

Является молодым, энергичным летчиком-истребителем. Среди личного состава пользуется заслуженным авторитетом.

За мужество и отличную боевую работу, достоин представления к правительственной награде – ордену «Отечественная война I степени»²⁶⁶.

К этому можно добавить, что Николай Дмитриевич Озергаев – уроженец села Константиновка Амурской области, в апреле 1985 года был награжден вторым орденом Отечественной войны I степени. Стало быть, к этому времени был жив.

Одно не сходится в истории обожженного летчика как свидетеля гибели Бориса Шальнева: он воевал с 27 июля 1943 года, в то время как Шальнев пропал без вести 20 июля 1942 года. Но, как бы то ни было, благодаря поискам Раисы Васильевны Есиковой, нам удалось узнать еще одно имя выпускника Ворошиловского аэроклуба – Н.Д. Озергаева.

²⁶⁶ ЦАМО. Ф. 33. Оп. 686044. Д. 605. Л. 271.

О **Георгии Павловиче Зайченко** (1922–1982) нам уже было известно до этого из информации на электронном панно ветеранов города Ставрополя, даже удалось познакомиться с его дочерью Лебедевой Татьяной Георгиевной. Но мы умышленно не стали о нем рассказывать раньше, так как на фронт он не попал. Георгий Павлович родился 27 декабря 1922 года в городе Ставрополе, окончил среднюю школу № 5, возглавлял в ней комсомольскую организацию. В 1937 году был принят в райком ВКЛСМ города Ворошиловска. В 1939 году был в числе первых выпускников Ворошиловского аэроклуба. С 1940 по 1944 год обучался курсантом в Сталинградском военном авиационном училище в городах Сталинград и Кустанай. По выпуску получил звание младшего лейтенанта. С января по июнь 1945 года был пилотом переменного состава 43-го запасного штурмового авиаполка 1-й воздушной армии Киевского военного округа, город Васильков. С июня 1945 по июнь 1946 года временно исполнял должность начальника физической подготовки 43-го запасного штурмового авиаполка.



Георгий
ЗАЙЧЕНКО

Демобилизовавшись из армии, Георгий Павлович, вернулся в Ставрополь и работал инструктором краевого комитета ВЛКСМ, в 1950 году стал сотрудником МВД, начав службу в качестве оперуполномоченного отдела по борьбе с преступностью и бандитизмом города Ставрополя, он дослужился до майора внутренних войск. Но в его трудовой книжке в графе «профессия» гордо значилась запись: «летчик-истребитель». Георгий Петрович ушел из жизни безвременно – 29 июня 1982 года, после продолжительной болезни, полгода не хватило ему, чтобы встретить свое 60-летие²⁶⁷. Устные и письменные воспоминания, документы, большой объем фотографий, в том числе связанных с учебой Г.П. Зайченко в Ворошиловском аэроклубе, передала авторам его дочь, Татьяна Георгиевна Лебедева.

В своих поисках Раиса Васильевна Есикова дошла до Главного управления кадров Министерства обороны СССР, она искала сослуживцев брата, которые могли пролить свет на подробности гибели Бориса Шальнева. Она разыскивала командиров и начальников штабов дивизии, полка. Но те, кто мог хоть что-то знать, уже ушли в мир иной, а те, кто остались живы, либо пришли на службу позже, либо просто ничего не могли добавить к тому, что было известно. Последнее письмо из Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации Раиса Васильевна Есикова получила в ноябре 2007 года. К нему была приложена ксерокопия учетно-послужной карты Бориса Васильевича Шальнева.

После ухода из жизни Раисы Васильевны Есиковой, она умерла 18 сентября 2018 года, дело поиска информации о Борисе Васильевиче Шальневе продолжили ее сыновья – Алексей Викторович и Борис Викторович Есиковы, которые обрадовались нашей встрече и очень сокрушались, что мама не дожидала до этого дня, хотя света на судьбу Бориса Шальнева мы не пролили. Зато от семьи Есиковых получили хороший материал, ставший основой для этой главы нашей книги.

²⁶⁷ Зайченко Георгий Павлович. URL: <https://panno.stavadm.ru/?q=node/11032> (дата обращения 10.08.2022).



Георгий Зайченко (стоит в центре) в авиамodelьном кружке



Комсомольский билет Георгия Зайченко



Курсант летного училища Г.П. Зайченко



Во время учебы в училище. 1940 г.



Кустанай. 1943 г.



Майор Г.П. Зайченко



Г.П. Зайченко среди Героев Советского Союза и полных кавалеров ордена Славы

Глава 9. ПОСТСКРИПТУМ

Жизненные пути ворошиловских соколов после окончания войны складывались по-разному. Немалая часть из них продолжила службу в рядах Вооруженных Сил СССР и летную карьеру.

Как рассказали родственники, **Василий Васильевич Ротач** служил в одном из авиационных полков Балтийского флота на территории Латвии. Находясь на боевом дежурстве, капитан Ротач взлетел на перехват самолета НАТО, нарушившего государственную границу Советского Союза. Для пресечения провокации летчик пошел на таран. На Даниловском кладбище находится могила Василия Ротача. Он ушел из жизни в декабре 1954 года, за несколько дней до своего 33-го дня рождения.

Подробности гибели другого ворошиловского сокола **Владимира Андреевича Сараева** установить не удалось. Пройдя фронтowymi дорогами в составе 1-го Украинского фронта, он участвовал в боях за Будапешт и Вену. В мирное время продолжал служить в ВВС. Согласно данным ОБД «Мемориал», он погиб 15 августа 1952 года. Может быть, это было в небе Кореи, или на боевом дежурстве, или досадное стечение обстоятельств, которое часто ведет к авиационным катастрофам? Возможно, когда-нибудь узнаем и это.

Григорий Стальевич Джулаев стал одним из лучших летчиков полка и всего Северного флота. В 1946 году командование решило организовать показательный воздушный



Капитан
В.В. Ротач



Курсант
В.А. Сараев



Подполковник
Г.С. Джулаев

бой между двумя парами истребителей – «Киттихаук» против «Аэрокобры». Пара Джулаева вылетела на более слабых «Киттихауках».

Григорий Стальевич так описал этот случай:

«Машина послушно взмывает вертикально вверх. Я слился в единое целое с самолетом. Побелевшими губами шепчу ему:

– Не подкачай, дорогой, не отставай, жми!

И он не подкачал, вытянул на высоту условного противника. Гредюшко ложится в крутой вираж. Я не замедлил воспользоваться его ошибкой. Используя преимущество своего самолета на горизонталях, я зашел ему в хвост. Но рано я торжествовал. Гредюшко не пошел на вертикаль, как я ожидал, а начал восходящей спиралью набирать высоту. Этого-то я и боялся. Имея слабее по мощности моторы, мы стали отставать. Я выжимаю из своего самолета всё, на что он способен, но напрасно. Дистанция увеличивается.

С земли в эфир вышел комдив:

– Гредюшко, набирай высоту, «Киттихауки» отстают.

Эти слова обожгли меня, как удар кнута. – Ах так!

Я перевожу свой самолет еще на больший угол набора высоты. Скорость минимальная, дальше уменьшать нельзя. Машина дрожит и вот-вот свалится в штопор. Пот льется градом с моего лица, нервы напряжены до предела. А «противник» забирается все выше и выше. И, когда я подумал – «всё», они свалились на нас сверху. Но первая атака неудачная, в этом «виноват» мой маневр: я держался строго под ними, поэтому они не могли меня «поразить», и проскочили мимо.

Я снова стал приближаться к его хвосту. Он, заметив это, бросает свой самолет в отвесное пики. Я за ним. Вдруг самолет Гредюшко резко лег на спину, перевернулся через нос и стал падать. Но не напрасно Гредюшко считался лучшим летчиком полка, он смог вывести самолет из штопора на предельно малой высоте, всего 50 метров. Так наш показательный бой чуть не окончился траге-

дией. По этой причине никаких торжественных встреч победителей не было. Только несколько дней спустя, меня и Сумнина сфотографировали у боевого знамени части, и командир полка от имени командира дивизии вручил нам грамоту «Лучшему воздушному бойцу соединения». Так простой парень из Ачикулака осуществил свою мечту и стал лучшим летчиком полка и дивизии»²⁶⁸.

После увольнения в запас в звании подполковника Григорий Стальевич Джулаев жил в Алма-Ате, работал в ЦК ДОСААФ Казахской ССР, готовил молодых специалистов-авиаторов для армии, неоднократно избирался в городской Совет народных депутатов. Он ушел из жизни в 2007 году.



Полковник
И.А. Морозов

Иван Афанасьевич Морозов в рядах Военно-Воздушных Сил вырос до полковника. Его опыт также был востребован в работе с молодежью. Более 15 лет своей жизни он отдал Ставропольскому краевому комитету ДОСААФ – той организации, в которой он начинал свой путь в авиацию. С 1972 по 1985 годы он был заместителем председателя Ставропольского краевого комитета ДОСААФ, а с 1985 по 1989 – старшим инструктором крайкома ДОСААФ.

Борис Алексеевич Негриенко после окончания войны также продолжил службу в авиации Военно-морского флота и дослужился до подполковника. С 1957 года служил в Войсках ПВО страны²⁶⁹. После увольнения в запас Борис Алексеевич работал в проектно-конструкторском бюро «Донецк-углеавтоматика» и стал автором 8 изобретений. Последний патент на устройство для снижения шума поезда метрополитена он получил в 1993 году.



Лейтенант Г.С. Джулаев
у Боевого Знамени полка



Г.С. Джулаев в кабине сверхзвукового
истребителя МиГ-15



Личный состав 78-го ИАП.
В первом ряду крайний справа лейтенант Г.С. Джулаев

²⁶⁸ Джулаев Г.С. Путь летчика. – Алматы, 2001. – С. 87–89.

²⁶⁹ Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. Гвардейцы Балтики крылатой. – Москва : ООО «Дельта НБ», 2006. – 430 с.



Юрий Иванович Масленников



Павел Степанович Леперт



Семья Суховцевых. Начало 1950-х гг.



Герой Советского Союза Г.М. Рябушко на встрече с отличниками учебы.
Город Щелково Московской области, 1951 г.



Александр Николаевич Суховцев (второй слева)
с бывшими сослуживцами-фронтовиками

Иван Иванович Кабаков до 1981 года летал в гражданской авиации, после этого перешел на наземную работу. Жил и трудился в Краснодаре. Стал членом первичной ветеранской организации «Аэропорт–Краснодар», а затем ее председателем. В 2012 году участвовал в Параде Победы в Москве. До последних дней активно занимался военно-патриотической работой, встречался со школьниками и студентами. В мирное время был награжден орденом Ленина. Иван Иванович ушел из жизни в 2019 году, когда родилась идея создания фильма «Ворошиловские соколы». Сыновья Ивана Ивановича Кабакова в наши дни проживают в Краснодаре.

Второй раз война вошла в судьбу **Алексея Константиновича Чуднова** в начале 1950-х годов, когда его полк был направлен в Северную Корею. После этого, до 1962 года, он служил под Севастополем, командовал эскадрильей, службу Алексей Константинович окончил подполковником в должности старшего штурмана истребительного авиационного полка. Жил и работал в Севастополе.

Из постоянного состава аэроклуба удалось проследить судьбу инструктора-летчика **Леперта Павла Степановича**.

В мирное время Павел Степанович работал в Управлении полярной авиации. Летал в Заполярье, на Чукотке. Занимался организацией полярных станций на дрейфующих льдинах в Арктике. После списания с лётной работы служил начальником аэропорта в Певеке.

Уволившись со службы, вернулся в Москву. Был лектором общества «Знание», причем, как говорят, одним из лучших, писал стихи. Павел Степанович ушел из жизни в 2003 году, в возрасте 87 лет.



Иван Иванович
КАБАКОВ



Майор
А.К. Чуднов



Майор
П.С. Леперт



Полковник
Ю.И. Масленников

В Военной командной академии противовоздушной обороны в городе Калинин (ныне город Тверь) преподавал полковник **Юрий Иванович Масленников**. Автору книги – Андрею Карташеву посчастливилось видеть его в середине 90-х годов в почтенном возрасте – невысокого роста, скромного человека, по-прежнему одетого в военную форму. Его учебные пособия, написанные на основе личного фронтового опыта, пользовались широким спросом у слушателей авиационного факультета. В мирное время Ю.И. Масленников был удостоен орденов Красной Звезды, Отечественной войны I степени, «За службу в Вооруженных Силах СССР» III степени, медали «За боевые заслуги» и других наград.

Как видно, судьба разбросала ворошиловских соколов по разным уголкам Советского Союза. Но были и те, кто вернулся на малую родину. Здесь, в Ставрополе, они продолжали жить, работать и общаться.

Одними из первых вернулись домой Григорий Максимович Рябушко и **Николай Васильевич Бродников**. Они встретились в возрожденном аэроклубе. Оба работали некоторое время в нем в качестве командиров отрядов.



Николай
Васильевич
БРОДНИКОВ

Старший лейтенант Бродников окончил службу в том же 112-м гвардейском ИАП, в котором воевал в годы войны, на территории Прикарпатского военного округа в должности заместителя командира эскадрильи и был уволен в запас 15 июля 1946 года. Причиной увольнения стало отстранение от лётной работы по состоянию здоровья. Но это не помешало летать Николаю Бродникову в Ставропольском аэроклубе.

С 1951 по 1954 год Николай Васильевич был пилотом в Юж-кузбаслаге МВД в Новокузнецке. «Летать любит. Летает свободно, уверенно. Усталости в полетах не наблюдается. С полетами в условиях горно-таежной местности и на площадках ограниченных раз-

меров справляется. Потери ориентировок не имеет. Свои дневные и месячные задания выполняет на 150–220%. Личный годовой план грузоперевозок выполнил 21 сентября на 101,9%. Является передовиком на производстве», – было записано в его служебной характеристике.

Вернувшись в Ставрополь второй раз, Николай Васильевич с 1954 по 1959 год работал пилотом и командиром звена в 83-м авиаотряде в аэропорту города Ставрополя.

Трудовую деятельность окончил газооператором на заводе «Красный металлист» – на своем родном предприятии, с которого когда-то ушел служить в армию.

В семье Николая Васильевича и Таисии Дмитриевны Бродниковых родились две дочери – Людмила (1946) и Татьяна (1954)²⁷⁰.

По соседству от Григория Максимовича Рябушко на улице Дзержинского жил его однокурсник по аэроклубу – **Александр Петрович Аносов**. Первое время после войны он проходил службу в том же 575-м гвардейском дальнебомбардировочном авиационном полку ВВС 4-го Военно-морского флота заместителем командира эскадрильи. В ноябре 1947 года был направлен на учебу на Высшие офицерские курсы авиации ВМФ в г. Ригу, которые окончил в ноябре 1948 года. Службу продолжил в качестве заместителя командира авиационной эскадрильи 575-го авиационного полка. В августе 1949 года был принят в члены ВКП(б). В 1950 году был назначен офицером боевой подготовки 1531-го минно-торпедного авиационного полка 4-го ВМФ. С декабря 1953 года вновь обучался на Высших летно-тактических курсах авиации ВМС, после чего был назначен командиром звена в 1532 гвардейский минно-торпедный авиационный полк. В апреле 1955 года Александр Аносов становится командиром эскадрильи в 921-м гвардейском минно-торпедном авиационном полку, а заканчивает службу заместителем командира по летной подготовке 923-го гвардейского минно-торпедного



Подполковник
А.П. Аносов

²⁷⁰ Служебная характеристика на пилота авиаотряда Управления Южжубаслага МВД старшего лейтенанта Бродникова Николая Васильевича. Архив Военного комиссариата г. Ставрополя. Личное дело Бродникова Н.В.

авиационного полка. Был уволен в запас 12 декабря 1960 года. В родном городе он начал работу в качестве инспектора по промышленности и транспорту в Ленинском райисполкоме г. Ставрополя. С 1965 по 1970 год работал на стадионе «Динамо» в качестве старшего мастера по подготовке спортивного вооружения, затем директором стадиона и заместителем директора стадиона. С марта 1970 года более двух десятков лет Александр Петрович руководил Ставропольской конторой транспортно-экспедиционных операций. В 2000 году, согласно Указу Президента, А.П. Аносову как участнику Великой Отечественной войны было присвоено звание полковника. Александр Петрович Аносов ушел из жизни в 2014 на 92-м году.

Александр Петрович Аносов был женат на Евгении Николаевне, до замужества Сильвестровой. В браке у них в 1956 году родился сын Геннадий²⁷¹.



Подполковник
В.А. Поскряков

В Ставрополь после окончания службы вернулся и **Валерий Афанасьевич Поскряков**, с которым Александра Аносова свела судьба на Балтике еще в годы войны. В 1953 году он окончил курсы заместителей командиров авиаэскадрилий по политчасти. Летную практику на самолетах Як-11 и МиГ-15 прошел на отлично. В 1955 году был назначен заместителем командира по политической части 946-го учебного авиационного полка 93-го Военно-морского авиационного училища (пос. Лебяжье, Ленинградская обл.). На этой должности Валерий Поскряков получил звание подполковника. Но в феврале 1957 года был уволен в запас по состоянию здоровья.

После возвращения в Ставрополь, с 1959 по 1980 год работал директором городского парка культуры и отдыха имени Ленинского комсомола, а с 1981 – инспектором по кадрам издательства «Ставропольская правда». За эти годы был бессменным народным депутатом города Ставрополя, членом и кандидатом горкома КПСС и Ленинского райкома КПСС города Ставрополя, членом крайкома профсоюзов работников культуры, общественным ин-

²⁷¹ Архив Военного комиссариата г. Ставрополя. Личное дело Аносова А.П.

спектором Ставропольского крайисполкома. Находясь на гражданском поприще, зарекомендовал себя трудолюбивым, знающим дело работником, хорошим организатором и воспитателем молодежи.

После окончания войны в мае 1945 года Валерий Поскряков женился. Его избранницей стала уроженка города Ставрополя студентка медицинского института Татьяна Ильина. В семье Валерия Афанасьевича и Татьяны Леонидовны Поскряковых в 1946 году родился сын Юрий Валерьянович Поскряков²⁷².

Александр Николаевич Суховцев после окончания войны стал командиром звена, с 1950 по 1955 год был заместителем командира эскадрильи по политической части все в том же 4-м гвардейском истребительном авиационном полку 4-го ВМФ. После этого был назначен на должность заместителя командира 87-го ИАП 137-й истребительной авиационной дивизии ВВС 4-го ВМФ, получил звание подполковника. В 1957 году, после годичной учебы на Высших академических курсах усовершенствования политического состава при Военно-политической академии имени В.И. Ленина, был назначен заместителем командира по политической части 59-го ИАП 15-й истребительной авиационной дивизии ВВС Тихоокеанского флота. Это был аэродром Корсаков на острове Сахалин. Прослужив на Дальнем Востоке три года, на основании закона «О новом значительном сокращении ВС СССР» от 15 января 1960 года, был уволен в запас по сокращению штатов приказом Главкома ВМФ 29 июня 1960 года.

Вернувшись в Ставрополь, Александр Николаевич Суховцев в 1961 году поступил на учебу в кооперативный техникум, который окончил через два года по специальности «товароведение промышленных и продовольственных товаров», получив квалификацию товароведа. С 1961 по 1967 год работал начальником административно-хозяйственного отдела Ставропольского крайпотребсоюза, затем в течение двух лет заместителем директора базы товаров в том же «Крайпотребсоюзе». С 1969 по 1971 – старший инженер управления материально-технического снабжения край-



Майор
А.Н. Суховцев

потребсоюза. В коллективе зарекомендовал себя дисциплинированным, морально устойчивым, идеологически выдержанным сотрудником, умелым руководителем.

Следующие пять лет с 1971 по 1976 год А.Н. Суховцев трудился на Опытном заводе Ставропольского конструкторского бюро начальником отдела МТС, затем начальником сбыта. Но, в конце 1976 года, вернулся в систему «Крайпотребсоюза» на должность инженера универсальной базы.

После окончания войны Александр Суховцев создал семью. Его женой стала уроженка города Ленинграда Вера Лукашенко – сотрудник органов «Смерш» КБФ. В 1947 году в семье Александра Николаевича и Веры Антоновны Суховцевых родился первенец, сына назвали Николаем. В 1949 году появился на свет второй сын – Владимир. В то время капитан Суховцев проходил службу в Калининградской области. В 1956 году в период службы на территории ГДР в городе Ростоке родился третий сын – Алексей²⁷³.

Александр Николаевич Суховцев ушел из жизни 18 декабря 2005 года. Его правнук – тоже Александр Суховцев на своей страничке «ВКонтакте» разместил биографию и фотографии своего предка.



Майор
Л.Л. Соболев

С Краснознаменного Балтийского флота в Ставрополь вернулся после окончания службы подполковник **Леонид Леонидович Соболев**. Он был уволен из рядов Вооруженных Сил 4 апреля 1961 года. Но, находясь на заслуженном отдыхе, отдыхать он не любил. При Ленинском районном военкомате города Ставрополя существовал комитет содействия офицеров в запасе и отставке. Секретарем партийной организации этого комитета был Леонид Леонидович. Вместе с работниками военкомата он готовил молодежь к службе в армии, часто встречался с призывниками, рассказывал им о своих боевых товарищах, о Леониде Севрюкове, с которым учился вместе в средней школе № 3 и аэроклубе. Будучи участником обороны Севастополя,

²⁷² Архив Военного комиссариата г. Ставрополя. Личное дело Поскрякова В.А.
221

²⁷³ Архив Военного комиссариата Ставропольского края. Личное дело Суховцева А.Н.
222

Л.Л. Соболев собрал хороший личный архив и передал его в музей обороны Севастополя²⁷⁴. В Ставропольском государственном музее-заповеднике имени Г.Н. Прозрителева и Г.К. Пправе хранится вот эта фотография Леонида Соболева и вырезка из «Ставрополки» со статьей о нем, которой мы воспользовались.

Сотрудники военного комиссариата дали нам справку о том, что Леонид Соболев ушел из жизни 8 декабря 1994 года. Вместе с женой Раисой Федоровной Соболевой он проживал на улице Ленина, дом 120/2, квартира 66.

В ноябре 1945 года демобилизовался Герой Советского Союза капитан **Рысевец Флавиан Владимирович**. Последние месяцы его службы прошли в госпиталях. Мечтал остаться на военной службе, но раны давали о себе знать. Он тоже вернулся в Ставрополь. Работал в райкоме и горкоме партии. Стараниями бывшего танкиста в те годы в краеведческом музее появился скелет южного слона, найденного в 1960 году в песчаном карьере под Георгиевском. Рысевец тогда «выбил» и транспорт, и лес для ящиков, чтобы перевезти уникальную находку в Ставрополь.



Флавиан
Владимирович
РЫСЕВЕЦ

Но чиновничья работа его тяготила, он ушел работать учителем труда в родную 64-ю школу, потом – в городской Дом пионеров, основал кружок картинга. Вместе с ребятами делал модели танков, их и сегодня можно увидеть в музее Дворца детского творчества и городском музее «Память»²⁷⁵. Не стало Флавиана Владимировича 22 октября 1990 года.

В 2005 году к 60-летию Великой Победы его именем была названа одна из улиц города Ставрополя. Страничку Героя Советского Союза Ф.В. Рысевца на сайте «Бессмертный полк» ведет его внук Владимир Латушкин.

²⁷⁴ Христинин Ю. Правило без исключений // Ставропольская правда. – 1982. – 30 января. – С. 4.

²⁷⁵ Из фондов Музея Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. «Память» города Ставрополя.



Виктор
Григорьевич
ПЯТКО

Виктор Григорьевич Пятко возглавил в Ставрополе Дом пионеров и авиамодельный кружок. Он еще тогда понимал, что за радиоуправляемыми летательными аппаратами будущее. Сам он в детских лет увлекался авиамоделизмом, но своей задачей считал: не сделать из мальчишек моделлистов, а вырастить хороших людей, достойную смену.

На форуме Ставропольских моделлистов в сети «Интернет» бывшие ученики Виктора Григорьевича очень тепло отзываются о нем.

«Привет. Я – мальчик 1969-70 гг. ходил на Станцию ЮТ. Виктор Григорьевич Пятко, замечательный Педагог!!! Сегодня увидел у бывшего таксопарка крупное фото его на панно. Все вспомнилось, а когда-то был дома, приглашал мальчишек варенье с чаем отведать – и на аэродром ДОСААФ, лучшие дни жизни. Он настоящий», – написал Виктор.

Еще один авиамоделист Павел сообщает: «У Виктора Григорьевича Пятко мы были последним его выпуском и поддерживали с ним связь до последних его дней, замечательный был человек».

В 2012 году Виктора Григорьевича Пятко не стало. Его страничку на электронном панно участников Великой Отечественной войны Ставрополя ведет коллектив средней школы № 2 города.



Руководитель авиамodelьного кружка В.Г. Пятко с учеником. 1960-е годы



Макеты танков, сделанные школьниками под руководством Ф.В. Рысевца. Музей «Память», г. Ставрополь



Зинаида
Константиновна
ЛИНЬКОВА

Зинаида Константиновна Линькова (Жукова) посвятила свою жизнь служению людям. Жила в Ставрополе, работала контролером в кинотеатре, кассиром, вела общественную работу, была парторгом, профсоюзным лидером. После ухода на пенсию перебралась к дочери в Невинномысск. Из жизни ушла в 2019 году в возрасте 98 лет²⁷⁶.

Активную общественную жизнь вела и Раиса Федоровна Подооба (Синьковская). В начале 2000-х годов, когда ей было уже за 80, она даже являлась общественным помощником главы администрации города Ставрополя. Раиса Федоровна умерла в 2010 году. В Ставрополе проживают ее дети, внуки и правнуки, помогавшие авторам в сборе материалов о выпускниках и инструкторах Ворошиловского аэроклуба. В 2022 году все они присутствовали на премьере заключительной серии фильма «Ворошиловские соколы» в стенах музейно-выставочного комплекса «Россия – Моя история».

В Ставрополе с детьми и внуками проживала Елена Филипповна Карпина (Терпиловская). Из жизни она ушла в 2002 году. На премьере «Ворошиловских соколов» присутствовали три поколения ее потомков.

Так сложились судьбы наших героев – «ворошиловских соколов». Они мало чем отличались от судеб других людей, на долю которых пришлось Великая Отечественная война. Всем им хотелось жить, но кому-то посчастливилось выжить и дожить до глубоких седин, а кому-то нет...

Будет ли понятно современному молодому человеку, за что эти люди рисковали жизнью и шли на смерть? Будет ли понятно, что они не были фанатиками, говоря: «За нашу Советскую Родину!». Просто было у того поколения что защищать и кого защищать. Мы – космополиты, живущие в другую эпоху, сможем ли повторить то, что сделали наши деды и прадеды, если, не дай бог, война снова придет на нашу землю?

²⁷⁶Невинномысский рабочий. Всегда в строю Бессмертного полка Зинаида Константиновна Линькова. URL: http://www.newworker.ru/articles/society/vsegda_v_stroyu_bessmertnogo_polka_zinaida_konstantinovna_linkova/ (дата обращения 28.08.2022).



Презентация 4-й серии фильма «Ворошиловские соколы».
Ставрополь, МВК «Россия – Моя история», 26 апреля 2022 года



Андрей и Игорь Карташевы –
авторы фильма



Л.Д. Чижова – двоюродная сестра
В.М. Мошкалова



Потомки Р.Ф. Синьковской
и Е.Ф. Терпиловской



Илья Гриднев – правнук
Е.Ф. Терпиловской



Заслуженный артист России
Б.Ф. Щербаков – постоянный участ-
ник проекта



Председатель совета ставропольской
региональной общественной органи-
зации ветеранов авиации
«СВВАУЛШ-СВВАИУ ПВО»
В.В. Москаленко



Ведущий фильма
С.Р. Ногин (в центре)



Активный участник проекта пилот
А.А. Ячинский



Презентация 3-й серии фильма «Ворошиловские соколы».
Ставрополь, МВК «Россия – Моя история», 16 ноября 2021 года



Руководитель регионального отделения «Юнармия» О.А. Сухачев



Зам. председателя регионального отделения ДОСААФ Ю.А. Котов



Отзывы о фильме и вопросы зрителей



Презентация 1-й и 2-й серий фильма «Ворошиловские соколы». Ставрополь, МВК «Россия – Моя история», 15 апреля 2021 года

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ворошиловский аэроклуб был одним из учебных заведений Осоавиахима, которые возникли накануне Великой Отечественной войны в Орджоникидзевском крае: в 1935 году открылся аэроклуб в Пятигорске, в 1937 – в Ежово-Черкесске, в 1938 – в Ворошиловске и Минеральных Водах.

Аэроклуб в Ворошиловске имел 3-ю категорию, что требовало ежегодно готовить 121 пилота. Просуществовав совсем недолго – всего лишь три года, при 100-процентном выполнении плана, он мог выпустить 343 пилота. Сделав третий выпуск летом 1941 года, Ворошиловский аэроклуб вместе с Пятигорским был обращен на укомплектование вновь созданной 19-й военной авиационной школы пилотов первоначального обучения. В нее влилась большая доля постоянного состава, туда же была передана материальная часть. В 1942 году, после расформирования школы, пилоты и технический персонал смогли принять непосредственное участие в войне.

Ворошиловский аэроклуб был приписан к Военно-морскому училищу имени Сталина в городе Ейске, и большинство его воспитанников попало служить в авиацию ВМФ – на Северный, Краснознаменный Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский флоты. Значительное количество бывших ворошиловских учлетов продолжило учебу в Сталинградской и других школах пилотов ВВС Красной Армии. После этого они воевали на многих фронтах – от Карельского до Закавказского, освобождали территорию Советского Союза и Восточную Европу, брали Берлин, Прагу, Вену и другие города.

Многим ворошиловским соколам по разным причинам не суждено было стать военными летчиками. Но и они не посрамили честь родного края, сражались в пехоте, танковых войсках, кавалерии и других родах войск.

В восстановленных нами списках 179 выпускников, из них погибло:

- выпуск 1939 года: в списке 79 человек, погибло 23, судьбы 23 неизвестны;
- выпуск 1940 года: в списке 48 человек, погибло 10, судьбы 20 неизвестны;

– выпуск 1941 года: в списке 43 человека, погибло 8, судьбы 18 неизвестны.

Среди остальных 10 летчиков погибло 4, судьба одного неизвестна.

Из 15 человек постоянного летного состава аэроклуба семеро погибло, судьба одного не установлена. Итого, если взять известные судьбы, то из 131 человека погиб 41 человек, фактически третья часть.

Среди воевавших летчиков многие стали воздушными асами. Пятеро были удостоены звания Героя Советского Союза: инструкторы-пилоты Б.Н. Воловодов и В.Г. Зайцев, а также трое воспитанников – Л.И. Севрюков, В.М. Зиборов и Г.М. Рябушко.

К званию Героя Советского Союза был представлен еще один ворошиловский сокол А.П. Аносов, но удостоен не был. В числе его наград были Орден Ленина, четыре ордена Красного Знамени (единственный случай). Трех орденов Красного Знамени были удостоены Б.П. Борисов, Н.В. Бродников, Г.С. Джулаев, В.Г. Зайцев, Б.А. Негриенко, В.А. Поскряков. Полководческим орденом Александра Невского были награждены Герои Советского Союза В.Г. Зайцев и В.М. Зиборов, Б.П. Борисов. Еще одну Золотую Звезду Героя Советского Союза принес Ворошиловскому аэроклубу несостоявшийся летчик, танкист Ф.В. Рысевец. Орденом Ленина был награжден командир стрелкового взвода В.П. Полупанов.

Рекордсменами по сбитым самолетам противника стали: В.М. Зиборов – 22, В.А. Поскряков – 10+4 (в группе), Б.П. Борисов – 5+8, Н.В. Бродников – 10, Б.А. Негриенко – 6+1 (в группе), И.А. Морозов – 6.

Такой след в истории Великой Отечественной войны оставили ворошиловские соколы. После ее окончания выжившие строили мирную жизнь, продолжали защищать Родину, работали на гражданских предприятиях и в учреждениях, в общественных организациях, воспитывая молодежь, готовя ее к службе в армии, и делали это с достоинством и честью.

В 1947 году в городе Ставрополе был восстановлен аэроклуб. Создавался он на новом месте, имел новую материальную часть и летно-технический состав. Хотя преемственность какая-то все же была: Г.М. Рябушко и Н.В. Бродников стали в нем командирами отрядов, а Н.М. Назарчук и А.Ф. Лозинский – техниками. Но это уже, как говорится, совсем другая история, или, как минимум, новая ее страница.

Список постоянного состава Ворошиловского аэроклуба

Командование:

Панарин Василий Кузьмич – начальник аэроклуба в 1938–1939 гг.
Звонарев Михаил Митрофанович – начальник аэроклуба в 1940 г.
Марьин Анатолий Михайлович – комиссар аэроклуба
Терно Алексей Моисеевич – начальник штаба АК

Преподавательский состав:

Иванов – начальник учебной части
Родионов – преподаватель

Летный состав:

Закушняк Глеб Федорович – начальник учебно-летной части (отдела)
Звонарев Михаил Митрофанович – командир отряда в 1938–1939 гг.
Пильдус Эммануил Львович – командир отряда в 1940 г.
Горностаев Иван Андреевич – командир звена
Леперт Павел Степанович – штурман-летчик
Бакланов – инструктор-летчик
Воловодов Борис Наумович – инструктор-летчик
Гогричани Лаврентий Александрович – инструктор-летчик
Зайцев Василий Георгиевич – инструктор-летчик
Кольншненко Василий Константинович – инструктор-летчик
Катамадзе Андрей Ильич – инструктор-летчик
Мегаворян Мкртич Петросович – инструктор-летчик
Соболев Евгений Иванович – инструктор-летчик

Технический состав:

Поддубный Николай Григорьевич – начальник технической части
Назарчук Николай Михайлович – техник звена
Рылов Андрей Васильевич – техник звена
Лозинский Андрей Федорович – старший техник
Багрянцев – техник, секретарь парторганизации
Васильев – техник
Потуремец Иван Васильевич – техник
Червон Данил Никифорович – техник
Гущин Александр Дмитриевич – механик, техник
Дементов – механик
Зайцев – моторист
Олейников – моторист

Другие службы

Лавренко – комендант аэродрома
Ивашкин – заведующий складом

Приложение 2

**Список выпускников Ворошиловского аэроклуба 1939 года
(составлен на основе различных источников)**

1. Алюшин Лев Михайлович
2. Андреев Александр Владимирович
3. Баланов М.Г.
4. Богданов Павел Денисович
5. Болтышев Петр Васильевич
6. Булавин Виктор Иванович
7. Буршин Иван Васильевич
8. Балацко Борис Васильевич
9. Вдовченко Александр Павлович
10. Волосов А.Д.
11. Выродов Кондрат Артемович
12. Гайденок Георгий Афанасьевич
13. Герасименко Евгений Пантелеевич
14. Горбунков Тимофей Иванович
15. Гулевский Иван Николаевич
16. Гутенев Яков Тимофеевич
17. Данильченко Александр Никитич
18. Девятилов Георгий Васильевич
19. Евстигнеев Александр Алексеевич
20. Жукова Зинаида Константиновна
21. Забрудский Николай Федорович
22. Зайченко Георгий Павлович
23. Игнатов В.И.
24. Истомин Владимир Николаевич
25. Кабаков Иван Иванович
26. Кособьянец Александр Иванович
27. Киров Александр Ильич
28. Клименко Николай
29. Константинов Владимир
30. Котин Александр Федорович
31. Кудрявцев Георгий Н.
32. Кузьменко Иван
33. Кузьмичев Георгий Михайлович
34. Куликов И.П.
35. Кулишова Н.Ф.
36. Лебедев Ф.С.
37. Липчанский Николай Павлович
38. Литвинов И.В.
39. Лобачев Иван Иванович
40. Лобачев Г.К.
41. Лобачев С.К.
42. Лукинов Федор Николаевич
43. Луканин Николай Алексеевич
44. Малыхин Иван Андреевич
45. Мамченко Алексей Степанович
46. Марков
47. Мижурин Александр Емельянович
48. Олифиренко Александр Николаевич
49. Ореховская Вера Л.
50. Панамарев И.М.
51. Переверзев Александр Тимофеевич
52. Палторак О.Н.
53. Подопригора Федор
54. Прилуцкий Иван Григорьевич
55. Сараев Владимир Андреевич
56. Сваткова Анастасия Ф.
57. Севрюков Леонид Иванович
58. Силинько Николай
59. Синьковская Раиса Федоровна
60. Соболев Леонид Леонидович
61. Суханов Евгений Илларионович
62. Сухачев Андрей Тихонович
63. Терпиловская Елена Филипповна
64. Ткач Павел Григорьевич
65. Третьяков Тимофей Васильевич
66. Турапин Павел Иванович
67. Унтевский Борис Васильевич
68. Федоров Г.Ф.
69. Христовсон Евгений Николаевич
70. Цветков Константин Николаевич
71. Цветков Юрий Николаевич
72. Чернявский Иван
73. Чистяков В.К.
74. Чуднов Алексей Константинович
75. Шевченко В.М.
76. Шеховцов Борис Георгиевич
77. Юрасов Федор Николаевич
78. Яновский Виктор Павлович
79. Ярошенко А.В.

Приложение 3

**Список выпускников Ворошиловского аэроклуба 1940 года
(составлен на основе различных источников)**

1. Аносов Александр Петрович
2. Антоненко Константин
3. Аспидов Николай Никитович
4. Ахмедов М.Ю.
5. Борисов Борис Петрович
6. Бродников Николай Васильевич
7. Волосатов В.
8. Горошко Владимир Васильевич
9. Горбатенко Алексей Г.
10. Громов Н.И.
11. Гурбаков Н.
12. Давыдов И.М.
13. Дервянников Борис Агапович
14. Дубницкий Н.А.
15. Золин Василий Федорович
16. Калашников Борис Семенович
17. Карагодин Борис Иванович
18. Карамушко Павел Петрович
19. Карпуков Павел
20. Коленкин Павел
21. Корнеев Е.Д.
22. Котин Георгий Федорович
23. Кравченко
24. Криволапов Владимир Георгиевич
25. Купчинский Валентин Казимирович
26. Кутузов Григорий Георгиевич
27. Липкин Михаил Васильевич
28. Лобачев Иван Иванович
29. Маслов А.
30. Мовчан Леонид Гаврилович
31. Молчанов И.Г.
32. Морозов Иван Афанасьевич
33. Морозов Филипп Гаврилович
34. Мошкалов Владимир Михайлович
35. Назаренко Нина
36. Назаров Г.Я.
37. Огородников Сергей Алексеевич
38. Пьявкин Григорий А.
39. Пятко Виктор Григорьевич

40. Родионова Галина А.
41. Ротач Василий Васильевич
42. Рябушко Григорий Максимович
43. Сажан Николай Антонович
44. Сивцов И.А.
45. Слюнин П.М.
46. Снегирев Александр Д.
47. Степанов И.А.
48. Третьяков М.Б.
49. Фисенко Валентина Евтеевна
50. Якушкин А.И.

Приложение 4

**Список выпускников Ворошиловского аэроклуба 1941 года
(составлен на основе различных источников)**

1. Апальков
2. Бартанов
3. Богданов В.
4. Велькинский
5. Веселов Константин Павлович
6. Гаранжа Леонид Николаевич
7. Гулиев Лятиф Рассулович
8. Джулаев Григорий Стальевич
9. Жолобов Я.В.
10. Жуков Василий Иванович
11. Захарцев (возможно Николай Семенович)
12. Зиборов Василий Михайлович
13. Иевлев Михаил Васильевич
14. Колпыков
15. Кольшкин Дмитрий Захарович
16. Кризнов Александр Семенович
17. Куц Илья Иванович
18. Лукиди М.С.
19. Мигаль Александр Алексеевич
20. Негриенко Борис Алексеевич
21. Озергаев Николай Дмитриевич
22. Острецов Н.
23. Павлов В.
24. Родионов
25. Рыбин
26. Савченко Николай Георгиевич
27. Семенов И.
28. Семикин
29. Соловьев Григорий Иванович
30. Полупанов Виктор Павлович
31. Поскряков Валерий Афанасьевич
32. Сторчак Иван
33. Стрельцов Михаил
34. Суховцев Александр Николаевич
35. Тимофеев Василий
36. Троценко Иван Арсентьевич
37. Финенко Иван Матвеевич
38. Харипов
39. Цупрунов

40. Шальнев Борис Васильевич
41. Шевелев
42. Шелехов
43. Яглов Николай Григорьевич

Год выпуска не известен

1. Борисенко Георгий
2. Кулявцев Леонид
3. Маликов Леонид
4. Масленников Юрий Иванович
5. Мельникова Мария
6. Тарасов Иван Тимофеевич
7. Чепиженко Вячеслав Андреевич
8. Черепков Владимир
9. Шутов Михаил
10. Щербина Михаил Иванович

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

I. Нормативно-правовые документы

1. Осоавиахим СССР и РСФСР. Временный типовой устав [аэроклуба]. – Москва : тип. им. Анджиевского, 1934. – 8 с.
2. Постановление администрации города Ставрополя Ставропольского края № 1749 от 04.08.2021 г. «О присвоении муниципальному бюджетному общеобразовательному учреждению гимназии № 3 города Ставрополя имени Героя Советского Союза Леонида Севрюкова».
3. Решение № 87 Ставропольской городской думы от 05.07.1995 г. «Об увековечении памяти Героя Советского Союза Воловодова Б.Н.»
4. Решения IV пленума Центрального совета Союза Осоавиахима СССР и РСФСР. – Москва : Центральный Совет Осоавиахима СССР, 1933. – 30 с.

II. Архивы

1. Архив Военного комиссариата г. Ставрополя. Личные дела А.П. Аносова, Н.В. Бродникова, В.Г. Зайцева, В.А. Поскрякова, А.Н. Суховцева, Г.М. Рябушко.
2. Архив Государственной телевизионной и радиовещательной компании «Ставрополье». Интервью с Г.М. Рябушко.
3. Военно-мемориальный отдел Департамента Министерства обороны РФ по увековечению памяти погибших при защите Отечества. Картотека воинских захоронений.
4. Государственный архив новейшей истории Ставропольского края (ГАНИСК), г. Ставрополь. Фонды: 1.
5. Государственный архив Ставропольского края (ГАСК), г. Ставрополь. Фонды: 1764, 1931. Личные дела Б.Н. Воловодова, В.Г. Зайцева, В.М. Зиборова, Г.М. Рябушко, Л.И. Севрюкова.
6. Музей Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. «Память» города Ставрополя.
7. Музей истории Регионального отделения ДОСААФ России Ставропольского края. Фотодокументы по истории Ворошиловского аэроклуба.
8. Ставропольский государственный историко-культурный и природно-ландшафтный музей-заповедник имени Г.Н. Прозрителева и Г.К. Праве (СГМЗ). Фонды: 326, 372, 391. Мемориальные дела Героев Советского Союза Л.И. Севрюкова, Б.Н. Воловодова, В.Г. Зайцева, Г.М. Рябушко; мемориальные дела выпускников аэроклуба А.И. Кирова; В.М. Мошкалова, Ф.Г. Морозова, И.М. Финенко, А.С. Кризна, Г.И. Соловьёва.

9. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО), г. Подольск. Фонды: 29, 33, 56, 58, 8486, 20292, 22666, Красноярского ВПП. Учетно-послужная картотека офицерского состава.
10. Филиал ЦАМО – Центральный Военно-морской архив (ЦВМА), г. Гатчина. Фонды: 3, 12, 88, 864, 920, 1250, 1787, 1983. Картотека безвозвратных потерь.
11. Центральный военно-морской музей имени императора Петра Великого министерства обороны Российской Федерации. Фонд О-36809.

III. Опубликованные сборники документов

1. Вторая мировая война 1939–1945. Альбом схем. – Москва : Воениздат, 1958. – 40 с.
2. Сборник военно-исторических материалов Великой Отечественной войны. Выпуск 8. Альбом схем. – Москва : Воениздат, 1952. – 21 с.

IV. Периодическая печать

1. Аэроклуб строит весь город // Власть Советов. – 1934. – 27 августа. – С. 3.
2. Безбородов Е. Летать! // Орджоникидзевская правда. – 1940. – 18 августа. – С. 2.
3. Большой бой над заливом // Красный Балтийский флот. – 1944. – 7 июня. – С. 1.
4. Бурдюгов В. Прерванный полет // Ставропольская правда. – 2012. – 31 марта. – С. 7.
5. Васильев В. На аэродроме // Молодой ленинец. – 1941. – 10 июня. – С. 3.
6. Воздушные схватки над морем // Красный Балтийский флот. – 1944. – 6 апреля. – С. 1.
7. Ворошиловский аэроклуб производит дополнительный набор // Орджоникидзевская правда. – 1940. – 19 ноября. – С. 4.
8. Вступают в аэроклуб // Власть Советов. – 8 августа 1934. – С. 4.
9. Герои-ставропольцы // Ставропольская правда. – 1945. – 30 сентября. – С. 4.
10. Герои-ставропольцы. Гордость матери // Ставропольская правда. – 1945. – 19 августа. – С. 1.
11. Есикова Р. Если кто-нибудь знает... // Ставропольская правда. – 1988. – 19 ноября. – С. 4.
12. Зиборов Василий Михайлович (некролог) // Крымские известия. – 1999. – 20 января. – С. 4.
13. Конец финского броненосца // Красный Балтийский флот. – 1944. – 18 июля. – С. 1.

14. Кравцов И. Воздушные бои над Керченским полуостровом // Красный флот. – 1943. – 19 ноября. – С. 3.
15. Летчики бьют врага не числом, а умением // Красный Балтийский флот. – 1944. – 7 июня. – С. 2.
16. Малаховский Н. Он любил тебя, жизнь ... // Ставропольская правда. – 1972. – 29 января. – С. 4.
17. Мийченко. Рабочими коллективами – в члены аэроклуба // Власть Советов. – 1934. – 29 июля.
18. Над целью. Гвардии лейтенант Аносов рассказывает // Красный Балтийский флот. – 1944. – 18 июля. – С. 2.
19. Начался набор в Ворошиловский аэроклуб // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 14 октября. – С. 4.
20. Орджоникидзевская правда. – 1940. – 8 марта. – С. 4.
21. От бюро Ставропольского ОДВФ // Власть Советов. – 1923. – 27 июля. – С. 2.
22. Панарин В.К., Марьин А.М. Молодые патриоты поведут корабли // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 18 августа. – С. 3.
23. Потоцкий Я. Крылатая молодежь // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 31 декабря. – С. 4.
24. Раков В. Как был потоплен финский броненосец // Красный балтийский флот. – 1944. – 18 июля. – С. 2.
25. Указ Президиума Верховного Совета СССР // Комсомольская правда. – 1942. – 24 октября. – С. 1.
26. Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1943. – 18 ноября. – С. 2.
27. Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1945. – 20 августа. – С. 1.
28. Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1945. – 23 августа. – С. 1.
29. Указ Президиума Верховного Совета СССР // Правда. – 1945. – 28 марта. – С. 2.
30. Указ Президиума Верховного Совета СССР // Сталинский сокол. – 1945. – 28 февраля. – С. 1.
31. Улыбышев П. Крестник Маресьева // Советский солдат. – 1986. – 13 февраля. – С. 4.
32. Учитесь летать по-чкаловски. Ворошиловский аэроклуб Осоавиахима накануне выпуска нового отряда пилотов // Молодой ленинец. – 1941. – 10 июня. – С. 3.
33. Христинин Ю. Мужество – черта характера // Ставропольская правда. 1985. – С. 4.
34. Шегов И. Радостный праздник // Орджоникидзевская правда. – 1939. – 20 августа. – С. 2.
35. Шугинин А. Удары нашей авиации по кораблям врага // Красный Балтийский флот. – 1944. – 6 апреля. – С. 2.

36. Шуканов Б. Над линией фронта. За 2 часа сбито 14 самолетов врага // Комсомольская правда. – 1944. – 27 сентября. – С. 2.

V. Источники личного происхождения

1. Бабийчук А.Н. Человек, небо, космос. – Москва : Воениздат, 1979. – 271 с.
2. Вершинин К.А. Четвертая воздушная. – Москва : Воениздат, 1975. – 348 с.
3. Джулаев Г.С. Путь летчика. – Алматы, 2001. – 89 с.
4. Личный архив Н.В. Птицина, проживающего в г. Севастополь.
5. Рябушко Г.М. Штурмовик. – Ставрополь : «ЮРКИТ», 2004. – 72 с.
6. Семейный архив А.Г. Джулаева – сына Г.С. Джулаева, проживающего в г. Алматы, республика Казахстан.
7. Семейный архив А.И. Пильдуса – внука Э.Л. Пильдуса, проживающего в г. Москва.
8. Семейный архив А.П. Леперта – сына П.С. Леперта, проживающего в г. Москва.
9. Семейный архив А. Радько – внучки А.Н. Суховцева, проживающей в г. Ставрополь.
10. Семейный архив В.И. Липчанского – племянника Н.П. Липчанского, проживающего в г. Ставрополь.
11. Семейный архив В.Л. Липчанского – внука А.Т. Сухачева, проживающего в г. Ставрополь.
12. Семейный архив дочери Ю.И. Масленникова, проживающей в г. Тверь.
13. Семейный архив Е.Н. Евглевской – внучки З.К. Линьковой (Жуковой), проживающей в г. Невинномысск.
14. Семейный архив М.Л. Ценципер – внучки А.К. Чуднова, проживающей в г. Москва.
15. Семейный архив О. Яковенко – внучки Р.Ф. Подоба (Синьковской), проживающей в г. Ставрополь.
16. Семейный архив Т.Г. Лебедевой – дочери Г.П. Зайченко, проживающей в г. Ставрополь.
17. Семейный архив Т.И. Горловой – дочери Е.Ф. Карпиной (Терпиловской), проживающей в г. Ставрополь.

VI. Литература

1. Авдеев М.В. У самого Черного моря. Книга третья. – Москва : ДОСААФ, 1975. – 174 с.
2. Алабин Н.И., Амплеев Н.И., Банов Л.М. и др. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. – Москва : Воениздат, 1968. – 452 с.

3. Васильев И.Ф., Громаков А.Ф., Кузнецов Д.Н. и др. Дважды орденоносное оборонное: Книга о ДОСААФ СССР, о возникновении и развитии общества, его военно-патриотической деятельности, вкладе в укрепление оборонного могущества страны. – Москва : Изд-во ДОСААФ, 1983. – 542 с.
4. В предгрозовые годы. Как готовились ВВС Красной Армии к войне с Германией? Беседа с Ю. Плужниковым. // Вестник воздушного флота. – Июль-август 2003. – С. 98–100.
5. Герои боев за Крым: очерки. – Симферополь: Таврия, 1972. – 287 с.
6. Гиляревский В.П. Война: Морские летчики. О боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ. В 2-х томах. Книга 1. Черное море. – Москва : типография НИИСУ, 1992. – 139 с.
7. Гиляревский В.П. Война: Морские летчики. О боевом пути 47-го штурмового авиаполка ВВС ВМФ. В 2-х томах. Книга 2. Балтика. – Москва : типография НИИСУ, 1992. – 189 с.
8. Госданкер В.В. От прошлого нельзя отряхнуться (музейные поиски, находки, встречи). – Ставрополь: Изд-во СГУ, 2005. – 251 с.
9. Драбкин А.В. Я дрался с асами люфтваффе. На смену павшим. 1943–1945. – Москва : Яуза ; Эксмо, 2006. – 512 с.
10. Драбкин А.В. Я дрался на Пе-2. – Москва : Яуза ; Эксмо, 2009. – 320 с.
11. Иванов П.Н. Крылья над морем. – Москва : Воениздат, 1973. – 304 с.
12. Каманин Н.П. Старты в небо. – Москва : ДОСААФ СССР, 1976. – 125 с.
13. Карташев А.В. ДОСААФ Ставрополя: итоги пройденного пути (1927–2017). К 90-летию организации : монография / гл. ред. Ю.А. Гришко. – Волгоград : Панорама, 2017. – 256 с.
14. Карташев А.В. Достоинно защищали Родину. Летный состав и выпускники Ворошиловского (Ставропольского) аэроклуба на фронтах Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. – 2017. – № 10. – С. 23–29.
15. Карташев А.В. История подготовки военных авиационных специалистов в России (1910–1991). Дис. ... докт. истор. наук. – Пятигорск, 2012. – 612 с.
16. Карташев А.В. Кадры для военно-воздушных сил России: история обучения и воспитания (1910–1991) : монография. – Ставрополь: Сервисшкола, 2011. – 472 с.
17. Карташев А.В. История подготовки военных авиационных специалистов в России : монография. – Ставрополь: Ставропольское высшее военное авиационное инженерное училище; Сервисшкола, 2007. – 266 с.
18. Карташев А.В. Летчик-герой Александр Аносов: трижды представленный, но не удостоенный // Наука. Общество. Оборона. – 2022. – Т. 10. – № 2(31). – С. 15.
19. Карташев А.В. Ставропольский гарнизон: 230 лет на защите южных рубежей России : монография. – Москва: Илекса, 2007. – 382 с.
20. Карташев А.В., Фирсов Р.А. В небе двух империй: монография. – Москва : Издательский центр «Мой учебник», 2014. – 264 с.
21. Колесников Г.А., Рожков А.М. Ордена и медали СССР. – Москва: Воениздат, 1974. – 296 с.
22. Крылатое племя. Воспоминания авиаторов трех поколений. – Москва: Воениздат, 1962. – 152 с.
23. Лашкевич А.И. В воздушных боях. Балтийское небо. – Москва : Яуза : Эксмо, 2010. – 384 с.
24. Лебедев Н.М. Самолет У-2: учебник для летных школ ВВС РККА. – Москва : Воениздат, 1937. – 319 с.
25. Магид А.С. О маленьком самолете. По-2 на войне и в мирные дни.– Москва : ДОСААФ, 1951.– 84 с.
26. Митрофанов В.Г. С крылатыми героями Балтики. – Ленинград : Лениздат, 1988. – 224 с.
27. На грани возможного: легендарные подвиги советских воинов. – Москва : Лимб, 1993. – 454 с.
28. Пономарев Н.А. Система комплектования переменного летного состава аэроклубов Осоавиахим в последние предвоенные годы (1939 – 22 июня 1941 г.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2012. – № 10-1 (24). – С. 139–142.
29. Рябушко Г.М. Штурмовик. – Ставрополь : «ЮРКИТ», 2004. – 72 с.
30. Сейдов И. Советские асы Корейской войны. – Москва : Фонд «Русские Витязи», 2010. – 452 с.
31. Слюсаренко А.М., Кабула С.Я., Скрипниченко Н.П., Глушанин Е.П. За взлетом взлет: Страницы истории Ейского высшего военного авиационного ордена Ленина училища летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М. Комарова. – Краснодар: Кн. изд-во, 1986. – 208 с.
32. Слюсаренко А.М. Самолет вновь идет на взлет. – Батайск : Кн. изд-во, 2003. – 168 с.
33. Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. Гвардейцы Балтики крылатой. – Москва : ООО «Дельта НБ», 2006. – 430 с.
34. Цупко П.И. Над просторами северных морей: Документальная повесть. – Москва : Молодая гвардия, 1981. – 175 с.
35. Школа штурмующих небо. Рассказ о боевом пути Ейского авиаучилища / Сост. В.И. Мальковский. – Краснодар: Кн. изд-во, 1978. – 224 с.
36. Эфендиев К.К. Годы, события, люди: В 2-х т. – Нальчик: Изд-во М. и В. Котлярковых, 2010. – Т.1. – 428 с.

VII. Справочники и энциклопедии

1. Анохин В.А., Быков М.Ю. Все истребительные авиаполки Сталина. Первая полная энциклопедия. – Москва : Яуза-пресс, 2014. – 944 с.
2. Быков М.Ю. Асы Великой Отечественной. Самые результативные летчики 1941–1945 гг. – Москва : Яуза, Эксмо, 2007. – 730 с.

3. Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12 т. – Москва : Кучково поле, 2011–2015.
4. Герои Советского Союза Военно-Морского Флота: биографический справочник. 1937–1945. – Москва : Воениздат, 1977. – 556 с.
5. Герои Советского Союза – боевая слава земли ставропольской: краткий биографический справочник / под ред. Н.Д. Судацкова. В 2 ч. – Ставрополь, 2019.
6. Зиборов Василий Михайлович // Ставропольцы – Герои Советского Союза. Книга I. – Ставрополь : кн. изд-во, 1968. – 204 с.
7. Орлов М.В., Вахламов В.С. Окраска и обозначения самолетов советских ВВС, 1941–1945 гг. – Москва : Моделист-конструктор, 2008. – 36 с.
8. Ставропольцы в Великой Отечественной войне / редкол.: Д.В. Кочура (пред.) и др. – Ставрополь: Ставропольский фонд культуры, 1995. – 349 с.
9. Юденко В.Е. Самолеты СССР второй мировой войны. – Минск: Харвест, Москва : АСТ, 2003. – 352 с.

VIII. Интернет-источники

1. 30 апреля 2014 года – 365 лет пожарной охране. В труде рождаются герои. URL: <http://gorodskoportal.ru/stavropol/news/official/4097393/> (дата обращения 22.08.2022).
2. 926-й истребительный авиационный полк. URL: <https://proza.ru/2018/07/24/1859> (дата обращения 31.07.2022).
3. Блытов В. Живые помните погибших моряков. Десант на остров Соммерс (погибший десант). URL: <https://voenflot.ru/pomni/blytov-v-zhivye-pomnite-pogibshih-moryakov-desant-na-ostrov-sommers-pogibshij-desant> (дата обращения 18.08.2022).
4. Бочкор А. Трасса мужества АлСиб. 5 часть. URL: <https://proza.ru/2020/03/18/869> (дата обращения 20.08.2022).
5. Вдовченко Александр Павлович. Книга памяти города Ставрополя (stavadm.ru). URL: <https://panno.stavadm.ru/?q=node/4310> (дата обращения 30.07.2022).
6. В Невинномыске поздравили с 95-летием ветерана войны. Вести Ставрополье. URL: <https://stavropolye.tv/news/7398> (дата обращения 28.08.2022).
7. Гарник А.П. Участие 40-го авиационного полка ВВС ЧФ в наступательных операциях 1943–1944 гг. URL: <https://biography.wikireading.ru/237501> (дата обращения 17.09.2022).
8. Горбунков Тимофей Иванович. URL: <https://1418museum.ru/heroes/12575775/> (дата обращения 31.07.2022).
9. Зайченко Георгий Павлович. URL: <https://panno.stavadm.ru/?q=node/11032> (дата обращения 10.08.2022).

10. Ищем, находим, помним. URL: <http://kubplazdarm.tuapse.ru/forum/ishchusoldata/58-shalnev-boris-vasilevich-821-iap-236-iad.html> (дата обращения 05.08.2022).
11. Книга памяти Ставропольского края. URL: <http://книга-памяти.рф/entity/218638> (дата обращения 31.07.2022).
12. Кольшкины Дмитрий Захарович и Фаина Федоровна – прадедушка и прабабушка ученицы 10М класса Дородных Анны. URL: <https://internat.msu.ru/structure/departments/vospitatelnyj-otdel/school-life/shkolnaya-zhizn-2019-2020/lenta-pamyati-1941-1945/kolyshkiny-dmitrij-zaharovich-i-faina-fedorovna-pradedushka-i-prababushka-uchenicy-10m-klasa-dorodnyh-anny/> (дата обращения 05.08.2022).
13. Кутузов Григорий Георгиевич. URL: <https://1418museum.ru/heroes/33227082/?SEARCH=Y> (дата обращения 11.08.2022).
14. К юбилею Императорского Всероссийского Аэроклуба. URL: <https://avia.pro/blog/k-yubileyu-imperatorskogo-vserossiyskogo-aero-kluba> (дата обращения 11.07.2022).
15. Мовчан Леонид Гаврилович. URL: <https://soldat.moypolk.ru/soldier/movchan-leonid-gavrilovich> (дата обращения 17.09.2022).
16. Мовчан Леонид Гаврилович. URL: <http://xn----7sbbjyevdy9a8l.xn--p1ai/entity/186832> (дата обращения 17.09.2022).
17. Мой папа, Потуремец Иван Васильевич. URL: <https://ok.ru/bukhtarazb/album/52994283536628> (дата обращения 22.08.2022).
18. Невинномысский рабочий. Всегда в строю Бессмертного полка Зинаида Константиновна Линькова. URL: http://www.newworker.ru/articles/society/vsegda_v_stroyu_bessmertnogo_polka_zinaida_konstantinovna_linkova/ (дата обращения 28.08.2022).
19. Помним. Ветераны Великой Отечественной войны. URL: <https://veterani.1tv.ru/id/50871/3265> (дата обращения 18.07.2022).
20. Поскряков Валерий Афанасьевич – Советские асы. Герои воздушных войн 1936–1953 гг. URL: soviet-aces-1936-53.ru/abc/p/poskryakov.htm (дата обращения 20.07.2022).
21. Сайт выпускников Ейского ВВАУЛ. URL: <http://evvaul.com> (дата обращения 02.07.2021).
22. Список аэроклубов Осоавиахима, утвержденных на 1939 год, и их краткая характеристика по состоянию на 22 марта 1939 года // Авиация оборонного общества. URL: <http://voenspez.ru/index.php?topic=90205.0> (дата обращения 11.07.2022).
23. Шальнев Борис Васильевич 821 ИАП 236 ИАД (1/1) - Форум Кубанский плацдарм – Журнал «Кубанский плацдарм» (tuapse.ru) URL: <http://kubplazdarm.tuapse.ru/forum/ishchusoldata/58-shalnev-boris-vasilevich-821-iap-236-iad.html> (дата обращения 25.07.2022).
24. Яновский Виктор Павлович. URL: https://sovpilots.ru/cards/55_ja/yanovsky_viktor_pavlovich.html (дата обращения 18.08.2022).

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

**Андрей Владимирович Карташев,
Игорь Владимирович Карташев**

ВОРОШИЛОВСКИЕ СОКОЛЫ