

ОНИ ЗАЩИЩАЛИ НЕБО РОДИНЫ...
УЧАСТИЕ АВИАТОРОВ-ТОМИЧЕЙ В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941–1945 ГОДОВ
сборник документов и материалов

THEY DEFENDED THE SKY OF THE MOTHERLAND...
CONTRIBUTION OF AVIATORS – RESIDENTS OF TOMSK
TO THE VICTORY IN THE WORLD WAR II (1941–1945)
Collection of Documents and Materials

AIRPORT TOMSK, Ltd.

THEY DEFENDED THE SKY OF THE MOTHERLAND...

CONTRIBUTION OF AVIATORS – RESIDENTS OF
TOMSK TO THE VICTORY IN THE WORLD WAR II
(1941–1945)

Collection of Documents and Materials

Scientific & Technical Translations
 STT
PUBLISHING
Tomsk – 2011

ООО "АЭРОПОРТ ТОМСК"

ОНИ ЗАЩИЩАЛИ НЕБО РОДИНЫ...

УЧАСТИЕ АВИАТОРОВ-ТОМИЧЕЙ В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ
1941–1945 ГОДОВ

сборник документов и материалов

Scientific & Technical Translations

ИЗДАТЕЛЬСТВО
Томск – 2011

УДК 355:94"1939/1945"; 356/359(091); 356/359:93/94; 355.4; 623.74
ББК 63.3(2)
О 58

О58 **Они защищали небо Родины... Участие авиаторов-томичей в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов** : сборник документов и материалов. – Томск : STT, 2011. – 218 с.

ISBN 978-5-93629-429-7

Накануне 70-летия начала Великой Отечественной войны ООО "Аэропорт Томск" выпускает книгу о ветеранах Великой Отечественной войны – авиаторах: летчиках, штурманах, бор-тстрелках, механиках, чья судьба связана с Томской землей. Этот труд – дань памяти тем, кто не вернулся с полей сражений, и вернувшимся с Победой домой.

Книга рассчитана на широкий круг читателей, кому небезразлично героическое прошлое нашей Родины.

**УДК 355:94"1939/1945"; 356/359(091);
356/359:93/94; 355.4; 623.74**

Составители:

- К.А. Чернов – главный специалист Архивного управления Томской области (отв. составитель)
Г.А. Обдалов – ветеран Томского авиапредприятия, руководитель музея ООО "Аэропорт Томск"
А.Н. Лойко – историк авиации
А.В. Аджанс – ветеран Томского авиапредприятия
Н.Б. Морокова – поисковик, архивист

Редакционная коллегия:

- Е.Я. Янкелевич – (главный редактор) директор ООО "Аэропорт "Томск"
В.Р. Шендель – главный инженер ООО "Аэропорт Томск"
Г.А. Кошкарлова – начальник планово-экономического отдела ООО "Аэропорт Томск"
И.А. Максимова – начальник отдела договоров ООО "Аэропорт Томск"
А.А. Сосновский – начальник коммерческого отдела ООО "Аэропорт Томск"
Г.А. Обдалов – ветеран Томского авиапредприятия, руководитель музея ООО "Аэропорт Томск"
А.В. Аджанс – ветеран Томского авиапредприятия
Э.И. Черняк – докт. ист. наук, профессор, зав. кафедрой музеологии Института искусства и культуры ТГУ
К.А. Чернов – главный специалист Архивного управления Томской области

*Издание осуществлено по инициативе и на средства
ООО "Аэропорт "Томск"*

ISBN 978-5-93629-429-7

© ООО "Аэропорт "Томск", 2011
© К.А. Чернов. Составление, 2011
© Обложка. Макет. STT™, 2011

СОДЕРЖАНИЕ

Обращение ТРО партии “Единая Россия”	6
Предисловие	7
Введение	9
Список сокращений	16
Вечная Память	
Авиаторы-томичи, павшие в боях за Родину	18
Герои Советского Союза, судьба которых связана с Томском	
Уроженцы Томска и области, призванные из Томска на фронт, работавшие и учившиеся на Томской земле до войны и в послевоенное время	99
Жизнь, отданная небу	
Работники Томского авиапредприятия – ветераны Великой Отечественной войны, воевавшие в Военно-воздушных силах	113
Победители	
Томичи, воевавшие в авиации в годы Великой Отечественной войны	129
Оружие Победы	
Самолёты Военно-воздушных сил Советского Союза в годы Великой Отечественной войны	185
Послесловие	217

Дорогие томичи!

Символом героизма наших земляков на полях сражений Великой Отечественной войны является бессмертный подвиг лётчика Ивана Черных, направившего горящий самолёт на скопление вражеских войск. В данной книге впервые на документальной основе собраны данные об авиаторах-томичах, которые сражались в годы Великой Отечественной войны, героически погибших и вернувшихся с Победой. Это ещё один шаг к познанию нашего героического прошлого, к ликвидации «белых пятен» нашей истории.

Те, кто прошёл Афганистан, хорошо понимают слова «поддержка с воздуха». Ведь от чёткости взаимодействия с авиацией зависел успех боевых действий, а нередко и сама жизнь.

От Томского регионального отделения партии «Единая Россия» и от себя лично хочу пожелать всем авиаторам – ветеранам Великой Отечественной войны, их родным и близким крепкого здоровья, что бы небо нашей Родины всегда было мирным.

*Участник боевых действий в Афганистане,
Руководитель Регионального исполнительного комитета
Томского регионального отделения партии "Единая
Россия",
Заместитель Секретаря Регионального политического
совета Томского регионального отделения партии "Единая
Россия"*

В.К. Кравченко

ПРЕДИСЛОВИЕ

Уважаемые читатели!

Книга, которую вы держите в руках, посвящена авиаторам – ветеранам Великой Отечественной войны, чья жизнь и судьба так или иначе была связана с Томской землей. Не удивительно, что инициатором данного проекта стало руководство Томского аэропорта. Ведь жизнь и судьба нашего коллектива связана с авиацией так же как и тех, кто защищал небо Родины в грозные военные годы. При создании томского авиапредприятия в феврале 1945 года его костяк составили летчики, штурманы, механики – вчерашние фронтовики. Они взяли на себя нелегкую ношу освоения необъятных просторов Сибири, куда “только самолетом можно долететь”, но при этом не доставало многого, что необходимо для нормальной работы: подготовленных посадочных площадок, аэронавигационного оборудования, средств связи. Фронтовики воспитали достойную смену, передав свой богатый жизненный опыт и профессиональные умения молодым.

Работникам Томского авиапредприятия, воевавшим в годы войны в авиации, посвящена в данной книге отдельная глава.

В библиотеке моего отца значительное место занимали книги по авиации. Большое впечатление в детстве и юности на меня произвели воспоминания наших знаменитых

асов: Александра Покрышкина “Небо войны”, Арсения Ворожейкина “Истребители” и другие. Произведения этих отважных людей сыграли немалую роль в зарождении того чувства, которое принято называть “любовью к небу”. Я нередко вспоминаю о них за штурвалом самолёта.

Эта книга – дань памяти не вернувшимся с войны и пришедшим с Победой с полей сражений. И я хочу обратиться к ветеранам, а также родным и близким тех, кто защищал нашу Родину в годы Великой Отечественной. Работа по сбору данных об авиаторах – ветеранах войны – продолжается. Мы будем признательны читателям за предоставленные сведения о воевавших. Это поможет сделать следующее издание книги еще более полным и содержательным.

*С уважением,
Директор ООО “Аэропорт “Томск”
Е.Я. Янкилевич*

ВВЕДЕНИЕ

Великая Отечественная война застала советскую военную авиацию, как и все Вооруженные силы, в период коренной перестройки: менялась организационная структура, поступала на вооружение новая боевая техника, формировались сотни новых авиационных полков, тысячи летчиков, опытных и только что выпущенных из училищ, направлялись к новому месту службы. Далеко не все, что делалось в предвоенные годы, оправдало себя в военное время. Так, деление авиации на фронтовую и армейскую привело к дроблению сил, неразберихе, неоправданным потерям летного состава и техники. Внезапный удар врага привел к потерям сотен самолетов в первый день войны.

Немецкая авиация “люфтваффе” была серьезным противником. Опытный враг имел совершенную для того времени военную технику, оптимальную организацию, а главное, – опыт ведения войны.

Что помогло нашим летчикам выстоять и победить? Чувство долга, когда слово “надо” было зачастую сильнее страха смерти. Надежный тыл, который обеспечивал фронт современной боевой техникой. Боевое мастерство, приобретение которого оплачивалось невосполнимыми потерями – человеческими жизнями. Большое значение имела развернутая довоенная подготовка авиационных кадров. В аэроклубах прошли начальную летную подготовку десятки

тысяч летчиков. В первом в Сибири Томском аэроклубе в 1930-е годы ежегодно готовились десятки летчиков и планировщиков, сотни парашютистов, тысячи подростков занимались авиамодельным спортом.

Большинство из томичей-летчиков и воздушных стрелков воевали на штурмовике Ил-2. Легендарный самолет, прозванный “летающим танком” и “горбатым” у нас, “чумой” (дословно – “черной смертью”) у немцев, штурмовик был самым ценным для наземных войск самолетом. Огнем своих пушек и пулеметов, бомбами и реактивными снарядами штурмовики прокладывали путь вперед танкам и пехоте, но при этом несли огромные потери. Вся ярость зенитного огня противника обрушивались на Илы, а подбитые и поврежденные самолеты, покинувшие строй и ушедшие на свой аэродром, становились добычей немецких “охотников” – опытных асов. Летчики, наносившие удары по противнику, по определению оказывались над вражеской территорией и повреждение самолета, даже незначительное, не только несло угрозу гибели самолету и экипажу, но и опасность попасть в плен, что зачастую в те суровые годы было у нас синонимом предательства. Одной из самых распространенных формулировок в документах военного времени была “не вернулся с боевого задания”... А они зачастую возвращались на родной аэродром, после дней и недель блуждания во вражеском тылу, некоторые сбежав из плена, и прежде чем вернуться к боевой работе летчика, проходили жесткую процедуру чекистских проверок.

Судьба каждого из авиаторов-томичей по своему интересна и необычна. Символом героизма наших земляков в годы войны является подвиг Ивана Черных, повторившего огненный таран Николая Гастелло. Не имеет аналогов в мировой истории авиации боевая жизнь Федора и Веры Пересыпкиных, – “семейного” экипажа штурмовика Ил-2, – совершивших вместе 150 боевых вылетов. Более тысячи боевых вылетов совершил летчик ночной бомбардировочной авиации Дмитрий Супонин – бомбил тыл врага, вел

разведку, доставлял грузы партизанам и разведывательно-диверсионным группам, забирая на обратном пути раненых. В знаменитом 4-м Гвардейском истребительном полку ВВС Балтийского флота, под командованием выдающегося аса В. Голубева служил Геннадий Цоколаев, уроженец Томска, осетин по происхождению, сбивший 17 самолетов противника.

Победа над сильным, коварным и отлично вооруженным врагом была достигнута ценой невероятно тяжелых потерь. Цифра потерь советских самолетов в Великой Отечественной войне по официальным данным составила 88300 самолетов, из них 42600 – боевых потерь. Потери личного состава Советских ВВС составили 35358 только погибшими. За годы войны сотни тысяч авиаторов были отмечены высокими государственными наградами. Самые лучшие из них были удостоены звания Героя Советского Союза – 2119 человек.

Авиаторы-томичи внесли свой достойный вклад в победу над фашизмом. В Томске не было ни авиационных училищ, ни школ, но сотни наших земляков служили летчиками, штурманами, стрелками-радистами, механиками, бойцами батальонов аэродромного обслуживания. С городом Томском связаны судьбы 13 авиаторов – Героев Советского Союза.

132 человека не дожили до великого дня Победы. С фронта не вернулись 62 летчика и 70 воздушных стрелков. Они погибли в боях за нашу Родину, не вернулись с боевых заданий. Вечная им память!

Огромный вклад внесли фронтовики в становление Томского авиапредприятия в послевоенные годы. Развитие авиации на Томской земле неразрывно связано с военным временем. В октябре 1944 г., сразу после образования Томской области, одним из первых решений Томского облисполкома было решение “Об организации и оборудовании нового аэропорта”. В феврале 1945 г. было образовано Томское авиапредприятие. Вновь организованному авиаотряду подчинили все посадочные площадки, расположенные

на территории области. Самолетный парк составили три самолета По-2. А между тем, перед томской авиацией стояли масштабные задачи: доставка почты и других срочных грузов, налаживание пассажирских перевозок в отдаленные районы, патрулирование по охране лесных массивов, обеспечение геологических экспедиций и многие другие. И костяк вновь образованного авиапредприятия составили фронтовики: П.А. Бекезин, М.Д. Васильев, С.И. Глотов, В.В. Горинов, А.А. Дацюк, Г.С. Кораблев, Н.М. Латышев, В.П. Осинин, Д.Г. Симонов. Они пришли в томскую авиацию во второй половине 1940-х гг., сразу после демобилизации. Бескрайние просторы, отсутствие подготовленных аэродромов и средств навигации на большей части сибирской территории стали новым испытанием для вчерашних воздушных бойцов. И они работали, прокладывали новые маршруты, осваивали новую технику, а главное, передавали свой профессиональный и жизненный опыт молодым, растили достойную смену.

В 2010 г., к 65-летию юбилею Победы в Великой Отечественной войне, в ООО “Аэропорт Томск” была создана Книга Памяти, посвященная работникам Томского авиапредприятия – участникам Великой Отечественной войны. К сожалению, сведения о боевом пути ветеранов имели много пробелов, даже фотографии нашлись далеко не на всех. Поэтому по инициативе директора ООО “Аэропорт Томск” Е.Я. Янкилевича было решено, во-первых, продолжить работу по сбору сведений о работниках авиапредприятия – ветеранах войны, и во-вторых, осуществить подготовку нового издания об авиаторах, чья жизнь и деятельность связана с Томской землей. И уже с весны 2010 г. начался сбор сведений обо всех авиаторах-томичах, принимавших участие в Великой Отечественной войне: героически погибших при защите Родины, вернувшихся домой с Победой, в том числе были собраны сведения об авиаторах, удостоенных звания Героя Советского Союза. На сайте ООО “Аэропорт Томск” было размещено обращение с просьбой предоставить материалы о томичах-авиаторах, участниках Великой Отечественной войны. К составителям

сборника непрерывно идут обращения. Люди обращаются с просьбами о поиске своих близких, либо наоборот, сами предоставляют сведения о родственниках, воевавших в авиации в годы войны.

Работа о наших земляках, защищавших небо Родины в годы Великой Отечественной войны, будет продолжена.

И сейчас среди нас живут те, кто выстоял и победил в страшной войне, обеспечив своим потомкам, то есть нам, возможность жить в свободной стране. Томичам-авиаторам, вернувшимся с победой и тем, кто отдал свои жизни за свободу и независимость нашей Родины, посвящается эта книга.

Книга разделена на 5 глав:

1. “Вечная память” – об авиаторах-томичах, павших в боях за Родину.
2. “Томичи – Герои Советского Союза” – об уроженцах Томска и области, удостоенных этого высокого звания, призванных из Томска на фронт, работавших и учившихся на Томской земле до войны и в послевоенное время.
3. “Жизнь, отданная небу” – о работниках Томского авиапредприятия – ветеранах Великой Отечественной войны, которые воевали в Военно-воздушных силах.
4. “Победители” – о жителях нашего города, воевавших в авиации в годы Великой Отечественной войны, чья послевоенная жизнь связана с томской землей.
5. “Оружие Победы” – рассказывается об основных типах самолетов Военно-воздушных сил Советского Союза в годы Великой Отечественной войны, на которых воевали авиаторы, чья судьба связана с Томском.

В подготовленный сборник вошли материалы:

- Центрального архива Министерства обороны;
- томских архивов, в том числе ОГУ “Центр документации новейшей истории Томской области”, ОГУ “Государственный архив Томской области”;
- текущего архива ООО “Аэропорт Томск” о работниках

Томского авиапредприятия – ветеранах Великой Отечественной войны;

- “КНИГИ ПАМЯТИ” Томской области;
- сборника “Они вернулись с Победой”, изданного Томским областным Советом ветеранов войны, труда, вооруженных сил и правоохранительных органов;
- “КНИГИ ПАМЯТИ” ООО “Аэропорт Томск”.

В издании использованы ранее неопубликованные документы Центрального архива Министерства обороны, Центра документации новейшей истории Томской области, текущего архива ООО “Аэропорт Томск”.

Сборник построен по тематическому принципу, главы сборника – по алфавитному принципу.

Выдержки из документов опубликованы с сохранением стилистических особенностей, но в соответствии с правилами современной орфографии. При публикации сохранены все особенности документов в написании фамилий и географических названий. Научно-справочный аппарат сборника состоит из списка сокращений, именного указателя и списка использованной литературы.

Фотографии предоставлены Центральным архивом Министерства обороны, ОГУ “Центр документации новейшей истории Томской области”, ветеранами и участниками Томского авиационно-спортивного клуба.

В работе над книгой принимали участие:

- Обдалов Геннадий Алексеевич, заведующий музеем ООО “Аэропорт Томск”. Ветеран томской авиации, налетавший 20 тысяч часов на различных типах самолетов и вертолетов, от По-2 до Ту-154. Руководил Томским авиапредприятием с 1971 по 1984 годы. До 2010 года работал сменным помощником директора ООО “Аэропорт Томск”;
- Аджанс Адолфс Владиславович, ветеран Томского авиапредприятия, работал главным инженером, помощником директора ООО “Аэропорт Томск” по безопасности полетов;

- Лойко Аркадий Николаевич. Прошел трудовой путь от технолога до директора Томского электро-технического завода. Историк авиации. Занимается сбором сведений о боевом пути русской авиации в годы Первой мировой войны;
- Морокова Наталья Бариевна, участник поисковых экспедиций на Украине и в Ленинградской области, в настоящее время занимается поисковой работой в ОГУ “Центр документации новейшей истории Томской области” и в Центральном архиве Министерства обороны, уточняет данные о томичах, погибших и пропавших без вести в годы Великой Отечественной войны;
- Чернов Константин Анатольевич, историк, главный специалист-инспектор Архивного управления Томской области. С 2005 года целенаправленно занимается сбором сведений о развитии авиации на Томской земле. Участник 15 поисковых экспедиций по поиску, подъему и захоронению останков советских воинов, павших в годы Великой Отечественной войны.

В сборе данных о работниках Томского авиапредприятия – ветеранах Великой Отечественной войны принимал участие Виктор Архипович Пангин, ветеран Томского авиапредприятия, возглавляющий профсоюзную организацию ООО “Аэропорт Томск”.

Книга создана по инициативе руководства общества с ограниченной ответственностью “Аэропорт Томск”, под руководством его директора Евгения Якировича Янкилевича.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АКДД – авиационный корпус дальнего действия
АПДД – авиационный полк дальнего действия
АССР – Автономная Советская Социалистическая Республика
БАД – бомбардировочная авиационная дивизия
БАК – бомбардировочный авиационный корпус
БАП – бомбардировочный авиационный полк
ВАТУ – военное авиационное техническое училище
ВАШП – военная авиационная школа пилотов
ВАШ – военная авиационная школа
ВВС – военно-воздушные силы
ВКП(б) – Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
ВЛКСМ – Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодежи
ВШЛ – военная школа летчиков
гв. – гвардейский
ГВК – городской военный комиссариат
ДБАП – дальне бомбардировочный авиационный полк
ДВФ – Дальне-Восточный фронт
ЗА – зенитная артиллерия
ЗакВО – Закавказский военный округ

- ИАП – истребительный авиаполк
- КАПДД – кадровый авиационный полк дальнего действия
- КОВО – Киевский особый военный округ
- МВО – Московский военный округ
- МО – Министерство обороны
- МТАКП – морской торпедоносный авиационный полк
- НКО – Народный комиссариат обороны
- ОМРАП – отдельный морской разведывательный авиационный полк
- РВК – Районный военный комиссариат
- РККА – Рабоче-крестьянская Красная Армия
- СА – смешанный авиационный полк
- САД – смешанная авиационная дивизия
- СБАП – скоростной бомбардировочный авиационный полк
- ССР – Советская Социалистическая Республика
- СССР – Союз Советских Социалистических Республик
- США – Соединенные Штаты Америки
- ФЗУ – фабрично-заводское училище
- ЧФ – Черноморский флот
- ШАД – штурмовая авиационная дивизия
- ШАК – штурмовой авиационный корпус
- ШАП – штурмовой авиационный полк
- ШМАС – школа младших авиаспециалистов

ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ

Томичи-авиаторы, погибшие на полях сражений Великой Отечественной войны

АВТИН Иннокентий Александрович



Родился 27 ноября 1910 г. в Томске. Русский. Из рабочих. До призыва в Красную Армию работал слесарем. В 1925 г. окончил 5 классов Совтрудшколы в г. Томске. С 1 декабря 1931 г. курсант 4-й Военной авиатехнической школы в г. Иркутске. После окончания авиашколы 29 января 1934 г. в звании младшего авиатехника был направлен для прохождения дальнейшей службы в войсковую часть 1071 при Академии им. М.В. Фрунзе Московского военного округа. Приказом Командующего

МВО с 13 июля 1937 г. назначен в 34-ю авиационную эскадрилью МВО старшим техником звена. С 09.09.1941 г.

служил старшим техником эскадрильи 312-го ближнебомбардировочного полка.

Из аттестационного листа Автина И.А.:

“Делу партии Ленина-Сталина предан. Дисциплинирован и активен. Умело руководит военнослужащими своего звена. Политически развит хорошо. Умеет передать свой опыт подчиненным. Матчасть знает хорошо.

Вполне достоин звания военный техник I ранга”.

6 октября 1941 г. при перелете из Сторомилово на аэродром в г. Подольске Московской области самолет, в котором находился И.К. Автин, потерпел катастрофу. Извещение о гибели Иннокентия Кирилловича Автина отправлено по месту жительства отца Автину Александру Анисимовичу в г. Томск, ул. Белая, 5.

АЛЕКСАНДРОВ Виктор Павлович

Родился в 1912 г. в Ленинградской области Демьянинском районе. Призван в ряды Красной Армии Томским РВК. После прохождения обучения в школе воздушных стрелков был направлен для прохождения службы в 860 бомбардировочный авиационный полк (БАП).

Полк был сформирован в г. Кировобаде Азербайджанской ССР 09.04.1942 г., состоял из двух эскадрилий и входил в состав 221-й бомбардировочной авиационной дивизии.

С 10.02.1943 г. полк действовал на 3-м Украинском фронте. Полк занимался не только бомбардировкой военной техники и живой силы противника на самолетах А-20-Б (самолет легкомоторной авиации производства США), но и производил разведку армейского и войскового тылов. По напряжению боевой работы полк достиг максимума в марте 1943 г. Так, в марте полк произвел 171 боевой вылет, из них 30 вылетов на разведку.

17 марта 1943 г. в боях за освобождение Донбасса и города Харьков самолет, в экипаже которого находился и воздушный стрелок Александров, был сбит зенитной артилле-

рией противника над ст. Буцавеловка Первомайского района Харьковской области. Экипаж погиб.

АЛТУХОВ Михаил Алексеевич

Родился в 1925 г. в деревне Вороново Кожевниковского района Томской области. В 1943 г. Кожевниковским РВК призван в Красную Армию. После окончания школы воздушных стрелков в звании младшего сержанта направлен в 811-й штурмовой Витебский ордена Суворова авиационный полк.

В одном из боев 17 августа 1944 г. самолет Ил-2, в состав экипажа которого входил воздушный стрелок мл. сержант Алтухов Михаил Алексеевич, с боевого задания не вернулся.

АЛЬШАНИК Кирилл Тихонович

Родился в 1925 г. в селе Бороковка Туганского района Томской (в то время Новосибирской) области. Весной 1943 г. Туганским РВК был призван в ряды Красной Армии и направлен в школу воздушных стрелков. После ее окончания направлен для прохождения службы в 667-й штурмовой авиационный полк 292-го штурмового авиадивизиона 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта.

В мае-июле на харьковском, полтавском и кировоградском направлениях шли ожесточенные бои.

Из боевого донесения командира 667-го ШАП майора Рымшина:

“24.07.1943 г. группа из 8-и самолетов Ил-2 при штурмовке цели в районе Калинино была атакована тремя самолетами Ме-109 противника, которые зашли сзади сверху и снизу, но организованным огнем воздушных стрелков, взаимно поддерживая друг друга, атака истребителей противника была парализована.

Всего воздушными стрелками полка проведено 13 воздушных боев с Ме-109”.

Из боевого донесения за 01.07.1943 – 29.07.1943 г:
“24.07.1943 г. самолет Ил-2 лейтенанта Бахматского был сбит зенитной артиллерией противника. Пилот лейтенант Бахматский и воздушный стрелок рядовой Альшаник сгорели с самолетом над целью.

Причина: излишнее увлечение атакой на цель и низкий выход из атаки в зоне сильно прикрытой огнем ЗА и излишней самоуверенностью летчика, а также отсутствием активной борьбы с ЗА противника: не выделяются самолеты для подавления ЗА противника.

*Командир 667 ШАП майор Рымшин
Нач. штаба майор Евдокимов”.*

АНДРЕЕВ Викентий Андреевич

Родился в селе Спасо-Ямское Туганского района в 1920 г. Окончил 7 классов средней школы в 1938 г. и поступил в Иркутское военное авиационное техническое училище. Член ВЛКСМ с 1939 г.

Окончил Иркутское ВАТУ в октябре 1939 г. и был призван в РККА. Служил в 99-м ближнебомбардировочном авиационном полку на должности младшего техника звена в звании младшего техника-лейтенанта, откуда был направлен в Батайскую военную авиационную школу пилотов, которую окончил в 1944 г. и был направлен для прохождения воинской службы 43-й истребительный авиационный полк.

13 октября 1944 г. при вылете на боевое задание погиб в авиационной катастрофе в районе хутора Плетнева Лебединского района Сумской области.

Извещение о его гибели было направлено по месту жительства его отца Андреева Андрея Николаевича в г. Алдан, ул. Тайгинская, 1.

АСТАНОВИЦКИЙ Феликс Захарович

Родился в 1926 г. в Ленинграде. Призван в Красную Армию Томским РВК в 1944 г. После обучения в школе воз-

душных стрелков служил стрелком – радистом в 15-м отдельном морском разведывательном авиационном полку Краснознаменного Балтийского флота. 15-му ОМРАП была поставлена задача: ведение разведки погоды на самолетах Пе-2, спасение подбитых и приводнившихся экипажей бомбардировщиков.

Решения о нанесении бомбово-штурмовых ударов по вражеским судам в море и базах, как правило, принимались по данным воздушных разведчиков 15-го ОМРАП. Летчики полка участвовали во всех операциях флота. В 1943–1944 гг. летчики полка вели воздушную разведку на самолетах Як-9Р, Пе-2Р, А-20Ф-3А.

Сержант Ф.З. Астановицкий за проявленную смелость и мужество был награжден орденом Красной Звезды.

23 апреля 1945 г. сержант Астановицкий пропал без вести при разведке косы Фриш-Лерунг (Данцигская бухта).

БОЛХОВСКИЙ Василий Яковлевич

Родился в селе Осипов-Лук Асиновского района Томской области. В 1940 г. был призван в Красную Армию. Окончил школу стрелков-радистов и в звании младшего сержанта продолжил службу в 40-м смешанном бомбардировочном авиационном полку, который базировался в районе Вентспилса (Латвийская ССР).

В первый день войны полк понес очень большие потери. 22 июня 1941 г. в воздухе в районе населенного пункта Сувалки самолет, в составе которого находился младший сержант Болховский В.Я., был сбит истребителями противника. Экипаж погиб.

ВАСЕНИН Дмитрий Алексеевич

Родился в Томске 3 марта 1913 г. В 1934 г. закончил 7 классов средней школы и в 1938 г. – ФЗУ в г. Томске. Гражданская специальность – повар.

31 марта 1940 г. вступил на службу в РККА. С 1940 по

1941 г. – курсант Новосибирской военно-авиационной школы пилотов. С мая 1942 по 1943 г. – курсант 1-й Чкаловской авиационной школы пилотов имени К.Е. Ворошилова, после окончания которой в звании младшего лейтенанта направлен в 15-й запасной авиационный полк летчиком. Член ВКП(б) с 1943 г. до 27.06.1944 г. служил в 59-й авиационной эскадрилье летчиком-корректировщиком. Лейтенант. С 27.06.1944 г. назначен командиром звена 151-го отдельного разведывательного авиационного полка.



1 ноября 1944 г. младший лейтенант Васенин погиб при выполнении служебного задания при катастрофе самолета.

ВАСИЛЬЕВ Александр Иванович

Родился в 1925 г. в деревне Зайцево Кожевниковского района Томской области. Учился в школе. Призван в Красную Армию Кожевниковским РВК в 1943 г. После окончания школы воздушных стрелков в звании младшего сержанта продолжил службу в 332-й штурмовой авиационной дивизии.

16 августа 1944 г. младший сержант Васильев А.И. погиб в воздушном бою в районе Скайстпальне (Литовская ССР) при освобождении Прибалтики.

ВАХРУШЕВ Яков Хрисантьевич

Родился в 1925 г. в поселке 3-я Тига Чаинского района Томской области. В 1943 г. был призван в Красную Армию и направлен в Новосибирскую авиационную школу воздуш-



ных стрелков. После ее окончания направлен для дальнейшего прохождения службы в 999-м ШАП.

999-й штурмовой авиационный полк формировался в г. Бердске Новосибирской области. Материальную часть полка составляли самолеты По-2. В январе 1943 г. полк перебазировался на аэродром Лопатино Горьковской обла-

сти и перешел на новые самолеты Ил-2. До мая 1943 г. личный состав полка осваивал самолеты Ил-2 и в мае перебазировался на аэродром в г. Кимры Калининской области и вошел в состав ВВС Ленинградского фронта. Боевую работу полк начал с 18.06.1943 г. в составе 277-й штурмовой авиационной дивизии (ШАД). 5 июня 1944 г. 999-й ШАП перебазировался на аэродром Капитолово Ленинградской области.

10 июня 1944 г. при выполнении боевого задания Ил-2 члены экипажа (летчик – лейтенант Болдин Петр Владимирович, воздушный стрелок – младший сержант Вахрушев Яков Хрисантьевич) погибли от прямого попадания снаряда ЗА противника непосредственно над целью в районе Кивийли (Карело-Финская АССР).

Извещение о гибели Вахрушева Якова Хрисантьевича № 0430 от 14.06.1944 г. отправлено его отцу в поселок Третья Тига, колхоз “Искра”, Чаинского района.

ВЕЛИКОСЕЛЬСКИЙ Дмитрий Игнатьевич

Родился 8 ноября 1923 г. в селе Ново-Великосельское Туганского района Томской (ранее Новосибирской) области. Из крестьян. Русский. Окончил 8 классов Туганской средней школы. Член ВЛКСМ с 1939 г.

В марте 1941 г. поступил в Омскую военную авиационную школу пилотов. 1 мая 1941 г. принял военную присягу. 26 апреля 1943 г. окончил школу пилотов и в звании млад-

шего лейтенанта был направлен для прохождения дальнейшей службы в 8-ю запасную авиационную бригаду Сибирского Военного округа.

8 августа 1943 г. Д.И. Великосельский был направлен в 10-й Московский Краснознаменный отдельный разведывательный авиационный полк 1-й воздушной армии.

В этот же день 8 августа 1943 г. экипаж летчика младшего лейтенанта Великосельского на самолете Пе-2 вылетел на разведку. С боевого задания экипаж не вернулся. Прослужил Великосельский в 10-м Московском полку ровно один день...

ВЕТРУК Степан Иванович

Родился в 1919 г. в деревне Ново-Мариинка Асиновского района Томской (ранее Новосибирской) области. Окончив 7 классов средней школы, поступил в военную школу летчиков в г. Омске, которую окончил в 1941 г. Член ВКП(б) с 1944 г. Женат. Летчик-истребитель 518-го истребительного авиационного полка.

По журналу учета боевых вылетов, лейтенант Ветрук в составе 518-го ИАП с 17.02.1945 г. по 18.04.1945 г. произвел 17 боевых вылетов на прикрытие штурмовой авиации. Общее количество боевых вылетов – 53 с общим налетом 68.30 часов. Провел 13 воздушных боев, в которых лично сбил 3 самолета противника.

Из журнала боевых донесений 999-го ШАП:

“11.02.1945 г. Лейтенант Ветрук сбил самолет противника “ФВ-190” в районе 2-х км. севернее населенного пункта Горгост.

Лейтенанты Якушев и Ветрук вели бой с двумя “ФВ-190”. Ветрук зашел в хвост ведущему самолету противника и с дистанции 75 м. тремя короткими очередями сбил его. Второй “ФВ-190” пытался уйти, но Якушев на пикировании догнал его и длинной очередью из пулемета ШВАК сбил и его.

23.03.1945 г. Лейтенант Ветрук, возвращаясь с боевого

задания, обнаружил отсутствие сжатого воздуха в сети, из-за заедания клапана пушки ОКБ-16. В результате во время посадки шасси сложились. Самолет поврежден. Летчик невредим.

В течение дня 18.04.1945 г. полк выполнял задачу по непосредственному сопровождению боевых действий штурмовиков 70 и 71 Гв. ШАП, действующих в районах Мюнхенберг, Рефельде и Альт-Малиш. Группы штурмовиков прикрывали 6–12 самолетов Як-9. Выполнению боевого задания противодействовала авиация противника группами по 6–8 «ФВ-190».

Проведено 5 воздушных групповых боев с участием 22-х Як-9 с нашей стороны и 34-х ФВ-190 со стороны противника. Сбито 6 самолетов противника. Свои потери: 3 самолета (Белов, Куликов, Обломский) сбиты огнем ЗА противника. Лейтенант Ветрук с боевого задания не вернулся из района Рефельде».

ВИСЛОГУЗОВ Николай Васильевич

Родился в 1925 г. в поселке Молчаново Красноярского края. Проживал с родителями в Парабельском районе Томской области. Призван в Красную Армию Парабельским РВК в 1943 г. После окончания школы воздушных стрелков продолжил службу в 332-й штурмовой авиационной дивизии.

28 июля 1944 г. экипаж самолета Ил-2, в составе которого находился младший сержант Вислогузов Н.В., не вернулся с боевого задания.

ВТОРУШИН Сергей Сергеевич

Родился в 1919 г. в селе Кожевниково Томской области. Старший сержант воздушный стрелок 91-го Гвардейского ШАП. Пропал без вести 17.08.1943 г.

Из журнала боевых донесений 91-го Гв. ШАП (685-й ШАП) за август 1943 г.:

“03.08.43 г. 9-00 час. 3-я эскадрилья группой из 6-ти самолетов Ил-2 (в состав которой входил и экипаж мл. лейтенанта Леонова и воздушного стрелка Вторушина) нанесла удар по мотомеханизированным частям и артиллерии противника в районе Тамаровка-Быково. Уничтожено 5 автомашин, подбито 2 танка, рассеяно до взвода пехоты. Своих потерь нет. Горит хутор Гремучий.

03.08.43 г. 12-10 час. Группа из 7 самолетов Ил-2 (ведущий лейтенант Павленко, воздушный стрелок Проценко, в составе группы и экипаж Леонов-Вторушин) под прикрытием 2-х истребителей Ла-5 нанесла воздушный удар по населенному пункту Тамаровка. Отмечено 4 прямых попадания в жилые дома. Во время захода на атаку в районе Задельное обстреляли группу из 18 “Юнкерс-87”. В районе населенного пункта Тамаровка прямым попаданием в фюзеляж и руль поворота подбит самолет летчика Слабкова.

03.08.43 г. 15-18 час. Группа из 8 Ил-2 (в т.ч. экипаж Леонов-Вторушин) вылетела на штурмовку скопления автомашин, танков и пехоты противника в н.п. Тамаровка. Атака совершалась одним заходом. Замечены попадания, но в результате поднятой взрывами пыли и дыма подсчитать уничтоженные цели не удалось. По дороге Тамаровка – Кустовое – Серетино замечено движение крытых автомашин и групп пехоты.

04.08.43 г. 12-05 час. Группа из 8 самолетов Ил-2 (ведущий летчик Филиппов, воздушный стрелок Копачинский) наносила удар по войскам противника в н.п. Бессоновка. При подлете к цели группа попала под сильный огонь зенитной артиллерии среднего калибра. С высоты 1000 метров одним заходом атаковали скопление автомашин, танков и артиллерии противника. По докладом экипажей подбито 2 танка, 3 автомашины, подавлен огонь 2-х орудий ЗА. При выходе из атаки группа была атакована 4-мя Ме-109 сверху и сзади, попарно слева и справа. Воздушные стрелки Проценко и Бахматов атаку ИА противника отбили. Летчик мл. лейтенант Леонов.

После выхода из атаки был атакован двумя Ме-109 слева и справа сверху. Произведено три атаки. Самолет Леонова был сильно поврежден, не дотянул до аэродрома и произвел вынужденную посадку вне аэродрома в трех км. южнее. Самолет сильно разбит, ремонту не подлежит. Экипаж невредим.

07.08.43 г. 10-30 час. Группа из 14 Ил-2 атаковала мотомеханизированные части противника на шоссе на дороге Б. Писаревка – Спорное. Группа шла под прикрытием 4-х Ла-5 из 437 ИАП. В результате прямых попаданий бомб и реактивных снарядов разбито 5 автомашин с грузом и уничтожено до 20 чел. Пехоты противника.

07.08.43 г. 17-26 час. Группа из 15 самолетов Ил-2 под прикрытием 8-и Як-7 атаковала Механизированные войска и автомашины противника в районе Журавлевка – Макаровка. Из п. Журавлевка группа была обстреляна сильным огнем МЗА. Огонь одной батареи подавлен, уничтожено до 20 автомашин и до 80 солдат противника.

Самолет зам. командира полка лейтенанта Чурюкина с воздушным стрелком мл. сержантом Питерманом после атаки упал в озеро на западной стороне Миколновки. Самолет мл. лейтенанта Ермакова имеет прямое попадание снаряда МЗА и 5 пулевых пробоин в фюзеляже. Около 30-ти Ю-87 бомбили наши войска в 4-х км. севернее Коз. Локоть.

08.08.43 г. 11-35 час. Группа из 10-ти Ил-2 (ведущий Рулев, в.стрелок Таллер) под прикрытием 5-ти Ла-5 из 13 ИАП штурмовали отходящую колону до 200 танков и автомашин на участке шоссе на дороге Русское – Лозовое – Аниковка. Уничтожено 2 танка, до 20 автомашин. Прямым попаданием снарядов МЗА противника повреждены истребители 13 ИАП, прикрывающие группу. Самолет Ил-2 мл. лейтенанта Яковлева подбит прямым попаданием снаряда МЗА: сорвано около 1 м. кв. фанеры с правой плоскости.

09.08.43 г. 10-57 час. Группа из 8 Ил-2 под прикрытием 6-ти Ла-5 из 437 ИАП нанесла удар по мотомеханизиро-

ванными частям противника в районе нас. пункта Мироновка – Дергачи. В результате прямых попаданий в пос. Мироновка возникли очаги пожаров предположительно от попаданий в 3 автомашины с грузом.

10.08.43 г. 12-50 час. Группа из 13 Ил-2 под прикрытием 6-ти Як-7 нанесла удар по войскам противника в нас. пункте Боромля. Атака производилась двумя группами одним заходом. Отмечены прямые попадания в жилые дома и места стоянок танков. Н.п. Боромля горит. Из-за дыма результаты атаки полностью не наблюдались.

11.08.43 г. 13-44 час. Группа из 10-ти Ил-2 под прикрытием 6-ти Ла-5 нанесла удар по войскам противника западнее пос. Ахтырка. Уничтожено 2 автомашины в н.п. Чернетченко. В н.п. Ахтырка движения автомашин и пехоты нет. Город горит.

12.08.43 г. 17-57 час. Группа из 12 Ил-2 без прикрытия атаковала танки противника в районе п. Константиновка. По докладам экипажей прямым попаданием бомб и РС уничтожено 3 танка и 5 автомашин противника.

14.08.43 г. 13-40 час. Группа из 11 Ил-2 под прикрытием 7 Як-9 атаковала ж.д. станцию Максимовка и скопление автомашин южнее станции в лесу. Прямыми попаданиями разрушены два здания станции. Во время штурмовки один Ме-109 атаковал экипаж лейтенанта Павленко, но в стрелком Проценко его атака была отбита. Огнем ЗА противника был поврежден самолет Ил-2 летчика сержанта Шабубушина, а Ил-2 ст. лейтенанта Павленко был поврежден атакой Ме-109.

17.08.43 г. 18-50 час. Группа из 10 Ил-2 (в т.ч. экипаж Леонов – Вторушин), атаковали войска противника в районе Грушево – Ревки до 15 автомашин, отдельные танки и пехоту противника севернее и южнее п. Ревки. Замечены прямые попадания в окопы. Уничтожены 2 автомашины и до взвода пехоты противника.

При выходе из атаки из облаков 2-мя Ме-109 на высоте 500 м. был атакован самолет мл. лейтенанта Леонова, который был сбит ИА противника”.

Из журнала учета потерь техники 91-го Гв. ШАП:
“17.08.43 г. Ил-2 полк. № 66, зав. номер 301654 младшего лейтенанта Леонова (воздушный стрелок Вторушин) был сбит в воздушном бою и упал в районе Боромля”.

Согласно документам 91-го Гвардейского ШАП, воздушный стрелок сержант Вторушин Сергей Сергеевич погиб в воздушном бою 17.08.43 г. в районе н.п. Боромля.

ГЛУШАЧЕНКО Иван Иванович

Родился в деревне Ново-Кусково Асиновского района Томской области в 1919 г. Окончил 7 классов средней школы в 1936 г. В РККА призван в 1941 г. В 1943 г. окончил Армавирскую военную школу летчиков. Присвоено звание младшего лейтенанта. Направлен для прохождения дальнейшей службы в 168-й ИАП.

В марте и первой половине апреля 1943 г. 168-й ИАП занимался вводом в строй молодых летчиков. Одновремен-



Эскадрилья «Малый театр фронту». Первая из двух «именных» эскадрилий самолетов Як-9л, переданных в состав 168-го ИАП.



1-я АЭ 168-го ИАП перед боевым вылетом с аэродрома Шаталово Смоленской области, декабрь 1943 г. Задачу на вылет ставит командир эскадрильи И. Петров (*крайний слева*), за ним заместитель командира Н. Сизоненко, ст. летчик Б. Федотов, командир звена А. Хайла, командир звена Лебедев, неизвестный, А. Батюк, В. Иванов, Н. Раменский, П. Киселев

но продолжал вести воздушную разведку и аэрофотосъемку аэродромов противника в районах Брянска, Сечи и Олсуфьево. Во второй половине апреля, в мае и до 10.06.1943 г. участвовал в нанесении ударов по аэродромам Брянск, Сеща, Шаталово, Боровское, Олсуфьево.

В июле-августе 1943 г. участвовал в Орловской наступательной операции.

С 07.08.1943 г. действовал на Спас-демянском направлении.

С 29.08 по 06.09.1943 г. действовал в районе Ельни.

С 06.09.1943 г. действовал в районе Смоленска.

В октябре 1943 г. действовал на оршанском направлении.

В июле 1944 г. полк действовал в районе г. Золочев Львовской области. 17 июля 1944 г. самолет младшего лейтенанта Глушаченко И.И. был сбит истребителями против-

ника и упал в районе хутора Кайбинки на территории, занятой противником.

Извещение о гибели И.И. Глушаченко было отправлено его жене Глушаченко Валентине Ивановне, проживающей в г. Кемерово, 3-й особый участок, барак 3, к. 17.

ГЛУЩЕНКО Иван Константинович

Родился в 1922 г. в деревне Жуково Кривошеинского района Томской области. Член ВЛКСМ. Призван в Красную Армию в 1941 г. Кривошеинским РВК. После окончания школы воздушных стрелков служил в 23-м штурмовом авиационном полку (ШАП) ВВС Черноморского флота.

По приказу начальника ВМАУ им. Сталина (№ 0050 от 26.04.1942 г.) 23-й ШАП еще в апреле 1942 г. приступил к перебазированию на Севастопольский участок фронта. Фактически полк являлся не штурмовым, а ночным бомбардировочным. Переоборудование самолетов в боевые заключалось в установке на У-2 двух пулеметов ШКАС калибром 7,62 мм и четырех балок Дер-6, под которые можно было подвешивать легкие осколочные бомбы. Ут-1 также оснастили двумя ШКАСами и четырьмя направляющими для реактивных снарядов РС-82. Скромные боевые возможности импровизированных ночных штурмовиков сильно сокращались с учетом технического состояния самих самолетов. Из двадцати двух У-2б 19 относились к выпуску 1932–1933 гг. и имели налет от 1100 до 1900 часов. Моторы выпуска 1933–1936 гг. пережили по 4–5 ремонтов. Несколько в лучшем состоянии были 10 Ут-1б, имевшие налет по 80–100 часов, но при этом относились к выпуску 1932 г. Из-за того, что самолеты были перегружены вооружением на 285 кг и их моторы работали на максимальных режимах, в конечном итоге количество РС на них решили сократить до двух. Но это не помогло избежать катастроф как при выполнении боевых задач, так и во время тренировочных полетов.

17 марта 1944 г. при катастрофе самолета У-2б погиб

воздушный стрелок сержант Глущенко Иван Константинович.

ГОЛОВИН Вячеслав Петрович

Родился 06.06.1921 г. в Томске. Проживал с родителями в Аптекарском переулке, 11, кв. 3. В 1939 г., окончив 9 классов средней школы, поступил в 1-ую Чкаловскую военную авиашколу, которую закончил в январе 1943 г. и был направлен в 175-й Гвардейский ШАП 305-го штурмового авиационного дивизиона.

Младший лейтенант, летчик. Женат. Погиб на фронте 16 сентября 1944 г. и был похоронен в поселке Тсиргулийн Валгаского района Эстонской ССР. По сообщению райвоенкома подполковника Шпаннера, в 1958 г. на могиле летчика Головина был установлен памятник, за могилой ухаживали школьники местной школы. Мать погибшего пилота и его жена Лостинова Валентина Даниловна проживали в г. Чкалов, ул. Пролетарская, 48.

ГОРУСТОВИЧ Иосиф Андреевич

Родился в 1910 г. в городе Гродно Белорусской ССР. В 30-х годах переехал из Гродно в Томск. В 1935 г. Томским ГВК добровольцем призван в Красную Армию и направлен в Омскую летную школу. Кадровый военный. Летчик. Старший сержант

После окончания летной школы служил в Одесском военном округе. По ведомости безвозвратных потерь числился в *“пропавших без вести”* с декабря 1941 г. Однако по информации Омского РВК последнее письмо родственники Горустовича получил из Одессы в 1942 г. Решением Управления учета боевых потерь Красной Армии старший сержант Горустович Иосиф Андреевич признан погибшим при обороне города Одессы в 1942 г.

ГРИБОВ Михаил Павлович

Родился в 1919 г. в Куйбышевской области. Призван на службу Мытищинским военкоматом Московской области. После окончания летного училища Грибов М.П. в звании младшего лейтенанта был направлен для прохождения дальнейшей службы в 162-й истребительный полк.

18 февраля 1943 г. 162-й ИАП вошел в состав 309-й ИАД, и полку было вручено боевое Красное Знамя. В 1943 г. летчиками полка проведено 146 воздушных боев и сбито 144 самолета противника. 3 мая 1943 г. группа истребителей 162-го ИАП осуществляла прикрытие штурмовиков 198-й ШАП. Воздушный бой с истребителями Ме-109 противника завязался севернее города Великие Луки.

Из журнала потерь личного состава за 1943 г.:

“При ведении воздушного боя с самолетами противника 03.05.43 года самолет младшего лейтенанта Грибова был сбит и врезался в землю северо-восточнее дер. Холм в 22-х км”.

Извещение о гибели летчика № 013 от 13.06.1943 г. было отправлено в адрес его отца Грибова Павла Ефимовича, проживающего по адресу г. Томск, пр. Фрунзе, 75, кв. 1.

ДЕМЕСHEВ Петр Павлович

Родился в 1918 г. в городе Асино Томской области. В Красную Армию призван Асиновским РВК в 1940 г. Рядовой. Служил летчиком.

В именном списке погибших и пропавших без вести по Асиновскому РВК числится *“пропавшим без вести”* с декабря 1941 г.

ЕГОРОВА Лидия Николаевна

Родилась в 1918 г. в городе Сталинске, Новосибирской области. Воинское звание – старшина. Летчик 33-й отдельной авиаэскадрильи связи.

7 декабря 1941 г. при выполнении воздушной разведки в районе Красная Поляна – Крюково ее самолет был сбит.

Похоронена в братской могиле около деревни Клушино Московской области.

22 июня в День Памяти и скорби экологические отряды Менделеевской средней школы и Дома детского творчества “РИТМ” побывали на могиле летчицы Егоровой Лидии Николаевны, погибшей 7 декабря 1941 г. в окрестностях деревни Клушино.

Рано утром дети и взрослые отправились в поход лесом по левому берегу реки Клязьмы. По дороге педагог Маргарита Купча рассказала о судьбе и гибели экипажа самолета Лидии Егоровой и лейтенанта Павла Блокова, о работе школьного музея “Наш край” имени А.И. Палкина по установлению личности летчицы-разведчицы 33-й эскадрильи связи 1-й воздушной армии, похороненной местными жителями в безымянной могиле весной 1942 г.

С 1970 г. за могилой ухаживают ученики средней школы поселка Менделеево. Каждый год они занимаются благоустройством территории памятника, к которому все труднее подойти из-за плотного дачного строительства.

В этот день мы возложили цветы на могилу, посадили рассаду цветов, зажгли свечи в минуту молчания в рамках акции “Свеча”. Спасибо семье местных жителей деревни Клушино Тихоновых, – тренеров лыжной секции Менделеево, присматривающих за могилой.



Памятник на братской могиле экипажа

ЕЛИСЕЕВ Егор Ефимович

Родился в 1925 г. в деревне Кармала Куединского района Молотовской области. В РККА призван в 1943 г. Бакчар-

ским РВК, куда семья его родителей переехала накануне войны. После окончания школы воздушных стрелков служил в 567-м ШАП 198-й штурмовой авиационной дивизии. Член ВКП(б) с 1945 г.

Из журнала боевых потерь 567 ШАП:

“Воздушный стрелок младший сержант Елисеев

Е.Е. погиб в результате прямого попадания снаряда ЗА в районе Ной Харденберга (Германия) 16.04.45 г. Самолет Ил-2 загорелся на поле боя. Экипаж погиб”.

Извещение о гибели Елисеева Е.Е. № 0225 от 28 апреля 1945 г. отправлено по месту жительства его отца – Елисеева Ефима Семеновича в пос. Панино Бакcharского района Томской области.



Ил-2, сбитый огнем зенитной артиллерии противника

ЖАРКОВ Василий Иванович

Жарков Василий Иванович родился в 1910 г. в деревне Холдеево Туганского района Томской (ранее Новосибирской) области. Закончил там же школу, а в 1932 г. был призван в Красную Армию. Проходил срочную службу на флоте. После демобилизации в 1935 г. закончил Томский аэроклуб. Вторично призван в Красную Армию 16.05.1941 г. и направлен в училище летчиков, по окончании которого ему было присвоено звание лейтенанта, и он был направлен в 195-й смешанный авиационный полк 3-й Ударной воздушной армии. Кандидат в члены ВКП(б) с 1942 г. С 1942 г. командир легкомобардировочной авиационной эскадрильи 195-го САП.

Из именного списка безвозвратных потерь личного состава 195-го САП:

“В ночь с 13 на 14.09.1942 года при возвращении с бое-

вого задания в районе своего аэродрома в д. Понизовье попал в полосу сплошного тумана. При развороте сорвался в штопор и, не справившись с ним, упал в озеро Кудинское в 4-х км. Северо-западнее города Торопца. Продержавшись на хвостовом оперении минут 30–40 утонул при попытке переплыть с хвоста на плоскость самолета.

Самолет У-2 с мотором М-11 разбит.

Тело лейтенанта Жаркова до сих пор не найдено. Жена Галина Николаевна проживает в г. Томске ул. Красноармейская, 27, кв. 1.

Извещение выслано 29.09.1942 г.

Командир 195 САП капитан Ланцев.

Военный Комиссар ст. политрук Иванов.

Начальник штаба майор Горбунов”.

ЖУКОВ Илья Васильевич

Родился в 1912 г. в селе Щелканово Юхновского района, Смоленской области. Проживал в Томске на ул. Войкова, 8. Призван в Красную Армию Томским ГВК. Окончил школу воздушных стрелков с присвоением звания мл. сержанта. Служил в 4-й Гвардейской Киевской штурмовой дивизии воздушным стрелком.

Согласно сведениям о безвозвратных потерях Гвардии мл. сержант Жуков Илья Васильевич пропал без вести 22 ноября 1943 г.

Из боевых донесений 92-го Гвардейского ШАП следует, что самолет Ил-2 с экипажем в составе летчика гв. мл. лейтенанта Коваленко Александра Макаровича и воздушного стрелка гв. мл. сержанта Жукова Ильи Васильевича был сбит зенитной артиллерией противника. Самолет упал в районе д. Кочарово Киевской области и сгорел. Экипаж погиб.

ЗАНЧЕЕВ Иван Павлович

Родился в 1914 г. в Бурят-Монгольской АССР. Кадровый военный. Старший лейтенант. Командир звена 723-го ближне-бомбардировочного авиационного полка.

Не вернулся с боевого задания 17 июля 1943 г.

ЗИМИН Иван Григорьевич

Родился в 1924 г. Уроженец деревне Клин Смоленской области Ельнинского района. В Красную Армию призван Томским ГВК. После обучения в школе воздушных стрелков направлен в 893-й ШАП, которым командовал майор Пстыго Иван Иванович.

Из журнала боевых донесений:

“01.02.1944 г. 17 самолетов Ил-2 (ведущий майор Пстыго, воздушный стрелок Нагоркин) производили штурмовую атаку артиллерийских батарей противника. живой силы и военной техники противника. Уничтожено до 10 повозок, 5-6 вагонов, 2 орудия полевой артиллерии и подавлен огонь 2-х орудий ЗА противника.

С боевого задания не вернулись два экипажа: младшего лейтенанта Привезенцева с воздушным стрелком старшиной Земляным, младшего лейтенанта Ларина с воздушным стрелком Зиминим. По докладу экипажей эти самолеты подожжены зенитной артиллерией противника в районе цели. Экипаж одного из них выбросился на парашютах”.

По документам числится не вернувшимся с боевого задания



*Сбитый Ил-2, совершивший вынужденную посадку
“на живот”*

из района ж.д. станции Маево Псковской области 1 февраля 1944 г.

ЗОЛОТАРЕВ Василий Егорович

Родился в 1913 г. на хуторе Кудиновским Березовского района Сталинградской области. Проживал в Томске. Призван в Красную Армию в 1943 г. Томским ГВК. Окончил школу воздушных стрелков. Сержант. Служил в 525-м ШАП 227-го ШАД.

29 августа 1944 г. самолет Ил-2 с экипажем в составе летчика лейтенанта Медведева Николая Филипповича и воздушного стрелка сержанта Золотарева Василия Егоровича был сбит в воздушном бою над селом Лисятычи Стрийского района Дрогобычской области.

Пилот и воздушный стрелок похоронены на кладбище села Лисятычи.

ИВАНОВ Владимир Давыдович

Родился в 1920 г. в деревне Иштан Кривошеинского района Томской области. После окончания школы стрелков-бомбардиров старшина Иванков начал свою службу в 449-м БАП штурманом самолета, а затем штурманом звена.

449-й БАП в июне 1942 г. начал переучивание личного состава по причине замены материальной части с Пе-2 на американский бомбардировщик А-20 "Бостон". Личный состав полка был перебазируется в Среднюю Азию в район г. Кировобад.

22 ноября 1942 г. почти полностью укомплектованный самолетами и личным составом полк перебазировался в Москву, затем в Тамбов, где был окончательно доукомплектован личным составом и недостающей техникой. В этот период в Тамбове полк был включен в состав 244-й БАД. 8 февраля 1943 г. перелетел на фронтовой аэродром Старая

Станица под Миллерово, где снова приступил к боевой работе после 17-месячного перерыва.

Из журнала боевых донесений:

“Командир звена лейтенант Ваткевич, штурман старшина Иванов, стрелок-радист Пазыч, воздушный стрелок Горский при выполнении боевого задания над целью в районе Федоровки попали под сплошной огонь ЗА противника. Самолет был подбит и сопровождался истребителями противника до района Шыповатье. Самолет был зажжен в воздухе и горящим был посажен в районе Шыповатье. Самолет сгорел полностью. Экипаж невредим. Штурман Иванов, стрелок-радист Пазыч получили ушибы”.

Из журнала учета летных происшествий:

“29.04.43 г. 02.35 час. Самолет А-20Б № 13185, пилотируемый командиром звена лейтенантом Ваткевичем П.Е при взлете на боевое задание с бомбовой нагрузкой, набрав 30 метров высоты стал снижаться с тем же курсом. В 2,5 км. от аэродрома ударился колесами о землю, сломал шасси. На расстоянии 150 метров от первого удара о землю взорвалась бомба, сорвавшаяся из-под крыла. Следом взорвался и самолет. Командир звена Ваткевич П.Е., штурман звена старшина Иванов В.Д. стрелок-радист ст. сержант Пазыч и воздушный стрелок ст. сержант Гурский погибли”.

ИВАНОВ Василий Петрович

Родился в 1923 г. в селе Мишуткино Зырянского района Томской области. Окончил 7 классов средней школы и Военную авиационную школу в Омске, получив военную специальность механика по вооружению. В Красной Армии с 1942 г.

Согласно поданного рапорта, был направлен на курсы воздушных стрелков. Кандидат в члены ВКП(б) с 1943 г. После окончания курсов был направлен в 143-й Гвардейский ШАП летчиком штурмовика Ил-2. Воинское звание – гвардии сержант.

Летом 1943 г. 143-й ШАП, как и другие полки, занимался штурмовкой аэродромов противника.

Из журнала боевых донесений 143-го ШАП:

“05.07.1943 года при выполнении боевого задания по штурмовке аэродрома противника самолет гвардии сержанта Иванова Василия Петровича был сбит ЗА противника и произвел вынужденную посадку. В часть экипаж явился 12.07.1943 года. С противником встреч не имел, в плену не был. Проверку проводил командир 735-й ШАП 266 ШАД”.

После проверки Иванов В.П. был вновь допущен до полетов и воевал в составе этого полка еще год.

16 июля 1944 г. самолет гвардии сержанта Иванова В.П. был сбит ЗА противника в районе станции Вороняки Львовской области. Летчик и воздушный стрелок погибли.

ИВАНОВ Михаил Федорович

Родился в 1925 г. в деревне Чаинка Чаинского района Томской области. Призван в КА Чаинским РВК в 1943 г. После обучения в школе воздушных стрелков был направлен в 198-й ШАП.

Основной целью штурмовых атак в 1943 г. являлись аэродромы противника, сильно прикрытые зенитной артиллерией и постоянно дежурившими истребителями противника.

Командир 198-й ШАП майор Карякин получил приказ атаковать аэродром Сещинская. Этот аэродром у многих летчиков вызывал нервную дрожь. Слишком много всяческих историй о страшном зенитном огне и атаках десятков “Мессершмиттов”. Ходили слухи, что из вылетов к Сещинской не возвращаются половина экипажей. Дело осложнялось еще и тем, что цель находилась на пределе радиуса действия Ил-2.

В штурмовой атаке аэродрома противника в Сещинской участвовали еще два полка 233-й штурмовой дивизии – 62-й и 312-й ШАПы. Всего в атаке на Сещинскую должны

были принять участие 36 самолетов Ил-2. Прикрывать штурмовиков должны были 27 истребителей Як-1 и Як-7 из 233-й и 309-й ИАД.

Утро следующего дня выдалось пасмурным. Моросил дождь. И только в 20.20 погода разгулялась, и поступил приказ приступить к атаке. Но внезапной атаки не получилось. Уже на подходе к Сещинской две группы Ил-2 – майора Бондаренко и капитана Малинкина – натолкнулись на такой интенсивный огонь ЗА противник, что, казалось, зенитки противника стоят повсюду. Затем в небе показались и знакомые силуэты Ме-109. Однако, появившиеся над Сещинской 26 Пе-2 из 204-й БАД и прикрывающие их 42 истребителя Ла-5 отвлекли на себя внимание Ме-109. Но отдельные самолеты все же подверглись нападению истребителей противника. Был поврежден двигатель и перебиты тросы управления на самолете ведущего первой группы майора Бондаренко. Сам пилот и его воздушный стрелок были тяжело ранены. Самолет ведущего второй группы капитана Малинкина был сбит.

Из журнала боевых донесений 198-го ШАП:

“13.07.43 г. во время штурма аэродрома противника был сбит истребителями противника Ил-2 командира эскадрильи капитана Малинкина Виктора Алексеевича (воздушный стрелок младший сержант Иванов М.Ф). Ил-2 младшего лейтенанта Зиновского Георгия Афанасьевича с боевого задания не вернулся”.

Извещение о гибели Иванова Михаила Федоровича было отправлено его отцу в д. Чаинка.

ИЛЬИН Владимир Михайлович

Родился в 1925 г. в Сидельниковском районе Омской области. Призван в Красную Армию в 1943 г. Нововасюганским РВК. Член ВЛКСМ.

После обучения на курсах воздушных стрелков был направлен в 132-й Гвардейский ШАП, переформированный

из 801-й ШАП, входящего в состав 7-й гв. ШАД (ранее 232-я ШАД)

Согласно записи в книге учета рядового и сержантского состава 132-й гв. ШАП, воздушный стрелок гвардии сержант Ильин Владимир Михайлович пропал без вести 9 июля 1944 г. в районе Голчешти в Румынии.



КАНАЕВ Иван Гаврилович

Родился 22.11.1919 г. в крестьянской семье в селе Кожевниково Томской области. Член ВЛКСМ с 1937 г. Окончил ФЗУ и 1-й курс техникума в 1939 г. В Красной Армии с 15 октября 1939 г.

Окончил Военное авиационное техническое училище (ВВАТУ) 19.11.1940 г. Военная специальность авиатехник. Воинское звание

младший лейтенант.

С 19.11.1940 г. назначен на должность младшего авиатехника в 163 истребительный авиационный полк.

С 1943 г. пилот 566-го ШАП 224-й ШАД. В мае-июне 1943 г. 224-я ШАД накануне июльского наступления Красной Армии на Брянском фронте производила штурмовку аэродромов неприятеля в районе Брянска. Сначала аэродром Карачев атаковали Ил-2 из 312-й ШАП, затем Ил-2 трижды бомбили Озерскую, а "горбатые" из 135-го ШАП сбросили бомбы на аэродром Домино. По данным нашей разведки были вновь обнаружены самолеты противника на аэродроме Карачев. На повторную штурмовую атаку этого аэродрома влетели три полка 224-й ШАД. Правда, они сблизись с курса и вместо Карачева проштурмовали Брянск.

Из этой атаки не вернулся с боевого задания самолет мл. лейтенанта Канаева И.Г., о чем в штаб 224-й ШАД из 566-го ШАП было отправлено донесение № 012216-43.

КАРЕЛИН Алексей Илларионович

Родился в 1921 г. в селе Чилино Кожевниковского района Томской области. Призван в Красную Армию Кожевниковским РВК. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 101-м авиационном полку дальнего действия 1-й авиационной дивизии дальнего действия.

Экипаж самолета Пе-2 в составе летчика мл. лейтенанта Третьякова В.В., авиационного техника старшины Левкина И.М., стрелка-радиста сержанта Тищенко П.В. и воздушного стрелка Карелина А.И. в ночь с 7 на 8 апреля 1944 г. с боевого задания не вернулся. Согласно ведомости безвозвратных потерь, весь экипаж значится в пропавших без вести.

КАРЕЛИН Геннадий Кириллович

Родился 12.06.1921 г. в селе Косачево Свердловской области. Призван в Красную Армию Колпашевским РВК в 1942 г. Прошел обучение в школе летчиков. Служил воздушным стрелком в 1-й эскадрильи 119-го Краснознаменного авиационного полка ВВС Черноморского флота. Член ВКП(б) с 1942 г.

Младший лейтенант. Воздушный стрелок-бомбардировщик. Награжден орденом Красного Знамени и тремя орденами Красной Звезды.

Не вернулся с боевого задания 9 июня 1943 г.

КАРТАШЕВ Борис Николаевич

Родился 6 ноября 1920 г. в Томске. В 1936 г. окончил 10 классов средней школы. Член ВЛКСМ с 1937 г. 25 октября 1939 г. призван на службу в РККА и направлен в Батайскую военную авиационную школу им. А. Серова, которую окончил в 1940 г.

Из аттестационного листа Карташева Б.Н.:

“Может быть выпущен младшим летчиком истребитель-

ной авиации с присвоением воинского звания младший лейтенант”.

15 января 1941 г. Карташев Б.Н. был назначен пилотом-инструктором в Одесскую военную авиационную школу.

В июне 1941 г. Одесса подверглась неоднократным бомбардировкам. При защите аэродрома от штурмовиков противника 26 июня 1941 г. младший лейтенант Карташев Б.Н. погиб и был похоронен непосредственно на аэродроме Одесской ВАШ.



КАРТАШОВ Борис Федорович

Родился в 1916 г. в Томском районе. Призван в Красную Армию Центральным РВК г. Ленинграда. Старший летчик 953-го ШАВП.

Пропал без вести 17 октября 1944 г.

КАТАНАЕВ Борис Николаевич

Родился 15.06.1909 г. в селе Покровское Тюменского района Тобольской области. После окончания средней школы в 1930 г. поступил на 1-й курс Томского государственного университета. Вступил на сверхсрочную службу в РККА 11 июля 1931 г. в качестве радиста командира отделения. В 1933 г. окончил Ленинградскую объединенную военную школу связи и был направлен командиром взвода в батальон связи 9-го строевого корпуса.

15.02.1934 г. зачислен слушателем 3-й ВШЛ и ЛН им. Ворошилова, после окончания которой оставлен в школе преподавателем.

Выписка из аттестационного листа 1938 г.:

“Подлежит продвижению на должность старшего преподавателя с присвоением военного звания старший лейтенант во внеочередном порядке”.

В 1939 г. присвоено воинское звание капитан и переведен на должность старшего преподавателя во 2-е Чкаловское авиационное училище. 05.11.1941 г. присвоено звание майора, начальник отделения связи 50-й АПДД, а 11.04.1944 г. Катанаеву Б.Н. присвоено звание подполковника.

12.01.1945 г. назначен начальником отдела радиолокации штаба 18-й воздушной армии. 17 апреля 1945 г. при перелете на самолете По-2 с аэродрома Рудники на аэродром Слау подполковник Катанаев Б.Н. пропал без вести.

КАТКОВ Иван Николаевич



Родился в 1921 г. в деревне Круглыхино Корниловского с/совета Томской области. После окончания средней школы поступил в Новосибирскую военную авиационную школу пилотов. В звании младшего лейтенанта был направлен для дальнейшего прохождения службы в 12-й Гвардейский авиационный полк дальнего действия (АПДД), куда прибыл 18 мая 1943 г.

Из боевого донесения № 0289 от 14.09.1943 г.:

“В ночь с 21-го на 22.08.43 года летчик гвардии младший лейтенант Катков И.Н. не вернулся с боевого задания. По показаниям сопровождающих истребителей самолет гвардии младшего лейтенанта Каткова был подбит ЗА противника над целью”.

КАЧИН Виталий Васильевич

Родился в 1925 г. в поселке Светлянка Чаинского района Томской области. Член ВЛКСМ с 1941 г. Призван в РККА в 1943 г. После окончания курсов воздушных стрелков стар-

ший сержант Качин был зачислен воздушным стрелком в 621-м ШАП 307-й ШАД.

Этот полк был известен тем, что в течение года его летчики совершили три “огненных тарана”. И, несмотря на подтверждение этих “огненных таранов” начальником штаба 65-го Гвардейского ИАП, прикрывающего штурмовиков, никому из летчиков 621-го ШАП звание Героев Советского Союза присвоено не было.

В январе 1944 г. 621-й ШАП базировался на аэродроме Ходатково (район Великих Лук) и занимался штурмовкой передовых позиций противника. Вот туда и прибыло пополнение летчиков и воздушных стрелков, взамен выбывших.

9 марта 1945 г. звено из пяти Ил-2 (майора Попкова, командира эскадрильи, зам. командира эскадрильи ст. лейтенант Анкудинова, ст. лейтенанта Чурикова, лейтенанта Соболева) получило боевое задание бомбардировочно-штурмовыми ударами уничтожить живую силу и технику противника на западной опушке леса юго-западнее Визенштейна (район Бреслау). Из пяти самолетов на свой аэродром вернулись только четыре Ил-2. В составе пропавшего без вести экипажа находился воздушный стрелок старший сержант Качин Виталий Васильевич.

КИЛИН Фома Кузьмич

Родился в 1925 г. в деревне Таскино, Чаинского района Томской области. В 1943 г. был призван в Красную Армию и направлен на курсы воздушных стрелков, которых в авиации называли смертниками.

Бывший штурман 805-го ШАП старший лейтенант Анна Александровна Тимофеева (Егорова), Герой Советского Союза, совершившая 243 боевых вылета с весны 1943 г. по август 1944 г., так выразила отношение пилотов к воздушным стрелкам:

“Я, пожалуй, ни за что бы не согласилась быть воздушным стрелком на Ил-2. Страшно все-таки. Сидит стрелок спиной к летчику в открытой кабине. Перед ним полтурель



Воздушный стрелок с крупнокалиберным пулеметом на штурмовике Ил-2

с крупнокалиберным пулеметом. Когда фашистский истребитель заходит в хвост штурмовика, и в упор начинает расстреливать его – ну как такое выдержать? У стрелка ведь нет ни

бугорка земли, за который он смог бы укрыться, ни траншеи. У него, конечно, в руках пулемет, но управление – то самолетом у летчика, и прицеливаться стрелку, когда летчик, маневрируя, бросает самолет из стороны в сторону, очень трудно. А еще бывает и так – замолчит пулемет от неисправности или когда кончатся патроны... Нет, ни за что бы не хотела я быть стрелком на штурмовике”.

В 1944 г. 999-й ШАП принял участие в боях за взятие Нарвы. Полк базировался в Крикково Кенгисепского района Ленинградской области.

При выполнении боевого задания штурмовик заместителя командира эскадрильи лейтенанта Задара Алексея Ивановича и воздушного стрелка старшего сержанта Килина Фомы Кузьмича был сбит огнем зенитной артиллерии противника в районе Раденпыллу в Эстонии.

Извещение № 26 о гибели Килина Ф.К. отправлено 7 апреля 1944 г. по месту жительства его сестры Килиной Екатерине Кузьминичне в пос. Мостовой Усть-Бакхарского сельсовета Чаинского района.

КИРЕЕВ Борис Григорьевич

Родился 24.07.1916 г. в Томске. Закончил Ташкентский техникум связи и поступил в Харьковскую военную школу летчиков, которую закончил 19.07.1941 г. и в звании сержанта был направлен в 325-ю АПДД (авиационный полк дальнего действия) в качестве стрелка-бомбардировщика. С 13.10.1943 г. младший лейтенант штурман корабля 325-го АПДД.

Член ВКП(б), кадровый военный.

В ночь с 11 на 12 апреля 1943 г. самолет с экипажем не вернулся с боевого задания. Пропал без вести.

КИСЕЛЕВ Сергей Алексеевич

Родился 22.09.1904 г. в поселке Тунда Тундинской волости Тамбовской губернии. Окончил начальную школу и городское училище в Томске и поступил на 1-й курс Горного института. В 1923 г. поступил на службу в РККА. Кадровый военный. Окончил Томскую пехотную школу в 1925 г. и служил командиром взвода в 12-м артиллерийском полку. В сентябре 1926 г. назначен начальником связи дивизиона, а затем командиром батареи этого полка.

В октябре 1928 г. зачислен слушателем 3-й военной школы летчиков в Оренбурге и после окончания 3-й ВШЛ с 1929 г. служил инструктором летной эскадрильи ВШЛ. В 1930 г. принимал участие в подавлении кулацкого восстания. В 1931 г. назначен начальником штаба отдельного авиационного отряда, а в 1932 г. назначен начальником штаба эскадрильи. В этой должности прослужил до 1939 г.



В 1938 г. вступил в ВКП(б), но вскоре был исключен из партии с формулировкой:

“Отец был жандармом. Сын исключен из ВКП(б) за сокрытие службы в полиции его отца. Быв. муж его сестры Орлов И.Н. служил офицером в колчаковской армии”.

В 1939 г. служил преподавателем военной академии, но вскоре был назначен начальником штаба 33-го скоростного бомбардировочного авиационного полка (СБАП)

В 1940 г. Киселев С.А. принимал участие в составе 33-го СБАП в войне с белофиннами. К началу войны полк состоял из 5 эскадрилий, летный состав был хорошо подготовлен, отдельные экипажи воевали на Халхин-Голе, а весь полк – на Финской. Летом-осенью 1940 г. до трети летного состава полка убыли на повышение, составив костяки вновь формируемых бомбардировочных авиаполков Киевского особого военного округа. Киселев С.А. был назначен начальником штаба 62-й авиационной дивизии. 62-я БАД начала формироваться в Овруче на основании приказа НКО СССР № 0791 от 27.03.41 г. В дивизию из других соединений были переданы хорошо сколоченные 52-й СБАП майора Косенко и 94-й СБАП полковника Николаева. Командир дивизии – Герой Советского Союза Смирнов В.В. Полки базировались на Овручском узле, на аэродромах Красные Волки, Ново-Белокоровичи, Жерев, Фосня.

В начале войны 1941 г. РККА понесла большие потери и в сентябре 1941 г. дивизия была расформирована. Из одного из боевых вылетов не вернулся и самолет майора Киселева С.А., и с сентября 1941 г. числится в пропавших без вести.

КИСЛЯКОВ Анатолий Алексеевич

Родился 11.01.1922 г. в селе Турунтаево Туганского района Томской области. Из крестьян. Член ВЛКСМ с ноября 1943 г. После окончания 7 классов 27-й средней школы в Анжеросуджинске он поступил в Омскую военную авиационную школу пилотов 8 февраля 1941 г. С этой же даты является кадровым военным. После окончания Омской ВАШП

28.10.1943 г. младший лейтенант Кисляков А.А. был зачислен в 8-ю запасную авиабригаду.

02.11.1943 года Кисляков был назначен старшим летчиком в 367-й бомбардировочный авиационный полк (БАП). 367-й БАП входил в 132-ю БАД и принимал участие в боях в Крыму, на Кубани, в Ленинградской области и в Прибалтике. До 1942 г. на вооружении 367-й БАП находились самолеты СБ, и только летом 1942 г. полк на очередном пре-



реформировании был перевооружен и получил самолеты Пе-2. 06.08.1944 г. 367-й БАП был переподчинен 188-й БАД.

22 ноября 1944 года самолет старшего летчика лейтенанта Кислякова А.А. при выполнении боевого задания был сбит огнем зенитной артиллерии противника и упал в районе Мазазоли в Литве. Летчик и экипаж погибли.

КЛЕШНИН Александр Иванович

Родился в 1921 г. в селе Мична Красноярского края. Окончил 9 классов средней школы и Новосибирскую ВАШП (военную авиационную школу пилотов) и 06.04.1943 г. убыл в распоряжение 1-го учебно-тренировочного авиационного полка, откуда был направлен в 948-й ШАП 308-й ШАД командиром звена штурмовиков.

“К сожалению, сосредоточение авиационной группировки Красной Армии в районе Курского выступа проходило не за счет авиасил менее “загруженных” операционных направлений, а в основном за счет резерва ставки. При этом, как обычно, сроки укомплектования и подготовки авиасоединений резерва были установлены весьма сжатые. Естественно, количество пошло вразрез качеству – уровень боевой подготовки авиакорпусов, прибывших на усиление воздушных армий курского направления, оказал-

ся недостаточно высоким. И главное, большинство полков резерва ставки, хотя и участвовали в боевых действиях 1941–1942 гг., но ввиду почти полной замены летного состава боевого опыта не имели. Летчиков с боевым опытом на самолете Ил-2 в полках резерва насчитывалось в среднем не более 10–20%. В то же время средний уровень боевой подготовки авиачастей воздушных армий оказался существенно сниженным за счет вливания в них значительного количества (до 40–50%) молодого летного состава без боевого опыта и надлежащей летно-боевой подготовки”.

(А. Драбкин. “Я дрался на Ил-2”)

948-й ШАП потерял за 1941–1945 гг. 120 летчиков и воздушных стрелков, Были не только боевые потери, но и потери во время учебно-тренировочных полетов. Так, 29 декабря 1943 г. при катастрофе самолета погиб (сгорел вместе с самолетом) командир звена 948-го ШАП младший лейтенант Клешнин Александр Иванович.

КОБЕЛЕВ Алексей Александрович

Родился в 1923 г. в Асиновском районе Томской области. В Красную Армию был призван в 1942 г. После обучения на курсах воздушных стрелков был направлен для прохождения службы в 41-й ШАП 15-й воздушной Армии.

Воздушный стрелок сержант Кобелев вылетал на боевые задания с летчиком лейтенантом Глушковым. Так, 18 марта 1943 г. группа самолетов ИЛ-2 нанесла бомбовый удар по передовым частям противника. За выполнение этого боевого задания 41-й полк командующий 15-й ВА генерал Пятыхин объявил благодарность всему полку. В этом вылете принимал участие и экипаж Глушков – Кобелев.

На следующий день 19 марта 1943 г. в связи с тем, что самолет лейтенанта Глушкова находился в ремонте, сержант Кобелев вылетел с летчиком Хурсан. Группа из 5 Ил-2, прорвавшись через сильный огонь ЗА противника, вступила в воздушный бой с 4 ФВ-190. В этом бою воздушный

стрелок сержант Кобелев А.А. огнем своего пулемета лично сбил самолет противника.

6 мая 1943 г. группа из 8 Ил-2 41-го ШАП (ведущий капитан Федоров и воздушный стрелок Исаев, летчик лейтенант Хурсан – без воздушного стрелка, лейтенант Кузнецов – без воздушного стрелка, лейтенант Глушков с воздушным стрелком Кобелевым, мл. лейтенант Курилов с воздушным стрелком Кудрявцевым, мл. лейтенант Голубев с воздушным стрелком Плаксиным, ст. сержант Чурсин с воздушным стрелком Аверьяновым и лейтенант Баранов без воздушного стрелка) в 13.30 вылетела с аэродрома “Красная Заря” на штурмовую бомбежку аэродрома противника, расположенного на бывшем гражданском аэродроме города Орел. На подходе к цели группа попала под сплошной огонь зенитной артиллерии противника, а затем была атакована 12-ю истребителями противника. По докладу экипажа капитана Федорова, *“цель была накрыта отлично”*...

С боевого задания не вернулся никто, кроме экипажа Федорова – Исаева. Сам пилот и его бортстрелок были тяжело ранены. По уточненным данным, экипаж Голубева – Плаксина был подбит истребителями противника и сел на вынужденную посадку в районе дер. Свободка на территории противника. В часть они прибыли 08.06.1943 г. Остальные экипажи погибли, в том числе и экипаж Глушкова – Кобелева.

На следующий день 7 июня 1943 г. 41-м ШАП была произведена еще одна штурмовая атака аэродрома “Орел – Гражданский”. Группа из 7 самолетов Ил-2, вылетевшая на штурмовую атаку, вся в полном составе также погибла. Обе уничтоженные противником группы по донесениям штаба 41-го ШАП числятся *“пропавшими без вести”*...

КОЗЫРЕВ Виктор Андреевич

Родился в 1925 г. в селе Жогинское Можайского района Московской области. В Красную Армию призван

03.07.1943 г. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 1-й эскадрильи 36-го МТАКП ВВС Северного флота.

Летчик Юрченко Юрий Егорович, штурман Пластинин Михаил Игнатьевич, стрелок-радист Лапшин Николай Степанович и воздушный стрелок младший сержант Козырев погибли 24 октября 1944 г. при торпедной атаке конвоя противника в районе мыса Нордкин.

В донесении о потерях 36-го МТАКП написано: *“Погибли при торпедировании конвоя. Похоронены в море”*.

КОРАБЛЕВ Александр Владимирович

Родился в 1913 г. в Томске. В 1937 г. поступил в Военную школу летчиков-наблюдателей в Новосибирске и в качестве воздушного стрелка-бомбардировщика был направлен в 35-ю штурмовую эскадрилью. В 1938 г. окончил школу летчиков. В звании лейтенанта был назначен старшим летчиком в 31-й скоростной бомбардировочный полк (СБАП) 6-й АД.

Перед началом войны полк базировался в Митаве. К 22.06.1941 г. имел на вооружении 60 самолетов СБ (в том числе 4 неисправных). С первых дней войны наносил удары по немецким войскам в Восточной Пруссии. Боевые вылеты на наступающие войска противника полк выполнял без прикрытия истребителей. Численное преимущество истребительной авиации противника приводило к тому, что при каждом боевом вылете полк терял боевую технику и летный состав.

24 июня 1941 г. самолет лейтенанта Кораблева А.В. был сбит истребителями противника в районе Таураге Литовской ССР. Экипаж погиб.

КРИВОШЕИН Николай Кузьмич

Родился в 1924 г. в селе Молчаново Томской области. Призван в Красную Армию в 1942 г. Окончил школу воздушных стрелков и был направлен в 820-й ШАП 292-й ШАД. В

полк он прибыл в самый разгар штурмовых атак на аэродромы противника. В июле 1943 г. полк атаковал аэропорт противника в Сокольниках под Харьковом. При довольно скромных результатах атаки потери 820-го ШАП составили 4 Ил-2.

Воздушный стрелок Кривошеин вместе с полком в 1943 г. участвовал в боях за город Великие Луки и по ликвидации Демянского выступа, в боях на Курской дуге на Обоянском направлении и под Прохоровкой, в освобождении Белгорода, Харькова, Краснограда, Полтавы, в штурмовках противника перед днепровскими плацдармами в Днепропетровской области, в боях на Криворожском направлении.

05.02.1944 г. 820-му штурмовому полку было присвоено звание “Гвардейского” и он был переименован в 155-й Гвардейский ШАП.

В 1944 г. вместе со своим полком принимал участие в освобождении города Кировоград, в Корсунь-Шевченковской, Уманско-Ботошанской, Львовско-Сандомирской операциях, в том числе в штурмовках противника в районе городов Шпола, Умань, Винница, Немиров, Яссы, Золочев, Броды, Львов, перед Сандомирским плацдармом, в Карпатско-Дуклинской операции

Из журнала боевых донесений № 249 от 26.10.1944 г. 155-го гв. ШАП:

“Группа из 15 Ил-2 Гвардии подполковника Чернецова выполняла боевое задание по штурмовой атаке по артиллерии, минометам и живой силе противника с 15.45 до 17.10. В районе Выш. Свидник – Ладомирова был подбит Ил-2. Летчик и бортстрелок погибли”. Это и был экипаж, в составе которого служил Кривошеин Н.К., так как других потерь с 15 октября по 26 октября 1944 г. полк не имел.

КРУГОВОЙ Владимир Иванович

Родился в 1919 г. в деревне Некрасово Томского района. Окончил 7 классов средней школы и поступил в Ново-

сибирскую военную авиационную школу 02.08.1941 г. В звании сержанта направлен в распоряжение начальника Фрунзенской ВАШ для дальнейшего обучения. По окончании школы служил в 665-м ЛБАП пилотом эскадрильи связи.

18.04.42 г. осужден судом военного трибунала на 6 лет ИТЛ, с направлением в действующую армию. С 20.07.1942 г. зачислен в 264-ю ШАД пилотом самолета У-2.

27 октября 1942 г. на самолете У-2 при полете на базу полевой почты в дер. Сенино Селижаровского района Калининской области уклонился от маршрута и вышел на линию фронта в районе дер. Молодой Туд (в 30 км от Ржева) и был сбит ружейно-пулеметным огнем противника. Самолет и пилот упали в нейтральной полосе.

В учетно-послужной карте Кругового В.И. имеется запись: *“29.10.42 г погиб при катастрофе самолета У-2”*.

КРЫМСКИЙ Квинтельян Ефимович

Родился в 1918 г. в деревне Костарево Парабельского района Томской области. В Красную Армию призван Ачинским РВК Красноярского края. После окончания школы стрелков-радистов служил в 125-м гвардейском бомбардировочном полку. Это был один из трех женских полков, организованных Мариной Расковой. Полк вошел в состав действующих ВВС в конце 1942 г. После гибели Расковой за успешные боевые действия на Донском и Северо-Кавказском фронтах полку присвоено собственное наименование – имени Героя Советского Союза Марины Расковой. Полк вел бои на Донском и Северо-Кавказском фронтах.

22 октября 1943 г. самолет Пе-2 с экипажем в составе летчика гв. ст. лейтенанта Лопуховой Марии Михайловны, штурмана гв. лейтенанта Васильевой Надежды Григорьевны, воздушного стрелка-радиста Крымского Квинтельяна Ефимовича не вернулся с боевого задания и все члены экипажа значатся пропавшими без вести.

КУДИНОВ Николай Терентьевич

Родился в 1919 г. в селе Новострижкино Смоленского района Алтайского края. Проживал в Томске. Призван в Красную Армию Томским РВК.

Служил в 22-м дальнебомбардировочном авиационном полку стрелком-радистом. Воинское звание мл. сержант.

Согласно перечня безвозвратных потерь 22-го ДБАП экипаж самолета ТБ-3 в составе: летчика лейтенанта Васильева Н.А.; лейтенанта Муслимова Г.Ш. – стрелка-бомбардира; мл. сержанта Нечипуренко А.Ф. – воздушного стрелка; мл. сержанта Кудинова Николая Терентьевича – стрелка-радиста 13 декабря 1941 г. не вернулся с боевого задания. Числятся пропавшими без вести.

КУЖЕЛЕВ Михаил Александрович

Родился в 1916 г. в Туганском районе Томской области. Летчик. Пропал без вести.

Другой информации о нем нет.

КУЗНЕЦОВ Анатолий Григорьевич

Родился в 1921 г. в Томске. Проживал с родителями в Каргасокском районе Призван в Красную Армию в 1942 г. Каргасокским РВК. После окончания школы воздушных стрелков служил в 826-м ШАП. Воинское звание – сержант.

7 августа 1944 г. штурмовик Ил-2 и его экипаж, в составе которого был Кузнецов Анатолий Григорьевич пропали без вести в районе ст. Вейтсмуйки (Прибалтика).

КУЗНЕЦОВ Александр Иванович

Родился в 1919 г. в городе Сургут Омской области. Проживал с матерью в городе Томске на ул. Розы Люксембург, 24. В Красную Армию призван Томским РВК. После окон-

чания школы воздушных стрелков служил в 128-м бомбардировочном авиационном полку. Воинское звание – сержант.

19 июля 1943 г. самолет Пе-2 с экипажем в составе: старшего летчика младшего лейтенанта Каткова В.М., штурмана младшего лейтенанта Фомина Е.Г. и стрелка-радиста старшего сержанта Кузнецова А.И. был сбит зенитной артиллерией противника. Экипаж погиб.

КУЗЬМИЧЕВ Дмитрий Михайлович

Родился в 1923 г. в селе Мурино Красноярского края. В 1941 г. окончил 9 классов и поступил в авиационную школу в г. Молотов.

С 22 декабря 1942 г. гв. лейтенант Кузьмичев служил командиром корабля Ли-2 в 1-м Гвардейском авиационном полку дальнего действия 53-й АД. Член ВКП(б) с 1942 г.

17.09.1943 г. награжден медалью “За оборону Ленинграда”.

01.04.1943 г. награжден медалью “За оборону Сталинграда”.

09.06.1944 г. награжден орденом “Красной Звезды”.

В ночь с 21 на 22 февраля 1945 г. самолет гв. лейтенанта Кузьмичева не вернулся с боевого задания из района Бреслау.

ЛАВРЮШИН Петр Михайлович

Родился в 1913 г. в Теренгульском районе Куйбышевской области. В Красную Армию призван Томским РВК. Служил воздушным стрелком в 299-й штурмовой авиационной дивизии. Воинское звание – рядовой.

Погиб 4 августа 1943 г.

ЛАПОВ Петр Иванович

Родился в 1921 г. в деревне Лоскутово, Богашевского с/совета Томского района. После призыва в РККА был направлен в военную авиационную школу летчиков, по окончании которой направлен в 103-й ШАП, имеющий богатую боевую историю.

В середине сентября полк был реорганизован: на базе пяти эскадрилий 103-го СБАП были сформированы три полка двух-эскадрильного состава. Один из них сохранил прежний номер и стал именоваться 103-й ШАП. 23.09.1941 г. с несколькими промежуточными посадками 103-й ШАП из Воронежа перелетел на передовой аэродром Ротендорф (в районе Крымского перешейка). Несмотря на усталость после длительного перелета и отсутствие техсовета, который следовал наземным транспортом, в этот же вечер был совершен первый боевой вылет на Ил-2.

03.10.1941 г. перелетел на аэродром Новоцарицыно и выполнял прежнюю задачу: поддерживал войска 51-й Отдельной армии, которые продолжали держать оборону на Крымском перешейке.

После переформирования и пополнения 01.05.1942 г. полк перелетел на аэродром Абинская. Здесь самолеты были приведены в полную готовность, а 5–6 мая перебазировался на аэродром Багерово. Летчики полка вели тяжелые бои по сдерживанию наступления противника на Керченском полуострове. К вечеру 14 мая, когда противник подошел к аэродрому полка Багерово, в части оставалось 4 исправных Ил-2, на которых перелетели в Абинскую по четыре летчика и механика. Остальной личный состав самостоятельно перебирался через Керченский пролив.

12.07.1942 г. летчики полка, взяв по одному технику, перелетел на полевой аэродром вблизи Ворошиловграда и сразу же включились в напряженную боевую работу по отражению немецкого наступления на Донбассе.

16.07.1942 г. полк перелетел в г. Новочеркасск. Отсюда полк разрушал переправы через реку Северский Донец и наносил удары по войскам противника на левом берегу

реки. В течение короткого времени вместе с отходящими войсками полк вынужден был часто менять аэродромы, приближаясь к району Грозный – Орджоникидзе. При этом активная боевая работа не прекращалась. Количество самолетов быстро уменьшалось. В середине августа полк располагал 2–3 исправными машинами. Летчики летали по очереди.

23.08.1942 г. полк остался без исправных самолетов и спустя некоторое время отправлен в тыл на кратковременный отдых и пополнение летчиками и самолетами.

С середины декабря действовал с аэродрома Нестеровская, а с 08.01.1943 г. – с аэродрома Солдатская. В связи с быстрым отступлением немецких войск с Кавказа полк часто менял аэродромы. В феврале 1943 г. базировался на аэродроме Моздок, когда поступил приказ: имеющиеся самолеты сдать 7-му Гвардейскому ШАП, а летному и тех-



Личный состав 103-го ШАП

ническому составу выехать в тыл за получением на новых машин.

В начале апреля 1943 г. после укомплектования летчиками и новыми двухместными Ил-2 перелетел на аэродром Тихорецк и начал боевую работу на Кубани.

После прорыва обороны противника на Перекопе и освобождения части Крыма в конце апреля 1944 г. полк перебазироваться с Кубани на аэродром Чонграв (севернее Симферополя). С этого аэродрома полк вел активную боевую деятельность, нанося удары по войскам противника на Сапун-горе и в Севастополе.

30.05.1944 г. полк поэскадрильно перелетел в Белоруссию по маршруту: Чонграв – Запорожье – Харьков – Курск – Сеща и занял площадку Удога, с которой с 23.06.1944 г. начал работу в боях по освобождению Белоруссии.

В этом полку с такими богатыми традициями и служил летчик Лапов П.И.

Выполняя боевые задачи, полк продолжал нести потери.

25 июня 1944 года в районе станция Кара (р-н Могилева) в воздушном бою истребительной авиацией противника сбит самолет Ил-2 пилота Лапова П.И.

ЛЕБЕДЕВ Алексей Петрович

Родился в 1923 г. в Томске. Рядовой. Радист.
Пропал без вести в декабре 1942 г.

ЛЕБЕДЕВ Петр Александрович

Родился в 1925 г. в поселке Григорьевка Чаинского района Томской области. Призван в Красную Армию в 1943 г. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 873-м ШАП. Воинское звание сержант. Воздушный стрелок самолета Ил-2.

В именном списке безвозвратных потерь личного состава 231-й ШАД, в состав которого входил 873-й ШАП, Лебе-

дев Петр Александрович 22 сентября 1944 г. не вернулся с боевого задания и значится пропавшим без вести.

ЛЕБЕДЕВ Сергей Трофимович

Родился в 1919 г. в селе Кашино Алейского района Алтайского края. Призван в РККА в 1941 г. После окончания школы воздушных стрелков младший сержант Лебедев С. Т. был направлен в 72-й СБАП стрелком-радистом в экипаж старшего сержанта Дойнеги на самолет Пе-2.

Перед началом войны полк базировался в Бессовце, Старой Руссе. К 22.06.1941 г. имел на вооружении 45 самолетов СБ (в том числе 5 неисправных), а также 4 Пе-2, еще не освоенных экипажами.

С первых дней войны 72-й СБАП принимал участие в боевых действиях.

Из журнала боевых донесений 72-го СБАП:

“72-й СБАП в течение дня 17.07.41 года мелкими группами под прикрытием истребителей вел разведку районов и дорог Тольвиари, Лаймола, Питкяранта. Из донесения самолетов-разведчиков следует, что противник на участке Лаймола – Соанлакти превосходящими силами ведет наступление в направлении ж.д. станции Лаймола. Его ВВС базируются на аэродромах Иоэнау – Вяртсиля, а истребители на аэродроме в районе Рутовара.

При выполнении боевого задания не возвратились 2 самолета Пе-2:

- 1. Лейтенант Семенов, ст. лейтенант Климов, ст. сержант Филатов*
- 2. Ст. сержант Дойнега, сержант Богданов, мл. сержант Лебедев”.*

ЛЕБЕДЕВ Яков Ильич

Родился в 1919 г. в селе Колмогорово Томского района. Призван в Красную Армию Томским РВК. Окончил летную

школу. Летчик 155-го Киевского Гвардейского ШАП. Военское звание сержант.

Из ведомости безвозвратных потерь личного состава 155-го ШАП (820-го ШАП с декабря 1942 года) следует, что в декабре 1942 г. полк понес большие потери техники и личного состава. Погибло 46 летчиков, в том числе 4 летчика-истребителя и 42 летчика-штурмовика. Было потеряно 42 самолета Ил-2 и 4 самолета Як-7.

3 декабря 1942 года не вернулись с боевого задания 3 самолета Ил-2. Среди пропавших без вести значится и воздушный стрелок (но не летчик) сержант Лебедев Яков Ильич.

ЛИПИН Анатолий Николаевич

Родился в 1925 г. в деревне Михайловка Томского района. Призван в Красную Армию в 1943 г. Томским РВК. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 658-м ШАП.

4 апреля 1944 г. не вернулся с боевого задания из района деревни Шашино Калининской области.

МАКАРОВ Анатолий Архипович

Родился в 1925 г. в селе Шерканово Чаинского района Томской области. В Красную Армию призван в 1943 г. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 208-м ШАП.

2 ноября 1944 года штурмовик Ил-2 с летчиком младшим лейтенантом Мордарьевым Н.П. и воздушным стрелком Макаровым А.А. не вернулся с боевого задания.

МАКСИМЕНКО Николай Александрович

Родился в 1918 г. в Карасукском районе Алтайского края. После призыва в РККА направлен в военную школу стрелков-радистов бомбардировочной авиации. Направлен в 72-й СБАП.

72-й СБАП был сформирован как смешанный авиаполк на аэродроме Бессовец под Петрозаводском. Начало формирования – февраль 1939 г. Летные части включены в состав полка в сентябре 1939 г. По состоянию на 09.10.39 1-я и 2-я авиаэскадрильи летали на И-15бис, а 3-я и 4-я – на СБ. К началу советско-финляндской войны входил в состав ВВС 8-й армии, имея 23 СБ и 15 И-15бис.

11.01.1940 г. в состав полка прибыла эскадрилья И-153, 12.02.1940 г. По состоянию на 22.02.1940 г. в полку шесть эскадрилей: 1–5-я – на СБ, 6-я – на И-153. Последняя была из состава полка 25.04.1940 г. С этого времени полк стал бомбардировочным: 72-м СБАП.

Перед началом войны полк базировался в Бессовце, Старой Руссе.

К 22.06.1941 г. имел на вооружении 45 самолетов СБ (в том числе 5 неисправных), а также 4 Пе-2, еще не освоенных экипажами.

Из журнала боевых действий 72-го СБАП:

“Противник прорвал фронт на участке Корписельское – Вяртсиля и продолжает вести наступление, нанося главный удар озерами Юля-Толе и Янис-Ярви в направлении Лаймола”.

Из журнала боевых потерь:

“В результате атаки истребительной авиации противника и воздушного боя самолет ст. лейтенанта Елец с экипажем с горящей плоскостью совершил вынужденную посадку у Сям-Озера. При посадке погиб штурман Киселев. Самолет сгорел. При бомбометании скопления войск у Хярвонен огнем ЗА противника сбит еще один самолет. Экипаж самолета в составе мл. лейтенанта Ермолаева, мл. лейтенанта Змиевского и сержанта Максименко погиб”.

МАЛЬЦЕВ Андрей Никитович

Родился в 1918 г. в Томске. В 1941 г. был мобилизован в РККА. В 1942 г. окончил Объединенную военную школу летчиков и в звании сержанта был направлен во 2-ю ВШЛ (г. Борисоглебск), окончив которую в звании мл. лейтенанта был направлен в 42-й КАПДД. С 26.01.1944 г. летчик.

Из донесения в 8 АСКДД 04.10.1944 г.

“В ночь на 20-е сентября 1944 года летчик лейтенант Мальцев А.Н. не вернулся с боевого задания”.

МАРТЫНОВ Григорий Никифорович

Родился в 1921 г. в Томске. Призван в Красную Армию Томским РВК в 1940 г. Окончил школу радистов.

Из письма прокурора Одесской военно-морской базы:

“При этом направляю краснофлотскую книжку № 2927 и справку на имя Мартынова Григория Никифоровича.

Одновременно сообщая, что указанные документы найдены при обыске трупа Мартынова Г.Н., обнаруженного на берегу моря в г. Одесса 11.06.1944 г. В числе изъятых документов находился также комсомольский билет на имя Мартынова Г.Н., который мною направлен начальнику политотдела ВВС ЧФ.

Труп Мартынова Г.Н. предан земле”.

Подпись прокурора Одесской ВМБ.

МЕДАКИН Иван Павлович

Родился в 1915 г. на станции Люблино Московской области. Призван в Красную Армию Томским ГВК. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 264-й ШАД.

По ведомости безвозвратных потерь младший сержант Медакин И.П. был тяжело ранен при выполнении боевого задания и умер в лазарете 19 августа 1943 г.

Похоронен на кладбище “Шатилово-Фастово”.

МЕДВЕДЧИКОВ Николай Анисимович



Родился 23.01.1919 г. в селе Мазалово Туганского района Томской области. Член ВЛКСМ с 1937 г. Из рабочих. Окончил 10 классов средней школы в г. Омске и поступил в Омский автодорожный институт в 1939 г. В Красной Армии с 27.02.1940 г. С 15.03.1940 г. курсант 2-го Чкаловского военного авиационного училища летчиков. 22.04.1941 г. сержант Медведчиков Н.А. направлен в 290-й авиационный полк.

15.10.1942 г. откомандирован в распоряжение Командующего ВВС ДВФ.

25.02.1943 г. штурман самолета в 815-м ДБАП.

6 августа 1943 г. штурман корабля мл. лейтенант Медведчиков Николай Анисимович погиб при выполнении боевого задания.

МЕДЮХИН Александр Васильевич



Родился 24.09.1920 г. в деревне Новотроицкая Асиновского района Томской области. Окончил 9 классов средней школы и ФЗУ в 1939 г. 17.05.1940 г. призван в Красную Армию. С мая 1940 г. курсант Омской военной авиационной школы пилотов, которую закончил в сентябре 1941 г. С сентября по ноябрь 1941 г. принимал участие в бо-

евых действиях 72-го артиллерийского полка на Ленинградском фронте. С января 1942 г. командир взвода 281-й стрелковой дивизии 1066-го стрелкового полка. С марта 1942 г. старший адъютант батальона. С апреля 1942 г. – командир батальона. В январе 1943 г. назначен летчиком в резерв 105-го авиационного полка 73-й АДД.

В марте 1943 г. проходил обучение в Новосибирской военной авиационной школе. 27.12.1943 г. летчик 362-го авиационного полка. 09.06.1944 г. назначен командиром корабля.

9 апреля 1945 года погиб при катастрофе самолета.

МЕРИНОВ Борис Иванович

Родился в 1921 г. в Томске. В Красную Армию призван Томским РВК. Окончил 7 классов средней школы в Томске, после чего поступил авиационную школу в Омске, которую закончил в 1941 г.

Сержант Меринов Б.И. дальнейшую службу проходил в 6-м Гвардейском истребительном авиационном полку.

17 марта 1943 года, направляясь на выполнение очередного боевого задания, самолет сержанта Меринова потерпел катастрофу. Пилот погиб. Был похоронен в селе Белый Колодезь Волчанского района Харьковской области.

МИРОНОВ Иван Васильевич

Родился в 1919 г. в деревне Кузовлево Томского района. В Красную Армию призван Томским РВК. Окончил школу воздушных стрелков-радистов. Сержант. Служил в 4-й эскадрильи 2-й смешанной авиационной дивизии. Значится пропавшим без вести.

По данным из донесений о безвозвратных потерях личного состава 2-й авиационной дивизии:

“04.07.1941 года самолет СБ-2 был сбит истребителями противника в районе станции Краце-Боровая. Экипаж самолета в составе летчика лейтенанта Карандинова Ивана Ивановича, стрелка-бомбардира лейтенанта Крылова Бориса Архиповича и стрелка-радиста младшего сержанта Миронова Ивана Васильевича погиб”.

МИХАЛЕЙ Евгений Александрович

Родился в 1923 г. в Томске. Призван в Красную Армию Томским ГВК в 1942 г. Окончил летное училище штурманское отделение. Лейтенант. Служил в ВВС Закавказского фронта.

Погиб 28 апреля 1945 г. в городе Кировограде (Азербайджанская ССР) в авиационной катастрофе.

МИШТОВ Степан Борисович

Родился в 1923 г. в деревне Спасо-Яйск Туганского района Томской (ранее Новосибирской) области. Призван в Красную Армию Анжеро-Суджинским РВК в 1942 г. После обучения в школе воздушных стрелков направлен в 135-й ШАП.

135-й ШАП первым осуществил ночную штурмовую атаку в 1943 г., что было неслыханным делом. Но тренировки личного состава в целях нанесения ночного бомбового удара не избежали жертв.

Так, 30 мая 1943 г. вылетев с аэродрома Волинцево, самолет Ил-2, (летчик – старший сержант Ядыкин; воздушный стрелок – младший сержант Миштов), потерпел катастрофу и разбился. Экипаж погиб.

Похоронены на южной окраине Волинцева на опушке леса за дорогой на Акишино в могиле первой на юг похоронен мл. сержант Миштов, во второй могиле похоронен пилот самолета старший сержант Ядыкин.

МОШНОРЕЗОВ Петр Григорьевич

Родился 30.06.1908 в Томске в семье рабочего. Проживал с семьей отца в районе ст. Томск-II. В 1923 г. окончил 7-летку и поступил в фабрично-заводское училище (ФЗУ), которое окончил в 1927 г. Секретарь обкома ВЛКСМ. Член ВКП(б) с 1928 г. Вступил на службу в РККА 20 ноября 1930 г. В 1931 г. окончил одногодичные курсы и до 1933 г. служил в

4-м стрелковом Волочаевском Краснознаменном полку секретарем полкового бюро ВЛКСМ.

В 1933 г. являлся слушателем 3-й военной школы летчиков и летнабов им. Ворошилова в Оренбурге. Служил один год младшим летчиком-наблюдателем в Ростовском авиаотряде. С 1936 г. старший лейтенант – штурман отряда 82-й тяжелобомбардировочной эскадрильи. С декабря 1938 г. флагманский штурман эскадрильи. В 1939 г. присвоено воинское звание капитан.



Из аттестационного листа капитана Мошнорезова П.Г.:
“Должности штурмана эскадрильи вполне соответствует. Политически развит хорошо. Делу партии Ленина–Сталина предан”.

Великую Отечественную войну встретил в должности флагманского штурмана 1-го тяжелобомбардировочного полка 81-й ДБАП. Вынужденные вылетать на боевые задания без прикрытия истребителями в первые дни войны, тяжелые бомбардировщики становились легкой добычей истребителей противника.

25 июля 1941 года флагманский штурман 81-й ДБАП капитан Мошнорезов П.Г. не вернулся с боевого задания.

НЕКЛЮДОВ Михаил Михайлович

Родился в городе Колпашево Томской области. В 1941 г. был призван на службу в РККА. После окончания школы летчиков в звании сержанта служил в 247-м ИАП. Летчик-истребитель.

В июле 1942 г. в боях за Крым (районы Карагоз, Судак, Владиславовка, г. Феодосия) истребительная авиация, выполняя боевую задачу по прикрытию штурмовой авиации, несла значительные потери.

Из отчетов о боевой работе 247-го ИАП:

“За 01-17 августа 1942 года потери самолетов Як-1 в полку составили 10 единиц, в том числе сбито в воздушных боях ИА противника – 3 ед.; не вернулись с боевого задания – 3 ед.; сбито огнем ЗА противника – 1 ед. Характеристика потерь: 09.07.42 г. пилот сержант Неклюдов М.М. не вернулся с боевого задания из района Марфовка (Крым)”.

Из журнала боевых действий:

“Группа из 10 самолетов Як-1 под командованием капитана Смагина и прикрывающая группу штурмовиков лейтенанта Богданова: летчики Буряк, Неклюдов, Карпач, Зайченко, Матиенко, Федоров, Астахов, Коса, Шмырев вылетели на разведку войск и аэродромов противника в районе полуострова Керчь.

На обратном пути группа встретила 6 истребителей Ме-109, с которыми вступила в бой. В результате боя на аэродром не вернулся пилот Неклюдов”.

Из резолюции митинга личного состава 247-го ИАП:

“Имена погибших пилотов Зайченко и Неклюдова останутся навсегда в памяти личного состава, как образцы патриотов, Героев обороны Севастополя”.

Числится пропавшим без вести 9 июля 1942 г.

НИКОЛАЕВА Зинаида Дмитриевна

Родилась в 1923 г. в Томске. В Красную Армию призвана Томским ГВК 6 августа 1941 г. Окончила школу радистов. На фронте с августа 1942 г. Служила во 2-м истребительном корпусе. Гвардии сержант. Радист.

Погибла 25 августа 1944 г. и похоронена в пос. Зурьгудели Литовской ССР.

НИКОНОВ Василий Иванович

Родился в 1919 г. в деревне Нащеково Шегарского района Томской области. В Красную Армию призван 04.09.1939 г. Шегарским РВК.

Окончил летнее училище. Старший лейтенант. Летчик. Служил в Хабаровске поселок Вторая Речка. Связь с родственниками потеряна в октябре 1941 г.

В списках “Пропавших без вести по Шегарскому району Томской области, как потерявших связь с родственниками в период Великой Отечественной Войны и не получивших извещений о их судьбе” значится Никонов В.И. Резолюция на этом документе: *“Считать пропавшими без вести”*.

ОРЛОВСКИЙ Иван Федорович

Родился 05.02.1918 г. в селе Коломзино Татарского района Новосибирской обл. Призван на службу в РККА Колпашевским РВК Томской области 19.05.1942 г. После окончания школы воздушных стрелков служил в 79-м Гвардейском ШАП в экипаже младшего лейтенанта Назолина.

Из журнала учета боевых действий:

“23.10.42 года в 11.35 час. два Ил-2 с экипажами Веревкин – Ивальков, Назолин – Орловский вылетели на свободную охоту. В районе Дембе – Лорцын были встречены сильным огнем одной батареи МЗА и одной батареи СЗА, а также огнем с эрликонов и автомашин из нас. пунктов Станиславова и Дембе.

Самолет № 10633 мл. лейтенанта Назолина был сбит огнем ЗА противника в районе перекрестка дорог севернее Дембе”.

ПАВЛОВ Владимир Петрович

Родился в 1921 г. в городе Молотов. Проживал с матерью в Томске по ул. Тимирязева, 36. Призван в Красную Армию Томским РВК в 1939 г. Окончил школу стрелков-ра-

дистов. Служил во 2-м Гвардейском авиационном полку дальнего действия.

22 марта 1943 г. самолет Пе-2 с экипажем в составе летчика гв. капитана Гайденоко С.В., штурмана гв. лейтенанта Лаврикова В.И., стрелка-радиста гв. старшины Павлова В.П. и воздушного стрелка гв. сержанта Василец Г.В. был подбит зенитным огнем противника в районе деревни Муравино Московской области. Экипаж погиб и похоронен на кладбище дер. Муравино Михневского района Московской области.

ПАВЛОВ Николай Дмитриевич

Родился в Томске в 1922 г. Учился в школе. Призван в Красную Армию Ульяновским (ныне Ленинским) РВК г. Томска в 1943 г.

После окончания военной школы воздушных стрелков служил в 40-м авиационном полку ВВС Черноморского флота. Сержант.

Погиб 31 июля 43 года. Во время выполнения тренировочного полета самолет с экипажем упал в море.

ПАВЛОВ Николай Иванович

Родился в 1921 г. в селе Гагары Курганского района Челябинской области. Призван на службу в РККА Томским РВК. После окончания Чкаловской школы летчиков в 1943 г. прибыл в 951-й ШАП 15.11.43 г. в звании младшего лейтенанта. Общий налет Павлова – 35 часов, в том числе в полку 12.00 часов, из которых 3.00 часа ночных полетов.

Из журнала с донесениями о боевой работе:

“1-я группа из 4-х самолетов Ил-2:

капитан Зубко П.Н. – в/стрелок Томин М.А.; ст. лейтенант Вепхвадзе – мл. сержант Чирков; мл. лейтенант Бородавкин Н.Г. – мл. сержант Евстегнеев; мл. лейтенант Павлов – сержант Осипов Ю.Ф.

2-я группа из 5-ти самолетов Ил-2.

Под прикрытием 4-х самолетов Ла-5 производили бомбовый удар по скоплению автомашин и пехоты противника в пунктах Любимое – Коричневатое. Бомбометание с пикирования с высоты не ниже 600 метров в 3 захода.

В 10.30 группа капитана Зубко в строю “клин” получила задачу по радиостанции наведения бить по другой цели: по скоплению танков в дер. Колтаево. При левом развороте группа ИА противника в составе до 20 Ме-109 и Фв-190 атаковала их в момент разворота. 6 истребителей противника вели бой с нашими истребителями. Атака была внезапной. Группа не приняла какого-либо оборонительного порядка. В результате боя 3 Ил-2 сбиты. Были подбиты и 3 Ил-2 из второй группы, но они посажены на своей территории. Противник потерял 3 самолета. Ведущий группы не мог его управлять, так как сам был подбит.

Командир полка майор Красовский.
Начальник штаба майор Акимов.”

Из акта расследования летных потерь:

“Потери в результате воздушного боя составили убитыми 5 человек, невредимо 3 человека. Летчик мл. лейтенант Павлов совершенно не имел опыта ведения воздушных боев”.

Это был первый и последний воздушный бой летчика Павлова...

ПЕРШАКОВ Евгений Александрович

Родился 15.08.1919 г. в Томске. Окончил 8 классов в г. Балашов в 1936 г. и техникум землеустройства в г. Петропавловск Казахской ССР в 1940 г. 19 февраля 1940 г. вступил на службу в РККА. Член ВЛКСМ с 1938 г.

С февраля 1940 г. красноармеец 410-го артполка. В феврале 1940 г. поступил в Харьковскую военную авиационную школу стрелков-бомбардиров, которую окончил 18.07.1941 г. в звании сержанта, назначен стрелком бомбардиром в 289-й авиационный полк.



07.10.1942 г. присвоено звание лейтенанта и назначен командиром звена в 134-й ББАП. С 04.10.1943 г. переведен летчиком-наблюдателем в 13-й отдельный разведывательный авиационный полк 13-й воздушной армии.

22 мая 1943 г. в воздушном бою с истребителями противника был сбит. Самолет разбился в районе г. Красноармейск.

ПЕТРУНИН Василий Васильевич

Родился в 1925 г. в селе Вяземка Заметчинского района Тамбовской области. Призван в Красную Армию в 1944 г. Чаинским РВК Новосибирской (ныне Томской) области. После окончания школы воздушных стрелков сержант Петрунин был направлен для дальнейшего прохождения службы в 166-й Гвардейский ШАП.

241-й, он же 166-й гвардейский Краснознаменный штурмовой авиаполк прошел долгий путь по дорогам войны, защищал Ригу, Москву, Тулу и Сталинград, освобождал Воронеж, Орел, Курск, Белгород, освобождал Украину и ее города: Харьков, Суммы, Полтаву, Виницу, Черкассы, Киев, Житомир, Белую Церковь, Луцк, Тернополь, Львов, Ивано-Франковск; освобождал Молдавию и ее столицу Кишинев. Освобождал Румынию, Сербию, Хорватию, Словению, Венгрию, Австрию и даже Италию. Участвовал в боях за освобождение трех европейских столиц – Бухареста, Белграда и Будапешта и огромного ряда других европейских городов. 12 Героев Советского Союза – это высокая оценка боевой работы полка.

В этот полк и прибыл сержант Петрунин, где с 21.07.1944 г. начал вылетать на боевые задания воздушным стрелком. За 4 месяца 1944 г. сержант Петрунин выполнил 22 боевых вылета в район Белого Камня, Долиняны, Вуковар и другие районы.

14. 10. 1944 г. после штурмовки района Нова Пазова экипаж с боевого задания не вернулся, но 22. 10. 1944 г. летчик мл. лейтенант Безруков и воздушный стрелок Петрунин вернулись в свой полк. После недолгой проверки оба вновь были допущены к полетам.

4 января 1945 г. в районе города Нови Сад зенитной артиллерией противника было сбито два ИЛ-2. Оба экипажа погибли. Погибли: Герой Советского Союза гв. ст. лейтенант Александр Павлович Дудкин, мл. лейтенант Петр Иванович Безруков, ст. сержант Александр Иванович Ефремов и сержант Василий Васильевич Петрунин.

В центре города Нови Сад был установлен памятник этим летчикам, погибшим при освобождении города. На памятнике были прикреплены их фотографии.

Сейчас этого памятника нет. В начале 60-х годов во время охлаждения отношений между СССР и Югославией памятник перенесли. В музее г. Нови Сад бережно хранится эта фотография с надписью:

“Памятник четверым воинам Красной Армии, воздвигнутый в Нови Саде в центре города после освобождения 4 января 1945 г. Красноармейцы погибли во II Мировой войне в борьбе за освобождение Югославии. Памятник позднее из центра города был перемещен на одно из новисадских кладбищ. На памятнике имена погибших красноармейцев: Дудкин, Ефремов, Петрухин и Безруков-Новиков”.

По сообщению председателя Народной Скупщины Воево-



дины Стевана Дороньски, останки летчиков перенесены в 1962 г. в город Илок недалеко от Вуковара в братскую могилу, а фотографии с памятника (на фарфоровой основе) были переданы тогда же в музей города Илок.

ПЕШКОВ Петр Иванович

Родился в 1914 г. в Томске. Окончил школу авиационных механиков. Воинское звание старшина. Служил в 5-м авиационном корпусе.

Погиб 16 ноября 1943 г. в районе деревни Тарасовка Курской области.

ПИЧУГИН Георгий Николаевич

Родился в 1925 г. в селе Десятово Шегарского района Томской области. В Красную Армию призван в 1943 г. Шегарским РВК. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 92-м Гвардейском штурмовом авиационном полку 4-й ШАД.

24 декабря 1944 г. самолет Ил-2 был сбит в районе Сокалеш (Венгрия). Воздушный стрелок гв. младший сержант Пичугин Г.Н. погиб.

ПИШУЛИН Фридрих Дмитриевич

Родился в 1920 г. в поселке Минаевка Томской области. В 1939 г. был призван в Красную Армию в связи с поступлением в авиационное училище. Кадровый военный. Служил в войсковой части № 18676. Пропал без вести в феврале 1942 г.

По данным Колпашевского военкомата, связь с родителями, проживающими в г. Колпашево Томской области, Пишулин Ф.Д. потерял с 1941 г. На запросе районного военного комиссара наложена резолюция: *“Считать пропавшим без вести”*.

ПОДКОРЫТОВ Афанасий Панкратьевич



Родился в 1923 г. в селе Теректа Усть-Коксинского района Алтайского края. Призван в Красную Армию Верхнекетским РВК в 1942 г. Окончил школу воздушных стрелков. Воинское звание сержант. Член ВЛКСМ с 1942 г.

Служил в 683-м ШАП. Вместе с полком принимал боевое участие во многих операциях при освобождении Белоруссии и Прибалтики.

Из журнала учета потерь личного состава:

“23.06.1944 года экипаж Ил-2 мл. лейтенанта Блинова Анатолия Ивановича (воздушный стрелок сержант Подкорытов Афанасий Панкратьевич) не вернулся с боевого задания из района станции Сиротино”.

Извещение № 0337 отправлено на имя отца Подкорытова Ппанкратия Ивановича в село Белый Яр Верхнекетского района Новосибирской области.

ПОДОЛЯКИН Аркадий Васильевич

Родился 26.10.1921 г. в Томске. Окончил 8 классов средней школы в 1938 г. 15 ноября 1938 г. поступил в Иркутское авиатехническое училище. В 1940 г. окончил училище и в звании воентехник 2 ранга 20.04.1940 г. зачислен в 161-й резервный авиаполк.

В августе 1941 г. назначен механиком авиационного звена 509-го истребительного авиационного полка.

Полк сражался до 22.10.1941 г., успев совершить 213 боевых вылетов, к этому времени из 18 истребителей МиГ-3 в строю осталось 5.

Второй раз полк участвовал в боях с 26.06.1942 г. по 17.11.1942 г. в составе 203-й ИАД. На вооружении имел истребители ЛаГГ-3.

По донесению начальника штаба 203-й ИАД:

“16 августа 1942 года во время посадки самолета на аэродром подорвался на минах, сброшенных штурмовиками противника во время атаки на аэродром”.

ПОЛЯКОВ Владимир Николаевич

Родился 24.06.1924 г. в Томске. В 1943 г. был призван в Красную Армию. Окончил школу воздушных стрелков. В звании младшего лейтенанта продолжил службу во 2-й эскадрильи 9-го ГКМТАП (Гвардейского Краснознаменного минно-торпедного авиационного полка).

15 октября 1944 г. самолет-разведчик из 118-го ОМРАП, облетая побережье Норвегии, в районе Кибергнаса обнаружил вражеский конвой из 15 кораблей. Командованием ВВС Северного флота было принято решение нанести *“комбинированный удар”* силами бомбардировщиков Пе-2, торпедоносцев А-20 и штурмовиков Ил-2. В результате неудачной атаки зенитками и истребителями противника было сбито три А-20, два Р-39, два Як-1 и один Ил-2. В этом бою погиб младший сержант Поляков Владимир Николаевич.

ПОНОСОВ Анатолий Иванович

Родился в 1925 г. в селе Лебетер Чаинского района Томской области. Призван в Красную Армию Чаинским РВК в 1943 г. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 1-м гвардейском смешанном авиационном корпусе 17-й воздушной Армии.

Гв. младший сержант Поносков А.И. погиб при выполнении учебно-тренировочного полета 11 марта 1944 г. и похоронен на кладбище села Городище Павлоградского района Днепропетровской области.

ПУЗЫРЕНКО Василий Сергеевич

Родился в 1923 г. в Томске. После окончания средней школы поступил в авиационное училище. Окончил его в 1943 г. и в звании младшего лейтенанта был направлен для прохождения дальнейшей службы в 164-й ИАП.

В середине ноября 1942 г. полк (20 ЛаГГ-3) перелетел в Адлер, где вошел в состав 295-й ИАД. Этот полк одним из первых получил новые истребители (ЛаГГ-3) и после этого еще трижды отправлялся на переформирование, что означает, что личного состава и исправных самолетов оставалось меньше трети. После 05.07.1942 г. полк вновь был выведен на переформирование. В марте 1943 г. получил новые самолеты Ла-5. Полк продолжил свою боевую работу на Криворожском направлении.

Из отчета о боевой работе полка:

“30.11.1943 года 3 самолета Ла-5 сопровождали 9 штурмовиков Ил-2 в район Кошкаровка. На подлете к цели встретили 18 самолетов Ме-109 и 9 самолетов ФВ-190, с



Группа авиационных механиков 164-го ИАП

которыми в течение 15 минут вели воздушный бой. В результате боя самолетами противника были сбиты 2 Ил-2 и подбиты еще 4 Ил-2. Истребители потерь не имели. Нашей группой сбит 1 самолет Ме-109, который был засчитан лейтенанту Скоморохову”.

В этом бою участвовал и мл. лейтенант Пузыренко.

21 марта 1945 г. младший лейтенант Пузыренко Василий Сергеевич пропал без вести.

ПУСЕВ Анатолий Феодосьевич

Родился в 1925 г. в деревне Алексеевка Молчановского района Томской области. В Красную Армию призван в 1943 г. После обучения в школе воздушных стрелков был направлен в 567-й ШАП 198-й ШАД, который воевал на Северо-Западном фронте.

Положение на фронтах в конце 1944 г. и в начале 1945 г., наконец-то, изменило отношение командного состава, к тому, чтобы в полках продолжать обучение и летчиков и воздушных стрелков, прибывших из авиационных школ и училищ. Чтобы при вводе в бой молодого летного состава неукоснительно соблюдался принцип последовательности, по мере готовности к бою молодого летчика. В первый бой молодежь уходила теперь только в паре с опытным ведущим. При этом в составе группы в 6–8 экипажей Ил-2 допускалось не более 1–2 молодых. Прикрытие штурмовиков своими истребителями в этом случае было обязательным, а цель – несложной.

15 октября 1944 г. группа Ил-2 из 567-го ШАП, ведомая командиром эскадрильи старшим лейтенантом Евтушенко, вылетела на разведку расположения артиллерийских батарей противника. Из боевого полета не вернулись три экипажа, в том числе: экипаж командира эскадрильи Евтушенко, экипажи старшего летчика лейтенанта Гурьева с воздушным стрелком Пусевым, и экипаж лейтенанта Щербакова.

ПЬЯНЫХ Николай Иванович

Родился в 1921 г. в городе Топки Кемеровской области. Призван в Красную Армию Томским РВК. Окончил школу стрелков-бомбардиров. Воинское звание сержант. Служил в 228-м дальнебомбардировочном авиационном полку.

2 сентября 1944 г. самолет Пе-2 летчика Колоскова был сбит истребителями противника. Экипаж самолета в составе летчика сержанта Колоскова А.И, стрелка-радиста младшего сержанта Титова Н.В., воздушного стрелка младшего сержанта Моисеева А.М и воздушного стрелка сержанта Пьяных Н.И. погиб.

РУСИНОВ Андриан Петрович

Родился в 1915 г. в Асиновском районе. Служил в 21-м авиационном полку 22-й бомбардировочной авиационной дивизии воздушным стрелком-радистом. Воинское звание старший сержант.

27 июня 1941 г. пропал без вести.

РУСИНОВ Семен Афанасьевич

Родился в 1923 г. в деревне Нижняя Курья Асиновского района Томской области. Призван в Красную Армию Асиновским РВК. Окончил школу воздушных стрелков. Младший сержант.

Служил в 10-м штурмовом авиационном корпусе. 13 января 1945 г. не вернулся с боевого задания на территории Венгрии.

САЙФУТДИНОВ Хабибул Зинатович

Родился в 1919 г. в Куйрадском районе Кара-Калпакской АССР. Призван в Красную Армию Томским РВК. Окончил школу стрелков-радистов. Младший сержант. Служил в 207-м дальнебомбардировочном авиационном полку.

11 июля 1941 г. с боевого задания в полк не вернулись 20 человек личного состава, в том числе и Сайфутдинов Х.З. Все числятся пропавшими без вести. В августе 1941 г. в связи с большими боевыми потерями этот полк был расформирован.

СЕЛИВАНОВ Николай Васильевич

Родился в 1923 г. в Кожевниковском районе Томской области. В Красную Армию призван в 1942 г. После окончания школы летчиков сержант Селиванов был направлен в 198-й ШАП летчиком-штурмовиком. В июле 1943 г. 198-й ШАП, выполняя приказы командования, непрерывно наносил штурмовые удары по аэродромам противника. Боевое крещение сержанта Селиванова получил в июле-августе 1943 г. К осени 1943 г. сержант Селиванов уже считался опытным летчиком.

Боевое донесение № 352 за 10.10.1943 г:

“Группа Ил-2 в составе 2-х четверок (в том числе и экипаж сержанта Селиванова) предприняла штурмовую атаку на технику и живую силу противника, отходящего по дороге Орехи – Выдрица. Уничтожено до 20 всадников, 2 автомашины и 3 подводы”.

Из журнала боевых донесений:

“Группа из 8 самолетов Ил-2 (ведущий командир полка майор Карякин) и вторая группа из 6-ти Ил-2 (ведущий ст. лейтенант Челидронов) вылетели для уничтожения артиллерийских и минометных позиций и живой силы противника в районе Застенок, Клины, Уртасы. Наши потери: сержант Селиванов (воздушный стрелок Емельянов) на № 7728 по наблюдениям экипажей “сбит ЗА противника”. Не вернулись с боевого задания самолеты летчиков: капитана Залепугина В.В., ст. лейтенанта Челидронova В.М., ст. лейтенанта Пивченко И.А. и мл.лейтенанта Бондаренко П.Д.”

Из доклада начальника штаба 198-го ШАП майора Полякова:

“Сержант Селиванов на № 7728 с боевого задания не вернулись. Место и состояние экипажа не известно”.

Так одним росчерком пера чей-то отец, сын, брат, муж из “погибшего” превращался в “пропавшего без вести”....

СИДЕЛЬНИКОВ Георгий Васильевич



Родился 14.11.1913 г. в деревне Сидельниково Лебяжского района Кировской области. В 1924 г. окончил 6 классов сельской школы. В 1935 г. поступил в Новосибирскую школу младших авиационных специалистов (ШМАС), после окончания которой в 1936 г. был направлен для дальнейшего прохождения службы в 51-ю авиабригаду (г. Спасск) на должность моториста.

В сентябре 1938 г. поступил в Батайскую военную авиационную школу им. Серова. В октябре 1940 г. после окончания школы в звании младшего лейтенанта прибыл в 161-й истребительный полк. С 16.09.1941 г. командир звена 273-го ИАП.

25 сентября 1941 года погиб в воздушном бою.

Похоронен на кладбище совхоза им. Карла Либкнехта Богодуховского района Харьковской области.

СМОКОТИН Павел Лукьянович

Родился в 1914 г. в Томском районе. В Красную Армию призван Томским РВК. Рядовой. Служил воздушным стрелком в войсковой части 39270-Н.

Пропал без вести в октябре 1941 г.

СОЛОМАТИН Николай Васильевич

Родился в 1920 г. в деревне Унтовы Томской области. Окончил 6 классов сельской школы. До призыва в РККА работал в колхозе. Призван на службу в Красную Армию и направлен в школу воздушных стрелков. После окончания школы мл. сержант Соломатин служил воздушным стрелком в экипаже мл. лейтенанта Чудина в 289-м ШАП.

Из журнала боевых донесений:

“Аэродром “Стеки”. Полк с 13.30 до 17.25 четыремя группами по 8 Ил-2 под прикрытием 263-го ИАП производил бомбардировочные и штурмовые действия по скоплению автомашин и живой силы противника, по железнодорожному составу и переправе в районе Осовец и северо-западнее его.

Летало 30 самолетов Ил-2, произведено 38 самолетовылетов.

Уничтожено: 5 вагонов, до 50 автомашин, 25 повозок, 360 солдат и офицеров, подавлен огонь 2-х батарей МЗА, разрушено две переправы. В районе Осовец экипажи были обстреляны 6-ю батареями ЗА и МЗА.

Экипаж мл. лейтенанта Чудина с воздушным стрелком Соломатиным с боевого задания не вернулся. Состояние экипажа и самолета Ил-2 № 10082 не известно.

12.08.44 года в 10.25 час. ст. лейтенант Нуждин произвел полет на У-2 с целью розыска не вернувшихся с боевого задания 11.08.1944 г.”

СОРОКИН Николай Иосифович

Родился в 1916 г. в Томске. Проживал с родителями на ст. Томск-II по ул. Стародеповская, 7. В Красную Армию пошел добровольно. Был направлен в Иркутское авиатехническое училище. Член ВЛКСМ.

Служил в 86-м Гвардейском истребительном авиационном полку 240-й Невельской ИАД. Гвардии лейтенант. Летчик.

86-й ИАП 24.08.1943 г. перебазировался на Калининский фронт в район Ржева, где принимал участие в боях за Смоленск. Затем участвовал в Невельской операции.

С 15.10.1943 г. по 12.05.1944 г. находился на аэродроме Дубовицы, где доукомплектовывался личным составом и материальной частью.

Летом 1944 г. участвовал в Белорусской операции, затем в боях за освобождение Литвы и Восточной Пруссии.

25 июня 1944 года при выполнении боевой задачи по прикрытию штурмовой атаки 76-го ШАП гв. лейтенант Со рокин Николай Иосифович пропал без вести.

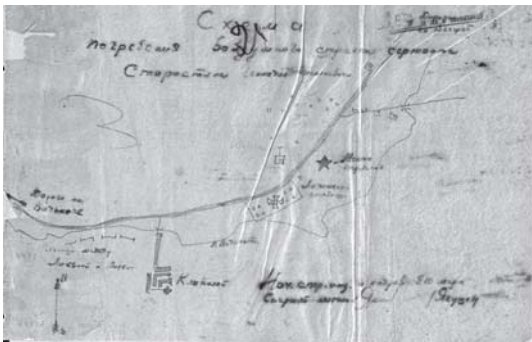
СТАРИНЩИКОВ Михаил Данилович

Родился в 1923 г. в Томском районе. В Красную Армию призван Томским РВК. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 1-м смешанном авиационном корпусе 17-й воздушной армии. Воинское звание сержант.

Пропа́л без вести 27 февраля 1944 г.

СТАРОСТИН Геннадий Николаевич

Родился в 1925 г. в поселке Аникино Чаинского района Томской области. Призван в Красную Армию в 1943 г. Окон-



*Схема погребения
старшего сержанта
Старостина Г.Н.*

чил школу воздушных стрелков. Старший сержант. Служил в 810-м штурмовом авиационном полку.

14 декабря 1944 г. погиб при выполнении боевого задания. Похоронен недалеко от латышского кладбища у дороги между населенными пунктами Деграй и Вадака Митавского уезда Латвийской ССР.

СТЕПАНОВ Дмитрий Харитонович

Родился в 1922 г. в селе Сидельниково Сухобузимского района Красноярского края.

Призван в Красную Армию Красноярским РВК в 1940 г. Член ВКП(б) с 1943 г. 21 декабря 1944 г. зам. командира эскадрильи лейтенант Степанов Дмитрий Харитонович не вернулся с боевого задания из района Помполи.

Извещение № 035 21.01.1945 г. отправлено его сестре Ивановой Анастасии Харитоновне по адресу: г. Томск, ул. Советская, 105, кв. 7.

СТРОЕВ Иван Николаевич



Родился 04.06.1918 г. в селе Верхнеудинское, Удинского района Красноярского края. Член ВЛКСМ с 1938 г. После окончания 8 классов средней школы поступил в Томский топографический техникум, который окончил в 1939 г.

В РККА с 5 октября 1939 г. В 1940 г. окончил Челябинское военное авиационное училище. Воинское звание сержант, младший летчик-наблюдатель.

10.01.1941 г. назначен стрелком-бомбардиром в 317-й разведывательный авиационный полк. В 1942 г. зачислен курсантом Краснодарского объединенного военного авиационного училища., после окончания которого в 1944 г. назначен штурманом экипажа в 449-й БАП.

Из донесения о чрезвычайных происшествиях в 449-м БАП:

“Катастрофа, связанная с выполнением боевого задания.

Летчик Жиганков и штурман Строев на самолете А-20Ж а ночь на 5-е апреля 1945 года вылетели на боевое задание на бомбардировку техники и живой силы противника в северо-западной части города Вена. На взлете летчик уклонился влево на 15 градусов и выдержал самолет над землей для набора скорости больше положенного, после чего в набор высоты и потерял пространственное положение самолета с левым креном и задел левой плоскостью за деревья. В этот момент летчик убрал газ, самолет свалился на землю, ударился правой плоскостью и правым мотором. В результате удара самолет загорелся. Самолет частично сгорел и разбит.

Летчик лейтенант Жиганков погиб, штурман лейтенант Строев погиб, стрелки старшина Кулик и сержант Григорьев получили тяжелые ранения, но успели покинуть самолет и отправлены в госпиталь”.

СУББОТИН Герман Александрович

Родился в 1914 г. в Томске. Проживал с родителями на улице Карла Маркса, 41. В Красную Армию призван Томским ГВК. Окончил летное училище. Младший техник-лейтенант. Служил в 569-й отдельной авиационной эскадрильи связи.

27 августа 1943 года на самолете У-2 при проверке работы вновь установленного прибора “Авиагоризонт” на высоте 400–500 м потерпел катастрофу над деревней Кошелево Калининской области.

Похоронен на сельском кладбище деревни Кошелево.

СУВОРОВ Михаил Александрович

Родился в 1923 г. в селе Балаганы Туганского района Томской области. Окончил среднюю школу. Член ВКП(б) с 1938 г. Окончил военное авиационное училище в 1943 г. С 1943 г. гв. мл. лейтенант летчик 25-го Гвардейского БАП.

Из журнала летных происшествий за 1942–1944 гг.:

“15.11.1943 года летчик гвардии мл. лейтенант Суворов М.А. и штурман Колбасинский на самолете У-2 № 5221 над целью схвачен 13-ью прожекторами и обстрелян ЗА противника. Прямым попаданием снаряда в верхнюю плоскость самолет был подбит. Но экипаж остался невредим. Самолет отправлен в ремонт”.

И запись следующего дня:

“16.11.1943 года летчик гв. мл. лейтенант Суворов на самолете У-2 при посадке самолета наскочил на бомбу-мину, врытую противником. От взрыва бензобака самолет сгорел. Летчик сгорел, штурман ранен осколками и получил ожоги”.

ТАБАКОВ Владимир Иванович

Родился в 1924 г. в Новосибирске. В Красную Армию призван Томским РВК. Окончил школу воздушных стрелков. Воинское звание старший сержант. Служил в 189-й штурмовой авиационной дивизии.

11 декабря 1944 г. не вернулся с боевого задания.

ТАНАУШКО Александр Константинович

Родился в 1919 г. в Томске. В Красную Армию призван Томским ГВК. Окончил летное училище. Лейтенант. Служил в 99-м ближнебомбардировочном авиационном полку, на вооружении которого находились самолеты типа СБ старой серии с очень малым моторесурсом. Полк вел боевую работу на Сталинградском фронте.

11 июня 1942 г. лейтенант Танаушко А.К. пропал без вести.

ТИПСИН Николай Андреевич

Родился в 1925 г. в деревне Ново-Степановка Каргасокского района Томской области.

В Красную Армию призван Каргасокским РВК в 1943 г. Окончил школу воздушных стрелков. Гвардии старший сержант. Служил в 154-м Гвардейском ШАП.

Погиб при катастрофе самолета 28 марта 1945 г.

ТИТОРОВ Василий Иванович

Родился в 1922 г. в деревне Холдеево Туганского района Томской области. В 1941 г. поступил в военную школу летчиков. 25.06.1943 г. после окончания школы в звании младшего лейтенанта направлен в распоряжение командира 15-го запасного разведывательного авиационного полка

С 14 сентября 1943 г. гв. мл. лейтенант Титоров – летчик 99-го отдельного разведывательного авиационного полка.

17 ноября 1943 г. гв. мл. лейтенант Титоров пропал без вести. Извещение отправлено его матери Титоровой А.Г. в г. Кемерово.

ТРЕПУТНЕВ Федор Александрович

Родился в селе Кривошеино Новосибирской (ныне Томской) области в 1925 г. Призван в Красную Армию 10.03.1943 г. После окончания школы воздушных стрелков сержант Трепутнев направлен в 8-й Гвардейский штурмовой авиационный полк ВВС Краснознаменного Балтийского Флота.

28 июля 1944 г. в воздушном бою был сбит истребителями противника в районе порта Азери Ил-2 8-го ШАП. Погибли гв. сержант Бирко Николай Денисович и гв. младший сержант Трепутнев Федор Александрович.

ФАТКУЛИН Зия

Родился в 1921 г. в городе Колпашево Томской области. В Красную Армию призван Колпашевским РВК. Окончил летное училище. Летчик. Младший лейтенант. Служил в 119-м Гвардейском ночном бомбардировочном авиационном полку.

14 марта 1943 г. самолет Пе-2 с экипажем в составе: старшего летчика гв. младшего лейтенанта Шеронова А.П., летчика гв. младшего лейтенанта Фаткулина З., штурмана гв. старшего сержанта Щеглова и воздушного стрелка гв. старшего сержанта Спирина А.Ф. был сбит истребителем противника в районе аэродрома Боровское.

ФЕОФАНОВ Виктор Иосифович

Родился в сентябре 1915 г. в Томске. Проживал на улице Карла Маркса, 36. После окончания средней школы поступил и в 1939 г. окончил Балашовское летное училище ГВФ.

В 1940 г. окончил Одесскую авиационную школу и направлен инструктором в Сталинградскую авиационную школу пилотов.

С 22.06.1942 г. летчик 6-го гв. ШАП. С 16.12.42 г. командир звена 6-го гв. ШАП.

25.12.1942 г. самолет Ил-2 капитана Феофанова не вернулся с боевого задания, но 13.01.1943 г. экипаж самолета возвратился и находился в госпитале города Калинин. До 20.07.1943 г. проходил проверку.

С 13.10.1943 г. вновь в 6-м гвардейском Московском ШАП.

3 марта 1944 года Ил-2 гвардии капитана Феофанова был сбит ЗА противника.

ФИРСОВ Юрий Константинович



Родился 01.08.1921 г. в городе Томске. В 1938 г. окончил 7 классов средней школы и поступил в Энгельское военное авиационное училище. Член ВЛКСМ с 1938 г.

Из аттестационного листа курсанта Фирсова Ю.К.:

“Достоин присвоения воинского звания мл. лейтенант Красной Армии. Может быть использован младшим летчиком истребительной авиации.

Имеет налет на И-15 бис самостоятельных полетов 42 полета 07.35 час.”

После окончания училища 30.07.1940 г. направлен младшим летчиком в 160-й резервный авиационный полк, из которого был откомандирован в Грозненскую ВАШ летчиком-инструктором в 11-й запасной авиационный полк.

Переведен в 792-й ИАП летчиком.

Исключен из списков КА как пропавший без вести 28 мая 1942 г.

ХАМИТОВ Газиз Хамитович

Родился в 1923 г. в Томске. Призван в Красную Армию в 1942 г. Окончил Военную Авиационную Школу в 1943 г. и направлен пилотом в 621-й ШАП.

“Приказ по 621 ШАП

21.05.1943 г. № 036 д. Старо-Петрищево

1. Моего заместителя по политической части майора Хохлова, механика авиационного старшину Курбас, механика по электрической части сержанта Хисматова и мастера по Ольшанченко полагать прибывшими из командировки с места катастрофы самолета Ил-2, пилотируемого пи-

лотом Хамитовым и приступившими к исполнению своих служебных обязанностей с 19.05.1943 г.

2. 13 мая пилот сержант Хамитов с техником звена младшим авиатехником Сидоровым, не имея на то разрешения, вылетели с аэродрома Моршанск к месту базирования полка. Потеряв ориентировку и выработав горючее, с вынужденной посадкой пилот Хамитов не справился.

По не дисциплинированности и грубой ошибке в технике пилотирования потерпели катастрофу. Самолет полностью разбит. Экипаж погиб.

Пилота сержанта Хамитова и мл. авиатехника Сидорова исключить из списков полка с 18.05.1943 г.

*Командир полка Полковник Турыкин
Начальник штаба Майор Зудин”*

Сержант Хамитов Газиз Хамитович и авиационный механик Сидоров спешили на фронт...

ЦВЕТКОВ Иван Михайлович

Родился в 1925 г. в поселке Минеевка Чаинского района Томской области. В Красную Армию призван в 1943 г. Чаинским РВК. Окончил школу воздушных стрелков. Военское звание сержант. Служил в 208-м ШАП.

18 января 1945 г. самолет Ил-2 с летчиком младшим лейтенантом Джакуловым Г.С. и воздушным стрелком сержантом Цветковым И.М. пропал без вести в Чехословакии.

ЧЕЧУЛИН Василий Степанович

Родился в 1925 г. в деревне Алексеевка Молчановского района Томской области. Призван в Красную Армию Молчановским РВК в 1943 г. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 820-м Киевском ШАП. Младший сержант.

16 октября 1943 г. сержант Чечулин и летчик самолета Ил-2 младший лейтенант Стрыгин погибли в районе села Улиновка Полтавской области. Похоронены на кладбище села Улиновка.

ЧИРВА Василий Дмитриевич

Родился в 1922 г. в деревне Бороковка Асиновского района Томской области. После окончания школы закончил курсы шоферов. Курсант Томского аэроклуба. В 1941 г. добровольно ушел в Красную Армию, закончил Новосибирское летное училище. Младший лейтенант. Летчик 19-го Гвардейского бомбардировочного авиационного полка.

27 марта 1945 г. погиб при выполнении боевого задания в Чехословакии.

ЧУПИН Юрий Севастьянович

Родился в 1925 г. в Томске. Призван в Красную Армию в 1944 г. Томским РВК. После окончания школы воздушных стрелков служил в 7-м Гвардейском ШАП.

30 июля 1944 г. огнем зенитной артиллерии противника сбит Ил-2 7-го гв. ШАП. Гвардии старший сержант Чупин Юрий Севастьянович и Гвардии младший сержант Осипенко Анатолий Григорьевич погибли.

ЧУРУСОВ Борис Александрович

Родился в 1921 г. в селе Бакчар Томской области. В Красную Армию призван в связи с поступлением в летное училище. Лейтенант. Штурман 260-го авиационного полка. Кандидат в члены ВКП(б) с 1943 г.

7 сентября 1944 г. при аварии самолета был тяжело ранен и скончался в лазарете. Похоронен на кладбище населенного пункта Малтези (Румыния).

ШАТРОВ Андрей Петрович

Родился в 1914 г. в Михайловском районе Курской области. Призван в Красную Армию Томским ГВК. Окончил школу воздушных стрелков. Служил в 210-ом авиационном полку. Сержант.

24 сентября 1943 г. во время выполнения боевого задания был тяжело ранен. Умер в госпитале 26 сентября 1943 г. и похоронен в станице Славянская Краснодарского края.

ШИЛОВ Степан Петрович

Родился в 1919 г. в селе Петухово, Томского района. Призван в Красную Армию Томским РВК в 1940 г. После окончания курсов стрелков-радистов служил в 72-м отдельном разведывательном авиационном полку 6-й воздушной армии, действующей на северо-западном фронте.

Из журнала боевых донесений 72-го ОРАП:

“11.02.43 г. Экипаж в составе летчика Сердюка, штурмана ст. лейтенанта Дегтярева, стрелка-радиста Шилова выполнял боевое задание по фотографированию укрепленных рубежей в районе Залучья на высоте 2000 метров. На втором маршруте на дистанции 50–75 метров от самолета Пе-2 из облачности вышел самолет Ме-110. Заметив его, летчик капитан Сердюк отрыл по нему огонь из передних пулеметов БС и ШКАС. С первой же очереди самолет Ме-110 загорелся и пошел к земле”.

Из донесения за 22.03.1943 г.:

“Полку поставлена задача: разведка движения автотранспорта, артиллерии и пехоты противника в районах Старая Русса, Сальцы-Боровичи, Дно, Сальцы, Гривочки.

Боевой состав полка: 7 экипажей и 7 самолетов Пе-2. В течение дня полк произвел 5 самолетовылетов с налетом 7 час. 20 мин. 2 самолетовылета не выполнено из-за постоянных атак противника, и 1 самолетовылет не выполнен по вине материальной части”.

Из донесения за 23.03.1943 г.:

“Боевой состав : экипажей – 6, самолетов исправных – 1 Пе-2, неисправных – 5 Пе-2.

Произведен 1 самолетовылет с налетом 1 час 46 мин”.

Из донесения за 24.03.1943 г.:

“Экипаж Пе-2 летчик капитан Сердюк А.В., штурман капитан Дегтярев В.А., стрелок-радист Шилов С.П. произво-

дили разведку с фотографированием аэродрома Гривочки. Экипаж с боевого задания не возвратился. Предположительно самолет был сбит истребителями противника.

*Нач. Штаба 72 ОРАП
Подполковник Лейтес”.*

ШКАРИН Андрей Афанасьевич

Родился в 1909 г. в селе Итманово Большемареевского района Горьковской области. В Красную Армию призван Томским РВК. Член ВКП(б). Воинское звание техник-лейтенант. Начальник фотоотдела Управления 3-го штурмового авиационного корпуса.

3 мая 1945 г. умер от удушения угарным газом. Похоронен на армейском кладбище в г. Буцлау (Польша).

ШКУРКИН Федор Егорович

Родился в 1923 г. в Туганском районе Томской области. Призван в Красную Армию в 1942 г. После окончания школы воздушных стрелков служил в 806-м ШАП.

806-й полк первый боевой вылет выполнил 18.08.1942 г., атаковал войска противника в Элисте. В ходе Сталинградской битвы полк действовал на южном фланге Сталинградского фронта. 03.02.1943 г. выведен в тыл для пополнения личным составом и техникой. С марта 1943 г. полк имел трехэскадрильный состав, на вооружение получил двухместные штурмовики Ил-2. С конца мая 1943 г. начал боевые вылеты на Кубани. С 05.07.1943 г. перебазировался на аэродром Большой Должик, откуда вел боевые действия на Миус-фронте, ликвидировал днепровские плацдармы на Дону. Вероятно, с этого времени действовал в составе 206-й ШАД. После боев за Крым, в мае 1944 г. выведен в тыл для пополнения. С августа 1944 г. полк возобновил боевые действия, включившись в бои за освобождение Эстонии. С середины сентября 1944 г. действовал на Рижском направлении.

22 декабря 1944 г. погибли экипажи младшего лейтенанта Ельшина и младшего лейтенанта Бердина. В их составе были воздушные стрелки мл. сержант Шкуркин и сержант Новиков.

Из переписки по безвозвратным потерям:

“Томскому Районному Военному Комиссару.

Прошу известить гражданку Шкуркину Елену Николаевну в деревне Селенка Кузовлевского с/совета о том, что ее сын воздушный стрелок Шкуркин Федор Егорович в бою за Социалистическую Родину верный присяге, проявив героизм и мужество, погиб 22 декабря 1944 года.

Его самолет вместе с экипажем упал на территории, занятой противником в районе Янаиши в Литовской ССР.

*Командир 806 ШАП капитан Пальмов
Начальник штаба майор Красюков”.*

ШУЛЕВ Александр Иванович

Родился в 1914 г. в деревне Батурино Томского района Томской области. В Красной Армии с 1936 г. Кадровый военный. Техник-лейтенант. Механик авиационного звена 685-го штурмового авиационного полка.

8 марта 1943 г. во время испытательного полета самолета Ил-2, управляемого летчиком заместителем командира эскадрильи лейтенантом Федотовым Константином Алексеевичем с присутствием на борту самолета механика авиационного звена Шулева Александра Ивановича произошла катастрофа, в результате которой экипаж погиб. Похоронены на кладбище деревни Набережная по Московской.

ЮЛА Георгий Никифорович

Родился в 1916 г. на станции Дрисса Белорусской ССР. Призван в Красную Армию Шегарским РВК. Окончил школу воздушных стрелков. Воинское звание старший сержант.

Член ВКП(б) с 1940 г. Служил в 334-м авиационном полку дальнего действия.

В ночь с 25 на 26 октября 1944 г. пропал без вести.

ЯНИН Павел Александрович



Родился в январе 1906 г. в Томске. Окончил 7 классов приходской школы в 1917 г. В РККА вступил 6 ноября 1928 г. Зачислен курсантом 94-го стрелкового полка. В мае 1931 г. зачислен курсантом Ленинградской школы переподготовки командного состава.

С 5 июня 1931 г. курсант 3-й Военной школы летчиков и летчиков-наблюдателей им. Ворошилова. С

25 июня 1933 г. пилот 8-го Авиационного отряда. С 26 июня 1935 г. младший летчик 44-го отдельного авиационного отряда ЗакВО. В июне 1938 г. назначен командиром звена 6-го армейского разведывательного отряда ЗакВО. 17 июня 1938 г. присвоено звание старшего лейтенанта.

С 31.10.1931 г. командир звена 6-й армейской разведывательной эскадрильи. 29.11.1939 г. присвоено звание капитана. Из аттестационного листа капитана Янина:

“Должности вполне соответствует. Обратить внимание на личную общеобразовательную подготовку – сдать за 7 классов.

Больше уделять внимания и время руководству звеном. Может быть выдвинут кандидатом на курсы усовершенствования”.

27.08.1940 г. назначен летчиком-инспектором по технике пилотирования 320-го отдельного разведывательного авиационного полка. С 13.06.1941 г. командир эскадрильи 277-го ББАП.

Из журнала боевых донесений полка от 19.10.1944 г. № 033:

“Нахичевань. Группа самолетов 7 И-15 и 2 И-16 вылетела под командованием ст. лейтенанта Бочарова в 16.10 атаковать пехоту и танки противника. Одновременно группа в составе 3-х И-16 под командованием капитана Янина вылетела на воздушный бой над аэродромом Нахичевань с группой Хейнкель-111 из 4-х самолетов и группы прикрытия из 3-х Ме-109.

Группа Бочарова атаковала бомбами колонну автомашин и танков по дороге Сомбан – Мурзы. Бомбы упали в цель, но в виду большого количества разрывов и дыма результаты атаки не наблюдались. Предположительно выведено из строя до 10 автомашин с пехотой. В районе Мурзы были атакованы группой из 3-х Ме-109 на высоте 800–1000 метров. Истребителями противника при атаке сверху вниз и сзади у самолета пилота Алабова по докладам экипажей был отрублен хвост самолета.

В это же время группа капитана Янина, вылетевшая на отражение бомбардировщиков противника Была атакована 3-мя Ме-109 с высоты 2500–3000 метров в хвост. Группа наших самолетов была на высоте 1500 метров. В результате завязавшегося боя был сбит командир эскадрильи капитан Янин атакой сверху и в хвост. Самолет упал на улицу Семашко (Ростов на Дону). При ударе летчик погиб”.

Из воспоминаний летчика-штурмовика Литвина Георгия Афанасьевича “Выход из мертвого пространства”:

“В рассказах, которые мы слушали, часто поминались имена погибших летчиков: капитана Павла Александровича Янина, сержанта Ивана Михайловича Малышева, сержанта Михаила Устиновича Лазарева, младшего лейтенанта Тимофея Сергеевича Евдокимова. Может быть, подсознательно, а может быть, и нарочно рассказывающие стремились, чтобы слушатели запомнили эти имена. Я – запомнил. Запомните и вы. Ведь у летчиков чаще всего во время войны могил не было. Ни на фанерной звездочке, ни на мраморной плите имен не писали...”

**ТОМИЧИ – ГЕРОИ СОВЕТСКОГО
СОЮЗА**

**Уроженцы Томска и области,
призванные из Томска
на фронт, работавшие и учившиеся
на Томской земле до войны
и в послевоенное время**

ЕРОФЕЕВСКИЙ Африкант Павлович



Родился 26.03.1917 г. в селе Тымск ныне Кургасокского района Томской области в семье крестьянина. Русский. Образование неполное среднее. С 1921 г. жил в Тобольске, с 1934 г. в Ульяновске. Работал преподавателем физкультуры в средней школе.

В Красной Армии с 1936 г. Окончил Ульяновскую военную авиационную школу пилотов.

В действующей армии с июня 1941 г. Командир эскадрильи 717-го бомбардировочного полка 242-й ночной бомбардировочной авиадивизии 6-й воздушной армии Северо-Западного фронта, майор Ерофеевский к октябрю 1943 г. совершил 1034 боевых вылета на бомбардировку войск противника и на разведку.

Звание Героя Советского Союза присвоено 4 апреля 1944 г.

После войны командовал полком, дивизией. С 1961 г. – в запасе. Работал в гражданской авиации. Был начальником аэропорта г. Тула.

Награды: орден “Ленина”, 3 ордена “Красного Знамени”, орден “Красной Звезды”, медали.

Умер 18 марта 1976 г.

ЖИХАРЕВ Василий Дмитриевич



Родился 01.01.1908 г. в селе Кайла ныне Яйского района Кемеровской области в семье крестьянина. Русский. Окончил сельскую школу. Был председателем сельсовета в Кайле, председателем колхоза. *Учился на рабфаке Томского государственного университета.*

В Красной Армии с января 1933 г. Направлен в Новосибирскую летную школу Осоавиахима, затем Одесскую школу пилотов. Служил летчиком-инструктором в Качинской военной школе пилотов. Затем командиром звена Серпуховской военной школы летчиков.

В действующей армии с 1942 г. Командир эскадрильи 74-го гв. штурмового авиационного полка 1-й гв. штурмовой авиадивизии 8-й воздушной армии 4-го Украинского фронта. Гв. майор Жихарев к декабрю 1943 г. совершил 315 боевых вылетов.

Звание Героя Советского Союза присвоено *13 апреля 1944 г.*

После войны продолжил службу в армии. Окончил высшие офицерские курсы. в 1950 г. подполковник Жихарев был уволен в запас. Жил и работал в Калининграде, затем в Новосибирске.

Награды: орден “Ленина”, 3 ордена “Красного Знамени”, орден “Суворова” III степени, орден “Отечественной войны” I степени, орден “Александра Невского”, орден “Красной Звезды”, медали.

Умер 10 августа 1979 г.

ЗАИКИН Сергей Яковлевич



Родился 1 июля 1914 г. в селе Константиновка ныне Октябрьского района Приморского края в семье крестьянина. Русский. В 1929 г. окончил Покровскую школу рабочей молодежи. Работал откатчиком на Константиновских угольных коях и на Владивостокском консервном комбинате. С мая 1931 г. – матрос парохода “Лейтенант Шмидт”, затем слесарь и шофер на автомобильном заводе г. Уссурийска. Служил в Красной Армии в 1936–

1938 гг. *Работал авиатехником в Томском аэроклубе.* Вновь призван в январе 1940 г. В 1942 г. окончил Новосибирскую военную авиационную школу пилотов.

В действующей армии с марта 1943 г. Командир звена 6-го гв. отдельного штурмового авиаполка (3-я воздушная армия 3-го Белорусского фронта) гв. лейтенант Заикин к марту 1945 г. совершил 131 боевой вылет на штурмовку войск противника: аэродромов, артиллерийских позиций, скоплений людей и техники.

Звание Героя Советского Союза присвоено *29 июня 1945 г.*

С 1947 г. в запасе. Проживал в г. Донецке (Украина).

Награды: орден “Ленина”, 3 ордена “Красного Знамени”, 3 ордена “Отечественной войны” I ст., медали.

Умер 27 марта 1984 г.

ИВАНОВ Василий Митрофанович



Родился 18 августа 1920 г. в селе Быстрый Исток, ныне Алтайского края, в семье рабочего. Русский. После смерти родителей воспитывался в Барнаульском детдоме. Затем *воспитывался в трудовой колонии № 2 в Томске*. Окончил 8 классов, аэроклуб. Работал инструктором планерного спорта.

В Красной Армии с 1940 г. Окончил Тбилисскую военную авиационную школу пилотов в 1941 г, Армавирскую военную авиационную школу пилотов – в 1942 г.

В действующей армии с октября 1942 г. Командир звена 427-го истребительного авиационного полка 294-й истребительной авиадивизии 4-го истребительного авиакорпуса 5-й воздушной армии Степного фронта. К сентябрю 1943 г. младший лейтенант Иванов совершил 101 боевой вылет, в 38 воздушных боях сбил 13 самолетов противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено *4 февраля 1944 г.*

С 1945 г. после тяжелого ранения капитан Иванов был уволен в запас. Жил в г. Киеве (Украина), где работал директором фабрики.

Награды: орден “Ленина”, 2 ордена “Красного Знамени”, медали.

Умер 13 августа 1976 г.

КУЛИКОВ Василий Иванович



Родился 10 января 1923 г. в селе Москвино Тейковского р-на Ивановской обл. в семье крестьянина. Русский. В Красной Армии с 22.05.1940 г.

Закончил Алсурьевскую ВАШП в 1940 г., Балашовскую военную школу пилотов – в июле 1941 г., Краснодарское ОВАУ – в апреле 1944 г.

В действующей армии с июня 1944 г. Заместитель командира эскадрильи 103-го гв. штурмового полка 230-й штурмовой авиационной дивизии 4-й воздушной армии 2-го Белорусского фронта. К апрелю 1945 г. совершил 127 боевых вылетов, из них 42 раза водил группы штурмовиков на бомбардировку и штурмовку живой силы и боевой техники противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено *18 августа 1945 г.*

В 1946 г. окончил Полтавскую высшую офицерскую школу штурманов ВВС.

В 1957–1959 гг. работал начальником Томского аэроклуба ДОСААФ.

С 1960 г. в запасе. Жил в г. Киеве.

Награды: орден “Ленина”, 2 ордена “Красного Знамени”, 2 ордена “Отечественной войны” I степени, орден “Отечественной войны” II степени, 2 ордена “Красной Звезды”, медали.

МЕЛЬНИКОВ Борис Васильевич



Родился 23 августа 1923 г. в Томске в семье служащего. Русский. Жил в г. Уфе, где окончил 9 классов и аэроклуб.

В 1942 г. окончил Пермскую военную авиационную школу.

В действующей армии с февраля 1942 г. Заместитель командира эскадрильи 143-го гв. штурмового авиационного полка 8-й гв. штурмовой авиадивизии 1-го гв. штурмового авиакорпуса 2-й воздушной армии

1-го Украинского фронта. К маю 1945 г. гв. старший лейтенант Мельников совершил 231 боевой вылет на разведку и штурмовку войск противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 27 июня 1945 г.

С 1948 г. капитан Мельников в запасе. Работал машинистом экскаватора в г. Докучаевск Донецкой области (Украина).

Награды: орден “Ленина”, 3 ордена “Красного Знамени”, орден “Суворова” III степени, орден “Отечественной войны” II степени, орден “Александра Невского”, орден “Богдана Хмельницкого” III степени, медали.

Умер 7 декабря 1951 г.

НОВИКОВ Геннадий Иванович



Родился 20 января 1915 г. в городе Тайге Кемеровской обл., в семье железнодорожника. Русский. Работал машинистом паровоза. Закончил аэроклуб, в 1940 г. – Новосибирскую военную авиационную школу пилотов.

В действующей армии с октября 1942 г. Командир эскадрильи 82-го гв. БАП 1-й гв. БАД 2-й воздушной армии 1-го Украинского фронта. Совершил 97 боевых вылетов, 80 из них – на бомбометание с пикирования. При отражении атак истребителей противника в 17 боях сбил 3 самолета.

В 1951 г. окончил Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта. Жил в г. Барнауле. Почетный железнодорожник.

Звание Героя Советского Союза присвоено *27 июня 1945 г.*

Награды: орден “Ленина”, орден “Красного Знамени”, орден “Александра Невского”, 2 ордена “Отечественной войны” I степени, орден “Красной Звезды”, медали.

Умер 6 января 1993 г.

ПЕРЕСЫПКИН Федор Иванович



Родился 14 октября 1920 г. в Томске в семье рабочего. Русский. После смерти родителей с 10 лет воспитывался в детском доме в г. Семипаланске. После окончания семилетней школы работал на Балхашстрое, затем на авиационном заводе им. В. Чкалова в Новосибирске, где окончил 9-летнюю школу и аэро-клуб.

В Красной Армии с 1940 г., учился в Молотовской (Пермской) школе пилотов, в 1941 г. окончил Новосибирскую военную авиационную школу пилотов, где оставлен инструктором до сентября 1942 г. В апреле 1943 г. окончил 1-ю Чкаловскую (Оренбургскую) военную авиашколу, освоил штурмовик Ил-2.

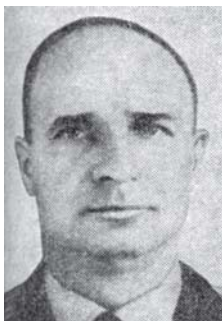
В действующей армии с июня 1943 г. Воевал на Юго-Западном, 3-м и 1-м Украинских фронтах. Летал в одном экипаже со своей женой, стрелком-радистом В.Ф. Пересыпкиной. Это был поистине уникальный случай в истории мировой авиации, когда на штурмовике летал семейный экипаж: муж – пилотом, а жена – воздушным стрелком. Кроме того, это был брак, заключенный еще в предвоенные годы, и у супругов имелся ребенок, родившийся также еще до начала войны. Заместитель командира эскадрильи 95-го гв. штурмового авиаполка 5-й гв. штурмовой авиадивизии 2-й воздушной армии 1-го Украинского фронта. К маю 1945 г. совершил 162 боевых вылета на разведку и штурмовку военных объектов и скоплений войск противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено 23 февраля 1948 г.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1953 г. окончил Военно-политическую академию им. В.И. Ленина. С 1960 г. в запасе. Жил в г. Киеве.

Награды: орден “Ленина”, 2 ордена “Красного Знамени”, 2 ордена “Отечественной войны” I степени, орден “Красной Звезды”, медали. Умер 17 марта 1989 г.

СМЕТАНИН Григорий Андреевич



Родился 22 января 1918 г. в поселке Александровский Карасукского района Новосибирской области в семье рабочего. Русский.

В 1939 г. окончил Томский топографический техникум. Работал техником-фотографом в Красноярском крае и в г. Иркутске.

В Красной Армии с 1939 г., в 1941 г. окончил 2-е Чкаловское (Оренбургское) училище летчиков-наблюдателей.

В действующей армии с ноября 1944 г. Летчик наблюдатель 10-го отдельного разведывательного авиаполка 1-й воздушной армии 3-го Белорусского фронта.

К сентябрю 1944 г. совершил 180 боевых вылетов на разведку и бомбардировку переднего края, аэродромов и скопления войск противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено *23 февраля 1945 г.*

Награды: орден “Ленина”, 4 ордена “Красного Знамени”, 2 ордена “Отечественной войны” I степени, орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медали.

Умер 19 ноября 1987 г.

СУПОНИН Дмитрий Владимирович



Родился 26 сентября 1918 года в селе Петровское Саркташского района Чкаловской (Оренбургской) области в семье служащего. Русский. Учился в г. Томске на рабфаке и в аэроклубе, затем в Московском мукомольно-элеваторном институте.

В Красной Армии с 1940 г., в 1941 г. окончил Энгельсскую военную авиационную школу пилотов.

В действующей армии с ноября 1941 г. Заместитель командира эскадрильи 707-го ночного бомбардировочного авиаполка 313-й ночной ближнебомбардировочной авиационной дивизии 15-й воздушной армии 2-го Прибалтийского фронта. К сентябрю 1943 г. совершил 750 боевых вылетов. Вел разведку и бомбардировку войск противника, выполнял задачи по транспортировке грузов, в т.ч. в тыл противника к партизанам.

Звание Героя Советского Союза присвоено 4 февраля 1944 г.

После войны служил в ВВС. В 1949 г. окончил Военно-воздушную академию, в 1960 г. – Академию Генерального штаба. Полковник. С 1972 г. в отставке. Проживал в г. Москве.

Награды: орден “Ленина”, орден “Красного Знамени”, орден “Александра Невского”, орден “Отечественной войны” I степени, орден “Отечественной войны” II степени, 2 ордена “Красной Звезды”, медали.

Умер 8 июня 1984 г.

ЦОКОЛАЕВ Геннадий Дмитриевич



Родился 22 ноября 1916 г. в Томске в семье рабочего. Осетин. После смерти отца с матерью жил в Ростове, затем в Москве. В 1933 г. закончил ФЗУ, в 1935 г. поступил в Ленинградский институт водного транспорта.

В Красной Армии с 1936 г. В 1939 г. окончил Ейское военно-морское авиационное училище. Участник советско-финляндской войны 1939–1940 гг.

В действующей армии с июня 1941 г. Командир эскадрильи 4-го гв. истребительного авиаполка ВВС Балтийского флота. Полком командовал знаменитый ас В.Ф. Голубев. Совершил 309 боевых вылетов, в 38 воздушных боях сбил 17 самолетов противника (6 лично и 11 в группе)

Звание Героя Советского Союза присвоено 14 июня 1942 г.

Был направлен на учебу на Высшие офицерские курсы Военно-морского флота, которые окончил в 1944 г. Служил в авиации Военно-морского флота. Подполковник. С 1958 г. в запасе. Работал на заводе в г. Орджоникидзе (ныне Владикавказ)

Награды: 2 ордена “Ленина”, 2 ордена “Красного Знамени”, орден “Красной Звезды”, медали.

Погиб в автомобильной катастрофе 13 июля 1976 г.

В г. Владикавказе установлен бюст Героя, его именем названа улица.

ЧЕРНЫХ Иван Сергеевич



Родился 2 февраля 1918 г. в деревне Петухи Советского района Кировской области. С 1928 г. жил в г. Томске, где окончил ФЗУ при заводе “Металлист”. Работал слесарем-сборщиком на машиностроительном заводе в г. Киселевск Кемеровской области. Окончил аэроклуб в г. Прокопьевске.

В Красной Армии с 1938 г. Окончил 31-ю Новосибирскую военную авиационную школу пилотов в апреле 1940 г.

Служил в Белорусском (Западном особом) военном округе.

В 1941 г. летчик 125 бомбардировочного авиаполка. Воювал на Западном и Ленинградском фронтах. Совершил 62 боевых вылета на бомбардировку войск противника, артиллерийских позиций и воинских эшелонов.

16 декабря 1941 г. погиб, направив подбитый горящий самолет на скопление войск противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено (посмертно) 16 января 1942 г.

Награды: орден “Ленина”, орден “Красного Знамени”, медали.

Похоронен в г. Чудово Новгородской области. Навечно зачислен в списки авиаполка. На месте героической гибели установлен гранитный обелиск с именами членов экипажа, совершившего огненный таран. Именем Героя названы улицы в городах Санкт-Петербурге, Советске, Томске, судно Министерства морского флота, а также школа, лицей № 1 и кинотеатр в г. Томске. Установлен памятник в г. Томске у ДК “Авангард” и бюст – у машиностроительного завода в г. Киселевске.

ЯНКОВСКИЙ Степан Григорьевич



Родился 8 августа 1922 г. в деревне Верхне-Подъемная Большемуралинского района Красноярского края в семье крестьянина. Русский. После окончания школы с 1938 г. работал в Красноярске на железной дороге, затем в управлении “Крайлес” и тресте столовых № 1. Окончил аэроклуб.

В Красной Армии с 1940 г. В сентябре 1941 г. закончил Энгельсскую военную авиашколу пилотов, в августе 1942 г. Краснодарское объединенное военное авиационное училище.

В действующей армии с мая 1943 г. Воевал на Калининском и 1-м Прибалтийском фронтах. Заместитель командира эскадрильи 6-го гвардейского отдельного штурмового авиаполка 3-й воздушной армии. Совершил 122 боевых вылета на разведку и штурмовку войск противника.

Звание Героя Советского Союза присвоено *23 февраля 1945 г.*

Участник Парада Победы 24 июня 1945 г.

После войны продолжил службу в ВВС. *В 1950–1952 гг. – начальник летной части Томского аэроклуба ДОСААФ. В 1952–1960 гг. был начальником летной части и начальником Красноярского краевого аэроклуба ДОСААФ.*

Награды: орден “Ленина”, 2 ордена “Красного Знамени”, орден “Александра Невского”, 2 ордена “Отечественной войны” I степени, орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, орден “Знак Почета”, медали.

Умер 17 сентября 1994 г.

ЖИЗНЬ, ОТДАННАЯ НЕБУ
Работники Томского
авиапредприятия – ветераны
Великой Отечественной войны,
воевавшие в Военно-воздушных
силах

БЕКЕЗИН Петр Андреевич

Родился 21 сентября 1921 г.

В Красной Армии с декабря 1940 г. В 1942 г. окончил Харьковское авиационное училище в г. Красноярске, в 1943 г. – Фрунзенскую школу радиоспециалистов ГВФ.

В годы Великой Отечественной войны в 1943–1945 гг. служил штурманом корабля Ли-2 в 3-м авиатранспортном полку 10-й гв. авиатранспортной дивизии ГВФ, затем в 7-й отдельной транспортной авиационной эскадрильи ГВФ.

Награды: медаль “За Победу над Германией”.

В Томском авиапредприятии с 1946 г., работал штурманом авиаотряда.

БЕЛЯВСКИЙ Андрей Борисович

Родился 13 сентября 1917 г.

С 1943 г. был разведчиком 68-го Гвардейского ТАП РГК Закавказского фронта.

Награды: орден “Красной Звезды”; медали “За Победу над Германией”, “За боевые заслуги”.

В Томском авиапредприятии работал командиром самолета Ан-2 с 1961 г.



ВАСИЛЬЕВ Михаил Дмитриевич



Родился 4 ноября 1913 г. в городе Тайга, Кемеровской области.

Участник боевых действий в 1941–1945 гг. на Юго-Западном, 1-м Белорусском фронтах. Летчик 682-го ночного бомбардировочного полка; заместитель командира эскадрильи 879-го отд. смешанного авиаполка. С 03.1943 г. по 05.1945 г. командир 74-го отдельного авиационного звена управления 1-го Белорусского фронта. Во-

инское звание – капитан.

Награды: орден “Боевого Красного Знамени”, орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”; медали “За Отвагу”, “За Победу над Германией”, “За освобождение Варшавы”, “За взятие Берлина”.

Работал в Томском авиапредприятии:

- с декабря 1946 г. – пилот 284-го авиаотряда спецприменения;
- с 12.1948 г. заместитель командира 258-го авиаотряда по летной службе;
- с 07.1949 г. – пилот 284-го авиаотряда;
- с 09.1949 г. – и.о. заместителя командира 284-го авиаотряда спецприменения;
- в январе 1952 г. был назначен командиром 119-го авиаотряда.

ГЛОТОВ Серафим Иванович

Родился 13 сентября 1913 г. в деревне Яреньга Ленского района Архангельской области.

Участник Великой Отечественной войны. Летчик-штурмовик. Летал на Ил-2.

Награды: орден “Красной Звезды”; медали “За оборону Ленинграда”, “За взятие Кенигсберга”, медаль “За Победу над Германией”.

Воинское звание младший лейтенант.

В Томском авиапредприятии работал командиром самолета Ан-2.



ГОРИНОВ Виктор Васильевич



Родился 15 сентября 1920 г. в селе Яшкино, Яшкинского района, Кемеровской области.

Участник боевых действий в 1943–1945 гг. на 4-м Украинском, 1, 2, 3-м Прибалтийских, Ленинградском фронтах. Летчик, затем старший летчик 947-го штурмового авиаполка 289-й штурмовой авиадивизии.

Награды: орден “Отечественной войны” I степени, орден “Красной Звезды”; медаль “За Победу над Германией”.

Работал в Томском авиапредприятии:

- с 12.1946 г. – пилот 284-го авиаотряда;
- с 08.1950 г. – командир звена 284-го авиаотряда;
- с 09.1952 г. – командир авиа эскадрильи 119-го авиаотряда;
- с 1954 г. – командир самолета Ан-2 119-го авиаотряда;

- с 10.10.1958 г. – заместитель командира эскадрильи 119-го авиаотряда;
- с 13.04.1960 г. – командир 1-ой авиа эскадрильи 119-го авиаотряда;
- с 09.04.1970 г. – назначен командиром самолета АН-2, пилот второго класса;
- с 25.12.1974 г. – назначен на должность командира звена;
- 01.09.1975 г. – переведен на должность пилота-инструктора;
- 01.07.1981 г. – переведен авиатехником в АТБ в группу расшифровки и анализа.

ГРАНАТОВИЧ Иван Федорович

Родился 13 января 1923 г. на Украине.

В 1941 г. призван в Красную Армию. Участник войны против Германии и Японии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной звезды”; медали: “За боевые заслуги”, “За Победу над Германией”, “За Победу над Японией”, “За взятие Кенигсберга”; юбилейные медали.

В 1943 г. закончил Чебоксарскую военную летную школу. Служил в ВВС летчиком до 1956 г.

С 1958 г. работал в Гражданской авиации :

- диспетчером УВД, начальником штаба;
- начальником аэропорта Томск с 1958 г.



ДАЦЮК Андрей Александрович

Родился 9 января 1924 г. в станице Завитая Амурской области.

Участник Великой Отечественной войны с февраля 1945 г. Был летчиком-инструктором. Воинское звание старший лейтенант.

Награды: медали “За Победу над Германией”, “За Победу над Японией”.

В Томском авиапредприятии работал с 1949 г. командиром авиаэскадрильи.



ИВАНЮК Семен Васильевич

Родился 30 августа 1918 г. в деревне Георгиевка, Томской области.

Служил в Советской Армии с декабря 1938 г. по январь 1958 г. Звание – майор. Летчик штурмовой авиации.

Государственные награды: орден “Александра Невского”, орден “Отечественной войны”, орден “Красной Звезды”; медали “За боевые заслуги”, “За взятие Будапешта”, “За взятие Вены”, “За Победу над Германией”, юбилейные.

В Томском авиапредприятии работал старшим инженером 119-го летного отряда по штабной работе с 1964 г. и инспектором по безопасности полетов авиапредприятия – с 1969 г.



КАПИТАНОВ Андрей Деомидович

Родился 10 июля 1921 г. в селе Ивановка Ояшенского района Новосибирской области.

Участник Великой Отечественной войны с 1941 по 1943 гг. в качестве авиамеханика.

В 1944 г. закончил Летный Центр г. Баку.

С 1946 г. работал в ГВФ.

С 1951 г. работал пилотом в Томском авиапредприятии.

С 1955 г. командир авиа эскадрильи самолетов Ан-2.



КОРАБЛЕВ Геннадий Сергеевич



Родился 5 февраля 1923 г.

Во время войны был пилотом-инструктором в летном училище, готовил летчиков для фронта.

В Томском авиапредприятии работал командиром летного отряда, старшим штурманом.

КУЛИКОВ Василий Иванович



Родился 21 марта 1922 г.

Служил в составе 900-го авиационного истребительного полка 240-й авиадивизии. Воинское звание младший лейтенант.

Награды: орден “Отечественной войны”, медаль “За Победу над Германией”.

Работал в Томском авиапредприятии помощником начальника штаба, председателем объединенного комитета авиапредприятия.

КУРНОСЕНКО Леонид Прохорович



Родился 23 февраля 1923 г. в Ростове-на-Дону.

Участник Великой Отечественной войны в 1942–1943 гг. Воздушный стрелок.

Награды: медаль “За Победу над Германией”.

В Томском авиапредприятии с 22.04.1948 г. работал диспетчером, пилотом, начальником ЦДА, начальником городского агентства “Аэрофлота”.

ЛАТЫШЕВ Николай Матвеевич



Родился 12 апреля 1920 г. в д. Козино, Черепановского района, Тульской области.

Участник боевых действий на Дальнем Востоке. В августе 1945 г. служил стрелком охраны 702-й авиабазы, затем мотористом 888-го авиаполка. Воинское звание сержант.

Награды: медаль “За Победу над Японией”.

С 10.07.1947 г. работал авиатехником Томского авиапредприятия.

МАНИШЕВ Ревкат Камалеевич

Родился в 1926 г. в деревне Казанка Томского района Томской области.

Участник Великой Отечественной войны с 1943 по 1945 гг. Служил в частях ВВС, сначала курсантом, потом авиационным механиком.

Награды: орден “Знак Почета”, медаль “За Победу над Германией”.

В Томском авиапредприятии работал с июня 1951 г. авиатехником, затем инженером ПАНХ.



МАХЛИН Николай Маркович

Родился 1 мая 1922 г. в Киеве.

Участник Великой Отечественной войны с декабря 1942 г. Воинское звание лейтенант. Летал на самолетах Ил-2 воздушным стрелком; на По-2 – штурманом; потом на Ил-2 – старшим летчиком.

Награды: орден “Красной Звезды”, 2 ордена “Боевого Красного Знамени”; медали.

В Томском авиапредприятии работал руководителем полетов.



МЕНЬШИКОВ Василий Данилович



Родился 13 декабря 1920 г. в деревне Старичье Крутинского района Омской области.

В Красной Армии с 1940 г., в Войске Польском с октября 1944 г. Участник Великой Отечественной войны с июня 1943 г. по май 1945 г. Авиационный механик в истребительном полку. Демобилизован в 1946 г.

Награды СССР: медали “За Победу над Германией”, “За взятие Берлина”.

Награды Польской Народной республики, в том числе “Бронзовый Крест Заслуги”.

В Томском авиапредприятии работал с 1967 г. авиатехником, старшим инженером в АТБ.

НИКОЛАЕВ Владимир Павлович



Родился в феврале 1918 г. в городе Барабинск Новосибирской области.

Участник Великой Отечественной войны с 1943 по 1945 гг. Старший лейтенант, летчик.

Награды: орден “Красной Звезды”, орден “Отечественной войны”; медали: “За взятие Берлина”, “За Победу над Германией”.

В Томском авиапредприятии с 1952 г. Пилот, командир звена, зам. командира эскадрильи, диспетчер службы движения.

НОВОСЕЛОВ Иван Иванович

Родился 20 октября 1923 г.

Служил в 21-м Гаубичном артиллерийском полку с января 1944 г. по май 1945 г. Летал на самолете Ил-4. Военское звание - младший лейтенант.

Награды: орден “Отечественной войны”, медаль “За Победу над Германией”,

В Томском авиапредприятии работал старшим диспетчером МВЛ.



ОСИНИН Валентин Павлович

Родился 15 сентября 1919 г. в станице Ахматово Горьковской области.

Воинское звание старший сержант. Служил в авиации МВД.

С 1943 г. пилот Омского авиаотряда. С 1947 г. пилот Томского авиаотряда.



ПАРШУКОВ Илларион Федосеевич



Родился 3 апреля 1926 г. в селе Аллак Каменского района Алтайского края.

Находясь в Советской армии служил перегонщиком самолетов. Воинское звание – старшина.

Награды: медаль “За Победу над Германией”, “За Победу над Японией”, юбилейные медали.

Работал в Томском авиапредприятии с 1956 г. начальником ОМТС.

ПЧЕЛИНЦЕВ Александр Мефодьевич

Родился 13 марта 1926 г. в селе Солодча, Солдчинского района, Сталининградской области.

В рядах Советской армии с 1944 г. Воинское звание – старший техник лейтенант.

Награды: медаль “За Победу над Германией”.

С 15.09.1960 г. работал авиатехником Томского авиапредприятия

ПАНКРУШИН Иван Алексеевич

Родился в 1923 г. в Рязанской области с. Грачи.

Участник Великой Отечественной войны. Служил с 1942 по 1945 гг. Воинское звание – капитан.

Награды: орден “Отечественной войны”, медаль “За Победу над Германией”.

В Томском авиапредприятии работал с 1952 г. командиром звена; с 1956 г. – командиром самолета.

РЫЧКОВ Василий Владимирович

Родился 7 июля 1920 г. в с. Успенка, Джувалинского района, Джамбульской области КАЗ ССР.

Участник боевых действий в 1941–1943 гг. на Калининском, Донском и Центральном фронтах. Авиатехник 161-го истребительного полка 43-й истребительной авиационной дивизии; техник звена 44-го гвардейского Донского ночного бомбардировочного авиаполка 271-й ночной бомбардировочной авиадивизии. Воинское звание – летчик, гвардии техник лейтенант.

Награды: медали “За боевые заслуги”, “За оборону Сталинграда”, “За Победу над Германией”.

Работал в Томском авиапредприятии командиром самолета АН-2, заместителем командира авиаотряда, начальником штаба авиаотряда.



РЯБЦЕВ Николай Петрович

Родился 20 декабря 1923 г. в Томске.

Участник Великой Отечественной войны с 1944 по 1945 гг. в составе 1-го Украинского фронта. Воинское звание: младший лейтенант.

Награды: медаль “За боевые заслуги”, “За взятие Берлина”, “За освобождение Праги”.

В Томском авиапредприятии с 1960 г. Работал авиатехником, начальником цеха АТБ, инженером летного отряда.



СИДОРОВ Михаил Афанасьевич



Участник Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Техник по приборам 80-го ГБП.

Награды: “Орден Красной Звезды”; медали “За оборону Кавказа”, “За боевые заслуги”, “За освобождение Праги”, “За взятие Берлина”, “За Победу над Германией”.

В Томском авиапредприятии работал с 1968 г. заместителем начальника Службы организации перевозок.

СИМОНОВ Дмитрий Григорьевич

Родился в августе 1914 г. в Алтайском крае.

Участник Великой Отечественной войны. В Красной Армии с 1941 по 1946 гг. Летчик-инструктор, готовил для фронта пилотов. Летал на самолетах По-2, Р-5, Ут-1, Ут-2, Ще-2, СБ.

Награды: орден “Красной Звезды”.

В 1947–1948 гг. работал пилотом 284-го авиаотряда. С 1948 г. в Службе движения Томского авиапредприятия.



СТАРОСТИН Анатолий Александрович



Родился 9 сентября 1920 г. в деревне Петропавловка Туганского района Томской области.

Участник боевых действий с 1943 по 1945 гг. на 2-м и 3-м Украинских фронтах. Летчик-наблюдатель 48-го гвардейского Нижнеднепровского ордена Суворова авиаполка Дальней разведки резерва Верховного Главного командования. Воинское звание – гвардии старший лейтенант.

Награды: орден “Боевого Красного Знамени”, орден “Отечественной войны” I степени, орден “Красной Звезды”; медали “За Победу над Германией”, “За взятие Будапешта”, “За взятие Вены”.

В Томском авиапредприятии работал начальником штаба.

СТУЖАКОВ Анатолий Иванович



Родился в июле 1916 г. в Томске.

Участник Великой Отечественной войны.

Награды: орден “Красной Звезды”, орден “Отечественной войны” II степени; медали “За боевые заслуги”, “За Победу над Германией”, “За взятие Берлина”, “За оборону Сталинграда”.

В Томском авиапредприятии работал с 1964 г. начальником ОКС.

ТРЕТЬЯКОВ Сергей Иванович

Родился 15 сентября 1919 г. в Томске.

Участник войны с Японией.

Награды: медаль “За победу над Японией”.

В Томском авиапредприятии работал с 1946 г. Авиатехник, инженер по эксплуатации самолетов Ан-2. Избирался председателем объединенного комитета профсоюза.



ПОБЕДИТЕЛИ
Томичи, воевавшие в авиации
в годы Великой Отечественной
войны

АВДЕЕВ Виктор Александрович

Родился в 1926 г. Призван в армию Томским райвоенкоматом. Гвардии сержант. Воевал в составе 2-й воздушной Армии на 1-м и 3-м Украинских фронтах. С боями прошел Венгрию, Чехословакию. Отправлен на Дальний Восток, где воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За взятие Берлина”, “За победу над Германией”. “За победу над Японией”.

После войны трудился в специальном конструкторском бюро в объединении “Контур”. Награжден медалью “За доблестный труд”.

АЛЕКСЕЕВА Анна Акимовна

Родилась в 1925 г. В армию призвана из Гомельской области в 1943 г. Служила поваром в авиационном подразделении на 1-м Белорусском фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудилась бухгалтером в Анжеро-Судженске.

АНДРОНОВ Константин Георгиевич

Родился в 1926 г. Призван на фронт из Томска, служил в авиации. Воевал на 3-м Белорусском фронте в составе 79-го Гвардейского истребительного авиационного полка 1-й воздушной Армии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медали “За боевые заслуги”, “За взятие Кенигсберга”, “За победу над Германией”.

После войны служил во внутренних войсках. Закончил службу в звании майора.

АНУФРИЕВ Павел Васильевич

Родился в 1919 г. Участник войны с белофиннами. Затем призван Зырянским райвоенкоматом на Дальний Восток. Военная специальность – механик по обслуживанию самолетов.

Воевал с Японией. Демобилизован в звании лейтенанта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Германией”, “За победу над Японией”.

После войны окончил Педагогический институт. Трудился учителем, директором школы в Зырянском районе.

АСТАПЕНКО Василий Андреевич

Родился в 1927 г. Призван в армию Томским райвоенкоматом. Закончил Балашовскую военно-авиационную школу пилотов, Троицкую военно-авиационную школу механиков. Служил в 538-м бомбардировочном авиационном полку механиком авиаоружия. Демобилизован в 1952 г. в звании старшего сержанта.

Награды: медали “Ветеран труда”, “За доблестный труд”.

После войны более 40 лет трудился на Томском электротехническом заводе.

БАГУЖЕВА Надежда Леонтьевна

Родилась в 1923 г. в г. Томске. Призвана на войну из Иркутской области. Рядовая. Служила в 21-м батальоне аэродромного обслуживания 9-й воздушной армии почтальоном и в охране аэродрома.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, юбилейные медали.

После войны трудилась бухгалтером райпо в г. Целинограде.

БАЛАКИН Олег Иннокентьевич

Родился в 1922 г. Призван на фронт из Томска. Старший сержант. В составе 3-го Белорусского фронта дошел с боями до Восточной Пруссии. Был отправлен на Дальний Восток, где в составе 956-го штурмового авиационного полка воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За взятие Кенигсберга”, “За победу над Германией”, “За победу над Японией”.

После войны трудился на Томском заводе измерительной аппаратуры.

БАСАНОВ Андриан Максимович

Родился в 1918 г. Участвовал в сражениях под Москвой в качестве авиационного механика. Звание – младший лейтенант.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, орден “Знак Почета”, медаль “За оборону Москвы”.

После войны работал в гражданской авиации. Механик Барнаульского авиопредприятия, затем Колпашевского авиаотряда. Трудовой стаж 35 лет.

БАТАЛОВ Иван Алексеевич

Родился в 1925 г. в г. Томске. Призван на фронт из Бурятии. Рядовой 18-го отдельного батальона аэродромного обслуживания 12-й воздушной армии. В составе Забайкальского фронта воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны 35 лет трудился шофером в селах Бурятии.

БЕЛЯВСКИЙ Андрей Борисович

Родился в 1917 г. Призван на фронт из Тульской области в 1942 г. Служил в авиации. Летчик авиаполка на Северо-Кавказском фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медаль “За победу над Германией”.

После войны служил в Ленинградском военном округе. В Томском ДОСААФ занимался развитием авиаспорта. Полковник в отставке.

БРЮЗГИН Михаил Афанасьевич

Родился в 1925 г. Призван на фронт из Томска. Сержант, воздушный стрелок. Воевал в составе 893-го авиационно-го полка 182-й авиационной дивизии.

Награды: ордена “Отечественной войны” I степени, “Красной Звезды”, медаль “За победу над Германией”.

После войны работал в управлении производственно-технологической комплектации треста “Томскпромстрой”.

БУКРЕЕВ Григорий Николаевич

Родился в 1910 г. Старшина, авиационный мастер 703-го штурмового авиаполка 17-й воздушной армии. Воевал в составе 3-го Украинского фронта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За боевые заслуги”. После войны: работал на Томском дрожзаводе.

БУЛАНОВА Любовь Тимофеевна

Родилась в 1922 г. В действующую армию призвана из Краснодарского края. Младший сержант 310-й истребительной авиационной дивизии. Воевала в составе Юго-Западного, затем 3-го Украинского фронтов. Закончила войну в Германии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудилась в монтажно-строительном управлении № 74 в г. Северске.

БУЛГАКОВА Вера Дмитриевна

Родилась в 1925 г. в г. Томске. В г. Красноярске служила в управлении Гидрометеослужбы Сибирского военного округа. В годы войны местом служила метеорологом в аэропорту г. Туруханска.

После войны работала метеорологом в Свердловской, позже в Житомирской областях.

БУТОРИН Николай Васильевич

Родился в 1927 г. Призван в армию из Новосибирской области. Служил на Дальнем Востоке. Старший сержант 32-го аэродромного батальона, сапер. В составе 288-го стрелкового полка воевал с Японией. Демобилизован в 1951 г.

Награды: медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”, “За победу над Японией”.

После войны трудился в совхозе “Петрово” Томской области.

БАВИЛОВ Иван Степанович

Родился в 1920 г. Призван на фронт из Московской области. Окончил военно-морское авиационное училище. Фронтовая специальность – летчик. Участвовал в боевых операциях 17-й воздушной армии 3-го Украинского фронта, воевал в Румынии. Майор в отставке.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Знак Почета”, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился командиром самолета Ан-2 в Кол-

пашевском авиаотряде, затем инструктором Томского аэроклуба. Награжден.

ВЕКОВИЩЕВ Михаил Иванович

Родился в 1927 г. Радио телеграфист 10-й воздушной Армии. В составе 253-го штурмовой авиационной дивизии на 2-м Дальневосточном фронте воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Японией”.

После войны служил в Советской Армии до 1970 г. Майор в отставке.

ВЕРХОТУРОВ Николай Николаевич

Родился в 1926 г. Призван в армию из Томска. Окончил Асиновскую школу снайперов, курсы радистов в Звенигороде. Направлен в район Хабаровска. Сержант 525-й аэродромной роты связи. Обслуживал самолеты, вылетающие на боевые задания.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны с Японией служил на Южном Сахалине до 1951 года. С 1952 года трудился в цехе связи СХК в г. Северске.

ВОЛГИН Павел Филиппович

Родился в 1918 г. В действующую армию призван из Читинской области. Техник-лейтенант. В составе 1-й воздушной Армии воевал на Западном фронте. Затем участвовал в боевых действиях 1-й Украинского фронта в 179-м истребительном авиаполку 331-й истребительной дивизии 2-й воздушной Армии.

Награды: ордена “Отечественной войны” II степени, “Красной Звезды”, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился в “Химстрое”. Ветеран труда.

ВОЛКОВ Вениамин Васильевич

Родился в 1924 г. Призван на фронт из Удмуртии. Служил в авиации. Воевал на 1-м Белорусском, 3-м Украинском фронтах.

Награды: ордена “Отечественной войны” II степени, “Красной Звезды”, “Звезда Румынии”, медали “За боевые заслуги”, “За взятие Будапешта”.

После войны трудился в Томском аэроклубе и на Томском манометровом заводе. Подполковник в отставке.

ВОЛОДИНА Елена Ивановна

Родилась в 1924 г. Призвана в действующую армию Томским горвоенкоматом в 1943 г. Старшина 1-го Гвардейского истребительного полка 5-й воздушной армии. На 1-м Белорусском фронте участвовала в освобождении Польши, в Берлинской операции.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны работала в Томском политехническом университете.

ГАВРИЛОВ Геннадий Федорович

Родился в 1927 г. Призван в армию в 1944 г. из Новосибирской области. Рядовой 36-го учебного стрелкового полка, затем курсант 52-й школы младших авиаспециалистов.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны служил в армии до 1951 г. Трудился в поселке Сайга слесарем и трактористом.

ГАЗЕТОВА Валентина Ивановна

Родилась в 1924 г. В действующую армию призвана Туганским райвоенкоматом. Младший сержант 5-го отдель-

ного полка связи авиаподразделений. Воевала в составе 1-го Украинского фронта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудилась бухгалтером треста “Проммеханомонтаж” в Томской области.

ГЕРАСИМОВ Николай Яковлевич

Родился в 1920 г. Призван на фронт из Саратовской области. Старшина. Обучался в Павлодарской высшей авиашколе. Получил специальность стрелка-бомбардира. Воевал в составе 1-й бомбардировочной авиационной дивизии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны 40 лет работал на партийной и профсоюзной работе в Зырянском и Первомайском районах. В 1983 г. ушел на пенсию.

ГОЛЫНСКИЙ Александр Сергеевич

Родился в 1926 г. В 1943 г. окончил Школу авиационных специалистов в Абакане. Старший сержант в составе 331-й Львовской Краснознаменной авиационной истребительной дивизии. Воевал на 4-м Украинском фронте. Войну закончил в Венгрии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, две медали “За боевые заслуги”, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился аппаратчиком сублиматного завода на СХК. Ветеран труда.

ГОРДИЕНКО Григорий Васильевич

Родился в 1927 г. Призван в армию Туганским райвоен-

коматом. Старшина Тихоокеанского флота, служил на 49-й авиационной технической базе. Воевал с Японией, освобождал Порт-Артур.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Японией”, “За доблестный труд”, “За освоение целинных земель”, “Ветеран труда”.

После войны: демобилизован в 1952 г. Трудился лесничим, председателем сельсовета, управляющим и диспетчером в совхозе “Победа”.

ГОРОДЕЦКИЙ Карл Цаперович

Родился в 1925 г. Призван на фронт из Томска. Старшина 248-й штурмовой авиационной дивизии 12-й воздушной армии. Служил в Забайкальском военном округе. Воевал с Японией. Участвовал в освобождении Порт-Артура.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился следователем и адвокатом в г. Томске.

ГРЕХНЕВА Вера Ефимовна

Родилась в 1922 г. призвана на фронт из Курганской области. В 1942 г. рядовая 599-го авиаполка, шофер батальона аэродромного обслуживания, затем служила на Дальневосточном фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны работала швеей протезного завода, поваром столовой. Трудовой стаж 39 лет.

ГРИШИНА Евгения Александровна

Родилась в 1923 г. В действующую армию призвана Асиновским райвоенкоматом в 1942 г. Сержант технической службы. Военная специальность – мастер по вооружению.

Служила во 2-й эскадрилье 122-го истребительного полка. Участвовала в боевых действиях Западного, 1-го и 2-го Украинских фронтов.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны трудилась в Асиновском райпотребсоюзе, затем в УРСе СХК г. Северска.

ГРОМОВ Иван Малахович

Родился в 1916 г. Призван на фронт из Гомельской области. Старший сержант, авиамеханик 37-го авиаполка. Воевал на Калининском, 2-м Украинском фронтах. Участвовал в боях на территории Венгрии, Австрии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, две медали “За боевые заслуги”, медали “За взятие Будапешта”, “За взятие Вены”.

После войны трудился на стекольном заводе в Томске.

ГРОМЫХИНА Мария Кирилловна

Родилась в 1922 г. Призвана на фронт из Алтайского края. Ефрейтор на 1-м Украинского фронта. Шофер отдельного батальона аэродромного обслуживания.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны 35 лет трудилась на радиозаводе г. Славгорода Алтайского края.

ГУЛЬБА Василий Иванович

Родился в 1920 г. Призван в действующую армию Молчановским райвоенкоматом. Служил в авиации на Дальнем Востоке. Стрелок-радист 444-го дальне-бомбардировочного полка. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медалями “За победу над Японией”, “Ветеран труда”.

После войны более 30 лет проработал связистом Молчановского узла связи.

ДЕНИСОВА Евдокия Ивановна

Родилась в 1918 г. В действующую армию поступила как вольнонаемная в 1942 г. Работала в столовой. Служила в авиационной части 4-го Украинского фронта. Участвовала в боях за освобождение Новороссийска, Керчи.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Германией”, “За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.”.

После войны трудилась в проектном институте в г. Северске.

ДОРОГАНОВ Григорий Алексеевич

Родился в 1922 г. Призван на фронт в 1942 г. Рядовой, стрелок. В составе 767-го батальона аэродромного обслуживания служил трактористом, шофером на авиационном складе. Воевал на Сталинградском фронте, был ранен.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За оборону Сталинграда”, “За победу над Германией”.

После войны трудился в Хмельницкой области на сахарном заводе.

ДУДИН Геннадий Степанович

Родился в 1927 г. Призван в армию Туганским райвоенкоматом. Рядовой 49-й авиабазы Тихоокеанского флота. Стрелок, зенитчик в службе охраны аэродрома. Участвовал в войне с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

Демобилизован в 1951 г. Трудился в Тимирязевском лесхозе.

ДЯКОВ Николай Дмитриевич

Родился в 1925 г. Проживал в д. Мироновка Грошанского с/совета Молчановского района Томской области. Призван в Красную Армию в 1943 г. После окончания школы воздушных стрелков служил в 10-м штурмовом авиационном корпусе 17-й воздушной армии на 3-м Украинском фронте.

Согласно Извещения Управления по учету погибшего и пропавшего без вести рядового и сержантского состава от 24.06.1946 г., воздушный стрелок сержант Дьяков Николай Дмитриевич значится пропавшим без вести 20 декабря 1944 г.

По сообщению майора Калинина – райвоенкома Молчановского района – от 29.12.1959 года исх. № 1047, *“... в настоящее время Дьяков Н.Д. проживает в Томской области, Молчановском районе в поселке Могочино, работает на лесозаводе помощником рамщика и состоит на воинском учете”*.

ЕГОРОВ Степан Константинович

Родился в 1923 г. В действующую армию призван из Мордовии в 1941 г. Старший сержант, радиотелеграфист 1-й воздушной армии. Воевал на Калининском, Волховском, 1-м Украинском фронтах, затем в 5-й воздушной армии на 3-м Белорусском фронте. Участвовал в прорыве блокады Ленинграда, освобождении Ржева, Великих Лук, штурме Кенигсберга. В 1945 г. на Дальневосточном фронте воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, ме-

дали “За оборону Ленинграда”, “За взятие Кенигсберга”, “За победу над Германией”, “За победу над Японией”.

После демобилизации с 1951 г. трудился на СХК г. Северска.

ЕГОРОВА Антонина Васильевна

Родилась в 1924 г. Призвана на фронт из Казани. Рядовая службы воздушной связи на 1-м Белорусском фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Германией”, “За освобождение Варшавы”, “За доблестный труд”, “Ветеран труда”, “За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны в 1941–1945 гг.”.

После войны работала мастером в Новокузнецком стройуправлении № 6.

ЕМЕЛЬЯНОВ Дмитрий Михайлович

Родился в 1925 г. Призван на фронт в 1943 г. Войну прошел рядовым. Служил в авиационных частях связи 3-й Ударной армии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

ЖАРКОВ Александр Сергеевич

Родился в 1922 г. Призван в армию Шегарским райвоенкоматом. Старший лейтенант, в составе 12-й воздушной армии участвовал в войне с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился на Томском заводе измерительной аппаратуры.

ЖАРОВ Алексей Петрович

Родился в 1926 г. Призван в действующую армию Молчановским райвоенкоматом в 1943 г. Воевал в составе 100-й Свирской Гвардейской стрелковой дивизии. За боевые действия на Дальнем Востоке получил Благодарность Верховного Главнокомандующего И. Сталина. Будучи связистом, в составе 255-й смешанной Сахалинской авиационной дивизии воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Японией”, “Ветеран труда”, медаль Монгольской республики.

После войны работал начальником районного узла связи в с. Молчанове. Трудовой стаж 40 лет. Отличник связи.

ЖДАНОВ Виктор Алексеевич

Родился в 1927 г. Старшина. Воздушный стрелок-радист 45-го авиаполка на Дальнем Востоке.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За доблестный труд”.

После войны трудился на Томском заводе резиновой обуви.

ЖДАНОВСКИХ Леонид Иванович

Родился в 1918 г. На службе в армии с 1938 г. Старший сержант Дальневосточной армии. С 1943 г. воевал на 1-м Прибалтийском фронте в ВВС. Шофер отдельного 824-го авиаполка. Участвовал в освобождении Калинина, Великих Лук, Витебска, Шауляя и территории Латвии. Дважды ранен. Штурмовал Кенигсберг, закончил войну в Восточной Пруссии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Трудового Красного Знамени”, медали “За взятие Кенигсберга”, “За победу над Германией”.

После демобилизации с 1953 г. трудился на объектах СХК.

ЖИВОДЕРОВ Виктор Павлович

Родился в 1926 г. Призван на фронт из Колпашево. Гвардии старший сержант 9-го полка ночных бомбардировщиков 2-й воздушной армии. Участвовал во взятии Берлина.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны 39 лет работал слесарем-лекальщиком завода “Сибэлектромотор”.

ЗАВЬЯЛОВ Сергей Филиппович

Родился в 1921 г. Призван в армию в 1940 г. Томским райвоенкоматом и направлен на Дальний Восток. Сержант, шофер 16-й авиационной базы. После окончания курсов воздушных стрелков служил воздушным стрелком в 410-м штурмовом, затем в 903-м бомбардировочном авиационных полках. Участвовал в войне с Японией, освобождал Курильские острова.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Японией”, “Ветеран труда”.

После войны трудился на Томском электромеханическом заводе.

ЗАУЗОЛКОВ Геннадий Александрович

Родился в 1921 г. Призван на службу в армию из Башкирии в 1940 г. Окончил Хабаровскую школу младших авиаспециалистов. Направлен в 610-й истребительный авиационный полк на Дальнем Востоке. Служил в качестве авиационного специалиста, заместителя командира эскадрильи по вооружению. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

Демобилизован в звании старшего лейтенанта. Получив высшее образование, трудился учителем математики, физики в школах в Чимкентской области. Капитан в отставке.

ЗАХАРОВ Артем Демидович

Родился в 1924 г. Призван на фронт Парабельским райвоенкоматом. Сержант, воздушный стрелок самолета ИЛ-2. Воевал в составе 312-го штурмового авиационного полка на 2-м Белорусском фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” I и II степени, орден “Красной Звезды”, медали “За отвагу”, “За боевые заслуги”, “За взятие Кенигсберга”, “За победу над Германией”, “Ветеран труда”.

После войны трудился в УВД Томской области, затем на ГПЗ-5. Ветеран труда.

ЗЕЛЕПУГИН Алексей Михайлович

В действующую армию призван из Приморского края. Служил на Дальнем Востоке, в батальоне аэродромного обслуживания. Звание – младший лейтенант.

Награды: орден “Знак Почета”, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился водителем автобазы “Томсктранс”.

ЗЫКИН Михаил Михайлович

Родился в 1926 г. Старшина 2-го особого бомбардировочного авиаполка 2-й воздушной армии. Затем воевал в составе 47-го Гвардейского авиаполка 4-й воздушной армии. Участвовал во взятии Кенигсберга.

Награды: ордена “Отечественной войны” I и II степени, орден “Красной Звезды”, медали “За отвагу”, “За боевые заслуги”, “За взятие Кенигсберга”.

После войны трудился в пассажирской автобазе № 2042.

ИВАТУШИНА Антонина Павловна

Родилась в 1927 г. Призвана в армию из Владимирской области. Младший сержант. Служила на Дальнем Востоке в авиации, в 592-м батальоне аэродромного обслуживания.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “Ветеран труда”.

После войны трудилась на Муромском фанерном комбинате и на Богашевском заводе керамики. Ветеран труда.

ИВАШКИН Алексей Денисович

Родился в 1925 г. Призван на фронт из Оренбурга. Старшина. Служил в авиационных частях Прибалтийского фронта. Механик по обслуживанию самолетов.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За боевые заслуги”.

После войны работал в гражданской авиации авиамехаником в Башкирии.

ИЗМАЙЛОВ Нурмхаммет Юсупович

Родился в 1924 г. Призван на фронт из Томска в 1942 г. Сержант. Воевал в составе 449-го, 861-го авиационных полков на Сталинградском фронте. В составе 3-го Украинского фронта воевал на территории Венгрии, участвовал в Венской операции.

Награды: орден “Отечественной войны” I степени, орден “Красной Звезды”, медали “За взятие Будапешта”, “За взятие Вены”, “За победу над Германией”.

После войны трудился в научно-производственном объединении “Полюс”.

ИЗМАЙЛОВ Рифкат Сафарович

Родился в 1924 г. Призван в армию Томским сельским военкоматом в 1942 г. Служил в авиации на Дальнем Вос-

токе в Советской гавани. Сержант, мастер по вооружению 41-го истребительного полка Тихоокеанского флота. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

Демобилизован в 1949 г. Более 40 лет трудился трактористом, водителем в совхозе “Тахтамышевский”.

ИЛЬИН Владимир Михайлович

Родился в 1925 г. Окончил Ленинградское авиационное училище. Стрелок-радист. На Южном фронте в составе 93-го стрелкового полка – начальник радиостанции. Закончил войну в Германии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны трудился в отделении связи Каргаска. Общий стаж 60 лет.

ИНЮХИН Александр Иванович

Родился в 1923 г. Сержант, авиамеханик, обслуживал самолеты на 169-й авиационной базе. Воевал в составе 4-го Украинского фронта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился в Томской психиатрической больнице.

ИСАЕВА Антонина Дмитриевна

Родилась в 1922 г. Призвана из Томска в 1942 г. Сержант, военная специальность – стрелок-радист. Служила в Казани в 9-й запасной авиабригаде.

После войны работала педагогом. На пенсию уходила из школы рабочей молодежи № 12. Трудовой стаж 32 года.

КАДИН Иван Андреевич

Родился в 1927 г. Призван в армию Туганским райвоенкоматом. Старший сержант, стрелок Дальневосточного фронта. Служил на 49-й авиационной базе. Воевал с Японией.

Награды: медаль “За победу над Японией”.

Демобилизован в 1951 г. Трудился в органах МВД в Томске.

КАЛАШНИКОВ Петр Александрович

Родился в 1915 г. Призван в армию в 1941 г. из Читинской области. Служил на Дальнем Востоке. Старший лейтенант 560-го батальона аэродромного обслуживания, 46-го район авиационного базирования. Воевал с Японией.

Награды орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился в геологоразведочной экспедиции в Читинской области.

КАНДИНСКИЙ Григорий Алексеевич

Родился в 1926 г. Призван на фронт Чаинским райвоенкоматом в 1943 г. Рядовой, воевал в составе отдельной роты связи 14-й авиационной дивизии на Карельском фронте.

Награды: медаль “За победу над Германией”.

После войны служил в северной Карелии стрелком в охране аэродрома до 1950 г. Работал шофером пожарной части в Тимирязеве.

КАПЫРИН Александр Павлович

Родился в 1918 г. Призван на фронт из Томска. Отправлен на Дальний Восток. Старшина 538-го авиаполка 3-й авиадивизии. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За отвагу”, “За победу над Японией”.

После войны трудился на Томском электротехническом заводе.

КАПЫТОВСКИЙ Василий Игнатьевич

Родился в 1927 г. Призван в армию Новосибирским горвоенкоматом. Направлен на учебу в школу летного состава. Служил в авиационном полку. Участвовал в боях с Японией. Лейтенант.

Награды: медали “За боевые заслуги”, “За победу над Японией”.

После войны 46 лет трудился в Томском аэроклубе, затем на Томском приборном заводе.

КИРИЛЛОВ Алексей Наумович

Родился в 1918 г. Призван на фронт из Томска. Старший сержант 8-го авиаполка. Воевал на Сталинградском, 4-м Украинском, 3-м Белорусском фронтах.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За оборону Сталинграда”, “За победу над Германией”.

После войны трудился в Томском НИИ высоких напряжений.

КОЗЛОВ Иван Матвеевич

Родился в 1912 г. Призван в армию из Читы в 1941 г. Служил на Дальневосточном фронте. Старший сержант авиации, летчик, испытатель авиационных моторов. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медали “За победу над Германией”, “За победу над Японией”.

После войны 25 лет трудился в военкомате Кировской области.

КОЛОМИН Дмитрий Васильевич

Родился в 1921 г. Призван в армию в 1939 г из Томска. На войне – гвардии старший сержант, авиамеханик 98-го Гвардейского отдельного разведывательного авиаполка резерва Главного командования. Воевал на Центральном, Донском, 1-м Украинском фронтах. Участвовал в Сталинградской битве, форсировании Вислы, Пражской и Берлинской операциях.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За оборону Сталинграда”, “За освобождение Праги”, “За взятие Берлина”, “За доблестный труд”, “Ветеран труда”.

После войны на преподавательской работе в ТГУ и ТПУ.

КОМИССАРОВ Иван Никитович

Родился в 1923 г. Призван на фронт из Кемеровской области в 1941 г. Служил в составе 18-го батальона аэродромного обслуживания.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился на Асиновском лесопромышленном комбинате.

КОНОПЛЕВА Мария Прокопьевна

Родилась в 1917 г. Служила на 3-м Украинском фронте в 213-й особой роте связи 189-й штурмовой авиационной дивизии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

С 1945 г. трудилась на манометровом заводе в Томске.

КОНТУЗОРОВ Иван Иванович

Родился в 1923 г. После окончания Ленинградского авиационно-технического училища направлен на Брянский фронте стрелком самолета Ил-2 . В составе штурмовых авиаполков воевал на 1-м, 2-м Прибалтийских, 1-м Украинском фронтах. Совершил 150 боевых вылетов. Войну закончил в Праге.

Награды: ордена “Отечественной войны” I и II степени, два ордена “Красной Звезды”, две медали “За отвагу”, медали “За боевые заслуги”, “За взятие Берлина”, “За освобождение Праги”, “За победу над Германией”. Демобилизован в звании капитана.

После войны работал инженером в ТГУ.

КОРАБЛЕВ Геннадий Сергеевич

Родился в 1923 г. Призван в действующую армию из Московской области в 1941 г. Направлен в Новосибирскую область в 78-ю учебную эскадрилью. Служил инструктором, готовил летчиков для фронта.

Награды: орден “Знак По-чета”, медаль “За победу над Германией”.

С 1945 г. трудился летчиком в Томском авиапредприятии. Майор в отставке.

КОРНЕВ Василий Дмитриевич

Родился в 1925 г. Призван на фронт Пышкино-Троицким военкоматом. Сержант. Специальность – мастер по авиационным приборам. Воевал в составе 80-го бомбардировочного авиационного полка.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.
Инвалид Великой Отечественной войны.

КОРОЛЕВА Галина Семеновна

Родилась в 1923 г. Сержант медицинской службы. Воевала на 2-м Белорусском фронте, 805-го батальона аэродромного обслуживания.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За отвагу”, “За победу над Германией”.

После войны работала библиотекарем.

КОСТЫК Сергей Федорович

Родился в 1926 г. Призван на фронт из Томска в 1943 г. Гвардии сержант, авиамоторист 9-го Гвардейского истребительного авиационного полка. Воевал на 4-м Украинском, 1-м и 3-м Белорусских фронтах. Участвовал в Крымской, Восточно-Прусской, Берлинской операциях.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За взятие Кенигсберга”, “За взятие Берлина”.

После войны трудился на Томском радиотехническом заводе.

КОЧЕГУРОВ Алексей Александрович

Родился в 1923 г. В 1940 г. поступил в военное училище. На фронт ушел добровольцем из Новосибирска. Воевал в составе Северного флота. Старший авиационный механик, бортовой стрелок на бомбардировщиках во 2-м Гвардейском (“Сафоновском”) авиаполку, в 9-м Гвардейском минно-торпедном полку.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, 2 медали “За боевые заслуги”, медаль “За оборону Советского Заполярья”.

После войны более 30 лет служил в Вооруженных силах СССР. Полковник авиации. Трудился в НИИ строительства в г. Риге.

КОШКАРЕВ Михаил Иванович

Родился в 1923 г. Воевал в составе 244-й авиационной дивизии. Воздушный стрелок. Участвовал в боевых операциях 1-го и 3-го Украинских фронтов.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, две медали “За боевые заслуги”, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился на Томском радиотехническом заводе.

КРАСНОПЕРОВ Федор Иосифович

Родился в 1927 г. Призван Кожевниковским райвоенкоматом Томской области в 1944 г. Старшина. В 1945 г. – стрелок 138-й авиабазы ВВС 7-го авиадивизиона 38-го авиаполка Дальневосточного фронта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Японией” и др.

После войны работал в военизированной пожарной части № 3 Отдела пожарной охраны УВД. 33 года прослужил в органах внутренних дел. На пенсию ушел в 1989 г.

КРИВОВ Михаил Алексеевич

Родился в 1916 г. Призван на фронт из Томска в 1941 г. Старшина, авиамеханик. Воевал в составе 30-го скоростного ближнебомбардировочного полка на Западном и Сталинградском фронтах и 672-го штурмового авиаполка на Юго-Западном и 3-м Украинском фронтах.

Награды: ордена “Отечественной войны” I и II степени, орден “Красной Звезды”, орден “Октябрьской Революции”, орден “Трудового Красного Знамени”, орден “Знак Почета”, медали “За оборону Сталинграда”, “За оборону Кавказа”, “За взятие Будапешта”, “За взятие Вены”, “За освобождение Белграда”, “За победу над Германией”, “За участие в Отечественной войне” (Болгария).

С 1945 г. трудился в ТГУ, прошел путь от научного сотрудника до директора СФТИ. Почетный доктор ТГУ.

КРЮКОВ Константин Николаевич

Родился в 1922 г. Старший механик 58-го бомбардировочного полка 255-й авиационной дивизии. На 2-м Дальневосточном фронте воевал с Японией. Демобилизован в звании лейтенанта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медалями “За победу над Японией”, “Ветеран труда”.

После войны трудился в СУ-12 объединения “Химстрой”.

КУБАТ Игорь Генрихович

Родился в 1922 г. В действующую армию призван из Кемеровской области. Воевал в составе 29-й авиационной базы Черноморского флота.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медаль “За победу над Германией”.

Демобилизован в 1947 г. в звании капитана. Окончил Новосибирский институт, трудился школьным преподавателем в г. Северске.

КУЗЬМИН Михаил Никифорович

Родился в 1925 г. Призван на фронт в 1943 г. Томским райвоенкоматом. Сержант 109-го авиационного полка. Участвовал в боевых операциях под Калинином, Смоленском. В составе 1-го Белорусского фронта освобождал города Белоруссии, закончил войну в Польше.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны 30 лет трудился в лесной промышленности в Томской области.

ЛЕНДИЕВА Лидия Матвеевна

Родилась в 1920 г. Призвана в действующую армию из Томска. Сержант 126-й авиационной истребительной дивизии. Участвовала в боевых действиях на 3-м и 4-м Украинских фронтах.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны трудилась в управлении печати г. Томска.

ЛЕОНТЬЕВА Мария Максимовна

Родилась в 1924 г. Призвана из Оренбурга в 1942 г. Служила на Дальнем Востоке. Сержант, радистка авиационной дивизии. Участвовала в войне с Японией.

Награды: медали “За победу над Германией”, “За победу над Японией”.

После войны трудилась в Оренбургской области. Проживает в Томске.

ЛИВИЙСКАЯ Мария Ивановна

Родилась в 1920 г. Призвана на фронт из Новосибирской области. Сержант. Окончила Ленинградскую школу стрелков. Воевала на Калининском фронте. Участвовала в боях в составе 728-го истребительного авиаполка 256-й авиадивизии. Затем на 1, 2 и 3-м Украинских фронтах. Служила мастером по вооружению.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За боевые заслуги”.

После войны трудилась в сберкассе г. Новосибирска, позднее техником агрохимической лаборатории в Томске.

ЛОБОВ Иннокентий Петрович

Родился 05.11.1913 г. в Томске. В 1928 г. окончил 7 классов средней школы и поступил в коммунально-строитель-

ный техникум в 1934 г. и поступил в Куйбышевский индустриальный институт, но после окончания второго курса поступил 2-е Чкаловское военно-авиационное училище. В звании лейтенанта 09.10.1938 г. стрелок-бомбардир Лобов И.П. года направлен для дальнейшего прохождения службы в 46-й БАП в г. Брянске.

С 13.06.1940 г. стрелок-бомбардир 39-го скоростного БАП.

С 01.02.1941 г. стрелок-бомбардир 603-го ББАП, где и встретил начало войны 1941–1945 гг. и участвовал в выполнении боевых задач полка до 13 января 1942 г. Из записи в учетно-послужной карте:

“Стрелок-бомбардир 603-го ближне-бомбардировочно-го авиационного полка И.П. Лапов находился в плену в Германии с 13.01.42 года. Проходил спецпроверку до 29.04.45 года”.

И далее: *“Рядовой – стрелок 359-го запасного полка Лобов И.П. демобилизован из СА в запас в звании старшины. С 19 12.45 года состоит на учете в Ж.Д. РВК г. Чкалова Южно-Уральского Военного округа.*

В соответствии с директивой МО СССР № 52690 от 23.07.1956 года восстановлен в офицерском звании и уволен из кадров СА в запас по возрасту”.

ЛЮБИМОВ Вениамин Степанович

Родился в 1926 г. Призван на фронт из Томска в 1943 г. Старший сержант, техник по вооружению. Воевал в составе штурмового авиационного полка 10-й Гвардейской дивизии. Участвовал в боевых операциях Западного и 4-го Украинского фронтов. Закончил войну в Югославии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За освобождение Белграда”, “За победу над Германией” “Ветеран труда”.

После войны трудился в г. Томске в НИИ прикладной математики и механики. Ветеран труда.

МАЗАЕВ Алексей Семенович

Родился в 1929 г. В апреле 1943 г. 14-летним мальчиком попал в 442-й батальон аэродромного обслуживания в с. Ново-Марковка Кантемировского района Воронежской области. Прослужил в батальоне до июля 1946 г., в автороте учеником слесаря-токаря. В июле 1946 г. уехал к родным в Московскую область, г. Шатура.

Награды: Почетный знак ЦК ВЛКСМ “За освоение целинных земель”, медали “За доблестный труд в честь 100-летия В.И. Ленина”, “За освоение целинных земель”, “Ветеран труда”, Почетная грамота Верховного Совета Казахской АССР.

После войны: в августе 1949 г. снова призван в армию и отправлен служить в Германию в 39-ю Гвардейскую дивизию рядовым. В августе 1952 г. демобилизовался и приехал в Московскую область, г. Шатура. Работал шофером в тресте “Москдорстрой”. В 1954 г. был направлен на Целину, работал на 147-м конезаводе в механизации. В 1989 г. ушел на пенсию. В 1995 г. прибыл в Александровский район, не работал, в 1999 г. признан инвалидом II группы о/заболевания бессрочно.

МАЗАЛОВА Анна Ивановна

Родилась в 1925 г. Сержант. Воевала во 2-й воздушной армии на 1-м Украинском фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны более 40 лет проработала диспетчером пожарной охраны в г. Томск-7.

МАКОВЕЕВ Михаил Федорович

Родился в 1912 г. Призван в действующую армию Асиновским райвоенкоматом в 1943 г. Рядовой. Служил в подразделениях аэродромного обслуживания. Войну закончил в Берлине.

Награды: орден “Отечественной войны” I степени, медали “За взятие Берлина”, “За победу над Германией”.

После войны трудился на трактороремонтном заводе и на Асиновском лесопромышленном комбинате.

МАМАЕВ Леонид Федорович

Родился в 1922 г. Призван на фронт из Красноярского края. Лейтенант, летчик. Воевал на 1-м Украинском и Прибалтийском фронтах.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны работал электромехаником в объединении “Полюс”.

МАМОН Алексей Васильевич

Родился в 1912 г. Рядовой, фронтовой шофер. Воевал в 4-й воздушной армии 2-го Белорусского фронта.

Награды: орден “Отечественной войны” I степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны трудился на Томском электромеханическом заводе. Общий стаж 50 лет.

МАРТЕМЬЯНОВ Михаил Федорович

Родился в 1919 г. Призван на фронт из Ленинграда. Старший лейтенант. Служил в авиации, воевал на Юго-Западном фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” I степени.

После войны 39 лет работал слесарем на Томском электроламповом заводе.

МАСЮКОВА Елизавета Николаевна

Родилась в 1921 г. Призвана в армию из Анжеро-Судженска. Сержант. Воевала в составе 646-го полка на 2-м

Украинском фронте. Служила в авиации. Участвовала в Курском сражении.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За отвагу”.

После войны более 40 лет работала в торговле в Норильске.

МЕДВЕДЕВА Лидия Александровна

Родилась в 1922 г. Призвана на фронт из Липецка. Гвардии сержант. Служила в авиации на Воронежском, Брянском, Центральном фронтах.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны 39 лет трудилась воспитателем в интернате № 22 в Томске.

МИХАЙЛОВ Вениамин Дмитриевич

Родился в 1926 г. Призван на фронт из Томска в 1943 г. Старший сержант 106-го Гвардейского истребительного авиаполка 11-й Гвардейской истребительной дивизии. Воевал на 3-м и 1-м Украинских фронтах на территории Германии, Чехословакии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За взятие Берлина”, “За освобождение Праги”, “За победу над Германией”.

После войны до 1951 г. служил в Венгрии. Демобилизован в звании капитана. Трудился в объединении “Союзтомскмелиорация”. На пенсию ушел, будучи главным инженером “Томксельстроя”.

МИХАЙЛОВ Виктор Трофимович

Родился в 1925 г. Призван на фронт в 1944 г. Рядовой 332-й авиационной дивизии. Воевал на 1-м Прибалтийском, 3-м Белорусском фронтах.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За отвагу”.

После войны трудился мотористом на заводе “Сибэлектромотор”.

МИХАЙЛОВ Леонид Петрович

Родился в 1919 г. Призван на фронт Томским райвоенкоматом. Старший сержант, летчик дальнебомбардировочной авиации. Воевал в составе 21-го Гвардейского дальнебомбардировочного авиационного полка.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Германией”, “За трудовую доблесть”.

После войны трудился в объединении “Химстрой”.

МИХЕЕВ Михаил Иванович

Родился в 1927 г. В действующую армию призван из города Саранска в Мордовии. В 1944 г. направлен в Вольскую военную авиашколу для учебы, где затем служил инструктором, готовил кадры для армии и фронта.

Награды: медаль “За боевые заслуги”.

После войны: прослужил в армии 28 лет. Майор в отставке. Трудился военруком школы № 8, инструктором ДОСААФ.

МОЛЧАНОВА Мария Ильинична

Родилась в 1924 г. Призвана в действующую армию из города Асино Томской области. Старший сержант, авиамоторист 347-го истребительного авиационного полка. Участвовала в Орловско-Курском сражении. Воевала на территории Польши, Германии. Закончила войну в Берлине.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За освобождение Варшавы”, “За взятие Берлина”.

После войны трудилась бухгалтером в больнице Томского района.

МУЛЛЕР Дмитрий Николаевич

Родился в 1917 г. В 1941 г. призван на войну. Воевал на Центральном, Ленинградском, Сталинградском фронтах. Старшина 619-го батальона аэродромного обслуживания.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медали “За боевые заслуги”, “За оборону Сталинграда”, “За оборону Ленинграда”.

После войны трудился в НИИ полупроводников. Трудовой стаж 40 лет.

МУРАВЬЕВ Василий Федорович

Родился в 1923 г. Призван в армию из Ивановской области. Окончил летное училище. Лейтенант, летчик 571-го штурмового авиаполка. В составе 1-й воздушной армии воевал на Центральном фронте. Участвовал в обороне Москвы, в Орловско-Курском сражении.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медали “За победу над Германией”, “За трудовую доблесть”.

После войны трудился на заводе “Сибэлектромотор”. Уходил на пенсию, будучи главным технологом.

МЯСНИКОВ Евгений Петрович

Родился в 1924 г. Призван на фронт из Томска в 1942 г. Гвардии старший сержант. После военно-морского авиационного училища воевал на Кольском полуострове в составе Северного флота. Механик эскадрильи штурмового, затем истребительного полков.

Орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны демобилизован в 1951 г. Трудился в Томском Облпотребсоюзе.

МЯТЛЕВ Андрей Михайлович

Родился в 1926 г. Призван в действующую армию из Татарии в 1943 г. Сержант, воздушный стрелок. В составе 906-го авиаполка воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Японией”, “Ветеран труда”.

После войны трудился в тресте “Востокбурпром” и на СХК. Ветеран труда.

НОВИКОВ Павел Лаврентьевич

Родился в 1919 г. Призван в армию Асиновским райвоенкоматом в 1940 г. Служил на Дальнем Востоке в военно-воздушных силах Тихоокеанского флота. Воевал с Японией. Демобилизован в 1946 г.

Награды: орден “Отечественной войны” I степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Японией”.

После войны трудился на Асиновском деревообрабатывающем комбинате.

ОВСЯННИКОВ Александр Антонович

Родился в 1923 г. Рядовой, служил в авиации. Участвовал в боевых операциях Северо-Кавказского, 3-го Белорусского фронтов.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился на стройках г. Томска.

ОСИПОВ Николай Трофимович

Родился в 1925 г. Ушел на фронт добровольцем. Стар-

ший сержант. Служил в авиации 2-го Белорусского фронта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны трудился ведущим специалистом “Томскнефти”, затем в ВНК.

ПАВЛИНСКИЙ Ростислав Павлович

Родился в 1919 г. Образование высшее. Воинское звание капитан. Служил в авиации в Закавказском военном округе.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны работал в СПТУ-21, на ГПЗ-5. Трудовой стаж более 40 лет.

ПАВЛОВ Петр Максимович

Родился в 1923. Призван на фронт в 1941 г. из г. Анжеро-Судженска. Гвардии сержант, авиационный механик. Воевал в составе Донского фронта, участвовал в боях на Курской дуге.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За оборону Сталинграда”, “За победу над Германией”.

После войны работал на предприятии “Томскнефть”.

ПАНОВ Иван Игнатьевич

Родился в 1924 г. Старший сержант 319-й отдельной роты связи 1-й воздушной армии. Участвовал в освобождении Орла, Брянска. В составе 1-го Белорусского фронта дошел до Берлина. Отправлен на Дальний Восток, где воевал с Японией.

Награды: ордена “Отечественной войны” I и II степени, орден “Трудового Красного Знамени”, медали “За боевые заслуги”, “За освобождение Варшавы”, “За взятие Берли-

на”, “За победу над Германией”, “За победу над Японией”, “Ветеран труда”.

После войны трудился механиком-водителем на Колпашевской судовой верфи.

ПЕТРОЧЕНКО Дмитрий Петрович

Родился в 1926 г. в г. Томске на ул. Белая. По окончании школы ушел добровольцем в армию. Закончил школу стрелков-радистов в г. Новосибирске. Участник боевых действий с 1943 по 1945 гг. Стрелок-радист, старший сержант.

Награды: медали “За отвагу”, “За победу над Германией”, “За победу над Японией”.

После войны работал на различных должностях.

ПИСТЕХИН Александр Антонович

Родился в 1922 г. Призван в армию из Томска в 1941 г. Старшина, механик авиационных приборов. Служил в 7-м авиаполку пограничных войск НКВД на Дальнем Востоке. Участвовал в войне с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Германией”, “За победу над Японией”, “За доблестный труд”, “Ветеран труда”.

После войны 22 года трудился слесарем радиотехнического завода.

ПИТАЕВ Григорий Семенович

Родился в 1915 г. Младший сержант. В составе 9-й воздушной армии воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился в конструкторском отделе Томского электромеханического завода.

ПЛЕХАНОВ Николай Иванович

Родился в 1919 г. Призван в армию Ярославским горвоенкоматом в 1941 г. Учеба в Чебоксарском военно-авиационном училище, затем в Астраханском авиатехническом. Направлен в 22-ю истребительную бригаду на защиту Сталинграда. Был тяжело ранен, комиссован.

Награды: орден “Отечественной войны” I степени, медали “За отвагу”, “За победу над Германией”. Лауреат Государственной премии СССР.

После войны работал в энергетике. Участвовал в пуске всех котлоагрегатов ТЭЦ на СХК, в разработке проекта обеспечения Томска теплом от реакторных заводов г. Северска.

ПОНОМАРЕВ Леонид Тимофеевич

Родился в 1921 г. Младший лейтенант. Служил в авиации Дальневосточного фронта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Японией”, “Ветеран труда”.

После войны трудился электрослесарем на ГРЭС-2 в г. Томске.

ПОНОМАРЕВ Николай Петрович

Родился в 1927 г. Призван в действующую армию Асиновским райвоенкоматом в 1944 г. Направлен на Тихоокеанский флот. Служил в 49-й отдельной авиатехнической базе. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”, “За безупречную службу”, “Отличник милиции”.

После войны служил в органах МВД. Майор в отставке.

ПОПОВ Виктор Николаевич

Родился в 1917 г. Призван в армию из Барнаула. Служил на Дальневосточном фронте: солдат, курсант, сержант 98-го района авиационного базирования. Воевал с Японией. Демобилизован в звании старшины.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Германией”, “За победу над Японией”, “За освоение целинных земель”, “Ветеран труда”.

После войны трудился на приборном заводе в Бийске.

ПОПОВ Захар Сергеевич

Родился в 1915 г. Призван в армию в 1936 г. из Алтайского края. Служил в Западно-Сибирском военном округе, окончил Кемеровскую военную школу, электромеханик авиачасти в Толмачево (г. Новосибирск). Служил на Дальнем Востоке в Забайкальском военном округе. Старший сержант, связист. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За отвагу”, “За боевые заслуги”, “За победу над Японией”.

После войны трудился в сельском хозяйстве в Новосибирской области.

ПОПОВ Константин Дмитриевич

Родился в 1926 г. В армию ушел добровольцем в 1943 г. из Бийска. Попал на 1-й Дальневосточный фронт. Старшина 122-й отдельной авиаэскадрильи на Тихоокеанском флоте. Воевал с Японией. Демобилизован в 1949 г.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился инженером-конструктором СКБ “Оптика”.

ПОТАПОВ Алексей Александрович

Родился в 1922 г. Призван в армию из Татарии. Окончил военно-морское авиационное училище, в звании сержанта направлен на Тихоокеанский флот. Служил в 52-м дальнебомбардировочном отдельном авиационном полку в Отделе военной аэросъемки. Затем в составе 62-го авиационно-истребительного полка воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился на СХК в г. Северске.

ПРОЗОРОВ Александр Николаевич

Родился в 1922 г. Призван в армию из Томска в 1941 г. Служил на Дальнем Востоке. Старший лейтенант 18-го истребительного авиаполка. В составе 2-го Дальневосточного фронта воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Японией”.

После войны работал инженером-электриком на СХК в г. Северске.

ПРОКОПЬЕВ Николай Иванович

Родился в 1927 г. Призван в армию Томским райвоенкоматом, направлен на Дальний Восток. Сержант, электромеханик, служил в 578-й авиаэскадрилье, воевал с Японией. Участник Маньчжурской операции.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны почти 40 лет трудился столяром на Томском лесопромышленном комбинате.

ПШЕНИЧНИКОВ Виктор Владимирович

Родился в 1926 г. Призван в действующую армию из Куйбышевской области. Сержант ВВС Северного флота. Воздушный стрелок 53-го авиаполка. Полк занимался сопровождением кораблей.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Германией”, “За оборону Заполярья”.

После войны 40 лет проработал в геологии.

РАДЮК Василий Миронович

Родился в 1922 г. Призван в армию Пышкино-Троицким военкоматом. Старшина. Военная специальность - воздушный стрелок. Летал на самолетах Ил-2. Воевал в составе 825-го штурмового авиационного полка.

Награды: орден “Отечественной войны”, орден “Трудового Красного Знамени”, медаль “За победу над Германией”.

Все послевоенные годы трудился в сельском хозяйстве.

РАСПОПОВ Николай Пантелеймонович

Родился в 1927 г. Призван в армию из Улан-Удэ. После окончания Иркутского военно-авиационного училища направлен на Забайкальский фронт, где воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился в Колпашевском авиапредприятии.

РУДСКИЙ Валентин Григорьевич

Родился в 1926 г. Призван из села Каргасок. Гвардии рядовой. Служил в 358-м авиационном полку 3-го Украинского фронта.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны более 50 лет преподавал в Томском поли-

техническом институте и школе № 9. Заслуженный учитель РФ. Отличник народного просвещения.

РУСАКОВ Петр Тимофеевич

Родился в 1922 г. Старший сержант. Участник войны с Японией. Служил в авиации на Дальневосточном фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”.

После войны работал заместителем председателя Комитета по телевидению и радиовещанию Томской области. Трудовой стаж 36 лет.

РЯБЦЕВ Николай Петрович

Родился в 1923 г. Старший сержант, авиамеханик 355-го истребительного авиационного полка. Воевал на 1-м Украинском фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Знак Почета”, медали “За боевые заслуги”, “За взятие Берлина”, “За освобождение Праги”, “За победу над Германией”.

После войны трудился авиационным техником в Томском аэропорту.

РУДЬКО Виктор Григорьевич

Родился в 1927 г. Призван в 1944 г. Ефрейтор. Служил в авиации пограничных войск НКВД.

После войны трудился водителем в трамвайно-троллейбусном управлении. Трудовой стаж 40 лет.

САМОДЕЛКИН Анатолий Иванович

Родился в 1922 г. Призван на фронт в 1941 г. из Кировской области. Старший сержант. В составе авиационных

подразделений воевал на Ленинградском и Карельском фронтах.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За отвагу”, “За боевые заслуги”, “За оборону Заполярья”, “За оборону Ленинграда”, “За победу над Германией”.

После войны трудился в школах Бакчарского района.

САПРЫКИН Михаил Иванович

Родился в 1925 г. Призван на фронт из Красноярска в 1942 г. Старший сержант, механик авиационного полка дальнего действия. Участвовал в обороне Мурманска. В составе 2-го Белорусского фронта воевал в Восточной Пруссии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медали “За оборону Заполярья”, “За взятие Кенигсберга”, “За победу над Германией”.

После войны трудился на авиабазе Красноярского края.

САФОНОВ Владимир Константинович

Родился в 1925 г. Гвардии сержант. Воевал в Севастополе, затем в составе бомбардировочной авиации Дальнего действия. Начальник радиостанции.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны трудился электромехаником на Томском манометровом заводе.

САФРОНОВ Тимофей Тимофеевич

Родился в 1925 г. Призван на фронт в 1943 г. из Тюмени. Старшина, служил в авиации. Воздушный стрелок. В составе 4-го Украинского фронта участвовал в боях под Севастополем, на территории Румынии, Югославии и Венгрии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медаль “За отвагу”, 2 медали “За боевые заслуги”, медали “За взятие Будапешта”, “За победу над Германией”.

После войны трудился в прокуратуре Томской области.

САХАРОВСКАЯ Наталья Ивановна

Родилась в 1917 г. Призвана на фронт Томским военкоматом. Рядовая, телефонистка. Служила в истребительной авиации, в отдельной роте связи. Участвовала в боях под Белгородом и Харьковом в составе Воронежского фронта, затем в операциях 1-го Белорусского фронта.

Награды: медали “За победу над Германией”, “За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны в 1941–1945 гг.”, “Ветеран труда”.

После войны работала учителем начальных классов. Ветеран труда.

СЕМЕЙКИН Александр Федорович

Родился в 1927 г. Призван на фронт из Шегарского района. Старший сержант. Служил в авиации Дальневосточного фронта. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны трудился главным бухгалтером объединения “Полюс”. Стаж 40 лет.

СЕМЕНОВ Виктор Михайлович

Родился в 1926 г. Гвардии сержант, авиационный механик, моторист 107-го Гвардейского авиационно-истребительного полка. В составе 1-го Украинского фронта участвовал в Орловско-Курском сражении, освобождал Прагу, штурмовал Берлин.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, ме-

дали “За боевые заслуги”, “За взятие Берлина”, “За освобождение Праги”, “За победу над Германией”.

После войны трудился техником в управлении технологического транспорта объединения “Томскнефть”.

СМЕТАНКИН Владимир Александрович

Родился в 1926 г. На фронт ушел из Томска добровольцем. Сержант, воздушный стрелок 234-го штурмового авиаполка. После ранения и госпиталя служил в разведке. Воевал на Сталинградском, Степном, 1-м и 2-м Украинских фронтах. Участник Курской битвы, Корсунь-Шевченковской операции, боев на Сандомирском плацдарме, освобождения Праги, встречи с союзниками на Эльбе.

Награды: орден “Отечественной войны” I степени, орден “Славы” III степени, медали “За отвагу”, “За оборону Сталинграда”, “За освобождение Праги”, “За победу над Германией”.

После войны трудился на Томском электротехническом заводе, на Томском манометровом заводе. Активный участник деятельности Совета ветеранов Томской области. Много сил и времени посвятил патриотическому воспитанию молодежи.

СИВОХА Петр Иванович

Родился в 1926 г. Призван на фронт Шегарским райвоенкоматом в 1943 г. Старший сержант, стрелок-радист 50-го и 21-го Гвардейских авиаполков. Воевал в Белоруссии. В 1945 г. отправлен на войну с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Славы” III степени, орден “Знак Почета”, медали “За отвагу”, “За победу над Японией”.

После войны, получив высшее образование, трудился ученым агрономом сортоиспытательной станции в Каргале.

СИЗОВ Алексей Андреевич

Родился в 1926 г. Призван на фронт Кожевниковским райвоенкоматом, направлен в Дальневосточный военный округ. Служил в 903-м бомбардировочном полку. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За отвагу”.

После войны служил в Советской Армии. Подполковник в отставке, бывший военный комиссар Шегарского района.

СИРОТИНА Елена Евсеевна

Родилась в 1924 г. Призвана в 1942 г. в Амурской области в военную школу младших авиаспециалистов. Служила на Дальневосточном фронте. Рядовая, оружейница 917-го истребительного авиаполка 250-й истребительной дивизии 9-й воздушной армии. Воевала с Японией. Участвовала в освобождении Северной Кореи. Демобилизована в 1946 г.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За победу над Германией”, “За победу над Японией”, “Ветеран труда”.

После войны трудилась секретарем-машинисткой в пожарной части города Белогорска, затем гардеробщицей в Томском мединституте. Трудовой стаж 40 лет.

СОЛОВЬЕВ Михаил Иванович

Родился в 1917 г. Призван на фронт из Каргаска в 1943 г. Сержант 275-го стрелкового полка. Затем служил в авиации, в охране аэродрома.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился в Каргасокском райпотребсоюзе.

СОРОКОВ Александр Филиппович

Родился в 1925 г. Призван на фронт из Томска в 1943 г. Механик авиавооружения 18-го Гвардейского бомбардировочного полка. В составе 4-го Украинского фронта участвовал в освобождении Севастополя (Крымская операция).

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны трудился в УВД Томской области, автоинспектор.

СТЕПАНОВА Татьяна Ивановна

Родилась в 1922 г. Призвана из Томска на Дальний Восток в 1942 г. Служила в авиационной части. Участвовала в войне с Японией – в боях на территории Маньчжурии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

В послевоенные годы трудилась на предприятиях торговли в Томске.

СТРОГАНОВА Мария Ивановна

Родилась в 1923 г. Старший сержант. Служила в авиации 36-й армии.

Награды: медаль “За победу над Германией”.

После войны работала связистом и телеграфистом на железной дороге.

СЫЧОВ Леонид Петрович

Родился в 1927 г. Призван на фронт Томским военкоматом в 1944 г. Старшина, старший механик эскадрильи по вооружению 283-го истребительного авиаполка. Участвовал в боевых действиях Ленинградского и Прибалтийского фронтов.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны: демобилизован в 1952 г. Трудился в совхозе “Вершининский” Томского района.

ТАРАСОВ Василий Иванович

Родился в 1916 г. Призван на фронт из Кемеровской области. Младший лейтенант, командир экипажа, летчик 86-го авиационного полка. Воевал на Южном фронте. В боях под г. Сальском был тяжело ранен и комиссован.

Награды: ордена “Ленина”, “Отечественной войны” I степени, медаль “За победу над Германией”, “Ветеран труда”.

После войны трудился на заводе в городе Белове. Почетный металлург. Ветеран труда.

ТАТАРИНОВА Валентина Семеновна

Родилась в 1922 г. Призвана в армию из Кемеровской области. Служила на Дальнем Востоке. Младший лейтенант медицинской службы, фельдшер эскадрильи. В боях не участвовала.

Награды: медали “За победу над Японией”, “За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны в 1941–1945 годы”.

После войны трудилась на санэпидстанции Томского района.

ТИХОНОВ Николай Николаевич

Родился в 1927 г. Призван в армию из Томска в 1944 г. Направлен на Дальний Восток. Сержант 38-й авиационной базы. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился на Томской центральной ремонтной базе.

ТОКАРЕВА Агрипина Лукьяновна

Родилась в 1924 г. Рядовая. Воевала в составе 912-го истребительного авиационного полка.

После войны работала библиотекарем в школе в Казахстане.

ТРЕСКОВ Аркадий Матвеевич

Родился в 1927 г. Призван на фронт из Томска в 1944 г. Служил в Красноярске в аэропорту. Воевал на Дальневосточном фронте.

Награды: медаль “За победу над Японией”. Демобилизован в 1951 г.

После войны 19 лет трудился на радиотехническом заводе, 10 лет – в управлении сельского хозяйства.

ТРЕТЬЯКОВ Сергей Степанович

Родился в 1927 г. Призван в армию из Амурской области и направлен на оборонный авиационный завод в Хабаровске. Военное звание сержант.

Награды: орден “Знак Почета”, медали “За победу над Японией”, “Ветеран труда”.

После войны трудился начальником электростанции, завхозом райкома КПСС села Кривошеино. Награжден орденом, медалью.

ТРОФИМОВ Леонид Григорьевич

Родился в 1922 г. Служил в 22-м истребительном авиационном полку на границе с Маньчжурией. Участник войны с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Японией”.

После войны демобилизован в 1947 г. в звании старшины. Закончил ТГУ, работал преподавателем.

ТРОХАЛЕВ Николай Александрович

Родился в 1925 г. Призван в армию в 1943 г. из Красноярского края. Закончил военно-техническое авиационное училище и направлен на Брянский фронт. В составе 810-го штурмового авиаполка 15-й воздушной армии участвовал в освобождении Орла, Белгорода. В составе 2-го Прибалтийского фронта освобождал Литву. Демобилизован в 1950 г.

Награды: ордена “Октябрьской Революции”, орден “Отечественной войны” II степени, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны работал машинистом турбины на ГРЭС-2 в Томске, с 1955 г. до пенсии – на ТЭЦ СХК г. Северска.

ТРУШКОВ Игорь Еронидович

Родился в 1923 г. Призван на фронт из Красноярска. Служил в авиации, в 134-й истребительной дивизии. Воевал на 1-м Белорусском и 3-м Украинском фронтах. Участвовал в освобождении Вены, Будапешта. Закончил войну в звании капитана.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За безупречную службу в вооруженных силах СССР”.

После войны более 30 лет отданы строительству в г. Томске.

ТУРЧИН Вячеслав Гиллярович

Родился в 1924 г. На фронт уходил из Гомельской области в 1943 г. Рядовой 723-го штурмового авиаполка 211-й дивизии. Участвовал в боевых действиях Прибалтийского фронта. Летал на самолетах ИЛ-2. Сражался под Кенигсбергом.

Награды: медали “За отвагу”, “За боевые заслуги”, “За победу над Германией”.

После войны трудился более 30 лет: пожарным, заведу-

ющим складом “Заготзерно”. На пенсию уходил из Молчановского леспромхоза.

ХАЙДУКОВ Александр Александрович

Родился в 1925 г. Старший сержант, служил в авиации на 4-м Украинском фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”.

После войны трудился на заводе “Сибэлектромотор”.

ХАСАНОВ Абрам Осипович

Родился в 1927 г. Призван на фронт из Брянска. Старший сержант, авиамеханик. В составе 11-й Гвардейской армии воевал на Западном, Брянском, 2-м Прибалтийском фронтах.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Знак Почета”, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудился в “Промстройбанке” в Томске.

ХЛЮСТИН Александр Семенович

Родился в 1926 г. Призван на фронт из Парабели. Гвардии младший сержант. Служил в авиации 3-го Белорусского, 2-го Прибалтийского фронтов.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны 40 лет работал электромонтером на АТС в Томске.

ХОМЧЕНКО Иван Степанович

Родился в 1918 г. Призван на срочную службу в армию в 1938 г. из Новосибирской области. Служил в течение военных лет на Дальнем Востоке. Воинское звание лейтенант. В составе 9-й воздушной армии воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, орден “Красной Звезды”, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Японией”.

После войны трудился в г. Северске, заведующим отделом санэпидстанции, затем фельдшером на автобазе СХК.

ЧЕРНЫШОВ Михаил Ильич

Родился в 1922 г. В действующую армию призван из Асино в 1941 г. Окончил Иркутскую школу авиамехаников. Затем служил в Забайкальском военном округе. С 1944 г. в авиационной школе на Украине участвовал в подготовке летных кадров для фронта. Демобилизован в 1946 г. Воинское звание старший лейтенант.

Награды: медаль “За победу над Германией”.

После войны более 45 лет работал педагогом в школах Асиновского района. На пенсию ушел со спичфабрики “Сибирь”.

ЧЕХОВ Михаил Васильевич

Родился в 1929 г. По вольному найму служил в 64-м Гвардейском штурмовом авиаполку на 3-м Белорусском фронте. Участвовал в освобождении Литвы, штурме Кенигсберга.

Награды: медали “За взятие Кенигсберга”, “За победу над Германией”.

После войны трудился в УВД Магаданской области.

ЧИСТОСЕРДОВ Николай Васильевич

Родился в 1920 г. в селе Николаевка Кривошеинского района Томской области. В Красную Армию призван Кривошеинским РВК в 1938 г. после поступления в летное училище. Летчик-истребитель. Лейтенант. Командир звена 265-го истребительного авиационного полка.

Согласно записи в ведомости безвозвратных потерь

336-й ИАД, Чистосердов Н.В. не вернулся с боевого задания и приказом Главного Управления Кадров Народного Комиссариата Обороны был исключен из списков, как пропавший без вести 11.07.1944 г.

Фактически Чистосердов Н.В. был сбит, попал в плен, после освобождения нашими войсками проходил проверку.

Приказом Главного Управления Кадров ВС СССР от 30.11.1946 г. № 02676 приказ ГУК НКО об исключении Чистосердова Н.В., оказавшегося в живых, был отменен.

ЧУДИНОВА Екатерина Васильевна

Родилась в 1914 г. Призвана из Томска на Дальневосточный фронт. Младший сержант, специалист по обслуживанию самолетов. Служила в 59-м авиационном полку.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны работала в производственном объединении “Контур”.

ЧУПИН Василий Ильич

Родился в 1916 г. Призван на фронт из Омска в 1941 г. Пришел боевой путь от Москвы до Кенигсберга. Вырос по службе от техника-лейтенанта до майора. В составе 594-го штурмового авиационного полка воевал на Западном, Брянском фронтах, затем на 2-м Белорусском фронте.

Награды: орден “Отечественной войны” I и II степени, два ордена “Красной Звезды”, медали “За оборону Москвы”, “За взятие Кенигсберга”.

После войны работал на химфармзаводе. На пенсию уходил, будучи главным механиком завода.

ЧУПРУНОВ Иван Яковлевич

Родился в 1918 г. Призван в армию в 1938 г. Участвовал в войне с Японией. Начальник штаба авиационного полка на Забайкальском фронте.

Награды: ордена “Отечественной войны” II степени, “Красной Звезды”, “Красного Знамени”, медали “За боевые заслуги”, “За победу над Японией”.

После войны служил в Советской Армии по 1960 г. Подполковник в отставке. Ветеран труда.

ШАШНИКОВ Николай Николаевич

Родился в 1920 г. После окончания Новосибирского военного училища, зачислен в резерв командования. Командир воздушной разведки, военный летчик. Участвовал в подготовке кадров для фронта.

Награды: ордена “Отечественной войны” II степени, “Трудового Красного Знамени”.

Трудился в Колпашевском авиаотряде. Пилот, командир летного подразделения. Отличник аэрофлота.

ШЕЛЕСТ Вера Станиславовна

Родилась в 1921 г. Призвана в армию в 1942 г. Служила в Дальневосточной авиации, обслуживала самолеты. Старший сержант 304-го истребительного авиационного полка.

Награды: медаль “За победу над Японией”.

После войны трудилась в Томске на Главпочтамте.

ШЕМЕРЯНКИНА Анастасия Максимовна

Родилась в 1924 г. В действующую армию призвана из города Асино Томской области. Младший сержант. В составе 2-й воздушной армии служила мастером по авиавооружению.

жению самолетов Ил-2. Участвовала в боях под Москвой, в Орловско-Курском сражении, дошла до Германии.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, две медали “За боевые заслуги”, медаль “За победу над Германией”.

После войны трудилась в райфинотделе в Асино, в Кировском райкоме партии в Томске. На пенсию ушла из областного объединения “Сельхозтехника”.

ШИНКАРЕВ Николай Семенович

Родился в 1926 г. Призван на фронт в 1943 г. из города Асино Томской области. Рядовой, служил в авиации, стрелок-радист на бомбардировщике. В составе 2-го Белорусского фронта воевал в Польше, участвовал в Кенигсбергской и Берлинской операциях. Был ранен, контужен.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, две медали “За отвагу”, медали “За боевые заслуги”, “За освобождение Варшавы”, “За взятие Кенигсберга”, “За победу над Германией”.

В послевоенные годы трудился в строительной отрасли.

ШОПИН Иван Ефимович

Родился в 1916 г. В армию призван из Томска в 1941 г. Служил на Дальнем Востоке. Начальник штаба авиаполка ВВС Тихоокеанского флота. Майор. Участвовал в войне с Японией.

Награды: орден “Красного Знамени”, орден “Красной Звезды”, орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За боевые заслуги”.

После войны служил в Советской Армии до 1956 г.

ЮРКЕВИЧ Елена Антоновна

Родилась в 1921 г. Лейтенант медицинской службы. Служила в авиации на Юго-Западном, Центральном фронтах.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени.

После войны трудилась на Томском электротехническом заводе.

ЯВШЕВ Павел Александрович

Родился в 1927 г. Служил в армии с 1944 по 1951 гг. Рядовой, электромоторист, шофер 9-й базы ВВС Тихоокеанского флота. Воевал с Японией.

Награды: орден “Отечественной войны” II степени, медаль “За победу над Японией”.

После войны трудился на Главпочтамте, механиком холодильных установок в Облпотребсоюзе, в “Сельхозтехнике” в Томске.

ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ
Самолеты Военно-воздушных сил
Советского Союза в годы Великой
Отечественной войны



Поликарпов У-2 (По-2)

Управление Военно-воздушных Сил в 1926 г. поставило перед авиационными конструкторами задачу – создать для летных школ простой в производстве и обслуживании, надежный самолет первоначального обучения под серийный отечественный двигатель М-11 в 100 л.с. конструкции А.Д. Швецова и Н.М. Окромешко.

Коллектив, возглавляемый Н.Н. Поликарповым, выпустил опытный экземпляр самолета в 1927 г. Испытания показали, что по своим данным машина не отвечает предъявленным требованиям. Конструкторы подготовили другой вариант машины. В январе 1928 г. новый опытный самолет У-2 (учебный-второй) был передан на испытания. Его опробовал в воздухе М.М. Громов, затем проверяли еще несколько летчиков-испытателей. И все они были восхищены пилотажными качествами новой машины.

Конструкция самолета У-2 была деревянная из сосны и фанеры, с полотняной обшивкой, узлы – из мягкой стали, стойки коробки крыльев первоначально – дуралюминовые каплевидные трубы, вскоре замененные стальными круглыми трубами с примотанными к ним лентой на клею деревянными обтекателями (для удешевления). Фюзеляж – с фанерной передней частью и расчалочной хвостовой.

Самолет был надежным, легким и послушным в управлении. У-2 мог совершать взлет и посадку на самых малых аэродромах и даже на неподготовленных площадках. Вес пустого самолета в учебном варианте – 635–656 кг, в других – до 750 кг; взлетный – от 890 до 1100 кг, с бомбами –

до 1400 кг. Скорость максимальная – от 130 до 150 км/ч, крейсерская – 100-120 км/ч, посадочная – 60–70 км/ч, потолок – 3800 м, разбег и пробег – 100–150 м.

В течение многих лет самолеты У-2 были единственными машинами первоначального обучения в летных школах и аэроклубах Осоавиахима. Учебные организации оборонного Общества на этом самолете подготовили в годы войны почти 100 тыс. летчиков.

В большом количестве строился У-2 в варианте легкого ночного бомбардировщика. Он брал до 350 кг бомб и боезапас к пулемету. В период войны было сформировано несколько авиационных полков, вооруженных самолетами У-2. Они наносили бомбовые удары по переднему краю и ближним тылам противника. Один из таких полков был полностью укомплектован девушками – воспитанницами аэроклубов Осоавиахима. За три фронтовых года полк совершил почти 24 тысячи боевых вылетов. Самолет У-2 в 1944 г. после смерти конструктора был переименован в По-2 (Поликарпов-второй).

Одним из первых был разработан вариант У-2 для нужд сельского хозяйства. Его называли У-2АП (аэро-пыл). С него производили опыление растений, подкормку посевов, аэросев, опрыскивание садов. В этом варианте переднее сиденье сдвинуто вперед на 0,25 м, бензобак перенесен в центроплан, а на месте задней кабины установлен на 200–250 кг бак для ядохимикатов, удобрений или посевного материала.

Летные качества У-2АП в общем были такие же, как и учебного самолета. За 10 лет было построено 1200 таких машин. Около 900 самолетов У-2 выпущено в трехместном транспортном варианте, а всего заводы построили около 40 тыс. различных вариантов самолета У-2 (По-2). У-2 стал самым массовым легкомоторным самолетом в истории отечественной авиации и эксплуатировался более 35 лет.

Яковлев УТ-2



В годы второй пятилетки Военно-воздушные Силы и Аэрофлот стали получать скоростные самолеты. Их пилотирование требовало соответствующих навыков. Поэтому и летным школам и строевым подразделениям потребовались более скоростные учебные и учебно-тренировочные самолеты. Советские конструкторы создали несколько типов таких машин, в том числе УТ-2 и УТ-1. Эти самолеты были разработаны коллективом А. С. Яковлева почти одновременно.

В мае 1935 г. начались испытания двухместного УТ-2 с двигателем М-11 в 100 л.с., а летом – одноместного УТ-1, с М-11Е в 150 л.с. УТ-2 – учебно-тренировочный двухместный низкоплан. Обшивка самолета – фанера с полотном. Площадь крыла УТ-2 – 17,12 м², вес пустого – 616 кг, взлетный – 938 кг.

УТ-2 стал одним из основных учебных самолетов в военных школах и аэроклубах. Его скорость – 205 км/ч, потолок – 3500 м. Значительно более строгий в пилотировании УТ-1 использовался главным образом для тренировки летчиков – командиров подразделений и инструкторов. Его скорость – 257 км/ч, потолок – 7120 м. В предвоенные годы летчики-спортсмены установили на УТ-1 и УТ-2 несколько международных рекордов (в том числе женских) высоты, скорости и дальности полета для самолета такой весовой категории. УТ-2 строился серийно с 1937 по 1944 гг. и до 1948 г. являлся основным учебным самолетом в летных школах ВВС.

С целью улучшения штопорных характеристик в 1941 г. был создан самолет УТ-2М, на котором было применено крыло с небольшой стреловидностью по передней кромке,

вертикальное оперение увеличенной площади, центровка была смещена вперед. Логичным продолжением УТ-2 стал Як-18 – цельнометаллический самолет с убирающимся шасси, созданный в 1946 г., который по всем геометрическим параметрам и аэродинамическим характеристикам практически повторял УТ-2 выпуска 1937 г.

Поликарпов Р-5



Спроектированный для применения в основном в качестве сухопутного армейского разведчика и легкого бомбардировщика, способного выполнять полеты днем и ночью, самолет Р-5 являлся дальнейшим развитием концепции многоцелевого массового боевого самолета, имеющего возможно более простую конструкцию, обеспечивающую легкость обслуживания и ремонта; обладающего высокими для своего времени летно-техническими данными, хорошей устойчивостью и управляемостью, простотой пилотирования, неприхотливостью в эксплуатации. В соответствии с таким подходом для самолета Р-5 была выбрана схема одномоторного двухместного полутораксала смешанной конструкции с неубирающимся шасси, подкосным стабилизатором с изменяющимися в полете углом установки и однокилевым вертикальным оперением.

Планер самолета Р-5 имел деревянную в основном ферменную конструкцию. Из металла выполнялись элементы конструкции силовой установки, шасси, системы управления самолетом. Верхние и нижние крылья самолета Р-5 состояли из двух лонжеронов, нервюр, расчалок между ними и полотняной обшивки. Они имели относительную толщину 10%, и каждое из них представляло собой плос-

кую ферму, не работающую на вертикальный изгиб и кручение. Эти нагрузки воспринимались после соединения всех крыльев в единую жесткую систему полуторапланной коробки при помощи наклонных И-образных стоек с каждой стороны фюзеляжа, стальных несущих и поддерживающих лент-расчалок. Имелись также специальные ленты-расчалки для предотвращения прогиба переднего лонжерона в месте установки бомбодержателей при подвеске бомб под правым и левым крылом.

Вооружение первых самолетов Р-5 состояло из неподвижного синхронного пулемета ПВ-1, установленного перед кабиной летчика, и спаренных подвижных пулеметов Льюис или ДА, смонтированных на турели в кабине летнаба. В варианте разведчика самолет мог поднимать бомбовый груз массой 256–300 кг, а в варианте бомбардировщика-до 500 кг. Бомбы подвешивались на держателях под крылом и фюзеляжем самолета. Как и на предшественниках, на самолете Р-5 устанавливалось требуемое фото – и радиосвязное оборудование.

В соответствии с целевым назначением самолета Р-5 устанавливалась и его эксплуатационная полетная масса. С нагрузкой, характерной для использования самолета в качестве разведчика, его полетная масса была равна 2901 кг, в варианте бомбардировщика с нормальным бомбовым грузом 300 кг – 3151 кг, а с перегрузочным бомбовым грузом 500 кг – 3351 кг. Диапазон эксплуатационных центровок устанавливался равным 31,5–35,8% САХ, но при выгорании горючего предельно-задняя центровка могла достигать в некоторых случаях 40% САХ.

В начале 1929 г. летчик М.М. Громов закончил заводские испытания опытного самолета Р-5; государственные испытания продолжал летчик В.О. Писаренко. Испытания были завершены в том же году беспосадочным перелетом из Москвы в Севастополь. По оценке летчиков самолет Р-5 обладал хорошими характеристиками устойчивости и управляемости на всех режимах полета, был прост в пилотировании. Особенно отмечалась хорошая поперечная устойчивость самолета на больших углах атаки. Подчеркивалось,

что самолет неохотно входит в штопор и выходит из него с небольшим запаздыванием. Преднамеренное выполнение штопора при центровке более 33,5% САХ инструкции по летной эксплуатации самолета запрещали. Высокая оценка летно-технических характеристик самолета Р-5 определила принятие решения о запуске самолета в серийное производство взамен самолетов Р-1 и Р-3.

Советский Р-5 стал на ряд лет классическим типом разведчика. На международном конкурсе самолетов такого назначения, проводившемся в 1930 г. в Тегеране, в котором участвовали лучшие авиастроительные фирмы Англии, Франции и Голландии, наш воздушный разведчик Р-5 занял первое место. За время с 1929 по 1935 гг. заводы выпустили около 5 тыс. самолетов Р-5 в различных вариантах, в том числе торпедоносца (Р-5Т), штурмовика с 10 пулеметами (Р-5Ш).

Поликарпов И-16



В середине 30-х годов не было, пожалуй, истребителя, который пользовался бы такой широкой известностью в авиационных кругах как И-16 (ЦКБ-12), сконструированный коллективом, возглавляемым Н.Н. Поликарповым. По своему внешнему виду и летным качествам И-16 резко отличался от большинства своих серийных современников. Минимальные размеры, “бочкообразный” толстый фюзеляж, маленькое крыло, площадь вместе с подфюзеляжной частью в 14,54 м² и заголовник кабины летчика, переходивший в вертикальное оперение.

Конструкция И-16 – смешанная. Фюзеляж – деревянный, монокок выклеенный из шпона, с толщиной стенок от 4 мм

в передней до 2,5 мм в хвостовой части. Каркас фюзеляжа составляли четыре лонжерона и 11 шпангоутов – рамных, из сосновых реек фанерных стоек, коробчатого сечения; стрингеры – рейки, врезанные в шпангоуты. Для технологичности монокок изготовлялся из двух половин (правой и левой), стыкованных в плоскости симметрии самолета. Лонжероны центроплана – ферменные; нервюры – ферменные цельнодюралюминовые из коробчатых профилей. Обшивка центроплана – целиком из дюралюмина. Лонжероны консолей крыла – с полками из стальных труб и стенками из дюралюмина.

Вес пустого (тип 10) – 1315 кг, взлетный – 1715 кг. Истребитель непрерывно совершенствовался, менялся в деталях, оснащался более мощными двигателями и более сильным вооружением. Но его основная схема, размеры, формы и обводы фюзеляжа, крыла и оперения оставались неизменными. И-16 создавался как скоростной истребитель, в котором одновременно преследовалась цель достижения максимальной маневренности для ведения воздушного боя. Для этого центр тяжести в полете был совмещен с центром давления примерно на 31% САХ. Имело место мнение, что в этом случае самолет будет более маневренным.

На самом деле получилось, что И-16 стал практически недостаточно устойчивым, особенно на планировании, требовал большого внимания от летчика, реагировал на малейшее движение ручки. И наряду с этим не было, пожалуй, самолета, который производил бы такое большое впечатление на современников своими скоростными качествами. Маленький И-16 воплощал в себе идею быстроходного самолета, выполнявшего к тому же очень эффективно фигуры высшего пилотажа, и выгодно отличался от любых бипланов. После каждой модификации скорость, потолок и вооружение самолета возрастали.

Первые серийные истребители, построенные в 1934 г. с двигателем М-22, развивали скорость до 360 км/ч. Самолеты последних серий производства 1939 г., с двигателем М-62, летали уже со скоростью 460–490 км/ч. Вооружение

И-16 выпуска 1939 г. состояло из двух пушек и двух пулеметов. Известны следующие модификации И-16:

- 1) И-16 – М-22 (ЦКБ-12);
- 2) И-16 дублер (ЦКБ-12 бис);
- 3) И-16 тип 4 (ЦКБ-12 бис) с двигателем М-25;
- 4) И-16 тип 5 с двигателем М-25.

С истребителем И-16 связаны многие славные страницы истории советской авиации.

Самолеты первых серий получили боевое крещение в схватках с фашистами в небе Испании. На машинах последующих выпусков с установками для реактивных снарядов наши летчики громили японских милитаристов на Халхин-Голе. И-16 принимали участие в боях с немецко-фашистской авиацией в первый период Великой Отечественной войны. На этих истребителях сражались и одержали немало побед дважды Герои Советского Союза Г.П. Кравченко, С.И. Грицевец, А.В. Ворожейкин, В.Ф. Сафонов и другие летчики.

И-16 типов 5 и 10 в больших количествах применялся республиканской авиацией Испании. Был пушечный вариант самолета, И-16П (2 пушки ШВАК), И-16 типа 17 предназначался для штурмовки. Вооружение – 2 пушки ШВАК, 2 пулемета ШКАС, 200 кг бомб на внешней подвеске. И-16 типа 24 (1939 г.) оснащен двумя пушками ШВАК, двумя пулеметами ШКАС. Иногда ставили четыре ШКАСа и один синхронный крупнокалиберный пулемет БС. Самолет вооружали также шестью реактивными снарядами РС-82. Бомбовая нагрузка – до 200 кг.

В ходе развития полетный вес И-16 вырос более чем в полтора раза. И-16 типа 24 принял участие в начальном периоде Великой Отечественной войны. И-16, приспособленные для пикирующего бомбового удара, стали частью “звена” – СПБ (“составного пикирующего бомбардировщика” – самолета-носителя ТБ-3 и двух И-16, которые подвешивались у него под крылом), уничтожившего в 1941 г. Черноводский мост (Румыния) через Дунай.

Поликарпов И-153 “Чайка”



Добиваясь повышения боевых качеств маневренных истребителей, Н.Н. Поликарпов в 1938 г. создал новый самолет – И-153 “Чайка”. Внешне он был похож на истребитель И-15. Основные размеры остались такими же, мало изменилась и форма изогнутых участков верхнего крыла, но шасси на И-153 убиралось в полете, двигатель более мощный, вся конструкция соответственно усилена, спинка сиденья летчика бронирована. Лучшими стали многие узлы и детали. Зимой лыжи при уборке шасси прилегали к фюзеляжу заподлицо.

Благодаря этому “Чайка” при убранном шасси развивала скорость до 440 км/ч, сохранив основные маневренные качества своего предшественника. Вес пустого самолета – 1348 кг, взлетный – 1859 кг. Первое боевое испытание И-153 прошли летом 1939 г. в районе реки Халхин-Гол. Самолет И-153 – последний в нашей стране истребитель бипланной схемы, строившийся крупными сериями. Заводы выпустили 3400 самолетов этого типа. Конструктор использовал все возможное, чтобы добиться наивысшей скорости при сохранении свойственной биплану маневренности.

И “Чайки” с убранными шасси даже во второй половине тридцатых годов относились к скоростным машинам. Однако уже в конце тридцатых и особенно в сороковых годах скорость в 400 км/ч для истребителей была явно недостаточной. От самолетов такого назначения требовалась скорость 500–600 и даже 650 км/ч. Такой скорости биплан развить не мог. И все же “Чайка” вошла в историю. На этих машинах наши летчики в первый период Великой Отечественной войны, когда еще не хватало самолетов новых типов, успешно вели воздушные бои, штурмовали вражеские автоколонны, аэродромы.

Микоян, Гуревич МиГ-3



Первая совместная работа Артема Микояна и Михаила Гуревича, ставших впоследствии одними из самых знаменитых авиаконструкторов, состоялась в 1938 г. Образовавшееся в результате этого сотрудничества конструкторское бюро известно и сегодня по инициалам его создателей – МиГ. Начало первой разработке положил конкурс ВВС на создание нового истребителя-перехватчика, который должен был быть оснащен 12-цилиндровым V-образным двигателем конструкции Микулина.

Первоначально проект высотного скоростного истребителя был разработан выдающимся русским и советским конструктором Н.Н. Поликарповым (который за создание самолета МиГ-1 – МиГ-3 был удостоен Сталинской премии). Вместе с вариантом опытного истребителя в новое КБ, возглавляемое Микояном, перешла значительная часть работников КБ Поликарпова (людей можно понять: над Поликарповым нависла угроза репрессий, а Микоян был братом соратника Сталина и члена Политбюро ЦК ВКП(б)). Проект победил в конкурсе, после чего последовал заказ на три опытных экземпляра под обозначением И-200. Первый из них поднялся в воздух 5 апреля 1940 г. После летных испытаний начался серийный выпуск самолетов МиГ-1, развивавших скорость до 628 км/ч (390 миль/ч). В связи с этим в 1940-41 гг. СССР заявлял, что МиГ-1 – самый быстрый в мире истребитель-перехватчик.

Однако самолет имел ряд недостатков, поэтому было построено всего около 100 машин этого типа. Ему мешали недостаточная устойчивость, малая дальность полета, низкая живучесть конструкции. В результате появилась новая

модификация истребителя – МиГ-3, обладавшая улучшенной аэродинамикой и увеличенным углом поперечного V внешних отсеков крыла. Кроме того, был увеличен запас топлива, мощность вооружения и толщина брони. Всего было построено 3422 машины МиГ-3 (включая самолеты типа МиГ-1).

ЛаГГ-3



Внедрение самолета не проходило гладко, так как самолет и его чертежи были еще достаточно “сырые”, не доработанные до серийного выпуска. Наладить поточное производство не удавалось. С выходом серийных самолетов и их поступлением в воинские части стали приходиться пожелания и требования усилить вооружение и увеличить объем баков. Увеличение емкости бензобаков позволило увеличить дальность полета с 660 до 1000 км. Были установлены автоматические предкрылки, но в серии больше шли обычные самолеты.

Заводы, выпустив около 100 машин ЛаГГ-1, начали строить его вариант – ЛаГГ-3. Все это по мере сил выполнялось, но самолет утяжелялся и летные качества его снижались. Кроме того, зимний камуфляж – шершавая поверхность окраски – ухудшил аэродинамику самолета (а опытный экземпляр темно-вишневого цвета был отполирован до блеска, за что его называли “рояль” или “радиола”). Общая культура веса в самолетах ЛаГГ и Ла была ниже, чем в самолетах Як, где она была доведена до совершенства. Но живучесть конструкции ЛаГГ (а затем Ла) была исключительной. ЛаГГ-3 в первый период войны был одним из основных фронтовых истребителей. В 1941–1943 гг. заводы построили свыше 6,5 тыс. самолетов ЛаГГ.

Это был свободнонесущий низкоплан, имевший гладкие обводы и убирающееся шасси с хвостовым колесом; он был уникален среди истребителей того времени, потому что имел цельнодеревянную конструкцию, за исключением имевших металлический каркас и полотняную обшивку рулевых поверхностей; фюзеляж, хвостовое оперение и крылья имели деревянную силовую конструкцию, к которой были прикреплены с помощью фенол-формальдегидной резины диагональные полосы фанеры.

Было построено более 6500 самолетов ЛаГГ-3, причем поздние варианты имели убирающееся хвостовое колесо и возможность переносить сбрасываемые топливные баки. Из вооружения устанавливалась 20-мм пушка, стрелявшая через втулку винта, два пулемета калибра 12,7 мм (0,5 дюйма), и подкрыльные крепления для неуправляемых ракет или легких бомб. Вооружение серийных ЛаГГ-3 состояло из одной пушки ШВАК, одного-двух БС и двух ШКАС, еще подвешивались 6 снарядов РС-82. Были еще серийные самолеты с пушкой 37-мм Шпитального Ш-37 (1942 г.) и Нудельмана НС-37 (1943 г.). ЛаГГ-3 с пушкой Ш-37 называли «истребителем танков».

Яковлев Як-1



В творческом соревновании конструкторских бюро, разрабатывавших в конце тридцатых годов новые истребители, большого успеха добился коллектив, которым руководил А.С. Яковлев. Созданный им опытный истребитель И-26 отлично прошел испытания и под маркой Як-1 был принят в серийное производство. Самолет Як-1 – по схеме – низкоплан, один из самых легких истребителей тех лет. Его взлетный вес – 2847 кг при весе пустого самолета – 2347 кг. Конструкция смешанная: каркас фюзеляжа фор-

менный, сварной из стальных хромансильевых труб, обшивка носовой части дюралевая, хвостовой – полотняная.

Крыло площадью 17,15 м², деревянное, без разъемов, оклеенное полотном. Каркас оперения – дюралевый, обшивка – полотно. Бортовое вооружение – одна пушка ШВАК калибра 20 мм для стрельбы через ось редуктора двигателя и два скорострельных пулемета ШКАС. С двигателем ВК-105П истребитель развивал скорость до 580 км/ч. Высоту в 5 тыс. м набирал за 5,4 мин. По своим пилотажным и боевым качествам Як-1 был в числе лучших фронтовых истребителей.

Як-9



Учитывая опыт боевого применения истребителя Як-1, замечания и предложения летчиков, А.С. Яковлев внес в машину ряд существенных изменений. В новом варианте самолета вместо деревянных коробчатых лонжеронов крыла использовали металлические двутаврового сечения.

Это позволило значительно увеличить объем бензобаков и, следовательно, дальность полета. Обшивка крыла фанерная, работающая, довольно толстая. Для лучшего наблюдения за задней полусферой по-новому сконструировали фонарь кабины и верх хвостовой части фюзеляжа. Вес пустого самолета (в зависимости от вооружения) стал 2200–2350 кг, взлетный – 2875–3060 кг.

По существу, это был новый самолет, хотя заводам при его постройке потребовалось внести совсем небольшие изменения в технологию производства и оснастку. Поэтому они смогли быстро освоить модернизированный вариант истребителя, получившего название Як-9. С 1943 г. Як-9 стал, по существу, основным самолетом воздушного боя.

Это был самый массовый тип фронтового самолета-истребителя в составе наших ВВС в годы Великой Отечественной войны.

На боевых высотах (2300–4300 м) истребитель развивал скорость соответственно 570 и 600 км/ч. Для набора 5 тыс. м ему было достаточно 5 минут. Максимальный потолок достигал 11 км, что позволяло использовать Як-9 и в системе ПВО страны для перехвата и уничтожения высотных самолетов противника.

В ходе войны конструкторское бюро создало несколько модификаций Як-9. Они отличались от основного типа, главным образом, вооружением и запасом горючего. Основной Як-9 строился с двигателем ВК-105ПФ мощностью 1240 л.с., имел 1 пушку калибра 20 мм, а затем 37 мм и 2 крупнокалиберных пулемета. Серийно строились и разведывательные варианты машин – Як-9Р и Як-9УФ (фоторазведчики), Як-9В – вывозной самолет, Як-9 “Курьерский”. Всего заводы произвели 16769 самолетов Як-9 различных модификаций.

Лавочкин Ла-5



Коллектив конструкторского бюро, возглавляемого С.А. Лавочкиным, в декабре 1941 г. завершил модификацию строившегося серийно истребителя ЛаГГ-3 под звездообразный двигатель АШ-82. Переделки были сравнительно небольшие, размеры и конструкция самолета сохранились, но из-за большего миделя нового двигателя на борту фюзеляжа надставили вторую, неработающую обшивку. Сделано это было для того, чтобы не приостанавливать массового выпуска самолетов. В дальнейшем фюзеляж был переделан. Усилено было и вооружение самолета. Вместо

одной пушки на ЛаГГ-3, на его новом варианте, установили две 20-мм пушки ШВАК.

Площадь крыла Ла-5 – 17,37 м², вес пустого самолета – 2740 кг, взлетный – 3230 кг. Модифицированный самолет, получивший марку Ла-5, приняли для массового производства.

Уже в сентябре 1942 г. истребительные полки, оснащенные машинами Ла-5, участвовали в сражении под Сталинградом и добились крупных успехов. Бои показали, что новый советский истребитель обладает серьезными преимуществами перед фашистскими самолетами такого же класса. Его скорость – 613 км/ч при хорошей маневренности была выше скорости лучших истребителей противника.

Фюзеляж – полумонокок, выклеенный из березового шпона толщиной 1,15–0,75 мм в пять-восемь слоев, с уменьшением толщины от носа к хвосту. На первых порах еще оставалась двойная обшивка фюзеляжа за капотом, но потом фюзеляж полностью переделали в полном соответствии с габаритами двигателя М-82. Крыло – двухлонжеронное, площадью 17,56 м² и размахом 9,8 м, с предкрылками. Элероны небольшого размаха, щелевые, обшивка – полотно. Обшивка крыла – фанера в 3 мм. Вооружение Ла-5 состояло из двух синхронных пушек ШВАК.

Оперативность выполнения большого объема доводочных работ в ходе испытаний Ла-5 в значительной степени определялась тесным взаимодействием КБ С.А. Лавочкина с НИИ ВВС, ЛИИ, ЦИАМ и КБ А.Д. Швецова. Благодаря этому удалось в кратчайшие сроки решить множество вопросов, связанных в основном с компоновкой силовой установки, и довести Ла-5 до серии, прежде чем на конвейере вместо ЛаГГа появился другой истребитель.

Производство Ла-5 быстро наращивалось, и уже осенью 1942 г. под Сталинградом появились первые авиационные полки, имевшие на вооружении этот истребитель. Надо сказать, что Ла-5 не был единственным вариантом переделки ЛаГГ-3 под мотор М-82. Еще летом 1941 г. подобную модификацию осуществили в Москве под руководством

М.И. Гудкова (самолет назывался Гу-82). Этот самолет получил хороший отзыв НИИ ВВС. Последующая эвакуация и, видимо, недооценка в тот момент важности такой работы сильно затянули испытания и доводку этого истребителя.

Что касается Ла-5, то он быстро завоевал признание. Большие скорости горизонтального полета, неплохая скороподъемность и приемистость в сочетании с лучшей, чем у ЛаГГ-3, маневренностью на вертикалях, обусловили резкий качественный скачок при переходе от ЛаГГ-3 к Ла-5. Мотор воздушного охлаждения имел большую живучесть, чем мотор жидкостного охлаждения, и одновременно являлся своеобразной защитой летчика от огня с передней полусферы. Используя это свойство, летчики, летавшие на Ла-5, смело шли в лобовые атаки, навязывая противнику выгодную для себя тактику боя.

Но все достоинства Ла-5 на фронте проявились не сразу. Первое время из-за ряда “детских болезней” его боевые качества существенно снижались. Конечно, при переходе к серийному выпуску летные данные Ла-5 по сравнению с его опытным экземпляром несколько ухудшились, но не столь значительно, как у других советских истребителей. Так, скорость на малых и средних высотах снизилась всего на 7–11 км/ч, скороподъемность почти не изменилась, а время виража благодаря установке предкрылков даже уменьшилось с 25 до 22,6 с.

Однако реализовать максимальные возможности истребителя в бою было трудно. Перегрев мотора ограничивал время использования максимальной мощности, маслосистема нуждалась в доработке, в кабине летчика температура воздуха достигала 55–60 °С, нуждалась в улучшении система аварийного сброса фонаря и качество плексиглаза. В 1943 г. было выпущено 5047 истребителей Ла-5.

Bell P-39 “Airacobra” (“Аэрокобра”)



Внешне самолет P-39 почти не отличался от других одномоторных истребителей, однако под обшивкой самолета было много необычного. Непривычным прежде всего было расположение двигателя – не в носовой части фюзеляжа, а за кабиной летчика, недалеко от центра тяжести. Винт же приводился во вращение посредством вала длиной около трех метров, который проходил под сиденьем летчика. Освободившееся таким образом пространство в носовой части фюзеляжа было использовано для размещения мощного вооружения. Необычным было и применение двух боковых дверей автомобильного типа для доступа в кабину летчика и трехопорного шасси с носовым колесом.

Необычная компоновка самолета P-39 позволила также решить еще одну непростую задачу – обеспечить хороший обзор, необходимый летчику для успешного ведения воздушного боя. Отсутствие двигателя в носовой части самолета позволило несколько выдвинуть кабину летчика вперед и одновременно улучшить аэродинамику носовой части фюзеляжа, придав ей более заостренный вид по сравнению с самолетом обычной схемы.

Командование Советских ВВС в это время уже имело представление о тех трудностях, с которыми столкнулись наши летчики и техники, эксплуатирующие истребители “Харрикейн”, “Томагавк” и “Киттихоук”, поступившие к нам по ленд-лизу из Англии и США. Поэтому было принято решение – в действующие части “Аэрокобры” сразу не направлять. Для сборки и облета новых машин была сформирована специальная группа НИИ ВВС, которой пришлось проводить тщательное исследование летно-технических

характеристик истребителей Р-39 и заниматься устранением различных дефектов. В ходе испытаний выяснилось, что характеристики, указанные фирмой “Белл”, оказались явно завышенными.

Необходимо отметить, что американские конструкторы, инженеры и рабочие с глубоким пониманием отнеслись к предложениям Советских ВВС по улучшению конструкции самолета. Специалисты фирмы “Белл”, приезжая в Советский Союз, бывали в воинских частях, на месте изучали причины и обстоятельства аварий. Советские инженеры и пилоты в свою очередь были командированы в США, где они помогали фирме “Белл” проводить работы по совершенствованию истребителя Р-39. К доработке “Аэрокобры” был подключен и крупнейший центр советской авиационной науки – Центральный аэрогидродинамический институт имени Н.Е. Жуковского (ЦАГИ).

К концу Второй Мировой войны самолеты Р-39N и Р-39Q были основными истребителями, поставляемыми союзниками в СССР по ленд-лизу. Именно на истребителе Р-39N с бортовым номером 100 закончил войну Александр Иванович Покрышкин. Ничуть не преуменьшая заслуг других летчиков, воевавших на самолетах Р-39, необходимо сказать, что “Аэрокобре” повезло в том смысле, что она досталась А.И. Покрышкину – выдающемуся летчику и руководителю с незаурядными способностями. Он творчески подошел к возможностям самолета и разработал тактику боевого применения истребителей против немецких самолетов.

А.И. Покрышкин, летая на “Аэрокобрах” с весны 1943 г, уничтожил в воздушных боях 48 самолетов противника, доведя общий счет до 59 побед. Вместе с Покрышкиным на “Аэрокобрах” воевали и такие прославленные асы, как Г. Речкалов, Г. Голубев, К. Сухов, братья Глинка и другие. На “Аэрокобре” Г. Речкалова к концу войны было 56 звездочек, показывающих число воздушных побед; 53 самолета противника сбил Георгий Голубев, 50 – Дмитрий Глинка. Немного уступал Покрышкину по количеству сбитых самолетов Н. Гулаев, также летавший на истребителе Р-39. На его личном счету 57 сбитых самолетов противника.

Высокое мастерство советских летчиков, летавших на “Аэрокобрах”, подтверждается также и тем, что ни один из пилотов союзников, летавших даже на более совершенных самолетах-истребителях типа “Мустанг” или “Спидфайр”, не мог достичь подобных результатов. Так, например, известные американские асы Бонд и Макгвайр сбили соответственно 40 и 38 самолетов, англичанин Джонсон – 38, а француз Клостерман – 33.

Технологический процесс производства самолета также был разработан с учетом требований массового выпуска. Вся конструкция состояла из нескольких основных частей, каждая из которых собиралась на отдельном конвейере, после чего они передавались на главный конвейер для окончательной сборки. Максимальное устранение деталей, изготавливаемых вручную, обеспечивало полную взаимозаменяемость частей самолета.

Ильюшин Ил-2



Один из самых грозных боевых самолетов Второй мировой войны Ильюшин Ил-2 производился в огромных количествах. Советские источники называют цифру 36163 самолета. Характерной особенностью двухместного самолета ЦКБ-55 или БШ-2, разработанного в 1938 г. Сергеем Ильюшиным и его Центральным конструкторским бюро, была бронированная оболочка, которая составляла единое целое с конструкцией фюзеляжа и защищала экипаж, двигатель, радиаторы и топливный бак.

Самолет прекрасно подходил к определенной для него роли штурмовика, так как был хорошо защищен при штурмовке с малых высот, но от него отказались в пользу более легкой одноместной модели – самолета ЦКБ-57, который

имел двигатель АМ-38 мощностью 1268 кВт (1700 л.с.), приподнятый, хорошо обтекаемый фонарь кабины пилота, две пушки калибра 20 мм вместо двух из четырех установленных на крыле пулеметов, а также подкрыльные ракетные пусковые установки. Первый опытный образец поднялся в воздух 12 октября 1940 г.

Серийные экземпляры, обозначенные Ил-2, в целом были похожи на модель ЦКБ-57, но имели модифицированное лобовое стекло и укороченный обтекатель задней части фонаря кабины пилота.

Одноместный вариант Ил-2 быстро доказал, что он является высокоэффективным оружием. Однако потери в течение 1941–1942 гг. из-за отсутствия истребителей сопровождения оказались очень велики. В феврале 1942 г. было решено вернуться к двухместному варианту Ил-2 в соответствии с первоначальной концепцией Ильюшина. У самолета Ил-2М в задней кабине под общим фонарем располагался стрелок. Два таких самолета прошли летные испытания в марте, а серийные машины появились в сентябре 1942 г. Другие изменения включали установку более мощного двигателя АМ-38Ф, замену двух 20-мм пушек ШВАК более эффективными 23-мм пушками ВЯ, а также различные аэродинамические усовершенствования. Новый вариант самолета Ил-2 тип 3 (или Ил-2м3) впервые появился в Сталинграде в начале 1943 г. Проходивший испытания в 1942 г. самолет имел новое крыло с прямой стреловидностью (150 по передней кромке) на внешних консолях крыла.

Благодаря значительному улучшению своих летных характеристик и боевых качеств Ил-2 тип 3 стал самым массовым вариантом самолета Ил-2. Штурмовики Ил-2 использовались со значительно большим тактическим эффектом в 1944–1945 гг., после того как был тщательно продуман способ их применения и в широком масштабе обеспечена поддержка истребителей. Усиление вооружения включало кассеты, содержащие до 200 ПТАБ (противотанковых авиационных бомб), использование противосамолетного гранатомета ДАГ-10, а также установку на ограни-

ченном количестве самолетов Ил-2 тип 3М пары пушек НС-11 или П-37 калибра 37 мм, которые находились в обтекателях.

Самолеты Ил-2 использовались ВМС СССР для противокорабельных операций, кроме этого, разрабатывались специализированные бомбардировщики-торпедоносцы Ил-2Т. На суше этот самолет использовался при необходимости для проведения разведки и постановки дымовых завес.

На последнем году Второй мировой войны самолеты Ил-2 использовались польскими и чехословацкими подразделениями, летавшими совместно с советскими. Эти штурмовики оставались на вооружении ВВС СССР на протяжении нескольких послевоенных лет и чуть более длительное время в других странах Восточной Европы. Учебно-тренировочный вариант самолета был известен под обозначениями У-Ил-2 или Ил-2У.

Туполев, Архангельский СБ, Ар-2



В начале 30-х годов в ряде стран были получены такие достижения в разработке двухмоторных цельнометаллических самолетов, что стала вполне реальной идея создания бомбардировщика, превосходящего по скорости полета состоявшие в то время на вооружении истребители бипланной схемы. Основным оружием скоростного бомбардировщика в противоборстве с истребителями противника должна была стать именно высокая скорость полета.

Самолет был принципиально новым для того времени. При этом основные трудности, с которыми пришлось столкнуться бригаде Архангельского (устойчивость и управляемость полета, а также эффективное охлаждения моторов),

были “стандартными” проблемами всех советских самолетов этого времени. По завершению государственных испытаний СБ 2ИС был передан в качестве эталона на завод № 22, где уже шла сборка серийных СБ.

Бомбоотсек располагался в центральной части фюзеляжа. Среднепланное расположение крыла, лонжероны которого пронизывали бомбоотсек, определило схему подвески бомб. Максимальный калибр бомб ограничивался 500 кг. При этом крупнокалиберные бомбы массой 500 и 250 кг подвешивались в бомбоотсеке горизонтально под лонжеронами крыла. Поскольку весь бомбовый груз массой 500–600 кг размещался вблизи центра тяжести самолета, то его сброс не оказывал существенного влияния на характеристики устойчивости и управляемости самолета. Управление сбрасыванием бомб осуществлялось штурманом с помощью электрических и механических сбрасывателей. В кабине летчика имелся дублированный аварийный механический сбрасыватель.

СБ стал первым советским самолетом, лицензионное производство которого было налажено за рубежом. В варианте с двигателями М-100А чехословацкой авиационной промышленностью было выпущено около 110 самолетов СБ под обозначением В.71, которые затем после захвата Чехословакии использовались в ВВС фашистской Германии и ее сателлитов.

Опыт боевого применения самолетов СБ в Испании и Китае определил пути их дальнейшего совершенствования. Новое оборонительное вооружение – крупнокалиберные пулеметы – подлежало внедрению в серийное производство, но вплоть до 1940 г. оно устанавливалось лишь на отдельных самолетах СБ, которые, как предполагалось, должны были замыкать боевой строй бомбардировщиков. Но реально большинство самолетов СБ в боях первого периода Великой Отечественной войны использовалось с устаревшим оборонительным вооружением, возможности которого немецкие летчики хорошо изучили еще в Испании.

С внедрением самолетов СБ в серийное производство советская авиационная промышленность постоянно нара-

щивала темпы производства, и в 1937–1938 гг. серийные заводы выпускали до 13 самолетов СБ в сутки. К началу второй мировой войны бомбардировщик СБ, составлявший основу советской фронтовой бомбардировочной авиации (будучи единственным серийным самолетом в СССР подобного назначения), морально устарел и нуждался в замене.

В соответствии с постановлением правительства о переименовании боевых самолетов, в приказе НКАП от 9 декабря 1940 г. СБ-РК был переименован в Ар-2 (первые буквы фамилии главного конструктора и четная цифра “2”, с которой должна были начинаться нумерация всех машин какого-либо КБ, если это были бомбардировщики, штурмовики, разведчики и транспортники). Это объясняется тем, что вся работа по самолетам СБ, начиная с проектирования, велась бригадой А. А. Архангельского – до 1936 г. под руководством А.Н. Туполева, а с весны 1938 г. самостоятельно на заводах.

Несмотря на то, что скорость полета Ар-2 благодаря более мощным двигателям, крылу меньшей площади и улучшенной аэродинамикой планера возросла (так же как скороподъемность и потолок), имеющаяся информация об испытаниях купленного в Германии истребителя Мессершмитта Vf109E, говорила о том, что этого было явно недостаточно. Ар-2 уступал ему в скорости более чем на 60 км/ч. Кстати, немецкое влияние также коснулось Ар-2 и не только в концепции его появления: такое техническое решение, как автомат ввода и вывода самолета из пикирования, аналогичный установленному на Ju-88 – было освоено в производстве на московском заводе № 213 и применялось на нем и Пе-2.

На долю СБ и Ар-2 выпали самые тяжелые дни Великой Отечественной войны, в которой он принимал участие с самых первых дней. Так, на 10 июля 1941 г. в армейской авиации 20-й Армии Западного фронта наряду с 11 исправными СБ находилось и 3 Ар-2, а в 22-й Армии – 31 СБ и 9 Ар-2. В оборонительных боях за Москву был пример, когда

уцелевшие Ар-2 использовались наряду с другими устаревшими самолетами в специфических условиях: 14 экипажей СБ, Ар-2, По-2 1-го ночного бомбардировочного полка действуя в сложных метеоусловиях широко применяли зажигательные бомбы, заставляя противника покинуть опорные пункты и зимние помещения. Ар-2 использовался вплоть до конца 1944 г. в частях ВВС и морской авиации как пикирующий бомбардировщик и разведчик.

Ильюшин ДБ-3 Ил-4



Начать исследовательские и опытно-конструкторские работы над новым типом дальнего бомбардировщика, способным заменить самолеты ТБ-3 во второй половине 1930-х гг. С.В. Ильюшин считал, что из-за увеличения скорости перспективных истребителей до 400–450 км/ч дальний бомбардировщик с меньшей скоростью полета будет малоэффективным при действии против хорошо защищенных различными средствами противовоздушной обороны тыловых объектов противника. В связи с этим перед руководством Главного управления авиационной промышленности и ВВС был поставлен вопрос о создании скоростного дальнего бомбардировщика с заданными техническими требованиями дальностью полета, но с максимальной скоростью на расчетной высоте около 400 км/ч. В то время для тяжелого самолета такая скорость считалась очень большой.

Оборонительное вооружение самолета состояло из трех подвижных пулеметов ШКАС калибра 7,62 мм, самых скорострельных в то время пулеметов в мире. Переднюю полусферу защищал пулемет штурмана, размещавшегося в

носовой части фюзеляжа. Атаки истребителей противника со стороны верхней и нижней частей задней полусферы отражал стрелок-радист из задней кабины с помощью верхнего турельного и нижнего люкового пулеметов на шкворневой установке. Управлял самолетом летчик, командир корабля. Педали и ручку управления самолетом предполагалось установить также и в кабине штурмана, чтобы при выдерживании боевого курса или выходе из строя командира штурман мог взять управление самолетом на себя.

С двигателями М-85 при нормальной полетной массе 7000 кг с 1000 кг бомб на внутренней подвеске и полным комплектом оборонительного вооружения из трех пулеметов ШКАС с общим боезапасом 2500 патронов серийный самолет ДБ-3 развивал максимальную скорость 400 км/ч на высоте 4500 м. Дальность полета ДБ-3 достигала 4000 км с бомбовым грузом 500 кг, а с нормальным бомбовым грузом массой 1000 кг – 3100 км. Такая большая дальность полета нового бомбардировщика объяснялась не только высоким аэродинамическим совершенством самолета, но и наличием у него значительного запаса топлива и масла (около 33% максимальной взлетной массы).

Пилотажные характеристики ДБ-3 также получили высокую оценку летчиков. Особенно отмечались простой взлет, быстрый набор высоты, ровный, без рыскания горизонтальный полет по прямой, облегчавший выполнение прицельного бомбометания. Устойчивое выполнение виражей с креном 40–60°. Подчеркивалась легкость расчета захода на посадку и то, что при нормальных скоростях подвода самолета к земле он не обнаруживал никаких опасных тенденций: чрезмерно быстрой потери скорости, сваливания на крыло, произвольных взмываний. Особенностью ДБ-3 было и то обстоятельство, что при отказе одного двигателя он мог продолжать горизонтальный полет, а при нормальной полетной массе 7000 кг мог выполнять полет с набором высоты и развороты в сторону как работающего, так и отказавшего двигателя. Летчики указывали и на

недостаточную продольную устойчивость самолета из-за общепринятой в то время несколько задней центровки.

В 1937 г. первые самолеты ДБ-3 поступили на вооружение в части дальнебомбардировочной авиации советских ВВС. Это были машины, по своим летно-тактическим характеристикам значительно превосходящие аналогичные зарубежные бомбардировочные самолеты, прежде всего самолеты военно-воздушных сил фашистской Германии.

Совершенствование дальних бомбардировщиков ДБ-3 – Ил-4 коллектив ОКБ проводил в двух основных направлениях. Их летно-технические характеристики улучшились установкой новых, более мощных и высотных двигателей. Одновременно велись работы по расширению сферы применения этих самолетов: их приспособляли к выполнению не только бомбардировочных, но и других боевых задач. В годы Великой Отечественной войны Ил-4 стал основным самолетом – торпедоносцем авиации Военно-морского флота.

Петляков ПБ-100 Пе-2



Во время Великой Отечественной войны Пе-2 был самым массовым советским бомбардировщиком. Эти самолеты участвовали в сражениях на всех фронтах, применялись сухопутной и морской авиацией в качестве бомбардировщиков, истребителей, разведчиков. Разработка Пе-2 была начата в середине 1938 г. группой конструкторов под руководством В.М. Петлякова в ЦКБ-29. Это ЦКБ принадлежало Спецтехотделу НКВД и представляло собой уникальную организацию – весь костяк конструкторского бюро состоял из заключенных – “врагов народа”, “вредителей”. Заключенными были и все фактические руководители

бюро, в том числе и В.М. Петляков (формальными руководителями ЦКБ считались работники НКВД). Характеристики Пе-2 считались весьма высокими. По скорости (без наружной подвески бомб) он почти не уступал основному немецкому истребителю 1940 г. Мессершмитт Вf. 109Е.

К сожалению, к началу военных действий машина была еще плохо освоена летчиками. Здесь сыграли свою роль и сравнительная сложность самолета, и принципиально новая для советских летчиков тактика бомбометания с пикирования, и отсутствие самолетов-”спарок” с двойным управлением, и конструктивные дефекты, в частности недостаточная амортизация шасси и плохая герметизация фюзеляжа, увеличивавшая пожароопасность. Впоследствии также отмечалось, что взлет и посадка на Пе-2 значительно сложнее, чем на отечественных СБ или ДБ-3, или американском Дуглас А-20 “Бостон”. Кроме того, малоопытным был летный состав быстро растущих Советских ВВС. Например, в Ленинградском округе более половины летного состава окончило авиационные училища осенью 1940 г. и имело совсем немного часов налета.

С осени 1941 г. Пе-2 уже активно применялись на всех фронтах, а также в морской авиации Балтийского и Черноморского флотов. Формирование новых частей велось ускоренными темпами. Для этого привлекали наиболее опытных летчиков, в том числе летчиков-испытателей НИИ ВВС, из которых был сформирован отдельный полк самолетов Пе-2 (410-й). Во время контрнаступления под Москвой Пе-2 уже составляли примерно четверть от сосредоточенных для операции бомбардировщиков. Полки Пе-2 часто перебрасывали с места на место, используя их на наиболее опасных участках. Под Сталинградом прославился 150-й полк полковника И.С. Полбина (впоследствии генерала, командира авиакорпуса). Этот полк выполнял наиболее ответственные задачи. Хорошо освоив бомбометание с пикирования, летчики днем наносили мощные удары по противнику.

В 1944 г. Пе-2 участвовали практически во всех крупных

наступательных операциях Советской Армии. В феврале 9 Пе-2 прямыми попаданиями разрушили мост через Днепр у Рогачсва. Прижатые к берегу немцы были уничтожены советскими войсками. В начале Корсунь-Шевченковской операции 202-я авиадивизия нанесла мощные удары по аэродромам в Умани и Христиновке. В марте 1944 г. Пе-2 36-го полка разрушили немецкие переправы на реке Днестр. Очень эффективными оказались пикировщики и в горных условиях Карпат. В авиационной подготовке перед наступлением в Белоруссии участвовало 548 Пе-2. 29 июня 1944 г. Пе-2 разрушили мост через Березину – единственный выход из белорусского “котла”.

Не обошлись без этих бомбардировщиков и на завершающем этапе войны. Они действовали во всей Восточной Европе, сопровождая наступление советских войск. Большую роль сыграли Пе-2 в штурме Кенигсберга и военно-морской базы Пиллау. В общей сложности 743 пикировщика Пе-2 и Ту-2 участвовали в Берлинской операции. Например, 30 апреля 1945 г. одной из целей Пе-2 было здание гестапо в Берлине. Пе-2 участвовали и в короткой кампании на Дальнем Востоке. В частности, пикировщики 34-го бомбардировочного полка во время ударов по портам Расин и Сейсин в Корее потопили три транспорта и два танкера и повредили еще пять транспортов.

Выпуск Пе-2 прекратился зимой 1945–1946 гг. Всего было построено 11247 Пе-2 всех модификаций – больше, чем любых других советских бомбардировщиков.

Пе-2 – основной самолет советской бомбардировочной авиации -сыграл выдающуюся роль в достижении победы в Великой Отечественной войне. Этот самолет применялся как бомбардировщик, разведчик, истребитель (его не использовали только как торпедоносец). Пе-2 воевали на всех фронтах и в морской авиации всех флотов. В руках советских летчиков Пе-2 в полной мере раскрыл заложенные в нем возможности. Скорость, маневренность, мощное вооружение плюс прочность, надежность и живучесть были его отличительными чертами. Пе-2 был популярен у

летчиков, предпочитавших зачастую эту машину иностранным. С первого и до последнего дня Великой Отечественной войны “Пешка” служила верой и правдой.

Туполев Ту-2



Создание самолета Ту-2 (фронтового бомбардировщика) началась в конце 1939 г. конструкторской группой во главе с А.Н. Туполевым. В январе 1941 г. вышел на испытания, опытный самолет, обозначенный “103”. В мае того же года начались испытания его улучшенного варианта “103У”, отличавшегося более сильным оборонительным вооружением, измененным расположением состава экипажа, который состоял из летчика, штурмана (мог в случае необходимости быть стрелком), стрелка-радиста и стрелка. Самолет оснащался высотными моторами АМ-37. На испытаниях самолеты “103” и “103У” показали выдающиеся летные качества.

По скорости на средних и больших высотах, дальности полета, бомбовой нагрузке и мощи оборонительного вооружения они существенно превосходили Пе-2. На высотах более 6 км они летали быстрее почти всех серийных истребителей как советских, так и немецких, уступая только отечественному истребителю МиГ-3. В июле 1941 г. было принято решение о запуске “103У” в серию. Однако в условиях начавшейся войны и широкомасштабной эвакуации авиационных предприятий организовать выпуск моторов АМ-37 не удалось. Поэтому конструкторам пришлось переделывать самолет под другие моторы. Ими стали М-82 А.Д. Швецова, которые только что начали выпускаться серийно.

Испытания нового варианта самолета, названного

“103В”, а затем Ту-2, начались в декабре 1941 г., а уже в 1942 г. с конвейера сошли первые серийные машины. Завод выпустил уже 80 Ту-2, когда вышло правительственное решение о замене его на истребитель Як-9. Ошибочность этого решения стала очевидна очень скоро, и производство Ту-2 возобновили на другом заводе. Первые бомбардировщики там вышли в 1943 г. От ранее выпущенных они отличались более мощными моторами АШ-82ФН, усиленным оборонительным вооружением (вместо пулеметов калибра 7,62 мм поставили 12,7 мм), упрощенной конструкцией. Самолеты этого типа применялись на фронтах с 1944 г. Производство этого типа бомбардировщиков продолжалось еще несколько лет после войны, пока их не сменили реактивные бомбардировщики. Всего было построено 2547 самолетов.

Douglas DC-3 (C-47) “Dakota” – Ли-2



Классический авиалайнер всей мировой авиации Douglas DC-3 к концу 1991 г. находился в эксплуатации непрерывно в течение 55 лет. Вряд ли кто мог предположить такую долговечность этого проекта, когда в 1934 году авиакомпания American Airlines обратилась с просьбой к компании Douglas разработать увеличенный вариант самолета DC-2, чтобы обеспечить спальными местами трансконтинентальные рейсы. В результате появился самолет Douglas DST (Douglas Sleeper Transport) с 16-спальными местами, который совершил свой первый полет 17 декабря 1935 г.

Существовал, однако, и 24-местный дневной вариант этого самолета, обозначенный DC-3. Он-то и добился бла-

годаря своей надежности доминирующих позиций на национальных авиалиниях и популярности во всем мире. В США было выпущено 10692 таких самолета; еще около 2000 были построены по лицензии в СССР под обозначением Лизунов Ли-2. Надежная конструкция DC-3 привела к тому, что авиакомпании других стран охотно стали приобретать эти прекрасные машины. Более 800 машин были поставлены по Ленд-лизу в СССР в годы великой Отечественной войны.

Свободнонесущий низкоплан, самолет DC-3 имел цельнометаллическую конструкцию, за исключением полотняной обшивки на рулевых поверхностях. Особенностью его крыла являлась многолонжеронная конструкция (заимствованная от DC-1). Самолет имел цельнометаллический фюзеляж почти круглого поперечного сечения, убирающееся трехопорное шасси с самоориентирующимся хвостовым колесом и свободнонесущее цельнометаллическое оперение. Гражданские DC-3 сыграли огромную роль в прокладке надежных национальных авиамаршрутов. Рекорд периода 1936-1941 гг., когда пассажиропоток в США возрос почти на 600%, был установлен во многом благодаря самолету DC-3, которым в то время были оснащены большинство авиакомпаний США и чья безопасность стала почти легендарной.

Гражданские модели (включая DST) были построены в пяти сериях, и стандартной силовой установкой были двигатели либо Wright SGR-1820, либо Pratt & Whitney Twin Wasp мощностью от 1000 и 1200 л.с. при различном максимальном взлетном весе. Для использования DC-3 как военнотранспортного самолета производилось усиление задней части фюзеляжа и пола кабины, а также оснащение большими грузовыми дверями. Силовая установка первоначального серийного варианта состояла из двух звездообразных поршневых двигателей Pratt & Whitney R-1830-92 мощностью 895 кВт (1200 л.с.).

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Дорогие читатели!

Работа по сбору данных об авиаторах – ветеранах Великой Отечественной войны продолжается. Начиная эту работу, мы не представляли, сколь объёмным и интересным будет труд по отражению, пусть даже очень краткому, подвигов наших земляков по защите неба Родины. Авторский коллектив и руководство ООО «Аэропорт Томск» приносят извинения тем ветеранам и их родственникам, боевой путь которых не нашёл отражения в данном издании.

Для уточнения имеющихся в нашем распоряжении материалов мы просим отозваться тех, кто располагает какими либо сведениями об авиаторах-томичах, участниках Великой Отечественной войны.

Оргкомитет Томского аэропорта:

www.tomskairport.ru

obdalov@tomskairport.ru

тел.: 8 (3822) 932-749.

Научное издание

ОНИ ЗАЩИЩАЛИ НЕБО РОДИНЫ...
Участие авиаторов-томичей в Великой Отечественной войне
1941–1945 годов
Сборник документов и материалов

Дизайн – О.О. Пермякова
Редактирование, верстка, корректура – С.В. Алексеев
менеджер проекта – Т.В. Тихонова

Издательство «СТТ»
(Scientific & Technical Translations)
Россия, 634028, г. Томск, проспект Ленина, 15Б-1
Тел./факс: (3822) 421-455, 421-477
E-mail: stt@sttonline.com



Формат 84x108/32. Усл. п. л. 27,3. Уч.-изд. л. 22,68.
Бумага Select. Гарнитура Garamond Narrow C. Печать цифровая.
Тираж 200 экз. Заказ № 429.