



**ШКОЛА  
ШТУРМУЮЩИХ  
НЕБО**



Уважаемый читатель!  
Перед тобой книга об истории  
Ейского училища лётчиков.

Этот экземпляр принадлежит  
членам семьи одного из самых  
первых выпускников 1916 года,  
а затем и начальников училища  
М.М.Сергеева

Отсканировано и размещено в сети  
по случаю 95-летнего Юбилея училища.

Авиация! Будем жить!

# ШКОЛА ШТУРМУЮЩИХ НЕБО

Военно-исторический очерк о Ейском  
высшем военном ордена Ленина  
училище лётчиков имени  
дважды Героя Советского Союза  
лётчика-космонавта СССР В. М. Комарова

Издание третье, исправленное и дополненное

КРАСНОДАРСКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО, 1978



Начало одной из первых в стране советской школы морских летчиков — Ейского авиаучилища уходит в далекие годы гражданской войны. 23 июля 1918 года в тяжелых условиях разрухи, вызванной империалистической войной, начались занятия «красных морских альбатросов революции» — красноморлетов. Трудной, но яркой была судьба учебного заведения. Молодежь хорошо известно, через какие испытания прошла их жизнь и отныне, завоеывая воздушное пространство над планетой. 220 Героев Советского Союза, десятки тысяч орденоносцев-летчиков, мастеров воздушного боя воспитало Ейское авиаучилище. Образцы мужества и героизма его воспитанники показали не только в боях за Родину, но и в мирное время.

Предлагаемая читателям книга — история зарождения, становления и развития не только этого училища, но и наших Вооруженных Сил — надежных защитников завоеваний Октября.

Составитель В. И. МАЛЬКОВСКИЙ

Г 101202-5  
М146(03)-78 5-78

© Краснодарское книжное издательство, 1974 г., с иллюстрациями  
© Краснодарское книжное издательство, 1978 г., с иллюстрациями  
в дополнении



А. ЛЯПИДЕВСКИЙ,  
кавалер Золотой Звезды № 1  
Героя Советского Союза

Н. ЧЕЛНОВ,  
дважды Герой Советского Союза

**«Мы  
гордимся  
родным  
училищем!»**

Советские Вооруженные Силы, созданные Великой Октябрьской социалистической революцией, прошли большой, славный путь. Они являются детищем великого народа-создателя. В многочисленных боях с врагами первого в мире социалистического государства они отстаивали революционные завоевания и под руководством Коммунистической партии превратились в первоклассную армию в мире.

Вместе со всеми Вооруженными Силами росли и крепили



Военно-Воздушные Силы, Советские авиаторы, воспитанные Коммунистической партией, проявили в боях с врагами нашей Родины исключительную стойкость, мужество и отвагу.

В далекое прошлое ушли тридцатые годы — время юности многих выдающихся героев-авиаторов, известных и в нашей стране, и за рубежом. Кто не знает таких летчиков, как Чкалов, Кокин, Леваневский, Молонов и многие другие.

Об одном из них — В. С. Молокове, участнике легендарной челюскинской экспедиции — писатель Борис Горбатов писал: «Наш народ любит Молокова. Он чувствует в нем своего человека, работающего, отважного, умелого. Он видит в нем искреннего сына народа, верного бойца партии».

И так можно сказать о многих наших авиаторах.

Сила нашей авиации всегда заключалась в людях, идейно закаленных, хорошо владеющих сложной техникой и глубоко знающих основы военной науки.

Коммунистическая партия и Советское правительство постоянно уделяли и уделяют большое внимание подготовке преданных Родине, образованных авиационных специалистов. Эту задачу в совершенстве решают авиационные училища. Они возникли вместе с рождением советской авиации. У кого из кадровых военных не сохранились лучшие воспоминания о годах, проведенных в училище! Это самые лучшие годы жизни человека, где он обретает крылья и выходит в большую жизнь. В училище молодые воины создают фундамент своего профессионального здания. От того, как прочно заложен этот фундамент, зависит вся его дальнейшая жизнь и практическая деятельность. Из жизни и учебы каждого курсанта складывается в целом биография учебного заведения.

Идут годы. Одни курсанты сменяются другими. Но кандидат новой смены авиаторов старается воспринять опыт, навыки и традиции, которые оставили им предшественники. Все, что есть хорошего в деятельности старших, воспринимается молодыми.

Предлагаемая читателю книга «Школа штурмующих небо» — хронологическая запись ратных дел старшего авиационного училища летчиков, которое шестьдесят лет готовит мужественных бойцов — защитников воздушных рубежей социалистической Родины.

В училище обрели свои крылья более двухсот Героев

Советского Союза, а пятеро из них этого высокого звания удостоены дважды.

Листая страницы этого исторического источника об одном из учебных заведений наших Военно-Воздушных Сил, перед взором возникает картина зарождения и развития отечественной авиации. Немало поражаешься тем огромным успехам, которых добились советские люди за сравнительно непродолжительный отрезок времени в создании современных летательных аппаратов, летающих выше всех, дальше всех и быстрее всех. Таких успехов наша авиация добилась благодаря усилиям советских людей, ничего не жалеющих для укрепления оборонного могущества нашей Родины.

С чувством глубокой сыновней благодарности вспоминаем тех, кто первым заложил славу нашего воздушного флота. Среди пионеров авиации есть и воспитанники Ейского училища.

В трудных условиях иностранной военной интервенции и гражданской войны создавалась авиационная промышленность, готовились кадры красных летчиков, возникла и совершенствовалась советская военная наука. Выполнив указания Ленина, в короткий срок была поднята оборонная мощь Советского государства, наша страна превращена в могучую авиационную державу.

За годы предвоенных пятилеток были созданы совершенные самолеты всех типов и назначений.

Вместе с воинами других родов войск советские летчики, успешно овладевшие грозной боевой техникой, грудью защищали Родину от посягательств иностранных империалистов.

Особенно большой талант, великолепное воинское мастерство, мужество проявили воспитанники училища в годы Великой Отечественной войны. На суше и на море громили крылатые патриоты фашистских стервятников.

В книге кратко, в популярной форме изложены боевые дела воспитанников училища.

Всему миру известен подвиг выпускника училища З. А. Сорокина. В одном из воздушных боев он сбил «Мессершмитт-110». Равенный в ногу, на поврежденной машине произвел вынужденную посадку и оказался один на один с пургой в заснеженной тундре.

Только через несколько суток добрался до своих. А затем госпиталь, ампутация ступней обеих ног. Казалось, те-



перь все — отлетался сокол. Но не таков советский человек! Захар Сорокин приложил немало усилий, чтобы вновь вернуться в полк, носящий имя его учителя и наставника — дважды Героя Советского Союза Бориса Сафорова. Не зная усталости, он поднимает в воздух краснозвездную машину, громит фашистских стервятников. В воздушных боях сбивает еще несколько самолетов.

В начале войны сподручные Гитлера на весь мир заявили об уничтожении советской авиации и что Германия ничто не угрожает, а Берлин может спать спокойно. И вот в ночь на 8 августа 1941 года Берлину пришлось потушить огни. Советские летчики, которыми командовал выпускник Ейского училища Е. Н. Преображенский, нанесли первые бомбовые удары по центру фашистского логова. После этого еще несколько раз бомбили фашистскую столицу воспитанники Ейского училища. Все они во главе со своим командиром Е. Н. Преображенским были удостоены высокой награды — звания Героя Советского Союза.

В летной биографии каждого воспитанника красной нитью проходит такое качество, как безграничная любовь к матери-Родине, высокое летное мастерство в боях с прагами, мужество, готовность до конца выполнять свой воинский долг.

Советская Родина и Коммунистическая партия высоко оценили заслуги училища в подготовке кадров летного состава в войне. В 1943 году оно было удостоено высшей награды — ордена Ленина.

В послевоенные годы в ВВС, как и в других видах Вооруженных Сил СССР, происходят большие качественные изменения. Авиация оснащается сверхзвуковыми всепогодными ракетно-носителями, мощным вооружением, хорошим автоматизированными средствами поиска воздушных и наземных целей.

Значительно усложняются вопросы надежного и непрерывного управления самолетами в воздухе. Все это повышает требования к овладению сложной авиационной техникой и оружием.

Для победы в современном бою над сильным, технически хорошо оснащенным противником необходимы высокообразованные, идейно и физически закаленные летчики, обладающие развитым чувством личной ответственности за свою боевую выучку и боевую готовность подразделения, части.

Таими кадрами пополняют Военно-Воздушные Силы страны Ейское авиационное училище. С 1959 года авиационное училище строит всю свою работу на базе высшей школы. Личный состав училища упорно трудится над совершенствованием летного мастерства курсантов на основе творческого осмысления богатого опыта Великой Отечественной войны и современных достижений научно-технического прогресса.

Из года в год множатся ряды отличников боевой и политической подготовки, высококлассных летчиков, техников и других специалистов. Растет число отличных подразделений, совершенствуется учебно-воспитательный процесс по подготовке летчиков-инструкторов.

Многие авиаторы за самоотверженный труд в деле освоения новой боевой техники и успехи в деле подготовки кадров летного состава удостоены высоких правительственных наград.

Самоотверженный труд авиаторов Ейского авиационного училища по достоинству оценен Коммунистической партией и Советским правительством. В канун 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции оно награждено Памятным знаменем Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР. У всех, кто в какой-то мере связан с училищем, вызывает законную гордость, что в стенах училища учились летному мастерству и получали путевку в космос Герои Советского Союза Павел Иванович Беляев и Георгий Степанович Шонин. Училище по достоинству носит имя одного из первых покорителей космоса, дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова.

Воспитанники училища, летчики-инженеры, получили большую теоретическую подготовку, проходят сейчас службу во всех уголках нашей Родины. Многие из них показали высокое летное мастерство в проходивших различных учениях. Защищая воздушные рубежи первого в мире социалистического государства, молодые офицеры благодарны своим учителям, командирам, инструкторам за их труд.

Много лет прошло с того момента, когда Ейское авиационное училище начало свой боевой путь. За это время оно сильно возмужало. Постоянный состав — это восторженные, развитые, знающие военное дело и влюбленные в авиацию



люди. О них также рассказывается на страницах этой книги.

Знакомство с историей Ейского высшего военного авиационного ордена Ленина училища летчиков со дня его рождения и до наших дней, с его славными боевыми традициями поможет авиаторам лучше увидеть свое место в цепи сложных задач по защите Отечества, проникнуться высокой ответственностью за выполнение своего воинского долга перед Родиной.

Простота и доходчивость изложения, яркие волнующие эпизоды, правдиво раскрывающие боевые дела авиаторов училища, — все это вызовет интерес к книге не только воспитанников училища, но и более широкого круга читателей.



# **УКАЗ** **Президиума Верховного Совета СССР**

В ознаменование 25-летней годовщины и за выдающиеся успехи в подготовке кадров командного состава ВВС Военно-Морского Флота и боевые заслуги перед Родиной наградить Ейское военноморское авиационное училище орденом Ленина.

Председатель Президиума Верховного  
Совета СССР  
М. Калинин.

Секретарь Президиума Верховного  
Совета СССР  
А. Горини.

Москва, Кремль.  
24 июля 1943 г.



## **Золотые Звезды училища**



**Дважды  
Герои  
Советского  
Союза**

**КУЗНЕЦОВ Михаил Васильевич  
МАЗУРЕНКО Алексей Ефимович  
РАКОВ Василий Иванович  
СТЕПАНЯН Нельсон Георгиевич  
ЧЕЛНОКОВ Николай Васильевич**



**Герои  
Советского  
Союза**

**АБРАМОВ Владимир Федорович  
АГЛОТКОВ Федор Николаевич  
АДОНКИН Василий Семенович**



АКАЕВ Юсуп Абдулабекович  
АЛЕКСЕЕВ Константин Степанович  
АЛЕКСУХИН Василий Тимофеевич  
АНТОНЕНКО Алексей Касьянович  
АФАНАСЬЕВ Николай Федорович  
БАДЮК Михаил Михайлович  
БАЖАНОВ Григорий Сергеевич  
БАЙСУЛТАНОВ Алим Юсуфович  
БАЛАШОВ Вячеслав Павлович  
БАЛАШОВ Иван Филиппович  
БАЛЕВИН Василий Алексеевич  
БАРЕЛАШИНОВ Михаил Никанорович  
БАРСКИЙ Андрей Иванович  
БАРАШОВ Макар Власович  
БАШТЫРКОВ Андрей Андреевич  
БАТУРИН Александр Герасимович  
БЕЛЯЕВ Павел Иванович  
БОКИН Николай Андреевич  
БОРЗОВ Иван Иванович  
БОРИСОВ Иван Дмитриевич  
БОРИСОВ Михаил Алексеевич  
БОРИСОВ Михаил Владимирович  
БРИНЬКО Петр Антонович  
БУНИМОВИЧ Юрий Эммануилович  
БУРКИН Михаил Иванович  
БУРМАТОВ Владимир Александрович  
ВАСИЛЬЕВ Григорий Дмитриевич  
ВАСИЛЬЕВ Михаил Яковлевич  
ВАСИЛЕВСКИЙ Владимир Гаврилович  
ВЕРЕЩНИКОВ Михаил Константинович  
ВОЛЫНКИН Илья Тихонович  
ВОРОНИН Иван Федорович  
ВОЙТЕНКО Стефан Ефимович  
ГАГИЕВ Александр Максимович  
ГЕРАСИМОВ Филипп Филиппович  
ГЛУЩЕНКО Леонтий Петрович  
ГНЕДОП Александр Алексеевич  
ГОЛУБЕВ Василий Федорович  
ГОРИН Василий Алексеевич  
ГРАЧЕВ Алексей Иванович  
ГРЕЧИШНИКОВ Василий Алексеевич  
ГРИВ Михаил Иванович  
ГУБАНОВ Георгий Петрович

ГУБРИН Алексей Антонович  
ГУЛЯЕВ Сергей Арсентьевич  
ДАВЫДОВ Сергей Степанович  
ДЕНИСОВ Константин Дмитриевич  
ДИДЕНКО Николай Матвеевич  
ДОРОНИН Иван Васильевич  
ДРУЗДЕВ Николай Игнатьевич  
ДУШКИН Иван Иванович  
ЕВГРАФОВ Вадим Николаевич  
ЕЛЬКИН Леонид Ильяч  
ЕФИМОВ Матвей Андреевич  
ЕФИМОВ Мирон Ефимович  
ЖЕСТКОВ Александр Иванович  
ЖУРАВЛЕВ Василий Артемович  
ЖУЧКОВ Тихон Свиридович  
ЗАВЦЕВ Александр Андреевич  
ЗАВЦЕВ Николай Иванович  
ЗАМЯТИН Иван Петрович  
ЗЮЗИН Дмитрий Васильевич  
ИВАНОВ Яков Матвеевич  
ИЛЬИН Илья Иванович  
ИЛЬЯШЕНКО Георгий Данилович  
КАБАНОВ Евгений Иванович  
КАБЕРОВ Игорь Александрович  
КАНАРЕВ Виктор Павлович  
КАРПОВ Александр Дмитриевич  
КАТУНИН Илья Борисович  
КАШТАНКИН Виктор Николаевич  
КИСЕЛЕВ Василий Николаевич  
КИСЛЯК Николай Александрович  
КИЦЕНКО Иван Иванович  
КЛИМОВ Павел Дмитриевич  
КЛЮШКИН Алексей Степанович  
КОВАЛЕВ Константин Федотович  
КОВАЛЬЧУК Иван Иванович  
КОЖАНОВ Петр Павлович  
КОЖАМКУЛОВ Гали Кожамкулович  
КОЛЕСНИК Павел Автономович  
КОЛЕСНИКОВ Николай Данилович  
КОЛОГРИВОВ Михаил Михайлович  
КОЛОМНЕЦ Петр Леонтьевич  
КОНДРАТЬЕВ Петр Васильевич  
КОНДРАШИН Андрей Кузьмич



КОРЗУНОВ Иван Егорович  
КОСЕНКО Юрий Хрисанфович  
КОСТЫЛЕВ Георгий Дмитриевич  
КОТОВ Никита Дмитриевич  
КОЧЕЛАВСКИЙ Юрий Петрович  
КОШЕЛЕВ Петр Львович  
КОШЕВОН Федор Алексеевич  
КРАВЦОВ Иван Савельевич  
КРАСНУХИН Александр Михайлович  
КРОХАЛЕВ Анатолий Ильич  
КРУЧЕНЫХ Себастьян Петрович  
КУЗНЕЦОВ Александр Александрович  
КУЗНЕЦОВ Анатолий Иванович  
КУЗНЕЦОВ Василий Михайлович  
КУРЗЕНКОВ Александр Георгиевич  
КУРЗЕНКОВ Сергей Георгиевич  
ЛАПШЕНКОВ Семен Васильевич  
ЛЕБЕДЕВ Дмитрий Максимович  
ЛЕВАНЕВСКИЙ Сигизмунд Анатольевич  
ЛИТВИНЧУК Борис Михайлович  
ЛОБАНОВ Евгений Александрович  
ЛОМАКИН Анатолий Георгиевич  
ЛЬВОВ Семен Иванович  
ЛЯПИДЕВСКИЙ Анатолий Васильевич  
ЛУЩЕНКО Григорий Андреевич  
МАКАРЕВИЧ Сергей Антонович  
МАЛЫГИН Василий Иванович  
МАНУКОВ Василий Алексеевич  
МАРЧЕНКО Иван Тимофеевич  
МАТВЕЕВ Яков Иванович  
МИНАКОВ Василий Иванович  
МИРОНЕНКО Александр Алексеевич  
МИРОНОВ Виктор Павлович  
МИХАЛЕВ Владимир Александрович  
МОЛОКОВ Василий Сергеевич  
МОРДИН Василий Александрович  
МОСКАЛЕНКО Георгий Васильевич  
МУСАТОВ Николай Алексеевич  
НАРЖИМСКИЙ Владимир Александрович  
НАУМОВ Николай Александрович  
НЕМКОВ Иван Андреевич  
НИКИТИН Николай Алексеевич  
НИКОЛАЕВ Николай Иванович

НОВОЗРЕНОВ Николай Иванович  
ОРЛОВ Павел Иванович  
ОРЛОВ Федот Никитич  
ОСЫКА Демьян Васильевич  
ПАВЛОВ Георгий Васильевич  
ПАВЛОВ Павел Иванович  
ПАВЛОВ Павел Ильич  
ПАНИН Павел Алексеевич  
ПАСЫНКОВ Григорий Васильевич  
ПЕТРАКОВ Анатолий Ильич  
ПЕТРЕНКО Евгений Васильевич  
ПИНЧУК Георгий Семенович  
ПИРГОВ Владимир Васильевич  
ПОЗДНЯКОВ Алексей Петрович  
ПОКРОВСКИЙ Владимир Павлович  
ПОЛЕВОЙ Иван Степанович  
ПОТАПОВ Александр Семенович  
ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ Евгений Николаевич  
ПРИКАЗЧИКОВ Алексей Лукич  
ПРОКОФЬЕВ Гавриил Михайлович  
ПРОСКУРОВ Иван Иосифович  
ПЫСИН Николай Васильевич  
РАДУС Федор Никифорович  
РАЗГОННИН Александр Иванович  
РЕНЗАЕВ Алексей Иванович  
РОЖКОВ Александр Евгеньевич  
РОМАНЕНКО Александр Сергеевич  
РУКАВИЦЫН Владимир Павлович  
РЫБИН Иван Петрович  
РЫЖОВ Езеграф Михайлович  
САВЧЕНКО Владимир Мирович  
САПОЖНИКОВ Владимир Сергеевич  
СГНЕНЕВ Петр Георгиевич  
СЕВРЮКОВ Леонид Иванович  
СЕЛИВАНОВ Иван Павлович  
СЕЛЮТИН Арнадий Михайлович  
СКНАРЕВ Александр Ильич  
СКУТАРЬ Владимир Антонович  
СЛЕПЕНКОВ Яков Захарович  
СНЕСАРЕВ Владимир Семенович  
СЕРОВ Илья Александрович  
СОВЕТСКИЙ Михаил Александрович  
СОКОЛОВ Валентин Петрович



СОЛОВЬЕВ Константин Владимирович  
СОРОКИН Захар Артемьевич  
СТАРИКОВ Дмитрий Александрович  
СТРЕЛЕЦКИЙ Петр Федорович  
СТРЕЛЬНИКОВ Василий Поликарпович  
СУХОВ Константин Васильевич  
СУХОМЛИН Иван Моисеевич  
ТАРАСОВ Алексей Кондратьевич  
ТАТАРЕНКО Дмитрий Митрофанович  
ТИХОМИРОВ Иван Васильевич  
ТОЛМАЧЕВ Александр Федорович  
ТОМАРОВ Василий Александрович  
ТРУШКИН Василий Федорович  
ТУРГЕНЕВ Федор Николаевич  
УДАЛЬЦОВ Ефим Григорьевич  
УСАЧЕВ Филипп Александрович  
ФАДЕЕВ Александр Ильич  
ФОКИН Афанасий Иванович  
ФОМЕНКОВ Федор Васильевич  
ХАРЛАМОВ Василий Максимович  
ХОХЛОВ Петр Ильич  
ХРЯЕВ Василий Ильич  
ЦИСЕЛЬСКИЙ Михаил Петрович  
ЦОКОЛАЕВ Геннадий Дмитриевич  
ЦЫГАНОВ Евгений Терентьевич  
ЧАГОВЕЦ Григорий Иванович  
ЧЕРНЕНКО Василий Иванович  
ЧЕЧЕЛАШВИЛИ Отар Григорьевич  
ЧИСТЯКОВ Василий Михайлович  
ЧУЛКОВ Алексей Петрович  
ШАПКИН Николай Васильевич  
ШАРОВ Дмитрий Михайлович  
ШИЛКОВ Александр Анфимович  
ШИПОВ Александр Павлович  
ШИШКОВ Михаил Федорович  
ШОНИН Георгий Степанович  
ШУВАЛОВ Сергей Михайлович  
ЩЕРБАКОВ Виктор Иванович  
ЯНКО Михаил Егорович



**НЕ  
ПОМЕРКНЕТ  
ЛЕТОПИСЬ  
ПОБЕД**





## **ИСТОКИ Боевого ПУТИ (1910 – 1921 гг.)**

Мы шли от опыта к опыту... Идя опытным, изощренным, пробуя, нашим путем при данной обстановке может быть решена задача. А задача стояла ясная. Без вооруженной защиты социалистической республики мы существовать не могли.

В. И. Ленин

## **От летающей «этажерки» до летающей лодки**

Сентябрь — месяц остывающих бризов и безмятежного моря. В тот день город русской морской славы Севастополь жил обычной своей мирной жизнью. Встречал рыбаков, возвращавшихся с ночного промысла, торговал вином и султанкой, где-то кто-то сочно смеялся, кто-то натушно кричал под вошей и по-матросски, трехэтажно поминая царя, ругался. Только море тихо плескалось да на Историческом бульваре молча думал свою думу прославленный командир саперов генерал



Э. И. Тотлебен<sup>1</sup>, чья гордая фигура, отлитая в бронзе, торжественно поднималась из яркой зелени клумб.

По Нахимовскому проспекту в тени каштанов, уже подпаленных холодными почвами, прогуливались жены флотских офицеров. Баловни моря, ребятишки, босые, нечесанные, шумно свояли по набережной, подбирая окурки, конфетные обертки, подхватывая на лету соленые словечки старших. Время от времени со изморозь доносился перезвон корабельных колоколов и сигнал ревуза, напоминавший о неспокойном море.

Корабли стояли в бухтах с повисшими в безветрии флагами, точно вмерзшие в голубой лед. И небо над морем простиралось голубое, леденистое.

Девтора первая увидела в небе угловатый предмет, двигавшийся к городу.

— Птица? — раздалась вопросительные возгласы. — Да вроде нет! Крылья чудные. На змея тоже не похоже.

— Этакерка! Падаюны, ей-богу, этакерка. Вихрем, должно быть, подняло. Только полни какие-то чудные, вроде из проволоки.

Вдовы моряков, еще минуту назад грустно шурившиеся на море, тоже возвели глаза к небу, торопливо крестились: — Знаемше! Бабы, знаменше!

«Этакерка» стала описывать круг над Куликовым полем.

Какой-то приглаженный гимназистик в толпе на набережной закричал:

— Господа! Это же аппарат тяжелее воздуха. Аппарат тяжелее воздуха в Севастополе!

Гимназистик сорвался и побежал к Куликову полю, размахивая фуражкой:

— Запомните этот день, господа! Шестнадцатое сентября лета 1910-го...

Севастополь впервые за свою историю надолго повернулся спиной к морю. Он видел, как из «этакерки», когда она опустилась в центре Куликова поля, вышел щеголеватый

офицер русского флота, слышал возгласы вострой толпы, окружившей офицера.

— Дорожинскому слава! Слава лейтенанту Дорожинскому...

С. Ф. Дорожинский прилетел на самолете «Антуанетт», построенном во Франции по заказу русского военного ведомства для Черноморского флота. Этот полет можно назвать рождением морской авиации в России, хотя попытки снабдить сухопутный аппарат поплавками закончились неудачно.

Развитие морской авиации в России ускорила первая империалистическая война. Флоту потребовались глаза, которые помогали бы кораблям далеко видеть и поражать противника в море. С помощью авиации можно было вести систематическую разведку баз и портов противника, осуществлять бомбардировку его береговых объектов, обнаруживать подводные лодки в районах стоянки своего флота. Большие трудности на первых порах были в недостатке летных кадров. Отечественных летчиков Россия в то время имела мало. Сухопутные же, обученные в ходе войны, хотя и летали на гидросамолетах типа «фарман» (этакерка), обеспечить решение боевых задач не могли — терялись в однообразном просторе моря.

28 июля (10 августа нового стиля) 1915 года на Гутуевском острове в Петрограде открывается первая в России и единственная в стране офицерская школа для подготовки морских летчиков. Комплектовалась она из сынов именитых семей. Молодежь низшего сословия принималась главным образом для обслуживания полетов<sup>1</sup>. Здесь работал авиамехаником, а позже учился летать гардемарин Борис Чухомский — известный сейчас всему миру полярный летчик.

Начальник школы, морской летчик старший лейтенант Тучков, открывая полеты, имел в своем распоряжении лишь одну летающую лодку и одного инструктора.

Скучным был первый летный день.

Но вот в школу начала поступать отечественная техника конструктора русского инженера Дмитрия Павловича Григоровича — учебный двухместный гидросамолет М-5. Эта летающая лодка обладала по тому времени высокими

<sup>1</sup> Эдуард Иванович Тотлебен (1818—1884) — русский военный инженер-фортификатор. Под его руководством в период обороны Севастополя в 1854—1855 гг. русские саперы в подземно-минной войне за город русской славы проявили образцы мужества и героизма.

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, д. 14107, л. 44.



летными качествами. Ее скорость была 128 километров в час, потолок 4450 метров, продолжительность полета 5 часов и полезная нагрузка 300 килограммов.

В годы первой мировой войны Д. П. Григорович создал несколько улучшенный гидросамолет М-9, который, кроме бомб, имел вооружение. Комфорта в этих самолетах было мало. Летчик помещался в кабине только по пояс (фонаря на самолетах не было), на взлете (особенно при боковом свежем ветре) и на рулении, как правило, покрывался каскадами брызг, отчего кожаные ботинки и реглан бывали мокрыми.

Эти сложные летательные аппараты довольно просто управлялись в воздухе. Но на них, как и вообще на всех гидросамолетах, сложно было рулить, особенно подруливать и спуску при боковом и попутном ветре, когда приходилось использовать полную мощность двигателей. Вообще гидросамолет на воде вел себя как флюгер: только убрал обороты двигателей, он мгновенно разворачивался против ветра.

«Пятан» — так сразу окрестили М-5 авиаторы — имел хрупкое сложение. Внешне он напоминал скелет какой-то допотопной птицы, а его мотор — громадного паука в свитой им паутине. Мотор висел между плоскостями, в гуще деревянных стоек и проволочных растяжек, работал на смеси эфира с газOLIном, смазывался настовым маслом. Мало чем отличался от «пятака» «девятка». И все же летавшие лодки Д. Григоровича были лучше гидросамолетов американского конструктора Кертиса, которые закупило Русское морское министерство. Принятые на вооружение, они применялись в боях не только первой мировой, но и гражданской войны. Красные летчики громили на них интервентов и белогвардейцев.

В условиях царского самодержавия развитие отечественного воздушного флота в России тормозилось. Только Советская власть широко распахнула двери для мужественных людей в пятый океан.

В 1917 году, после Февральской буржуазно-демократической революции, «черноморцы», как пренебрежительно называли офицеры — выходцы из дворян — авиамехаников, стали вставать к штурвалам. На первом авиационном съезде, проходившем в мае в Петрограде, солдатские комитеты поддерживали их. В Хаапсалу (близ Моонзунда) была создана матросская школа летчиков, впоследствии слившаяся

с Банинской школой морской авиации. От нее и ведет свою родословную Ейская авиационное училище.

В сентябре 1917 года офицерская школа морской авиации с Гутуевского острова перебазировалась в Ораниенбаум, где после Октябрьской революции готовила красных морских летчиков (красноморлетов).

Итак, в старом составе, но на новой советской основе школа стала на службу молодой республике рабочих и крестьян. В мае 1918 года по приказу Управления морской авиации в связи со сложной летной обстановкой и трудным эконоическим положением в Петрограде она была перебазирована в Нижний Новгород (г. Горький), а в сентябре 1919 года — в Самару (г. Куйбышев), где продолжала готовить летчиков для фронтов гражданской войны<sup>1</sup>.

Школа положила начало подготовке морских летчиков в России и сыграла важную роль в развитии морской авиации СССР. Из нее вышла плеяда воздушных бойцов, мужественно сражавшихся в боях за социалистическое Отечество. Воспитанники первой школы морлетов впоследствии стали видными военачальниками. Тан, В. И. Баруздин занимал должность начальника ВВС Балтики, С. Г. Кошлов был профессором Военно-воздушной академии имени Жуковского, М. С. Сергеев командовал ВВС ЧАМ (Черного и Азовского морей), школой морской авиации в Севастополе, а позже работал в должности заместителя начальника 2-го управления ВВС РККА, С. Э. Столярский был начальником КУНСа — курсов усовершенствования начальствующего состава.

## **В боях за власть Советов**

От Белого моря до Черного растелся огонь гражданской войны. Сведенные лобной пальцы белогвардейцев тинулись к горлу молодой Советской Республики. Для защиты завоеваний Октября начали срочно создаваться Красная Армия и Военно-Морской Флот. Потребовалась и авиация. Но ее было мало. К началу

<sup>1</sup> ЦГА ВМФ, см. 1, д. 35, л. 143.



1918 года было организовано 6 первых авиационных отрядов по 12 самолетов в каждом.

25 января 1918 года народный комиссар по военным и морским делам издал приказ № 84, которым предписывал «сохранить полностью для трудового народа все авиационные части и школы». Огромные трудности молодая Советская Республика испытывала в авиационных надрах. Часть летчиков старой армии переметнулась на сторону контрреволюции.

В феврале 1918 года в Петрограде, над которым нависла угроза оккупации немцами, стекались все те, кому дорога была Советская власть. Мети снег клешами, шли в Петроград механики распавшихся авиагидрочастей.

В один из морозных вечеров при свете лампы в какой-то компании «Морiana» — шхуны, ставшей потом плавбазой школы, механики собрались на совещание.

Кто-то, кашлянув в кулак, спросил простуженным голосом:

— Что будем делать, братишки?

— Пойдем на фронт. Нам мало, но мы в телятниках.

— Фронт от нас не уйдет. Нам в воздухе надо воспаять за Советскую власть. Кому же теперь, как не нам, механикам, самое время браться за «ручку»!

Лиц говоривших не было видно. Только глаза поблескивали в полумраке — молодые, горячие.

— Разбежалось офицерье — революция легче! Давайте просить центр создать в Петрограде советскую школу морских летчиков.

Делегатами в центр, в Москву, поехали семь механиков, знавших цену соленым ветрам. Реввоенсовет республики удовлетворил их просьбу. В 1918 году оформилась организационно и начала работу на Гутуевском острове советская морская школа. Начальником ее был назначен летчик-самоучка из авиамехаников — коммунист Петр Григорьевич Еременко.

Тревожные над Петроградом стояли в тот год белые ночи. Город не снимал солдатской шинели. В центре и на окраине то и дело слышалась перестрелка. С юга и севера, со всех концов страны в Питер приходили неутешительные вести с фронтов, где молодые отряды Красной Армии вели тяжелые неравные бои. Это усиливало желание матросов овладеть самолетами и с воздуха защищать Родину.

Вскоре они вышли на первые учебные полеты. Небо над Петроградом хмурилось. Свинцом отливала Нева. Течением толкало горбатые тени людей, тащивших и воде «питак». Самолет скрипел и как-то судорожно вдрагивал при порывах ветра.

На берегу стоял летчик Николай Мельников. Его назначили инструктором. У Мельникова было открытое доброе лицо, голос звучал весело:

— Осторожно, братцы, на спуске. Сломаем «питак», на оглобле летать придется.

Мельников тоже нырнул в гуи. В порыве азарта нечаянно оступился в воду.

Вскоре М-5 уже парил в воздухе. Пролетая низко над дамбой, Мельников увидел свою летную группу — шесть парней в телятниках. Они стояли по колено в воде, что-то грымзили, не сводя глаз с самолета, опиравшегося круг над их головами.

Мельников поднес к губам рупор и сказал седьмому учелу, который сидел сзади:

— Кажется, грызут вобу... Вспомни об этом дне, братец, лет так через десять, когда будешь парить в стратосфере. Ну, довольно глазеть. Бери управление и дерни прямую...

Вечером кон по-праздничному накрыл стол в кают-компании шхуны «Морья». К воле подал картошку, жареную на растительном масле, на десерт блины, тоже жаренные на масле, и наваристый компот из молодой моркови.

Петр Григорьевич Еременко, вступив в должность начальника школы, выхлопотал новые штаты, расширил самолетный парк. В учелках недостатка не было. Обучали их сам П. Еременко, его помощники по летной подготовке В. Глазголев, Л. Ковалевский и Н. Мельников.

Курс подготовки в то время заканчивался на боевом самолете М-9. На нем учел делал два-три полета с инструктором, один тридцатиминутный самостоятельный — и отправлялся на фронт. Красному фронту очень требовались летчики...

Выпущенный революционный матрос Еременко принес с собой в учебное заведение и революционный дух. Он сгруппировал вокруг себя коммунистов, оживил пропагандистскую работу, установил связи красноморлетов с коллективами рабочих. Все коммунисты стали заниматься в школе политпросвета при Петроградском райкоме.



Когда вспыхнул мятеж на Фортах Красная Горка и Серая Лошадь, красноморлеты-коммунисты первыми выступили на его подавление. Участие в этой операции — одна из легендарных страниц истории Ейсского училища.

Сигналом для совместного удара гидроавиации, кораблей, пехоты, артиллерии был выстрел линкора «Петропавловск».

Накануне, 13 июня, в штабе школы до поздней ночи совещались летный состав. Всем хотелось участвовать в боевых действиях. Долго решался вопрос, как выполнить задачу, не теряя учебного времени. Выход нашел начальник школы.

— Работать будем так, — нервно одернув на себе китель, объявил он, — Валет, полет до цели и обратно, посадка — обычные учебные. Над целью инструктор берет управление и вместе с учетом долбает контру...

В последующие дни личный состав даже ночевал у ангаров. Едва светало, аппараты спускали на воду. Экипажи, вооруженные гранатами, трехлинейками и пучками остро отточенных металлических стержней, быстро усаживались в кабины.

14-го дул свежий ветер. На берег с шумом накатывались волны. Нева помогла гидросамолетам, с трудом поднимавшим даже пилотов, отрываться от воды с дополнительным боевым грузом.

Первым взлетел Мельников. На разбеге он, как обычно, подсказывал учету:

— Не подрывай. Спокойнее. Еще десяток сажен, и «пятанк» сам оторвется.

Едва самолет отделился от воды и поднялся метров на сорок, Мельников скомандовал:

— Теперь, братец, разворот на 180 градусов. И с набором десять минут высоты. Потом по горизонту — десять. Без кренов. Понял?

В фортах Красная Горка и Серая Лошадь уже что-то горело. Дым столбом высоко поднимался в небо. Вскоре в «пятанке» запахло паленым. Мельников взял управление, снизил самолет до уровня крыш пакгаузов, бросил одну за другой две гранаты в мятежников.

— Теперь давай ты, братец. Коли контру!

Учет высунул за борт пучок металлических стержней, с силой толкнул вниз. Следом второй. Потом летчики обстреливали врага из винтовок.

С утра до позднего вечера работали экипажи. Часов в двенадцать инструкторы обедали. Вместо них в самолеты садились учлеты, летавшие самостоятельно. На маршруте вели машину поочередно. Над фортами вместе сбрасывали стрелы, затем опять поочередно вели машину к Гутуевской дамбе.

Начево остаются в пайтах народной имени коммунистов — воспитанников морской школы летчика Калле Тэхтеля и бортмеханика Александра Бахвалова. Они вылетели громить мятежников на самолете М-20, имевшем на борту пулемет и пудовые бомбы. Обнаружив близ села Систопальино колонну белогвардейцев, красноморлеты сбросили на нее бомбы. Затем снизились до бреющего полета и начали поливать металшихся по степи огнем бортового оружия. Несколько раз их самолет проносился над дорогой, по которой двигались белогвардейские части. Враги отырали по нему огонь. Им удалось подбить машину и ранить обоих авиаторов. Превозмогая боль, летчик посадил машину. Белопогонники настигли летчиков недалеко от самолета. Начался допрос — длинный, жестокий. Парни молчали. Тогда их поставили рядом. Офицер с серым от злости лицом прокричал:

— Вы будете говорить, сволочи? Считаю до трех!

Парни объявили и заговорили разом:

— Да адрасветует красивый Петроград!..

Пикатель, финн по национальности, Калле Тэхтеля принимал деятельное участие в революционном движении в Финляндии. В России он окончил школу морской авиации, вступил в 1918 году в партию и преданно служил делу Октября.

Александр Бахвалов — русский, пришел в авиацию по зову сердца. До этого работал механиком на Балтийском флоте. Там и вступил в члены Коммунистической партии.

Бойцы Красной Армии, отбывав белогвардейцев от села Систопальино, подобрав истерзанные трупы красноморлетов и похоронили со всеми воинскими почестями на Ораниенбаумском кладбище.

В 1967 году в седьмом номере журнала «Нева» педагог К. Грацинский писал, что учитель средней школы города Ломоносова А. А. Плоскин, занимающийся сбором исторических материалов о родном крае, разыскал очевидцев приземления машины Калле Тэхтеля. Им оказались жители деревни Новой Дмитрий Юдин и Федор Федин,



которые подтвердили героический подвиг, совершенный двумя коммунистами-патриотами.

Петроградский Совет рабочих депутатов награждал именами часов участников подавления мятежа в фортах Красная Горка и Серафимовская. Летчик-инструктор Н. Мельников был представлен к ордену боевого Красного Знамени. Впоследствии он погиб на фронте.

Школа окрепла в сражениях. Ее личный состав получил солидную боевую закалку в боях за Советскую Республику, показав высокую организованность и преданность социалистическому Отечеству. Он стал основным ядром при формировании полноценного морского авиационного учебного заведения. На его базе и выросло Ейское авиационное училище.

Днем основания Ейского авиационного училища считается 25 июля 1918 года. Эта дата определена приказом № 272 народного комиссара Военно-Морского Флота СССР от 31 июля 1943 года.

## Они выросли в пламени

В тот тревожный год даже днем были видны оружейные зарницы. В пороховом дыму, в свете кавалерийских клинков мукала Республика Советов. Вместе с ней росла и мукала, тоже молодая, советская морская авиация.

Жертвы, понесенные в первых учебных полетах, в воздушных боях за Родину, лишь сильнее сплачивали красноморлетов в стремлении стать хозяевами неба. Слава об их мужестве вышла далеко за пределы Гутуевской дамбы. Солдаты и моряки боевых частей обращались к командирам с просьбой послать учиться в школу морской авиации. Решало общее собрание — быть ли тому или иному товарищу кандидатом в покорители пятого океана.

Вот документ, рассказывающий о том, как направляли в летчики Ивана Петрова и Ивана Иванова.

### Протокол № 37

общего собрания моряков 1-го морского истротрида  
21.7.1919 г.

Общее собрание моряков 1-го морского истротрида в полном составе.

Заслушав сего числа доклад врид политического комиссара И. Агапова о необходимости избрать двух товарищей для отправки в Петроград обучаться морскому пилотажу, единогласно

постановило:

избрать для такой цели авиамехаников Ивана Петрова и Ивана Иванова и просить начальника отряда о немедленной отправке их в распоряжение Управления морской авиации для определения в школу морской авиации.

Подписали:

Председатель Л. Сорокин  
Секретарь Н. Венеров  
Врид полит. комиссара И. Агапов

Иван Петров прошел путь в авиации от учета до тенерал-лейтенанта авиации, начальника ЦАГИ (Центрального аэрогидродинамического института).

В то время от поступившего в летную школу требовалась специальная подписка, своего рода торжественное обязательство.

Вот одно из таких письменных обязательств, данное ныне Героем Советского Союза Василием Сергеевичем Молоковым.

«Я, военный моряк Василий Сергеевич Молоков, как изъявивший желание поступить в школу морской авиации Российской Социалистической Федеративной Республики для прохождения курса на звание морского летчика, даю свою подписку в том, что я, Молоков, обязуюсь аккуратно посещать теоретические курсы по авиации, честно и беспреступно выполнять все предписания Управления морской авиации и воздухоплавания и приказы, издаваемые по школе, как по отношению изменений прохождения школьных курсов, так и всех распоряжений жизни школы.

Обязуюсь перед Российской Социалистической Федеративной Республикой по окончании мною вышеуказанных курсов при названной школе отслужить в звании морского



летчина за каждый месяц моего пребывания со дня поступления в школу и по день выхода из нее, не исключая и периода отсутствия горючего, по три месяца за каждый.

Василий Сергеевич Молоков.

1 августа 1919 года».

В декабре 1919 года, когда в Петрограде близко подошла война Юденича, Реввоенсовет республики принял решение перебросить школу в Самару, где она была объединена с Нижегородской школой. Здесь командование морских авиационным учебным заведением принял летчик коммунист Н. П. Королев. Он же вывозил и группу учлетов. Инструкторами работали: Кочерыгин, Клементьев, Пушкин, который был в Петрограде после С. М. Кочедыкова комиссаром этой школы.

В зимнее и свободное от полетов время личный состав занимался переборкой моторов, ремонтом самолетов. «Самолеты были изношены до такой степени, — писал впоследствии об этом периоде жизни школы Королев, — что теперь, пожалуй, на них никто не полетел бы. Крайняя нужда и боевое революционное настроение заставляли забывать, что летаешь на «гробу».

В Самаре школа использовала старую, но вместительную баржу с лирическим названием «Евпрансия», которая служила казармой и ангаром.

Вода Волга освобождалась ото льда, на стрелении по специальному спуску выплывали пахнувшие прелью самолеты, и небо над Волгой, уже до самого ледостава, оглашалось их сорочьим стрелотом.

Серые от постоянного недосыпания, часто разутые, но всегда по-боевому настроенные моряки штурмовали атмосферу. Гидропланы с полусгнившими реданами, выступавшими в днище лодки для облегчения ее отрыва от воды, то и дело застревали в мутной воде. Механики обшивали их, а иногда и всю подводную часть лодки кровельным железом, конфискованным находчивыми учлетами у самарской буржуазии. Такая лодка взлетала неохотно, но все же взлетала. Но случалось и так, что лодка после ремонта вдруг опускалась на дно, а на поверхности от нее оставались только крылья, которые механики нередко переносили на другую лодку, где был еще прочным корпус.

Однажды такой сборный самолет при взлете изрядно нахлебался воды. В воздухе во время выполнения летчиком спирали вода хлынула в носовую часть, продавила

гнилые перегородки и накрешала аппарат на нос. Только опыт пилота помог спасти машину.

Случалось и худшее. На М-5 летали не привязываясь. 16 сентября 1921 года учлет Черныани вылетел в очередной самостоятельный полет. Осталось неизвестным, какую головоломку загадал Черныани «пятак». Дежурный по аэродрому — товарищ Черныани Григорий Алексеевич лишь видел, как М-5 набрал высоту метров триста, вошел в крутую спираль, тремыхнулся и выбросил за борт пилота.

Несмотря на несовершенную, часто отказывавшую технику и тяжелые условия быта, из школы выходили летчины, подготовленные для боевых действий над сушей и морем.

В 1920 году школа выпустила 36 пилотов. В 1921-м — 12. Мало, конечно, но это было поворотные авиации, закалившиеся в горниле гражданских войн.

Самарский период характерен ростом рядов коммунистов, их активности во всей организаторской и партийно-политической работе. Партийная прослойка среди летного состава составляла в это время примерно 25 процентов и 45 — среди летчиков.

Ряды коммунистов значительно пополнялись в дни «партийных недель», проводимых в стране по решению ЦК РКП(б) в суровом двенадцатом и голодном двадцатом годах, когда людей, беззаветно преданных делу Ленина, принимали в партию без кандидатского стажа. Партия проявляла много заботы о партийно-политической работе в военных частях, укреплении партийных организаций Красной Армии. А специальная инструкция, утвержденная Центральным Комитетом, четко определяла задачи партийцев частей и подразделений РККА. Ею и руководствовались комиссары и летчики школы. Они направляли в революционное русло политическую, учебную и административно-хозяйственную жизнь, были главными организаторами культурного досуга личного состава, повышения его общей и технической грамотности.

Каждую неделю с личным составом проводились политзанятия, на которых разбирались актуальные вопросы жизни советского народа и Красной Армии. В учебно-летном плане партия ставила задачу связать теорию с практикой, приблизить обучение и воспитание к боевым условиям, устранить разрыв между учебой и жизнью, характерный для старых военных заведений.



В результате из школы выходили воздушные бойцы, способные успешно решать сложные задачи на фронтах гражданской войны. Обучение в зависимости от индивидуальных качеств красморлетов длилось от 4 месяцев до года.

В борьбе с плавсредствами противника в Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах, на Волге и Каме выпускники школы проявляли много находчивости и храбрости. Вылетая на задание в одиночку, красморлеты смело вступали в бой в открытом море с кораблями противника. И нередко своей дерзостью заставляли умолять корабельную артиллерию белых. В Черноморско-Азовском бассейне в борьбе с вражескими транспортом особенно отличился 2-й дивизион, которым командовал один из бывших комиссаров школы Сергей Михайлович Кочедыков.

Только в боевых операциях на Черном и Азовском морях красморлеты налетали 1300 часов, сбросили на врага 650 пудов бомб.

На Волге и Каме воспитанники морской школы С. Г. Козлов и С. Э. Столярский на летающих лодках М-9 ходили разведывать сухопутные коммуникации врага. В ходе боевых вылетов они обстреливали суда белых из пулеметов и бомбили металлическими стрелами, которые пробивали тонкие палубы и поражали вражеских солдат и матросов.

С появлением на фронтах английских истребителей ДН-4 красморлеты стали летать на бомбометание ночью, на самолетах, не приспособленных для этого. Но и в новой ситуации они успешно решали боевые задачи.

Мужество и беспримерная преданность Родине морских авиаторов, всего личного состава советских Военно-Воздушных Сил спискали высокое признание партии и народа. В приказе Реввоенсовета СССР в честь праздника первого Дня Воздушного Флота 18 августа 1933 года отмечалось:

«Кровью лучших сынов трудового народа, погибших в боях с врагами пролетарской революции в годы гражданской войны, блокады и интервенции, вписано много славных страниц героических побед Красной Армии.

Исклчительно славу роль в этой борьбе играли наши красные летчики, пренебрегавшие несовершенством и устарелостью самолетов того времени»<sup>1</sup>.

За мужество и отвагу, проявленные в годы гражданской войны, многие воспитанники школы были награждены ценными подарками, а С. Г. Козлов и А. И. Томашевский в числе других 219 летчиков и летчиков-наблюдателей ВВС РККА удостоены высшей по тому времени награды — ордена боевого Красного Знамени.

Оценивая итоги гражданской войны, В. И. Ленин писал: «Мы победили потому, что лучшие люди всего рабочего класса, всего крестьянства проявляли невиданный героизм в этой войне с эксплуататорами, совершали чудеса храбрости, переносили неслыханные лишения, жертвовали собой, изгоняли беспощадно шкурников и трусов»<sup>2</sup>.

Советская страна победоносно завершала гражданскую войну. Началось мирное строительство новой социалистической жизни. Преодолевая неимоверные трудности восстановительного периода, молодая Республика Советов быстро залечивала раны, решала задачи хозяйственного и культурного строительства. Росла политическая активность тружеников первого в мире государства рабочих и крестьян.

Вместе с тем советский народ, занятый созидательным трудом, ни на минуту не забывал об опасности нападения на страну империалистических агрессоров, принимал необходимые меры к усилению ее оборонного могущества. Руководствуясь указаниями В. И. Ленина, Коммунистическая партия и Советское правительство делали все для того, чтобы в исторически короткий срок значительно поднять экономику государства, оснастить Вооруженные Силы более совершенными боевой техникой и вооружением, поднять на новую ступень боеспособность всех видов и родов войск. Большое внимание уделялось Военно-Воздушным Силам. Предпринимались действенные меры к тому, чтобы наша авиация летала выше, дальше и быстрее всех.

Наряду с созданием новых боевых самолетов проявлялась большая забота о подготовке высококвалифицированных кадров летчиков. Ибо иметь добротную машину это лишь полдела. Надо еще подготовить и людей, способных ею умело управлять. Таких военных пилотов и готовила наша школа, учеба в которой проходила целеустремленно и содержательно.

Страна начинала жить мирной жизнью. Волга стала

<sup>1</sup> «Правда», 1933, 18 авг.

<sup>2</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 40, с. 232.



оживленной — возрос поток пароходов и барж с грузами для народного хозяйства. В зимнее же время река замерзала. Все это затрудняло проведение летной работы, затягивало сроки подготовки авиационных кадров. В целях улучшения подготовки морских летчиков в марте 1922 года школа на основании приказа Главного управления Воздушного Флота СССР перебазировалась из Самары в Севастополь.



## ЛЕГЕНДАРНЫЙ СЕВАСТОПОЛЬ (1922 — 1930 гг.)

Иной раз кажется, что не было в прошлом поколения, на долю которого выпало бы столько испытаний и столько славы. Не только авиаторы стремились «вперед и выше» — весь народ поднялся и большим высотам. На наших глазах менялась страна, менялся облик людей, строй мысли и строй жизни.

А. С. Иванов

## Крылья набирают силу

В один из мартовских дней 1922 года, как и в сентябре 1910 года, жители Севастополя еще раз были изволнованы необычным явлением. К городу со стороны Крутой бухты по воздуху несло предмет, мало чем отличающийся по форме от того, что здесь видели старожилы двенадцать лет назад.

Дул холодный норд-ост. Море пенилось. По набережной стайками сновали мальчишки в отцовских бушлатах с букварями на животах, подкрученных шнуром. Они и на этот



раз первыми заметили летательный аппарат в небе. Но у нас никто из них не вопрошал удивленно, что это такое.

— Эроплан! — завизжали, задирая кверху головы рожицы. — Эроплан, эроплан, посади меня в нармаш...

— Эх вы, пескари! — насмешливо крикнул им моряк с усиками, стоявший на часах у входа в порт. — Гидроплан это. Школа морских летчиков села в Круглой бухте.

Круглая бухта находилась в 15 километрах от Севастополя и зимой не замерзала. В годы войны в ней базировалась морская авиация, от которой на берегу остались ангары, цементные спуски на воду, казармы, дома-дачи для командного состава. Но все это было полуразрушено.

Прежде чем сесть за учебу, следовало привести в порядок хозяйство — авианары, мастерские, одежду и обувь людей. Нужно было выработать новую, соответствующую времени программу теоретической и летной подготовки. С этого и начали морские летчики на новом месте.

Дело продвигалось медленно. Опустошенная войной страна не могла выделить школе даже самого необходимого. Однако полураздетые, часто полуголодные авиаторы не теряли веру в лучшее будущее. Днем они строили, летали, а ночью в палатках при тусклом свете коптилок «грязли» авиационную науку, писали родным письма и вслух мечтали: «Если б самолеты вырубали из ракушечника. Или, скажем, пилили из морских водорослей, мы были бы теперь здесь, в Крыму, самыми богатыми в воздушном флоте».

Из Самары в Круглую бухту школа привезла четыре исправных аппарата: два М-5 с мотором в 100 лошадиных сил, один М-5 с мотором «Рон» в 120 лошадиных сил и один М-9.

В сентябре 1923 года начальник школы М. М. Сергеев и военный комиссар Гросс, выражая мнение всех летчиков, обратились к начальнику военно-учебных заведений красного воздушного флота с рапортом. В нем говорилось:

«Система обучения на самолете М-9, как тренировочном и переходном к боевым самолетам, непригодна из-за его слишком слабых полетных качеств: а) малая скорость; б) малый потолок; в) медленное набирание высоты — за один час не более 2000 метров; г) самолет не позволяет совершать никаких фигур, а также эволюций, не выходит из штопора, не позволяет делать кренов более 45 градусов; д) не обладает диапазоном скоростей, вследствие чего производить групповые полеты невозможно...»

Начальник военно-учебных заведений красного воздушного флота принял жалобу, но ничем помочь не мог. Советская Республика в ту пору не имела ни сил, ни средств строить лучшие самолеты. И школа работала на той технике, что имела в своем распоряжении. Выручал ее по-прежнему М-5 — послушный, неприхотливый. Правда, и он работал не всегда. Причиной тому был его малоомощный мотор и прохудившийся редан.

В штиль М-5 никак не хотел уходить в воздух, вода присасывала его к себе. Но моряки на выдувки богаты, научились заманивать «пятак» в небо. Вперед пускали самолет-руленку. Он поднимал волну, которая и помогала «пятаку» отрываться. Если же в лодку набиралась вода, один из летчиков в процессе разбега изо всех сил ждал ручку управления от себя, а второй вылезал на нос самолета (защитных козырьков он не имел) и своим весом поднимал хвост до горизонтального положения. Машина выходила на редан. Со скрипом, но выходила, а летчик опять сползал в кабину, иногда уже в воздухе.

Эти напризы летающих лодок моряков не пугали. Они боялись лишь неподвижности. А всякое движение вперед, да еще с выходом из кабины аппарата в полете, доставляло радость. Если же кому-то случалось падать, он не уходил из жизни бесследно — оставал друзьям на память ошибку своего последнего полета. Ошибку расшифровывали, изучали, чтобы не повторить. И залетали все дальше в открытое море, все выше забирались в небо.

Однажды курсант Кондырев на самолете МР-1 с пассажиром в задней кабине, тоже курсантом, выполнял учебный полет по треугольному маршруту. В 150 километрах от берега неожиданно сдал мотор. Кондырев произвел вынужденную посадку в море. Несколько суток учения отменялись один на один с солдатами волнами и, ободря друг друга, удерживали машину на плаву. Воду пили из радиатора, расходуя по минимальной норме, равно как и свой скромный бортовой паек. Смелыми выдержками испытания, вышли победителями в борьбе со стихией. После долгих поисков курсантов обнаружили в открытом море и подобрали военные корабли. Суровый многодневный поединок с волнами далеко от родного берега не сломил духа молодых авиаторов. Вскоре они повторили полет по треугольному маршруту в море и успешно сдали экзамены на звание морского летчика.



## Заколдованный круг

Оттремели залпы гражданской войны на Дальнем Востоке. Как ни бедствовала в то время страна, она не могла не заботиться о развитии своей авиации. За два года базирования в Севастополе школа морских летчиков скромно, но постоянно снабжалась самым необходимым — в первую очередь, конечно, «летающими лодками», построенными в ремесленных мастерских...

Тесно стало в незамерзающей Круглой бухте. Небольшая, и тому же перерезанная посредищем отмелью, открытая со стороны моря, а с суши закрытая скалистыми берегом, бухта эта, по мере накопления в ней самолетов, как бы сужалась своей голубой круг. Легкие, словно тени, гидропланы не могли спорить с амьбой, которую поднимали здесь частые норд-осты. Южные ветры вынуждали взлетать на силы. А поскольку гидропланы высоту набирали медленно и разворотов с малым радиусом не делали, такой взлет давал для опытных летчиков всегда был связан с риском.

В мае 1924 года школа перекочевывает на внутренний севастопольский рейд в закрытую Килен-бухту. Здесь имелись два ангара и четыре хорошо оборудованных сланца. Личный состав, учебная часть разместились во флигелях на хуторе № 42. Авиаторы получили новые машины: М-5 с мотором «Рон» и «Савойя-16-бис» с мотором «Фнат».

В том же году была утверждена новая учебная программа. В отличие от старой упор в ней делался на изучение тактики ВВС, радиотелеграфа, аэрофотографии. Были введены новые предметы: воздушная стрельба, морское дело, воздушная гигиена, строевые занятия, изучение воинских уставов и общественно-политических дисциплин.

Срок обучения устанавливался годичный. Предусматривалась вывозка учлетов на самолете М-5, затем самостоятельная тренировка и боевое применение на С-16.

Группы учлетов стали комплектоваться в основном из лиц, имевших среднее специальное образование или прошедших курсы подготовки в военно-морских учебных заведениях ВВС РККА.

В Килен-бухте появилась возможность обобщить накопленный опыт работы, углубить методику преподавания и воспитания. Правда, отсутствие учеников и учебных по-

собий снижалось на успеваемости и сроках подготовки курсов. И все же школа была сформировавшимся военно-учебным заведением. Лицо его определяли прежде всего коммунисты, комсомолцы. Они помогали новичкам досконально разбираться в основах механики, овладевать тонкостями теории авиации. На полетах боролись за экономию бензина, моторесурса. Лишний заход на посадку (уход на второй круг) из-за неподготовленности расценивался как происшествие. Виновиники наказывались самими же учлетами, командованием, партийной и комсомольской организациями.

Большое внимание уделялось повышению грамотности курсантов. Созданная в ноябре 1924 года комсомольская организация школы организовала курсы общеобразовательной подготовки для тех, кто пришел в авиацию от стака и сохи, помогала командованию укреплять воинскую и летную дисциплину.

В ту пору существовали еще «боги» — авиаторы-пионеры, многие из которых сами устанавливали нормы поведения на старте. В Севастополе этим выделялся инструктор Мадно Линдель... В конце 1923 года в школе (именовавшейся в то время Высшей военной школой красных морских летчиков) в летной группе Мадно Линделя проходила переподготовку Василий Сергеевич Молоков. Он так вспоминает о своем инструкторе:

«Отлетав на гражданской войне, я попал в Севастополь. Учил меня старый морской летчик. Он имел фамилию, имя, отчество. Но учлеты звали его «богом». «Бог» был широкоплечий, немногословный и требовательный учитель. Когда учлет совершал ошибку, он не ругался, но по лицу его видно было, что он недоволен.

Первую посадку на гидроплане я сделал неудачно. Утром подошел к инструктору и сказал ему, что хотя я и спасовал, но летать хочу.

— Знаешь, — говорит он, — ты не горюй, пойдем еще раз со мной в воздух.

Мы пошли в воздух, потом хорошо спустились.

— А теперь, Молоков, лети сам! — сказал инструктор.

Это придало мне силы: я поднялся сам и сделал отличную посадку. Ко мне подошел «бог» и неожиданно объял:

— Ну вот, — засмеялся он, хлопывая меня по плечу, — зря горевал.

С помощью Мадно Линделя я удачно закончил трени-



роваку на М-9 и стал летать на более сложной машине «Савоя»...

Мадно Линдель много вложил труда в подготовку красных пилотов. Но требовательный и учетам, себе он мог позволить на старте все. Когда получали поплавковые машины МУ-1 (морской учебный-1), командование поручило ему испытать одну из них: взлететь, сделать круг над бухтой и приводниться недалеко от спуска.

Был воскресный день, теплый, тихий. За полетом Линделя следил весь личный состав. Оторвав машину от воды, где-то в центре залитой солнцем бухты, он повел ее с набором высоты. «500... 1000... 2000 метров», — определили с земли. Неожиданно МУ-1 опустил нос и стал пикировать на ангары.

— Что он делает?! — заволаговались моряки. У многих волнение на лице сменялось гневом, как только МУ-1, подчиняясь воле «бога» и выйдя из пикирования, полез вверх по кривой.

— Безумец, что он делает?!

Вверх поплавками МУ-1 на секунду замер, свалился на крыло и возвращался в штиль. Линдель вызвал машину в горизонтальный полет, повторил свой маневр и только после этого сел.

Механики, осмотрев самолет, потащили его в ангар ремонтировать. На МУ-1 от перегрузок вытянулись расчалочные ленты, нарушилась регулировка несущих плоскостей.

— Вы какое получили задание? — строго спросил Линделя руководитель полетов.

Тот с улыбкой ответил:

— Полет по «коробочке». Но захотел проверить: правда ли, на МУ-1 нельзя делать мертвую петлю?

Мадно Линделю объявляли взыскание. Но он все же продолжал нарушать летную дисциплину. И в конце концов сломал самолет. Линделя уволили из Военно-Воздушных Сил.

Погиб он на Севере в 1938 году.

В Киле-бухте Линдель был не единственным среди старых авиаторов, кто не признавал уставного порядка. Копируя таких инструкторов, учители нередко «экспериментировали», не сознавая, что любой эксперимент — это прежде всего точный расчет, правильная оценка возможностей аппарата и лишь потом личная отвага.

Комсомольская организация школы с первых дней своего рождения стала помогать командованию разоблачать воздушных хулиганов, чье «новаторство», как правило, заканчивалось аварией или катастрофой.

В составе комсомольского бюро активно работал М. И. Колдов, известный теперь поларный летчик, а тогда краснофлотец, учелет. «Воздушных лихачей за борты!» — писала школьная многотиражка «Морской летчик».

Тон в наведении уставного порядка задавали коммунисты, и прежде всего начальник школы В. А. Букан, помощник по политчасти Урхевич, начальник учебного отдела В. А. Корольков. В числе осуществленных ими мер было переселение учелетов из частных домов в казармы, что позволило более организованно проводить занятия. В сети партийного просвещения введен институт кубриковых и аэродромных организаторов с задачей проводить политико-воспитательную работу с беспартийными, прививать им революционный дух, идейно закалять.

Уже только строем, с армейской песней начали выходить в город будущие летчики.

Строгий порядок по всем выбивал почву из-под ног «богов», подрывал их влияние. Неуклонно рос авторитет школы среди севастопольцев. Они стали привлекать авиаторов к активной общественной жизни города. В городской Совет избираются В. А. Букан, В. А. Корольков, учелеты Ефремов, Маженов, Компанец.

Надолго запомнится летчикам празднование 6-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. В этот день на военном параде шефы-электроснабженцы Северного района вручили им знамя. Соленый ветер вытягивал над бескомырами красное полотнище, а южное солнце высвечивало на нем слова: «Буревестникам революции». С этим знаменем личный состав авиашколы выходил потом на все парады, в полеты, на уборку урожая, наращивание севастопольцами, а позже кубанскими хлеборобами.

В севастопольский период авиаторы имели лишь одну аскадрилью. Возглавлял ее начальник Ромашкин — отличный летчик, грамотный, волевой командир, а после его ухода на другую службу В. Вирак.

Размещалась школа в 1930—1931 годах в бухте «Голландия» в здании бывшего кадетского морсуса. Командирами учебных авиационных отрядов были: В. Моло-



ков, Н. Шнер, В. Мырсов. Все они отличались высоким летным мастерством и отличными методическими знаниями. Среди летно-инструкторского состава выделялись командиры авиашколы Я. Кузьменко и С. Леваневский, инструкторы Г. Озеров, Н. Мельников, А. Еков, Н. Войков, Н. Балашов, М. Матерухин, В. Магон, И. Хныбин.

Техническую службу школы возглавлял инженер Кириллов. Прекрасный организатор, специалист высокого класса, он умел в трудных условиях обеспечить бесперебойную работу летательных аппаратов, своевременный выход их на полеты. Тяготы службы с ним разделял старший техник отряда Сорокин, награжденный орденом Красного Знамени, техник Кучерявый, Метелкин, Ярош и другие.

В то время командный состав школы занимался не только обучением курсантов. Он принимал активное участие в жизни Черноморского флота, в малых и больших флотских учениях. Летчики вылетали на разведку моря, на поиск и штурмовку кораблей «противника», что служило им хорошей тренировкой. Разведка проходила вне видимости берегов и занимала более двух часов времени. Велась она, как правило, в густой дымке, при плохой видимости, что всегда было связано с риском зарыться в морскую пучину. Пилот лишь по кренометру мог ориентировать самолет в пространстве. При поиске подводных лодок в условиях ограниченной видимости нередко приходилось до пятидвух раз менять курс, пользуясь при разворотах этим прибором.

Не менее сложной была задача найти и атаковать корабли в открытом море на дирижаблх МР-1 (морских разведчиках), у которых диапазон скорости составлял не более 20 километров. На штурмовку летчики ходили на малых высотах строем. Если кто отставал, то уже мог догнать группу разбе только на пересекающемся курсе.

И все-таки летчики школы задания командования Черноморского флота на всех учениях выполняли успешно. Помогали им собранность, организованность, четкая работа красмолетов, закаленных в полетах над Невой и Волгой, их мужество и находчивость.

## Сто метров — не высота!

Севастопольский период жизни школы был ознаменован и новыми требованиями в подборе инструкторов. Настало время, когда умения учить летать было уже недостаточно. Теперь от инструктора требовалось и умение воспитывать в человеке высокие моральные качества воздушного бойца.

Иван Алексеевич Пушкин был одним из первых учителей, ставших позднее инструкторами морской школы. Он некоторое время обучал летному мастерству Молонова и помог сформировать в нем те лучшие моральные и волевые качества, которые позволяли летчику пройти славный путь в авиации, стать одним из популярных в народе героев.

В Севастополе Иван Алексеевич Пушкин занимал должность начальника летной подготовки, а когда уезжал на учебу в академию, рекомендовал на должность инструктора в числе других выпускников и Василия Сергеевича Молонова.

Молоков обладал редкой выдержкой, отличными летными данными, хорошо разбирался в людях, много работал над собой. Вот что рассказывает он о своей работе:

«Когда я попал в школу морских летчиков, думал, теперь дело пойдет, теперь я по-настоящему поучусь... Я мог собрать любую машину (до этого работал более трех лет авиационным механиком), хорошо знал мотор, летал, но с теорией приходилось туго. Больше того, я все еще с трудом писал и плохо читал. Это мучительное чувство: познать, что ты малограмотен. А знаний требуется много. «Какой же ты морской летчик!» — ругал я себя и тайком от других ходил к учителю на дом, изучал русский язык, физику, алгебру. При мне всегда был учебник, и как только выдастся свободное время, тотчас сажаюсь читать. Читал и жадно и много — любые книги. И чем больше я читал, тем сильнее мне хотелось знать, ничего не упускать. И передо мной все лежало, горизонт становился широким. Все книги для меня были необыкновенными»<sup>1</sup>.

Стать мастером летного обучения Василию Сергеевичу

<sup>1</sup> Молоков В. С. Родное небо. М., Воениздат, с. 79.



помогли товарищи, пыланный ум, неиссякаемое трудолюбие.

Как уже говорилось, многие старые инструкторы учили главным образом пилотировать самолет. Делали они это успешно, если парень, попадавший к ним в руки, имел «птичье чутье». В противном случае его списывали на землю: «Рожденный ходить — порхать не будет». Эта формула принималась почти бесспорно на заре авиации. Когда же начала создаваться отечественная авиационная техника и самолеты потоком пошли в воинские части, формула «богов» стала отвергаться.

В авиации тех времен подготовка летчика понималась большинством старых инструкторов как их частная задача. Молоков один из первых ввел в программу методический «гвоздь» — воспитание как связи курса теории с практикой, инструктора с учелем. «Принимая в группу учелов, — вспоминал он, — я подолгу беседовал с каждым о его жизни до школы. Затем рассказывал о себе.

На полетах я придерживался правила не ругаться, не повышать голоса, делать все так, чтобы учел сам замечал свои ошибки и мог проанализировать их. Мне хотелось выработать в людях умение правильно видеть и оценивать полет. Конечно, если учел не мог этого сделать, я не молчал.

Обучали пилотов тогда на М-5 и «Авро» (МУ-1). На М-5 место ученика находилось рядом с инструктором, а на «Авро» инструктор сидел впереди ученика.

Вылетка проходила таким образом. Сначала взлетаешь сам, набираешь высоту 500—600 метров, идешь по прямой. Связь в самолете была следующая: у инструктора рупор, а под каской учелта резинирован наддувная подушка. К ней по борту кабины от рупора тянулся резиновый шланг. Работал «телефон» неустойчиво. Приходилось кричать:

— Смотри! Машина идет по прямой. Заметь, как расположен нос машины относительно горизонта. Заметил? Теперь я передаю тебе ручку, начинай сам управлять. Ручку держи легко, не напрягайся. Ну, в добрый час!

Учили терпеливо, дожидаясь, когда до учелта дойдут все тонкости управления машиной. Почувствовав, что учелт усвоил элементы полета по «коробочке», отдавали его на проверку командиру звена, который определял готовность учелта к самостоятельному вылету. На стойках крыльев (слева и справа) самолета, в котором учелт первый раз вылетал самостоятельно, укрепляли красные флажки.

Связь с самолетом была примитивной. Если пилоту нужно было что-то передать на землю, он сбрасывал вымпел с донесением. Земля отвечала цифрами, которые имелись в клапанах специального сигнального полотношца (попехема), ракетами, дымовыми шапками.

Сколько бы ни находился в школе учелт, он постоянно чувствовал на себе внимание и заботу инструктора.

Ученик В. С. Молокова инженер школы Н. Кириллов вспоминает (он переучивался на летчика):

«Как-то пилотируя в зоне самолет С-16, я передал ногу. Машина стала сваливаться на нос. Я решил, что попал в безвыходное положение.

Рядом со мной сидел Молоков. Он спокойно положил руку на штурвал, и... С-16 вышел в горизонтальный полет. Этот урок молоковского хладнокровия, спокойствия, уверенности, доверия ученику и вместе с тем строгого контроля остался для меня навсегда в памяти».

## Встреча с Севером

В Килен-бухте школа прошла испытание на зрелость по всем параметрам учебно-боевой и политической работы. Это убедительно было доказано деятельностью ее воспитанников на суровом Севере, где в двадцатые годы проходили проверку на стойкость советские люди.

В 1924 году в школе было 36 членов и кандидатов в члены РКП (б), 15 — комсомольцев. В 1929-м их стало в пять раз больше.

В 1924 году школа выпустила 18 летчиков. В 1929-м — 46. Многие выпускники отправлялись на Север осваивать ледовую целину. Там уже трудился воспитанник морской школы Б. Г. Чухновский, который прокладывал воздушные трассы в глубь Ледовитого океана, к Маточному Шару, к берегам Новой Земли и Белого моря. Разведка им ледовой акватории Новой Земли помогла Карской экспедиции благополучно вернуться на Родину кратчайшим путем — через Маточник Шар.

Когда мир потрясла весть о катастрофе во льдах Арктики дирижабля «Италия», Советское правительство посла-



по на розыски его экипажа лучших своих летчиков. Б. Г. Чухновский и М. С. Бабушанин, полетев с ледоколов «Красин» и «Малыгин», нашли полярных исследователей в торосистых льдах и спасли их, за что были награждены орденом Красного Знамени.

Воспитанники морской школы летчики Шляпников, Берестром, Рожков и летчицы Проценко, Суше, Книговский в 1925 году открывают в северо-западных областях нашей страны озера, пригодные для использования поплавковыми самолетами.

Два года спустя Кошелев и Лухт совершают перелет на остров Врангеля, который имел важное значение в освоении Северного морского пути.

Летом 1928 года экипаж самолета «Северный полюс» под командованием А. Вольнского, окончившего морскую школу одновременно с Б. Чухновским, в сложных метеословесных прошел по маршруту Владивосток — Николаевск-на-Амуре — Петропавловск-Камчатский — Усть-Камчатск — Анадырь — Северный Ледовитый океан — мыс Дежнева. Самолет Вольнского первым облетел все Тихоокеанское побережье Советского Союза, пробыл в воздухе 42 часа 25 минут и покрыв расстояние, равное радиусу Земли.

Скоро в Заполярье на помощь первопроходцам пришли их младшие братья — С. А. Леваневский, И. В. Доронин, А. В. Ляшневский, М. И. Коалов, Д. Ф. Бортиковский. Все они обрели крылья в Севастополе под руководством В. С. Молокова. Не усадил на мосте и сам Василий Сергеевич. В 1931 году он покинул берега Черного моря и уехал в Ледовитому океану. В условиях Крайнего Севера В. С. Молоков показал отличную летную подготовку. Вскоре вся Советская страна узнала имя этого отважного человека — активного участника ряда больших перелетов. Позже, до 1942 года, он возглавлял Главное управление Гражданского Воздушного Флота СССР, а в Великой Отечественной войне командовал авиационной дивизией, прошедшей путь от Кавказа до Восточной Пруссии.

После войны генерал-майор авиации В. С. Молоков занимал ряд ответственных постов в Аэрофлоте. Уйдя в 1955 году на заслуженный отдых, он часто делился с молодежью своим богатым опытом.



## К БЕРЕГАМ АЗОВСКОГО МОРЯ (1931—1940 гг.)

Одним из важнейших результатов летного творчества следует признать создание Красного воздушного флота. Считаю, что важнейшей задачей на ближайшие годы в строительстве Красной авиации является скорейшее доведение ее качества до уровня передовых буржуазных стран, и всеми силами следует искоренить, культивировать и развивать свои, советские научно-конструкторские силы, особенно в моторостроении.

Из постановления ЦК ВКП(б)  
«О состоянии обороны СССР» (1929 г.)

**Выше,  
дальше,  
быстрее!**

Время работало на авиацию. Заслуги ее в гражданской войне, в освоении Севера, установлении связи с отдаленными пунктами страны поднимали общественный престиж этого вида транспорта и боевого оружия. Молодежь рвалась к аэропланам. Самолеты теперь уже целыми эскадрильями поступали в авиационные части и учебные заведения: сухопутные конструкции Поликарпова — У-2; Р-1 и морские конструкции Григоровича — МУ-1; МР-1; МБР-1.



Точно стало в маленьких ангарх школах. На берегу бухты Инженерной моряки возвели полотняную палатку на четыре машины, стали использовать спуски бухты «Голландия». Одновременно строили новые.

В то время страна испытывала большие трудности. Многого не хватало, в том числе техники для транспортировки самолетов. Поэтому для выполнения этой работы в школе часто привлекали краснофлотцев, учлетов и даже летно-технический состав. Для того чтобы вытаскивать самолет на воды и отбуксировать его к палаткам или ангарам, привлекалось по три-пять летных групп (15—25 человек). Появлялась радость авиаторов, когда на помощь им в 1928 году была выделена пара лошадей. В марте 1930 года школа получает наименование «Школа морских летчиков и летчиков-наблюдателей». Ей ставится задача — кроме летчиков и летнабов, готовить авиатехников, переучивать «сухопутных» военных летчиков на морских и пилотов гражданской авиации, обеспечивать стажировку студентов авиационных вузов.

Хотя число отрядов в школе увеличилось, рабочая площадь оставалась прежней. Закрытая Севастопольская бухта являлась основной стоянкой Черноморского флота. Понимая это, авиаторы вынуждены были искать другое место пристанища, думать о закладке своей базовой стоянки. В этом им действительно помогал начальник ВВС РККА Петр Иванович Варанов.

Выбор пал на Ейский лиман в Азовском море. Его в основном бороздили рыбацкие фелюги, с которыми летающим лодкам вполне можно было уживаться. И сухопутным самолетам тонне открывалась раздолье приазовских степей Кубани — богатейшего края страны.

В ноябре 1930 года в районе Ейска начинается строительство военного городка — новой базы первой советской школы морских летчиков. Летом 1931 года школа простилась с гостеприимным Севастополем. Гидросамолеты перебрасывали по воздуху — предстояло покрыть полтысячи километров. Такого перелета в один прием летчики никогда еще не делали. Поэтому волновались, с особой тщательностью проверяли машины.

В 1931 году командование эскадрильей принял Е. Чирков. Он и возглавил организацию перелета, обеспечив своим непосредственным участием в подготовке летного состава успешное решение сложной по тому времени задачи.

Из Севастополя вылетели утром. Море путалось в легкую дымку. Слева проплывал зеленый берег крымской земли с редкими тогда белыми оазисами здравниц.

После двухчасового полета отряд благополучно приво-  
дился в Керченском порту.

— Теперь мы, можно сказать, у цели, — помогая авиатехникам заправлять машины, говорили молодые летчики. — Еще прыжок, и мы дома!

«Старики» недовольно морщились:

— Скажешь «гон», когда перепрыгнешь. — Они не любили загадывать что-либо вперед. — До Ейска еще топать да топать...

Но вот раздалась команда старшего группы:

— По самолетам!..

Экипажи заняли места в кabinах. На берегу толпились провожающие: керченские рыбаки, портовые рабочие и просто зеваки. Уступая место взлета гидросамолетам, теснились суда. Первой пошла на валет «тройка». Вспенилось за хвостами море, воздух наполнился густым хлопанием пропеллеров, восторженным гулом провожающих. Но... машины не взлетали. Они пересекли всю бухту, прошли в пролив и оттуда возвратились назад. Повторили разбег, начал его сразу же от берега, и снова вернулись. Самолеты, словно их заколдовали в Керчи, не могли оторваться от воды. Моряки на судах смеялись, протягивая с нормами смоленные концы канатов:

— Цепляйтесь, пилотыги!

Пилотыги поворачивались к судам затылками. Выбравшись из машины, они снова все собрались на берегу и со слезой в голосе обращались друг к другу:

— В чем дело?

«Старики», теперь уже гневно, ворчали на молодежь:

— Вот вам и дома...

Загадку, заданную самолетам, разгадал старший техник.

— Братцы! — вдруг радостно произнес он. — А ведь вода-то в проливе пресная! Почти пресная. Плотность ее меньше черноморской. Вот она и присасывается. Если бы моторы посылнее — взлетели. А так... Надо смазывать поплавки.

Тавот — технический вазелин — добыть не удалось.



Зато портоланы приватили авиаторам целую бочку свиного жира. Механики смазали им поплавки. Летчики выбрасывали из кабины все лишнее, даже свои регланы. Только после этого, и то не с первой попытки, гидросамолеты смогли оторваться от колдовской воды Керченского пролива и взять курс на Ейск.

А в Ейске их уже давно ждали. Молодежь — с цветами и просьбами принять в летчики. Жители города и дали название школе — «Ейская», которое закрепилось за ней навечно.

## Большому кораблю — большое плавание

Обосновавшись в Ейске, морская школа получила новые штаты и такое количество самолетов, сколько ей прежде не снилось. В Севастополе в лучшую пору едва набирали четыре десятка пригодных для работы машин. На новом же месте могли поднять в воздух в десять раз больше — 446, в этом числе новейшие сухопутные — учебные У-2 и боевые Р-1.

Р-1, двухместный одномоторный биплан, разведчик и ближний бомбардировщик, имел первый советский синхронный авиационный пулемет ПВ-1, выполнял весь комплекс сложного пилотажа: глубокое пикирование, боевые развороты, перевороты через крыло, петли. Хорошо штопорил, легко выходил из штопора. Но никому не прощали небрежности в пилотировании. «Разведчик» любил, им гордились.

— Кто летает на Р-1, — говорили многие, — тот летчик!..

Позже в школу пришла более совершенная отечественная техника — бомбардировщики ТВ-1, ТВ-3 с моторами водяного охлаждения М-17 — первыми мощными моторами советского производства.

Перевооружая школу новой техникой, Управление ВВС РККА поставило перед ней и новые требования: увеличить

количество обучаемых по сравнению с севастопольским периодом в десять раз. В связи с этим при штабе были созданы отделы: морских и сухопутных летчиков, летчиков-наблюдателей, авиатехников. Школа превращалась в своеобразный комбинат подготовки кадров для Военно-Воздушного Флота.

Курс обучения летчиков был установлен двухгодичный. Задачей номер один постоянного состава становилось научиться самим грамотно эксплуатировать боевую технику, используя ее высокие летно-тактические данные, а затем научить курсантов пилотировать самолеты по приборам: в облаках, ночью над сушей и над морем. Выполнение этой задачи начали с создания специальной группы из опытных летчиков. В нее вошли командир отряда Х. А. Ромоденский, командир звена П. А. Анисимов и другие, руководив которыми летчик-инструктор эскадрильи летнабов Е. А. Федоренко. Позже, когда командный состав научился пилотировать по приборам, к сложным полетам допустили курсантов, для которых устанавливался обязательный минимум — 10 полетов ночью на самолете У-2. У-2 имел под левым крылом фару, но пользовались ею в особых случаях — при вынужденной посадке в поле. На аэродроме не садились при свете костров и «летучих мышей». По сигналу руководителя полетов красноармейцы команды обслуживания зажигали мазут в жаровнях и следили, чтобы пламя не погасло. На фонари взлетали и выходили после выполнения задания. Расставлены они были буквой Т и указывали полосу приземления. Заправлялись керосином, в то время не лучшим, часто подводили. Поэтому от летчиков требовалось особое умение находить огни своего ночного старта, не путать их с кострами цыганских таборов или же колхозных станов.

Большое внимание уделялось натренированности курсантов на земле к выполнению летных упражнений, ориентированию в воздухе, определению погоды, своих и чужих самолетов. Было уже недостаточным уметь только держаться за ручку. Новые образцы боевых самолетов и виды летных упражнений не прощали пассивности, неряшливости, дилетантских знаний материальной части, теории полета, воздушной тактики, района полетов, специального оборудования кабины. Грамотно эксплуатировать технику, действовать собранно, уверенно учили курсантов методом показа и рассказа, личным примером.



В программе летной подготовки было упражнение: расчет и посадка с установленным винтом. Препяде это упражнение выполняли на глазок — места в море было достаточно. Приводиться можно было за тысячу метров от знаков. «Глазок» с вооружения сняли и ввели в норматив на посадку для всех летающих плюс-минус пятьдесят метров. Не уложился — двойка, командирская «стружка» и вывозные полеты до полного прозрения.

Закрепляли и развивали успехи, достигнутые в севастопольский период, школа уверенно набирала темпы. Весь ее механизм работал слаженно. Единственное, что омрачало общее приподнятое настроение — отсутствие радиосвязи. Без нее нельзя уже было работать. Понялся потолок и радиус полета самолетов, возросло количество взлетов и посадок. Эскадрильи нередко действовали на два старта, одновременно на нескольких точках. Вывалили часы, когда над Ейском — над сушей и морем — кружились десятки машин, нередко самостоятельно пилотируемых учлетами. Сигналы «попхема» не всегда выручали. Особенно сложно было летчикам ночью, на маршруте, в непогоду.

Часто случалось: ливневые дожди, пыль застилали аэродром, как бы «стирали» его с поверхности земли. Если в это время летчик находился в воздухе, он мог только сам спасти себя и самолет от разбушевавшейся стихии. В таких случаях его выручали сообразительность, умение оценить обстановку, вовремя найти верное решение. Самообладание, находчивость, знание до мелочей топографии Приазовья помогали выйти из беды и, можно сказать, заменяли собой в ту пору радиосвязь. Поэтому нравственные, волевые качества воспитывались в летчиках всеми категориями преподавателей в первую очередь.

Большие дела обычно не даются легко. А их было немало в начале работы морской школы в Ейске. Они были связаны с освоением новой материальной части, выполнением новых летных упражнений, обучением курсантов ночным полетам.

Однажды около часа ночи аэродром, где производились учебные полеты, закрыло густым туманом. В воздухе находилось три самолета. Одним управлял летчик-инструктор. Два других самостоятельно пилотировали курсанты. В надежде, что туман скоро рассеется, все летчики стали в круг над своим аэродромом. Однако время шло, все меньше оставалось в баках горючего, а земля не просматрива-

лась. Поняв, что местность надолго затянуло плотной молочной пеленой, инструктор вышел из круга и взял курс на один из запасных аэродромов. Курсанты последовали за ним, и все три самолета благополучно произвели посадку у соседей, где в то время был разбит ночной старт и проводились полеты.

Правильное решение инструктора и внимательность курсантов исключали возможность тленного летного происшествия. Позже таким же образом командир эскадрильи выручил курсанта Н. Свиридова. Увлечшись пилотированием, тот оказался за облаками и потерял ориентировку. Подсказать ему, где он находится, было нельзя. Но сохранилась надежда найти молодого летчика за облаками и через какое-нибудь «окно» привести домой. Что и сделал командир, поднявшись в воздух на первом попавшемся ему самолете.

Год от года летно-инструкторский и командный состав накапливал опыт эксплуатации новой техники в сложных условиях. Школа постоянно увеличивала выпуск летчиков, принимая им лучшие качества старой гвардии краснотерцев. В тридцатые годы в ней повышали свое летное мастерство, набирались опыта работы руководящие кадры Военно-Воздушных Сил РККА. Здесь перечувствовали на летчиков кавалеристы, пехотинцы, артиллеристы, полнотрабантики, тянувшиеся к небу.

## По зову партии

В тридцатые годы в школе усиливается партийно-политическая работа. Увеличивается и тяга людей в партию, в комсомол. Уже не десятки, а две тысячи членов и кандидатов в члены ВКП(б) состояли на учете в морской летной школе. Они охватывали своим влиянием всю жизнь большого боевого «корабля», задавали ему курс и скорость движения.

В январе 1932 года проходила I партийная конференция коммунистов школы. На ней обсуждался доклад начальника школы, секретаря партбюро и представителя политуправления Северо-Кавказского военного округа. Участники конференции вскрыли серьезные недостатки в ра-



боте парторганизации в новых условиях. Как положительное отметили рост авторитета коммунистов и комсомольцев среди беспартийных, высокое политико-моральное состояние личного состава. В письме, направленном Центральному Комитету ВКП(б), они заявляли:

«Волей партии и рабочего класса мы поставлены на один из ответственных участков служения Родине. Мы готовим кадры Военно-Воздушных Сил РККА... Высокие темпы и качество боевой учебы, высокая производительность нашего труда, крепкая воинская дисциплина — важнейшие вопросы, над которыми работает партийная организация. Партийная организация объявляла решительную борьбу аварийности, поломкам и вынужденным посадкам...»<sup>1</sup>

В Ейске количество вылетов и посадок, связанных с освоением новых машин и видов летной подготовки, значительно возросло. Участились и случаи провешиваний. Выявлено их причин, борьбе с ними было уделено главное внимание конференции. Контроль выполнения решений поручался вновь избранному руководству партийной организации.

Несколько позже те же вопросы обсуждала первая комсомольская конференция. Созданные в школе политический отдел и партийная комиссия стали центром в борьбе за дисциплину, порядок и успешное овладение авиационной техникой.

Летом 1932 года морскую школу посетил народный комиссар обороны СССР К. Е. Ворошилов. Он ознакомился с жизнью, учебной авиаторов. В специальном приказе наркомом были положительно отмечены успехи в учебно-боевой подготовке личного состава, в их быту, хозяйственном обеспечении. По итогам работы в 1932 году школа вышла на первое место среди военных учебных заведений ВВС и была награждена призом Центрального Комитета ВЛКСМ — типографской печатной машиной и Почетной грамотой.

Но не только воздухом жиди в то время авиаторы. Не чуждой была им и земля, заботы хлеборобов. Тридцатые годы знаменательны глубокими преобразованиями в сельском хозяйстве страны. На Кубани в ту пору шла коллективизация. Хозяйства нуждались в разносторонней помо-

щи. И они ее получали. Школа откомандировала в распоряжение машинно-транспортных станций и совхозов 200 выпускников-аппаратников. В 1933—1934 годах в колхозах и совхозах Ейского района на ремонте сельскохозяйственных машин работало 186 специалистов-авиаторов. Моряки-летчики читали доклады и лекции в станицах, создавали кружки культурпросвета, выступали с концертами художественной самодеятельности.

Не раз школа выходила на полевые работы в полном составе. Кубанцы радостно встречали летчиков, делились с ними хлебом, который доставался им с большим трудом.

Городу тоже требовалась большая помощь. В те же годы в Ейский городской Совет избираются депутатами помощник школы Гуляченко, комиссар аппарата Белоусов, летчик-инструктор И. Анулов, начальник учебного отдела И. Филиппов — люди, способные увлечь массы на большие дела.

Тяжелую, но почетную миссию — развитие отечественной авиации тридцатых годов с честью выполняли Н. Н. Бананов — начальник и комиссар школы, его помощник по политической части Г. С. Черный, начальник штаба П. С. Смирнов, начальник учебно-летного отдела К. М. Смирнов, командиры эскадрилий Н. С. Бочварев, А. А. Демидов, А. Винокуров, А. В. Еков, П. И. Лазарев, Т. К. Корол, Ф. Г. Федоров, Е. Г. Чирков и многие другие труженики кузницы военных кадров.

Успешное выполнение советским народом первой пятилетки позволило дать Вооруженным Силам более совершенные образцы военной техники. Праздничным событием было появление на аэродромах школы советских воздушных крейсеров ТВ-1 и ТВ-3 конструкции А. Н. Туполева, боевого самолета Р-5, назимого облегчавшего обучение курсантов-летчиков. Первым освоил тяжелый бомбардировщик и выстулал на нем группу учлетов летчик-инструктор Л. И. Иванов. Другая группа под руководством командира эскадры Контева осваивала новой летающей лодкой АШ-2 конструкции Шаврова.

Об освоении новой техники в то время так записано в армейских документах:

«Инструкторы Н. В. Челанков и С. К. Литвинов успешно провели опытное обучение учлетов на новых морских самолетах С-62 и МБР-4». А в известной авиационной песне слова скупых на похвалу штабных реляций легли так:

<sup>1</sup> Из протокола партийной конференции.



Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,  
Чтоб покорить пространство и простор.  
Нам разум дал стальные руки-крылья,  
А вместо сердца пламенный мотор.

«Мы» — в переводе на личный состав морской школы — это В. С. Молоков, И. А. Пушкин, Л. И. Иванов, С. К. Литвинов, Н. В. Челноков и другие асы тех времен. Это их упорством, энергией задавались обороты пламенным мотором, размах рукам-крыльям, ими в тридцатых годах формировалась в грозную силу стальные эскадрильи.

Откуда же выходили люди, сделавшие сказку былью? Вот путь к летному мастерству, к боевой славе одного из тех парней. Путь Николая Васильевича Челнокова.

В 1931 году комсомолец Челноков, родом из Ленинграда, поступил в морскую авиашколу. Учился его летать на гидросамолетах Михаил Мазуров.

Товарищи звали Челнокова часто по его старым рабочим должностям: «Колька-грузчик», «Колька-штукатур». Он рано начал добывать для семьи хлеб насущный. И прошлые профессии пригодились ему в авиации. Вернее, они сработали в Челнокове на авиацию: укрепили мышцы, развили своровку, выносливость, без чего трудно летать.

Однажды учел Челноков обнаружил на самолете на кладбище ржавое магнето и сделал из него заклинка общего пользования. И тут его друзья узнали, что Колька-грузчик был еще и студентом Ленинградского электротехнического института.

— Небо вытянуло из вуза, — признался он, прикуривая папироску.

Благодаря знаниям, полученным в институте, Николай Васильевич без особого труда овладел сложным искусством летать днем и ночью, над сушей и морем. Вначале в курсантской, а затем в инструкторской кабине самолета, в строе авианавтов, преданных своему делу и Отечеству, вырабатывался его характер, умение прямо смотреть в глаза опасности, чутко на друзей и на врагов. Вырос Челноков в школе до командира отряда. В 1934 году был избран депутатом в Ейский городской Совет. А позже за боевые заслуги на фронтах Великой Отечественной войны дважды удостоен звания Героя Советского Союза.

Есть у Николая Васильевича и награда, которую он получил за заслуги перед Родиной еще в 1936 году. За отличное обучение и воспитание воздушных бойцов он был

награжден орденом «Знак Почета» — знаком уважения народа, петускнеюшим, как слава героя...

Тридцатые годы — это годы бурного расцвета молодой Советской республики. Поэтому неудивительно, что страницы истории морской школы тех лет пестрят патетическими повторами: «новый», «успешно», «первый».

В первых рядах в борьбе за отличную подготовку летных кадров шли лучшие из лучших: командиры авиатропов Н. В. Бойков, В. П. Конарев, В. В. Лисицын, И. Н. Школьников, командиры авиационных П. Ф. Лаврик, А. Ф. Смирнов, А. К. Антощенко, Ф. Н. Коптев, В. С. Корешков, инструкторы-летчики П. А. Браславский, С. М. Набоков, М. Г. Морозов, В. И. Козлов, Н. Н. Шмелев, Д. М. Иванов и другие.

Горели в работе, воспитывали личный состав, поднимали его на борьбу за высокие показатели в учебно-летной подготовке комиссары эскадрильи С. Ромазанов, А. Кочнев, Л. Шигинев, партийные руководители Ф. Бокор, П. Матвеев, В. Цебеню.

В стране обновлялось все, и прежде всего — люди. В авиацию приходила молодежь, поднятая на великие дела партии, комсомолом, революционными подвигами отцов и дедов. Приходили сотни, тысячи Челноковых. Они закалывали себя, испытывали себя на прочность в различных условиях, удивляя мир упорством, благородством и настойчивостью в достижении цели.

## Уроки мужества

Февраль зловил льдом Азовское море. Авиаторам было приказано: морские самолеты спрятать в ангары, сухопутные поставить на лыжи, а самим одеться потеплее. В стартовых дощатых кубриках, когда там собирались летчики, пахло нафталином. Отправлялись в полет, летчики натягивали даже меховые из кротовых шкурок маски.

В тот морозный день летчик-инструктор Андрей Сидоров получил задание выполнить на самолете-разведчике Р-1 тренировочный полет в зону.

— Задание нам такое, — сказал командир отряда на



предварительной подготовке. — Четыре боевых разворота, две петли, спираль — левая и правая — и домой.

Андрей Сидоров взял на борт своего техника Ефима Моторина, который не первый раз поднимался в воздух. Дело его было чисто «пассажирское», и он вел себя как пассажир. Вначале любовался зимней панорамой Приазовья. Но вскоре это ему надоело, Моторин потер краевой нос, уткнулся лицом в воротник и завел вопоголосо какую-то благодушную, под настроение песню.

В морозном воздухе сухо трещал мотор. Чем выше поднимался самолет-разведчик, тем гуще обростала белесой игольчатой стружкой крыльевая оспа: стойки, стальные ленты-расчалки, тросы управления. Зимой это явление на высоте обычное. Оно ничем не грозило самолету.

В зоне летчик развернул машину по направлению к городу, осмотрелся, мельком взглянул на приборы и крикнул технику:

— Начнем, что ли?

Ефим Моторин убрал ноги с педалей.

— Начнем, командир!

На выражах его немного мутило, сильно принимая и сиденье. Затем вдруг энергично запрокинуло голову. «Переворот», — догадался Ефим Моторин. И тут же потерял из виду землю: самолет свечой полел вверх, на петлю. Лез настойчиво, показывая зимнему солнцу мощное, забрызганное маслом брюхо. Внезапно сильный глухой удар снизу в положении, близком к верхней мертвой точке, резко кинул машину вправо. Моторин гнал за борт, и его обдал жаром. Правая лыжа шасси передним лобастым концом смотрела в землю: лопнули проволока и амортизатор, ударившие ее в горизонтальном положении.

— Командир, видишь? — тревожно спросил Моторин.

Сидоров видел. Удерживая самолет ногой от разворота вправо, он полого снижался в направлении старта. Делал это вряд ли осознанно, скорее по привычке — при всех происшествиях в воздухе стремиться к своему аэродрому. Снижался и думал, что же теперь предпринять? Ни ему, ни кому другому в воздушном флоте не приходилось еще садиться с неисправной лыжей.

«Разведчик» прошел над стартом. Потом плавно, «блинчиком», развернулся на 180 градусов. Ему выложили из посадочного полотноща Г — сигнал, указывавший на неисправность правого шасси. Это было последнее, чем

земля могла помочь экипажу, терпящему бедствие. Не знал, что подсказать летчику и командир отряда. Он наблюдал за самолетом со стартового командного пункта. Да и как подсказать?

Сидоров не торопился садиться. Посадка с неисправным шасси вряд ли могла закончиться благополучно. А что делать?

Решение нашел Моторин.

— Давай по прямой, командир, — сказал он. — Ее, тигру, сейчас выровняю. Давай не мешай. Горячее кончается!..

Сидоров понял: Моторин хочет выбраться на крыло, просунуться в прорезь, стать на лыжу и выровнять ее своим весом. Что ж, это была единственная возможность спасти машину. Но какая возможность — страшно было подумать. И летчик поспешил запретить технику расновать.

— Отстань, Моторин! Привяжись потуже. Будем так садиться, авось...

Не услышав ответа, Сидоров оглянулся. Моторин, уткнув голову в воротник комбинезона, уже вылезал из кабины...

А на аэродроме в это время гадали, что же предпримет летчик?

Спустя несколько минут самолет со снижением пошел на посадку. Приземлился разведчик мягко, точно у посадочных знаков. За ним, взрывая снег бурями, побежали все, не занятые срочной работой.

На лыже стоял Моторин. Стоял неподвижно, словно примера и кресту стальных крыльевых растяжек, которые он крепко обнимал руками. Летчик осторожно снял механизм с «креста» и передал в объятия товарищей. Немного оттаяв в жарко натопленном кубрике, Моторин отстранил от себя фельдшера и начал рассказывать:

— Ну и силен у меня командир. Я даже не трепыхнулся — так он ювелирно пилотировал.

Командир находился рядом.

— Еще бы, дружище! Ты же, как только выбрался на плоскость, сразу превратился в сосульку. Меня зато потрело... Выговор тебе за невыполнение приказа!

Сидоров склонился над Моториным, легонко ткнул его под ребро пальцем, и они счастливо рассмеялись.

Находчивость Моторина, летное мастерство Сидорова спасли дорогостоящую машину. Авиаторы продемонстриро-



вали мужество и силу дружбы воинов Красной Армии. За самоотверженность и героизм, проявленные при спасении самолета и экипажа, летчик Андрей Ефимович Сидоров и авиатехник Ефим Иосифович Моторин постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР от 20 июня 1934 года были награждены орденом Ленина.

Герои мирных дней отдавали все силы служению Родине. Ефим Иосифович Моторин добился впоследствии осуществления своей мечты — стал летчиком. Но дожить ему до наших дней было не суждено. В годы Великой Отечественной войны в неравном воздушном бою с фашистами он погиб смертью героя.

Андрей Ефимович Сидоров в 1939 году окончил Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского, с июля 1941 года по апрель 1945 года служил в действующих частях ВВС Красной Армии, командовал истребительным авиационным полком. Совершил около двухсот боевых вылетов, лично сбил 14 и в группе 4 самолета противника. После войны командовал истребительной авиационной дивизией, а затем работал преподавателем в Краснознаменной Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина.

В настоящее время кандидат военных наук, доцент полковник А. Е. Сидоров находится на заслуженном отдыхе и проводит большую работу по военно-патристическому воспитанию молодежи. Родина высоко оценила его боевые и трудовые заслуги, наградив двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского и многими медалями.

«Комбинат» авиационных кадров в трудные годы работал днем и ночью. Техника несла двойную нагрузку, и всего, что могло с ней случиться, нельзя было предусмотреть. В беде летчиков выручали находчивость, самообладание, умение действовать решительно.

...Над городом проплыла эскадрилья четырехмоторных воздушных лайнеров. Шли они плотно, курсом на запад, к полигону. Матери видели на крыльях красивые звезды и ничего не боялись. Гул советских самолетов был им тем же, что детям колыбельная песня.

Эскадрилья уходила все дальше. Летчикам ждали счастья. В общем строю находился также экипаж бомбардировщика, которого на палете постигло несчастье. Вел бомбардировщик командир отряда В. Шенберг. После отрыва бортинженер Лаврентий доложил:

— На разбеге слышал треск. Причину выясняем.

Уже далеко от аэродрома в горизонтальном полете В. Шенберг передал управление второму пилоту и прошел в кабину техников.

— Ну, что тут у вас случилось? — спросил он.

— Лопнул узел правого полушасси, — доложил Жигулина.

— Придется возвращаться, товарищ командир отряда, — добавил Колоджикный.

Шенберг ответил не сразу. Задание хотя и учебное, думал он, а выполнять нужно. Конечно, можно и вернуться. Штаб зашишет в дозвонки: экипаж В. Шенберга прервал полет из-за неисправности материальной части. И делу конец. Но все равно садиться придется с неисправным шасси. Нет, только вперед.

— Вернемся, когда отобьемся, — объявил Шенберг экипажу. — А вы подумайте, нельзя ли в полете устранить неисправность. Хорошо подумайте, товарищи!

Бомбардировщики имели радиостанцию. Но Шенберг не стал докладывать флагману о ЧП, боясь, что тот заставит изменить курс. Снова заняв место за штурвалом, он с тревогой поглядывал за борт. Там, в тугих вихрях воздушных струй, выполнял волю командира, уже трудилась техника. Шенберг видел только их руки, набрякшие, синие, знакомые ему мозолистые руки. Привязав себя друг к другу, они поочередно масовывались в люк и виток за витком наматывали на лопнувший узел фал. Однако командир видел лишь руки смельчанов. И его прошибал холодный пот, когда эти руки вдруг соскальзывали с металла и как плети повисали в воздухе.

Наконец впереди показалась цель.

— Прекратить работу, — приказал Шенберг техникам.

Скоро на земле, в расползении условного противника, начали всплывать грязные площадки бомбовых взрывов. Выполняя задание, Шенберг опять передал управление второму пилоту, войдя в радиорубку, доложил флагману:

— На корабле лопнул узел полушасси. Принимаю меры к спасению машины. Разрешите садиться последним.

Командир хотел, пока ведутся аварийные работы, выжечь горячее из баков и тем предельно облегчить машину.

Флагману не требовалось этого расшифровывать.

— Вас понял, — ответил он с теплотой в голосе. — Вас понял! Садитесь спокойно. Встречу организуем.



И опять перед глазами Шенберга замелькали матросские руки, лопки и сильяны. Наконец фал плотно обволок трещину, затянулся на ней мертвым узлом. Шенберг велел экипажу перейти в хвост, выключил моторы и повел корабль на посадку.

На аэродроме вдоль посадочных знаков выстроились, как для парада, личный состав эскадрильи. На правом фланге виднелись медные наски пожарной дружины и два санитарных фургона. Шенберг мысленно чертыхнулся. В момент приземления он легким, ювелирным движением чуть отклонил руки влево. А когда самолет, пробежав по полю на левом колесе, мягко опустился на «большую ногу», пожарники стали сматывать шланги, а фельдшера складывать носилки. Шенберг облегченно вздохнул.

Человек и на этот раз, позабыв о себе, о парашоте, которым имел право воспользоваться, спас машину. Постановлением ЦИК СССР командир отряда В. Шенберг, бортинженер С. Лавренко, техник Игулин и Колодижский были награждены орденом Красной Звезды.

«Этот случай, — отмечалось в приказе наркома обороны, — свидетельствует об исключительной отваге и энтузиазме наших летчиков и техников, готовых каждодневно в будничной своей работе на подвиги, вплоть до самопожертвования. Горячо поздравляю новых орденосцев с высокой многообразной наградой, желаю новых успехов в работе, новых достижений в овладении летным искусством».

В 1936 году за выдающиеся заслуги в подготовке летных кадров высшей награды страны — ордена Ленина были удостоены начальник школы комдив З. М. Померанцев, майор С. И. Абрамичев, старший лейтенант И. М. Каминский, лейтенант П. Г. Артемьев.

## Оскорбленное самолубие

В конце тридцатых годов на вооружение Военно-Воздушных Сил был принят парашют. Но он не очень обрадовал морских летчиков. И не потому, вернее, не только потому, что они не могли полагаться на спасательный прибор. Суть их снисходческого отношения к нему

основывалась на другом. Парашют ущемлял самолюбие моряков, обретших крылья. Ведь их предшественники — красморлеты, прокладывая дорогу в небо, ничего не брали с собой, кроме очков и пробирочной наски. Соревнуясь за большой налет часов, в смелости, они, случалось, вылетали на неисправных машинах. Но покидать их в опасных ситуациях не собирались.

— Идите вы к Черномору! — оскорбленно паливали пилоты представителям новой парашютной службы. — Ну, выпрыгнем мы. Раскроем ваш зонтик, и, допустим, он благополучно доставит нас на землю. А что будет с самолетом? Щепки?..

Потребовалось вмешательство высших инстанций, чтобы разрешить возникший конфликт. Только после разъяснений Центрального Комитета партии парашютом начали пользоваться. Однако применять его старались в крайних случаях. Экипаж тяжелого бомбардировщика, которому грозила катастрофа при посадке с неисправными шасси, хотя и имел парашюты, но не покинул машину, пока не сделал все, чтобы ее спасти. Командир верил, что его подчиненные смогут и в полете произвести ремонт. А те верили в летное искусство командира. Эта взаимная вера людей, связанных дружбой, долгом, и помогла им спасти от гибели машину и спастись самим.

Чтобы привить летчикам уважение к парашюту, начали развивать парашютный спорт. Прыгали на аэродром и просто в поле, на пахоту. Многие хотели испытать свое мужество в свободном падении — затаянных прыжках. Однажды во время учебных занятий случилось несчастье — погиб один из курсантов, не успев раскрыть парашют. Отделившись от самолета, он потерял сознание и потому не мог дернуть вытяжное кольцо. Но это стало известно потом. А в трагическую минуту все, кто видел сплюснутое ударом о землю тело, винили парашют. Он подвел! И может подвести каждого.

Люди молча покидали место происшествия. И тут их остановил Г. П. Калмынов — начальник парашютной службы школы. Он организмовал прыжки, укладывал парашюты, а потому нес ответственность за гибель человека. Но Калмынов боялся сейчас не ответственности. Его гораздо больше пугало другое — то, с какими мыслями уходили пилоты с аэродрома.

Калмынов был уверен, что роковой парашют был



уложен правильно и при ударе о землю не пострадал. Он тут же, на глазах изумленных курсантов, надел его на себя, сел в самолет, облуживающий прыжки, и приказал летчику немедленно взлететь.

За самолетом следили десятки пар настроенных глаз. Набрал высоту 500 метров, он как бы повис в воздухе с приглушенным мотором. С аэродрома видели, как Калмыков вылез на крыло, прыгнул, как из-за его спины полет, вытягиваясь лентой, купол парашюта и наполнился воздухом. Над стартом пронесся вздох облегчения. Кто-то даже пошутил:

— А она живучая, тряпка!

Парашют сам защитил себя. Вернул себе доверие летчиков, которые стали добиваться разрешения прыгнуть на воду.

— Мы летаем больше над водой. Планируйте прыжки на море.

Первый прыжок на воду совершили инструкторы парашютной службы Калмыков, Москаленко и Иванов в июне 1935 года. Поднявшись над Ейским залитым на высоту 700 метров, они вначале сбросили с самолета на парашюте резиновую лодку, затем прыгнули сами. Следившие за ними не без волнения сейчас и товарищи сомневались.

Они знали, море не выплеснется из своей чаши, выдержит и этот удар мудрствующего человека. А вот выдержит ли человек, ударившись о неосниваемую воду? Найдёт ли он свою лодку и понадобится ли она ему вообще? Не уйдут ли смельчаки со своими «эпизодами» на дно морское прежде, чем их подберут спасательные катера?

Сомнения оказались напрасными. Еще высоко в воздухе все трое растегнули ляжки, а едва коснувшись ногами воды — опустили парашюты. Ветром купола отнесло в сторону. С берега казалось: экспериментаторы навсегда ушли в пучину. Но это только казалось. Секунд через двадцать экспериментаторы показались из воды и поплыли к своей лодке, покачивавшейся недалеко на зыбких волнах. Ее освободили от парашюта, надули, а затем под веселый гомон толпы на берегу сами, отказавшись от помощи спасательных катеров, добрались до спуска гидродрома — конечного пункта своего рискованного маршрута.

Не последнее место в жизни летчиков занимала художественная самодеятельность. Уже через пять лет после переезда в Ейск коллектив художественной самодеятель-

ности школы был приглашен в Москву и выступил перед делегатами VII съезда Советов СССР и X съезда ВЛКСМ. Руководители партии и правительства высоко оценили мастерство самодеятельных артистов. Климент Ефремович Ворошилов и Семен Михайлович Буденный горячо поздравляли их с большим творческим успехом и вручили ценные подарки. При этом всем запомнился небольшой, но волнующий момент. Эмме Ворошиной, шестилетней участнице концерта, за отличное выступление в групповом матросском танце Семен Михайлович лично вручал большую, а рост Эммы, куплу.

Не отставали от артистов и спортсмены. На стадионе, лучшим на Северном Кавказе, анаторы не раз побеждали известных рекордсменов страны...

В общественной жизни коллектива школы активно участвовали члены семей военнослужащих. В 1936 году из их числа было подготовлено 400 значкистов ГСО 1-й степени, 250 воронцовских стрелков, 15 парашютистов. В этом же году в честь пятидесятилетнего юбилея Северо-Кавказского военного округа в школе был проведен велопробег и марш-бросок в противотанках на 60 километров. В них участвовало более ста членов семей летного и инженерно-технического состава.

Приказом наркома обороны СССР школе было определено первое место среди авиационных учебных заведений страны за военно-патриотическую работу среди молодежи и членов семей военнослужащих. Женский актив школы в составе десяти человек был приглашен в Москву на Всесоюзное совещание жен командного состава Красной Армии. Всех их наградили ценными подарками и грамотами. А наиболее активных организаторов — правительственными наградами. Любовь Ивановну Кутову — орденом Трудового Красного Знамени, Е. Филонову, Х. Мелюшеву и А. Гостищеву — орденом «Знак Почета».

Военные подруги летчиков и техников были надежной опорой своих мужей и братьев и делали все для того, чтобы наши Вооруженные Силы были надежным заслоном на пути агрессивных происков империалистической реакции.



## За скупой газетной строкой

Уже полтора десятилетия страна споконвоию засыпала после трудового дня. На колхозных полях ХТЗ и «Челябинцы» теснили нерасторопных «фордэнов». Начал давать Родине ток Днепротэс. Поднялись в уральское небо трубы Магнитки. Десяти других заводо-гигантов работали на коммунизм. Не стояла на месте и школа морских летчиков. Она брала на вооружение все лучшее из советской военной науки и техники и уже про-вожала на пенсию разведчик Р-1.

Многие годы обучение курсантов проводилось в основном по методическим запискам, составляемым руководящим летным составом школы. В 1935 году летчики получили первый методический учебник КУЛП<sup>1</sup>, написанный пионерами-авиаторами. КУЛП стал незаменимым пособием в освоении летных управлений и отработке их на земле. С ним пришла в школу тренировочная аппаратура: «горизонты», «сидзуэты», приборные доски, кабина для обучения на земле слепому полету.

В течение 1935 года летный состав школы налетал 65 520 часов, сэкономил сверх установленной нормы 69 372 килограмма горючего и 993 часа моторосамолетного ресурса, удалось не допустить ни одной аварии. Коллектив занял первое место среди школ ВВС РККА и был удостоен крупной денежной премии. А инженер А. С. Простов наркомом обороны награжден машиной «форд». По этому случаю в штаб школы поступило приветствие из Заполярья:

«Поддравляю личный состав ведущей авиачасти, завоевавшей первенство и отмеченной партией и правительством, с наградой. В ней я увидел крепкий и сплоченный коллектив. Желаю вам в 1936 году сохранить первенство, дать стране еще больше отличных бойцов для воздушного флота.

Герой Советского Союза **В. С. Молоков**.

Успехи школы стали результатом самоотверженного труда передовиков боевой и политической подготовки, целеустремленной деятельности партийной и комсомольской организации, правильной постановки учебного процесса.

В школьном соревновании первое место заняла 1-я эскадрилья, которой командовали Сергей Федорович Лоб и военком Семен Максимович Мелюшев. Ей было вручено закрепленное за частью знамя Азово-Черноморского краевого комитета ВЛКСМ.

Немалую роль в воспитании политически зрелых воздушных бойцов, в пропаганде передовых методов обучения, в поиске новых форм соревнования за лучшую эскадрилью, звание, экипаж играла многотрапная газета «Летчик», издававшаяся в школе. Она поддерживала постоянный контакт с авторским активом, с людьми, которые сами шли вперед и могли зажигательным словом увлечь других на большие дела.

Пожелатели страницы «Летчика» тех лет. Но не выцвели, не потеряли значимости его призывы, которые и сегодня служат примером целеустремленности в исполнении воинского долга для тех, кто занимает классы и аэродромы ейской кузницы летных кадров.

Вот что писала газета о курсантах Орловых — Федоте Никитиче и Павле Ивановиче: «Они не братья, просто однофамильцы. Но дружба у них братская. Орловы с первых дней пребывания в школе соревнуются за лучшие показатели в боевой и политической подготовке. Они пример в трудолюбии и дисциплине, мечтают стать первоклассными морскими летчиками. Мечта Орловых сбывается. Они первыми в школе вылетели самостоятельно на Р-1, притом досрочно, взяв минимальную программу вывозных полетов».

Орловы отлично окончили курс подготовки. Время разлучило «братьев». Но не оторвало от родного дома. Их курсантские фотографии заняли место в музее боевой славы части. А подпись под ними стоит такая:

**Герон Советского Союза Орловы,  
Федот Никитич и Павел Иванович.**

Тогда же отлично окончили школу курсанты М. К. Вербицкий, С. В. Лаппинков, Л. И. Елькин, ныне тоже Герон Советского Союза.

Многие курсанты умело сочетали учебу с обществен-

<sup>1</sup> КУЛП — курс учебно-летной подготовки.



ной работой. Как это им удавалось, рассказывает «Летчик»:

«Курсант коммунист Николай Михайлович Дроздов секретарь президиума и руководит двумя классными отделениями. Оба классных отделения борются за первое место в подразделении и близки к цели. Дроздов объявила «двойку» аварийной оценкой. Туда, где назревает происшествие, он направляет ударные силы своих комсомольцев. Для «аварийщиков» организует лекции по различным вопросам, дополнительные занятия. Результат есть: на зачетах по математике только один курсант получил оценку «хорошо», остальные — «отлично». Сам Дроздов отличник, постоянно повышает свой идейно-политический уровень».

Это было тогда. Ныне Николай Михайлович Дроздов — контр-адмирал, командует высшим военно-морским училищем.

А вот другая корреспонденция:

«В комсомольской организации, где секретарем президиума Смойкин, есть трудные товарищи. Например: Осыка Д. В. Осыка часто выступает в пререкания с командирами, не ладит с теоретической учебой: считает ее лишней для летчика. Но и Осыке трудно со Смойкиным. Секретарь президиума исправляет его загибы всем своим комсомольским активом». Коллектив оказал воздействие на Д. В. Осыку. Сегодня он Герой Советского Союза.

Ряды курсантов пополнялись в основном за счет рабочей молодежи Москвы, Ленинграда и других промышленных городов, коммунистами, комсомольцами, представителями различных национальностей. «В нашей среде трудно потерять человека, если он и блуждает, то переродится», — теперь уже как воспоминание о тех годах сообщает своему читателю «Летчик».

Невозможно читать без волнения такое откровение корреспондентов «Летчика»:

«Мы, уйгуры, забытая в прошлом нация, не выдавшие никогда прежде даже автомобили, сейчас сами летаем на самолетах. Радость жить и работать в такое время.

Курсант Мамегаев».

Или еще заметка:

«Читая проект Конституции, я еще раз увидел, как наша партия и правительство заботится о жизни малых и больших народов. Я до глубины души понял и почувство-

вал все наши величайшие завоевания. И я решил, что с моей стороны нет лучшего ответа на Конституцию, чем самое добросовестное, самое усердное выполнение своих обязанностей. Отличный учеба — мой ответ на нашу новую Конституцию».

Курсант Нурил Мушайлов».

Этим корреспондентом «Летчик» предоставил место на своих страницах в период обсуждения проекта новой Конституции СССР 1936 года. В школе было проведено собрание партийного и комсомольского актива. На стадионе состоялся митинг личного состава, на котором командиры и рядовые поклялись быть верными самой демократической в мире Конституции и по первому зову Родины выступить на защиту завоеваний Октябрьской революции. Как показало время, слово, данное морлетами партии и правительству, они сдержали.

## С маркой «Ейская»

В этот год экзотический Контель — цитадель безмоторной авиации Осоавиахима — готовился к Всесоюзному слету планеристов. В составе команды РККА были любители планерного спорта из Ейской морской школы: Н. М. Сухомлин и С. С. Лисицын, которые привезли на слет безмоторные аппараты С-4 (одноместный) и С-2-бис (двухместный), не значившиеся ни в каких каталогах авиационной промышленности.

— Что же это за марка? Низкай заграничная, — посмеивались над ейчанами мастера парения.

Морлеты в долгу не оставались.

— А что, разве заграничное самое лучшее? Марка наша, Ейская...

— Не из морской ли траны?

— Она самая.

— Порхает?

— Увидите.

Увидели не только осовиахимовцы. На слете в качестве наблюдателей присутствовали чехи и французский военный атташе. Они были удивлены и восхищены, когда Ли-



сицын и Сухомлин показали на «самотканых» планерах групповой высший пилотаж. Больше никто в Коктебеле не решился поддучивать над ейтчанами.

Но это было только начало. Главным в состязании на Всесоюзном слете было парение на продолжительность с использованием динамических потоков (восходящих струй воздуха, образующихся от удара ветра о склон горы).

2 сентября в 8 часов 20 минут утра С-4 с Сухомлином и С-2-бис с Лисицыным подыались над склоном одной из коктебельских гор. Ходили вдоль склона восьмерками, каждый в своей зоне. Ветер дул ровно, восходящий поток держался устойчиво. Но едва солнце закатилось за горизонт, струи воздуха стали ослабевать. К ночи они уже едва теплились. И планеры теперь висели метрах в тридцати над склоном. Малейшая небрежность в развороте — и можно было сползти с воздушной подушки. Рекорда не получилось бы. Со многими мастерами так и произошло.

Но Сухомлин и Лисицын продолжали «восьмерить». Чтобы отогнать сон, они вспоминали разные истории из своей жизни и чаще всего проводы на слет. А проводили их всей школой, называя:

— Завоевать первое место и добиться мировых рекордов. Провалитесь — лучше не возвращайтесь.

Наказ друзей действовал освещающе. Сухомлин и Лисицын продержались в небе до утра. С восходом солнца ветер опять посвежел. С-2 и С-4 снова взмыли высоко вверх. Сели они 3 сентября около полуночи. Лисицын провел в воздухе 38 часов 40 минут и установил сразу два мировых рекорда: на продолжительность парения на двухместных планерах и абсолютный мировой рекорд продолжительности, побив результаты немецкого планериста Шмидта. Сухомлин продержался 38 часов 10 минут, установив мировой рекорд для одноместных планеров.

На старте к победителям подошли мастера парения и, сняв потные шляпы, поклонились героям.

«То-то, — улыбались моряки. — Теперь будете знать, какая она есть трава из Ейского залива».

Оба планера, построенные в авиамастерских Ейской школы, были признаны лучшими в мире по классу учебных. Лисицын и Сухомлин были награждены орденом Ленина.

Позже большая планерная экспедиция школы со старшим лейтенантом И. М. Сухомлином во главе совершила

перелет через Главный Кавказский хребет. В рапорте участников беспримерного по тому времени перелета говорилось: «Кавказский хребет на высоте 4900 метров взят двумя планерными «поездами» в составе двух самолетов Р-5 (бункировщики), четырех планеров С-4-бис и двух Ш-5.

В пути встречались сложные атмосферные условия. Участникам экспедиции впервые пришлось летать в горных условиях. Все трудности нами успешно преодолены».

В ланоничном докладе командованию упущено, какое именно трудности встретились и какими усилиями они были преодолены. Скропность воспитывалась в морзетах с первых авиационных шагов и вместе с их славными делами передавалась из поколения в поколение. И сейчас не многие знают, кто же создатель планеров, принесших СССР первые мировые рекорды в этом виде спорта.

Планеры С-2-бис и С-4 были построены в стенах морской школы самодельными конструкторским бюро под руководством преподавателя теории полета, любителя планериста Верзилова.

Владимир Никандрович Верзилов! Тогда воентехник первого ранга, а ныне конструктор одного из машиностроительных заводов, человек по-настоящему талантливый, самозабвенно преданный своему делу. В морскую школу он пришел в 1927 году. И уже тогда имел среднее образование и твердое намерение преданию служить авиации, способствовать ее развитию.

Работая техникум, Верзилов изучил высшую математику, иностранные языки и основы конструкторского дела. Много экспериментировал, чему способствовала творческая атмосфера, царившая в школе. Именно это обстоятельство, отмечает конструктор-самоучка, вспоминая те дни, помогло ейтчанам победить.

В. Н. Верзилова наградили орденом Красной Звезды за лучшие в мире планеры. «Успехом своим, — рассказывает он, — я обязан тому простору, что представлялся в школе творческому поиску». Верзилов не был исключен. Немало новшества внесли в материальную часть и ее эксплуатацию, в организацию труда технического состава рационализаторы В. Н. Смирнов, Т. Л. Знахуренко, В. Ф. Петрищенко, А. И. Кулагин, С. М. Клиндух. Не случайно школа занимала по рационализаторской работе ведущее место среди школ Военно-Воздушных Сил РККА.



Активно откликнулись морские летчики на почин Алексея Стаханова, развернувшего борьбу за увеличение количества выпускаемой продукции. Инженеры, техники, мотористы ставили свои рекорды — рекорды технического обслуживания и гарантированной работы самолетов. Например, комсомольская бригада по сборке моторов А. М. Гостинцевой выполняла плановые задания на 150—170 процентов, добивалась при этом отличного качества продукции. Бригадир, токарь по профессии, была награждена орденом «Знак Почета». Орденом Красной Звезды был награжден вместе с Верзиловым и инженер школы, военник инженер второго ранга А. С. Простов.

Самоотверженный труд морлетов получал высокое признание. В марте 1936 года бюро Азово-Черноморского крайкома ВЛКСМ вынесло постановление:

«...Отмечая, что Ейская авиашкола на протяжении ряда лет занимает одно из первых мест среди авиашкол ВВС СКВО по боевой и политической подготовке, бюро крайкома постановляет: находящееся в течение трех лет в Ейской авиашколе переходящее Красное знамя Азово-Черноморского крайкома комсомола закрепить за школой навсегда с передачей его внутри школы передовому подразделению».

В достижения коллектива весомый вклад вносили летчики-инструкторы, командиры всех специальностей. В 1935—1938 годах особенно отличались А. И. Ситнов (ныне генерал), А. И. Леонов, Д. М. Никифоров, командиры авиаэскадронов Е. К. Соколов, Н. С. Родоманов, командиры авиаотрядов В. И. Куликов, М. В. Семенистый, П. В. Кондратьев, Н. П. Карпенко, преподаватели А. П. Маравин, В. С. Кравчинский, К. Г. Варивода, В. Д. Щербина, А. И. Павлюк и другие. Успешно трудились работники тыла, врачи Андреев, Дунайцев, Зангнев, А. М. Тотров, ставший организатором лаборатории авиационной медицины. Позже он получил ученую степень и руководил медицинским институтом.

## Пехота, не были!

Двадцать третьего апреля 1937 года мир взбудоражил крик счастливого человека:

— Полос под нами!!!

Уже много лет люди осаждали Северный полюс. Однако все их атаки прерывались делено на подступах и этой загадочной географической точке.

Штурман ейсской кузинцы авиационных кадров лейтенант А. П. Волков длительное время осваивал слепые полеты. Он уже уверенно водил воздушные корабли в любых метеорологических условиях, днем и ночью, но до сих пор лишь в небе Ейсского аэроузла. Как-то Волков получив приказание: провезти самолет «вслепую» из Ейска в Москву, отыскать свой аэродром и произвести на нем посадку. С этой задачей он справился блестяще. Когда Волков готовился в обратный путь, его вызвал флаг-штурман экспедиции на Северный полюс Спирин и спросил:

— Хотите летать с нами?

Боясь, что флаг-штурман передумает, Волков, крепко зажав в кулаке пилотку, поспешил с ответом:

— Когда? Приказывайте!

Спирин понал ему руку:

— Готовьтесь...

Экспедиция покинула Москву 22 марта 1937 года. Руководил ею Отто Юльевич Шмидт. Первым вылетел разведывательный самолет с летчиком Павлом Головинным и штурманом Анатолием Волковым. Маточинин Шар... Земля Франца-Иосифа... Остров Рудольфа.

23 апреля они поднялись с острова Рудольфа разведывать подступы к полюсу. На коленях у Волкова лежала полетная карта неисследованной части Севера, а точнее — белая бумага; разбитая на квадраты. Такая же белая, как простиралась под самолетом ледяная целина. Ориентиром летчику, который мог привести его к цели, служили штурманские расчеты Волкова: время полета, курс, скорость. Волкову помогли нащупать загадочную точку земной оси его летное чутье и радиоконпас. Магнитный компас по мере удаления от острова Рудольфа безбожно врал и вводил экипаж в заблуждение.

Достигнув 87 градусов северной широты, самолет по-



пал в густой туман. Из кабины не просматривались даже крылья. Об этом экипаж доложил по радио начальнику экспедиции.

В тумане прошли еще 2 градуса широты. Теперь уже 90 километров отделял смельчаков от заветной цели. И вдруг радиogramма О. Ю. Шмидта: «Приказываю немедленно вернуться!»

— Мы не слышали, — с улыбкой сказал Волков летчику, снимая наушники.

Головкин кивнул и тоже улыбнулся.

Последние сорок минут полета к заветной цели Волков ни на секунду не сводил глаз со стрелок приборов, по которым исчислял и как бы видел сквозь туман тропу, ведущую к полюсу. Наконец штурманские расчеты уперлись в «земную ось». Тогда-то и прозвучал в холодном полярном воздухе вскрик, взбудораживший мир:

— Полос под нами!!!

Это был голос лейтенанта Волкова. Волков ждал радионаказания от Шмидта. Но Отто Юльевич, смеясь гнев на милость, послал на борт такую дешеву: «Поздравляю с победой первых советских граждан, достигших Северного полюса». О подробностях полета сразу же стало известно в доме лейтенанта Волкова, в Ейске.

...На пляже спиной к солнцу сидели стриженные наголо курсанты морской летной школы первой недели службы. Ни один из них не видел еще близкого самолета, но каждый носил уже бескомпромиссную и был преспокоен летной гордостью, особенно сейчас. Шутка ли — их старший товарищ Волков первым в мире увидел самую северную точку земли.

Привел курсантов на пляж комиссар теоретического батальона. Никто теперь не помнит его фамилию. Был влечет, работав. Да еще остался в памяти его рассказ об истории освоения советского Севера.

Имена полярных летчиков Героев Советского Союза А. В. Липидевского, С. А. Леваневского, И. В. Доронина; В. С. Молокова новобранцам были известны из газет. Но они не знали, за какие конкретные дела выпускники Ейской школы получили высокие награды. Комиссар рассказывал им о проблемах Крайнего Севера, об экспедиции челюскинцев, о том, какую помощь оказывали ей летчики полярной авиации, в том числе воспитанники школы Леваневский, Куканов.

Разными путями попадали наши выпускники в Заполярье. С. А. Леваневский, например, после окончания школы длительное время командовал Всеукраинской летной школой Осоавиахима в Полтаве. Однажды во время пребывания в Москве он зашел к начальнику полярной авиации Шевелеву и признался:

— Надоело быть аэродромным летчиком.

Вскоре Леваневскому предложили перебраться на тяжелую двухмоторную летающую лодку СССР-Н-8 из Севастополя в восточный сектор Арктики и заняться там ледовой разведкой. Лодка оказалась порядком потрепанной. Однако Леваневский благополучно привел ее и посадил в Хабаровске. Здесь он узнал из газет, что без вести пропал американский летчик Д. Маттерри, стартовавший из Хабаровска, и принял предложение участвовать в его розыске.

Джекс Маттерри совершал скоростной перелет вопреку света. Было известно также, что он выбросил из самолета радиостанцию, а вместо нее взял дополнительный запас горючего и масла. Это усложняло поиск. Рискуя сам пропасть без вести, Леваневский обшарил все сопки Дальнего Востока, пока не нашел Джекса в Анадырском районе. Он оказал потерпевшему аварию американцу посильную помощь и доставил его на родину — в Ном на Аляске.

Приблизительно в то же время километр за километром отсоединялись у Арктики другие выпускники Ейской школы. На Енисее, Лене, в Карском море — В. С. Молоков. На Чукотке, с экспедицией профессора Обручева, составлявшей первую карту внутренних районов полуострова, — Ф. К. Куканов. Они же первыми пришли на SOS, посланный с ледокола «Челюскин».

Спасение челюскинцев оказалось сложной проблемой. Зарубежная печать и полярники категорически отвергали возможность использования для этой цели авиации. Летчики, которых посылать на выручку попавших в беду, утверждали они, могут только увеличить число зимующих на льдине. И их предупреждения, в общем-то, были не без основания. Стоял февраль. А в это время года еще ни одному авиатору в мире не приходилось работать в Северном Ледовитом океане. Но это не смутило отважных представителей крылатого племени Страны Советов. Сквозь туманы, снежные бури, морозы после 36 неудачных попыток первым и лагерю на льдине приблизился Анастол Липидевский. Это произошло 5 марта 1934 года на самолете АНТ-4.



Спустя месяц и два дня в лагере прорвались Н. Каманин, В. Молоков, И. Доронин, М. Водосьянов, М. Слеснев, С. Леваневский и другие. И воарми. В описане чаленов сажате льдов. Челюсннцам грозила новая беда. Пренебрегая конструкторскими расчетами, летчики сажали в двухместные самолеты по 5—6 человек, приспособляв к кабине парашютные контейнеры, подвешивая их к бомбодержателям. А лед, как бы не вмещался в глубинах озеана, с треском тонул к небу. С проворством псов маневрировали пилоты между трещинами, торосами при взлете и посадке. Главной их заботой было: не поломать машины о «зубы» Северного озеана и благополучно доставить на материк как можно больше людей. Молоков, к примеру, за девять рейсов вывез тридцать девять человек. Не отстал от Василия Сергеевича и его курсант Доронин.

Северного морского пути от Берингова пролива до Баренцева моря. Не отстал от своего бывшего инструктора его ученик Герой Советского Союза С. Леваневский. В целях научения воздушного пути между СССР и Америкой он со штурманом Левченко на самолете СССР-Н-208 пролетел по маршруту Лос-Анджелес — Сан-Франциско — Сиэтл — Фербенкс — Ном — Уэлен — бухта Амбарчик — бухта Тинки — Жиганок — Иркутск — Киренск — Красноярск — Омск — Свердловск — Москва, преодолев 19 000 километров.

## Предчувственные грозы

В апреле 1937 года Ейская военная школа летчиков и летнабов ВВС РККА приказом народного комиссара обороны была переименована в военно-морское авиационное училище. Тогда же состоялась III партийная конференция училища, в работе которой участвовало 158 делегатов с решающим и 27 — с совещательным голосом. Конференция проходила под знаком активного выполнения решений партии по военным вопросам. Представители тысячного отряда членов и кандидатов в члены ВКП(б) заслушали отчетные доклады К. М. Апарина (о работе полтотдела), А. Н. Петрова (о работе партийной комиссии), обсудили задачи личного состава в подготовке и проведении первых выборов в Верховный Совет СССР после принятия новой Конституции.



ный состав в духе пламенного советского патриотизма. Это было не случайно.

На Западе поднимал голову фашизм. Первые молнии военной грозы уже заделали народ Абиссинии. Затем война залила Пиренейский полуостров. Внутренняя контрреволюция и международная реакция стремились задуть освободительное движение испанского народа. На сторону республиканцев встали антифашисты пятидесяти стран. Барселона, Валенсия, Гренада, Мадрид... до сих пор хранят память о бескорыстной помощи советских людей, воинской доблести красных соколов, в том числе воспитанников Ейской авиационной школы.

В составе Интернациональных бригад мужественно сражались в небе Испании наши питомцы, бесстрашные бойцы В. В. Багров, В. Дмитриевский, А. М. Свирадов, Б. Э. Тахтаров, В. Трошкин и другие, четверо из которых — летчики А. А. Зайцев, И. И. Проскуров, штурманы И. И. Душкин и Г. М. Прокофьев были удостоены звания Героя Советского Союза. Воздушный боец республиканской Испании генерал-майор авиации Г. Прокофьев побывал в 1969 году в родном училище, встретился с курсантами. Службу он начал техником по приборам. Затем учился, за боевые подвиги был выдвинут на ответственную работу — занимал должность главного штурмана Военно-Воздушных Сил, командовал высшей школой усовершенствования штурманов. Активно участвовал в войне с белофиннами и в Великой Отечественной войне. Сейчас генерал-майор Прокофьев в запасе, ведет общественную работу, помогает воспитывать молодежь на героических традициях советского народа и его Вооруженных Сил.

Другой герой — воспитанник Ейской школы летчик Иван Иосифович Проскуров. Он успешно освоил на курсах командиров отрядов летную программу на самолете ТВ-3. После войны в Испании командовал авиационной бригадой, затем воздушной армией, работал в главном штабе ВВС.

Многие воспитанники училища добровольцами участвовали в борьбе китайского народа против империалистической Японии. За мужество и героизм в этой войне удостоены звания Героя Советского Союза И. П. Селиванов — штурман авиационной эскадрильи, ныне генерал и Н. И. Новозренов — генерал, погибший в Великую Отечественную войну.

Участие советских летчиков в вооруженных схватках с силами империализма дало мощный толчок развитию отечественной авиационной техники. Начиная с 1938 года в училище на смену Р-5, МБР-2, И-15 приходит более совершенные скоростные маневренные машины И-15-бис, И-16, СВ, МБР-2а, УТ-2 (учебно-тренировочный). Опять встал вопрос: как быстрее и лучше освоить новую технику, ибо после долгого перерыва слова «боевая обстановка» снова входили в словарь советских воинов. И прежде всего в связи с проникания империалистов на Дальнем Востоке. Преподаватели, инструкторы, техники внимательно следили за боевыми действиями нашей авиации на Хасане, в районе реки Халхин-Гол, изучали лучший опыт фронтовой работы и применяли его в обучении курсантов.

Скоростные машины диктовали свои требования. Необходимо было усилить летную и методическую подготовку постоянного состава, в короткие сроки освоить поступающую технику и поднять оперативно-тактическую подготовку моряков. Приходилось перестраивать и учебную программу, переоборудовать учебные классы, лаборатории, тренажеры в соответствии с новым курсом подготовки летчиков — КУЛП-38.

Одновременно совершенствовалась организационная структура училища. В 1938 году из него выделались в самостоятельные единицы штурманская часть и эскадрилья слепого полета («слепой центр»). В Ейске остались только курсанты — летчики, будущие истребители Военно-Воздушных Сил ВМФ. Командовали училищем майор А. Х. Андреев и военный капитан третьего ранга П. С. Абалькин. Их первыми помощниками были командиры авиабригад В. И. Мысов и Н. А. Суханов, начальники штабов И. С. Рыжков, Ф. А. Савин, В. Д. Палло, командиры авиационных эскадрилий Г. И. Тумилкин, В. Н. Теплов, И. П. Пушкин и другие.

В том же году портреты лучших людей училища были помещены на доске Почета. В их числе командир звена С. Д. Доброславин (звено закончило учебный год с отличными показателями), летчик-инструктор М. К. Ястин (его группа заняла первое место), старший техник звена В. Ф. Колосс (материальная часть звена работала в течение года безотказно). Газета «Летчик», внимательно следившая за жизнью и деятельностью подразделений, отмечала каждый их успех. Вот одна из заметок:



«В ЗВЕНЕ КОММУНИСТА ГИЧКИНА. Личный состав нашего училища, как и весь советский народ, на провокации империалистической военищины отвечает напряженной работой по укреплению оборонной мощи страны. Наш лозунг сегодня: «Больше давать Родине летчиков-истребителей, умелых и отважных».

В звене капитана Гичкина курсант Артамонов не мог овладеть новым учебно-тренировочным самолетом на посадке — насакал земли на две точки — на колеса, а нужно было садить на колеса и на юстыль. Инструктор, исчерпав свой методический опыт, обратился за помощью к командиру звена.

Капитан Гичкин, сделав несколько полетов с Артамоновым, установил: курсант неправильно распределяет внимание. Перед приземлением он сосредоточивает его на видернизации направления, переносит взгляд на капот.

— Волзель ясна, теперь будем летаться, — весело сказал капитан курсанту. Объяснил ошибку, показал правильную посадку и поставил необычную задачу:

— До высоты выравнивания, Артамонов, все делаете сами. На посадке за направление отвечаю я, а вы — за приземление. Смотрите на землю, как вас учил инструктор.

В этом полете Артамонов впервые посадил УТ-2 на три точки.

— Отлично, Артамонов!

На следующий день командир звена сидел у Артамонова пассажиром. Дал ему закрепить достигнутое, и вот... Внимание, товарищи! Курсант Артамонов в односторонней боевой машине. Сейчас он первый раз самостоятельно поведет «истребок». Артамонов запустил мотор. Прodelал газовку. Порулил. Волзель! За Артамоновым наблюдают инструктор и командир звена Василий Яковлевич. Они стоят рядом. Инструктор заметно волнуется, Гичкин спокойно курит. В квадрате перешептываются курсанты — друзья Артамонова.

— Волзель отлично. Как садят?..

— Кажется, манжет.

— Нет. Впрочем сбавил обороты.

Приземлился Артамонов у посадочного «Т» на три точки.

Командиру звена докладывал, сияя, как Ейский залив в солнечное утро:

— Товарищ капитан! Задание выполнено.

Гичкин возмущен:

— Внику, Артамонов. Поздравляю. Жаль, нет оценки выше «отлично». Молодец, одним словом!

Курсанты ценят и уважают Василия Яковлевича. Он с ними всяду — на старте, в кувбине, в воздухе. Гичкин для курсантов — командир и старший товарищ. Капитан Гичкин готовит таких красивых соколов, наким он является сам: умелых, отважных, беззаветно преданных делу партии и социалистической Родине».

А вот еще один газетный материал.

«БРАТЬЯ СНЕСАРЕВЫ. Провоная на учебу своих сыновей: Виктора, Василия и Владимира, отец Семен Васильевич и мать Ольга Николаевна Снесаревы написали письмо командованию училища. В письме родители выражали надежду, что их сыновья будут отличниками учебы и выйдут из училища бесстрашными летчиками и патриотами Родины.

Прошло три месяца. Выполняют ли родительский наказ братья? Судите сами.

Виктор — круглый отличник УВП. У Василия средний балл — 4,87. У Владимира — 4,62. Для глубокого изучения материала Снесаревы используют не только часы самоподготовки, но и личное время.

Снесаревых назначили младшими командирами.

«В декабре прошлого года, — рассказывает Владимир, — моя летная группа заняла первое место в подразделении. Я уверен в том, что будем мы первыми и в январе. Долго слыл разглагольств в группе курсант Сарженко: опаздывал в строй, нарушал внутренний порядок. Приходилось встряхивать Сарженко бунвой устава. И не раз. Сейчас он в полном порядке».

Василий Снесарев является и комсоргом звена. В звене не успевал курсант Стальников, имел много троек. Василий делал со Стальниковым свое свободное время, и свои знания. Теперь и Стальников учится на «хорошо» и «отлично». Мы, младшие командиры Снесаревы, хотим, чтобы в летных группах не было отстающих ни в учебе, ни в дисциплине».

Жизнь напряженной боевой жизнью, училище продолжало готовить воздушных бойцов. В 1939 году его закончили 935 морских летчиков и пилотов. 472 из них закончили обучение по первому разряду, остальные — по второ-



му. Командиры, политработники, преподаватели, технический состав передали выпускникам свои знания и мастерство, накопленные за трудные годы становления советской авиации, воспитали их в духе глубокой убежденности в правоте и непобедимости великого ленинского дела. Все свое умение вкладывали в подготовку морских авиаторов командиры авиаэскадрилий К. Н. Кисанов, В. И. Васильев, С. Н. Литвинов, Х. А. Рождественский, командиры отрядов А. А. Рыбин, А. И. Ситнов, П. В. Березин.

Павел Васильевич Березин не один год прослужил в училище. Лично им и под его руководством подготовлено около 500 летчиков, среди них Герои Советского Союза А. Мирошнко, Г. Цоколаев, П. Сгибнев, А. Байсултанов, А. Батурич, С. Лапшинов.

Высоких результатов в боевой и политической подготовке добились в те годы командиры авиаэскадрилий Н. З. Васильев, М. И. Фадеев, Н. А. Кудрявцев и другие. В 1939 году в числе победителей соревнования были эскадрилья В. У. Глушкова, П. К. Савчука.

Петр Куприянович Савчук прошел в Вооруженных Силах большой и славный путь. Был активным участником гражданской войны. Затем в течение десяти лет служил в частях особого назначения, а в 30-е годы, научившись летать, стал командиром эскадрильи. С 1939 года до ухода в 1951 году на заслуженный отдых бесценно работал начальником учебно-лётного отдела училища.

В 1940 году в акте Государственной выпускной комиссии отмечалась отличная работа эскадрилий, где командирами были П. Д. Кравченко, Н. А. Наумов, Ю. Н. Ткачев. Коллективы этих подразделений сумели хорошо освоить новую авиационную технику и обучить на ней с высоким качеством отряд молодых летчиков. Большой вклад в учебно-боевую подготовку курсантов вносили инженер В. Д. Мазур, политрук Н. Г. Логинков, военный инженер ранга В. М. Веряский, старшие лейтенанты А. П. Голянов, А. П. Якушев, М. М. Романов, Н. Т. Толстиков, Н. М. Морозов, лейтенанты В. В. Норкин, С. А. Макушин, А. Н. Киселев, Л. В. Балаев, П. М. Соколов, А. С. Решетилков, Н. Н. Антонов и другие.

24 июля 1939 года газета «Летчик» дала высокую оценку работе командира отряда Носифа Андреевича Скорупы. Он сам летал отлично и умело передавал свои знания и опыт курсантам. В 1938—1939 годах отряд

Н. А. Скорупы занимал ведущее место в эскадрилье.

В училище было немало отличных методистов. Один из них — летчик-инструктор П. А. Евдокимов, удостоенный за хорошую службу почетного звания ударника Военно-Морского Флота. Его группа курсантов занимала первое место, имея средний балл 4,5.

Между тем готовить будущего летчика совсем не просто. Прежде чем начать летать, курсант проходит много теоретических дисциплин, наземную подготовку и практическую тренировку на тренажерах. Он должен закалиться физически, воспитывать в себе волю, безукоризненно знать материальную часть самолета и двигателя, научиться в совершенстве их эксплуатировать. И лишь после экзаменов допускается к полету.

## Испытание огнем

На митинге, посвященном Указам Президиума Верховного Совета СССР о введении нового текста и нового порядка принятия военной присяги, комиссар эскадрильи Кузин сказал:

— День 23 февраля 1939 года будет двойным праздником для всех советских воинов. Мы не только отметим день рождения родной армии, но и перед лицом народа, перед лицом первого в мире Советского государства мы торжественно являемся в верности Родине. Пламенные, насыщенные глубоким революционным смыслом слова присяги должны врезаться в память на всю жизнь, глубоко запастись в сердце каждого из нас...

В день празднования 21-й годовщины Красной Армии и Военно-Морского Флота воины-моряки дали священную военную клятву, торжественно обещали: добросовестно изучать военное дело, всемерно беречь военное и народное имущество, до последнего дыхания быть преданными своему народу, своей Родине и правительству.

Об этом знаменательном в армейской жизни событии поэт училища Н. В. Толкачев сказал стихами:

Принет тебе, страна моя родная!  
Принет тебе, присяга славный день!  
Пусть разливается от края и до края  
Великий голос армии моей!..



В тот год еще два события вдохновили морских летчиков на выполнение поставленных перед ними задач. Состоялся XVIII съезд партии, о работе которого рассказав личному составу делегат съезда начальник политотдела училища Григорий Алексеевич Шилов. А через несколько месяцев кузница морских военных летных кадров отмечала свою двадцать первую годовщину.

По случаю юбилея в адрес училища пришли поздравления народного комиссара Военно-Морского Флота СССР, командующего военно-морской авиацией, командующего ВВС Черноморского флота. Свои приветствия прислали также Ейский городской комитет ВКП(б), коллективы промышленных предприятий города, воспитанники училища — Герои Советского Союза И. Доронин, А. Ляпидевский, другие товарищи и организации.

В этот день спортсмены училища совершили шлюпочный переход по маршруту Ейск — Таганрог — Ейск. Были установлены новые рекорды по плаванию и легкой атлетике. В заплыве на дальние дистанции чемпионами стали краснофлотец Александров и курсант Свияжук, в беге — летчик-инструктор А. И. Дроздкин.

Участники торжественного собрания, посвященного юбилейной дате, послали письмо Центральному Комитету ВКП(б), в котором говорилось: «Личный состав училища дает торжественную клятву, что будет работать еще упорнее и лучше над подготовкой летных кадров. Традицией училища было, есть и будет: готовить отважных, смелых, инициативных и до конца преданных делу Ленина летчиков, готовых в любую минуту ринуться в бой и уничтожить врага...»

А вскоре и эту свою клятву воспитанникам Ейского училища пришлось подтвердить огнем боевого оружия на поле брани...

1 сентября 1939 года фашистская Германия напала на Польшу. Правительство ее оказалось — неспособным организовать отпор захватчикам. Советское руководство было вынуждено принять меры по защите наших соотечественников, живших в Западной Украине и Западной Белорусии. В этом освободительном походе участвовали и выпускники Ейского летного училища.

Особенно же прославились питомцы училища в боях с белофиннами.

Правящие круги Финляндии, поощряемые империали-

стами США и других западноевропейских стран, проводили враждебную политику в отношении СССР. Создавалась реальная угроза безопасности Ленинграда, с которым морских летчиков связывали дорогие воспоминания. Там, в боевом 18-м, родилось их училище. От города Ленина исчислялось расстояние, пройденное красморлетами за два десятилетия, и начиналась летопись их славных дел. Ленинград с его славным революционным прошлым служил красморлетам маяком, на который они, по примеру своих отцов, держали равнение.

За город Ленина в июне 1919 года пали смертью храбрых первые красморлеты — коммунисты К. Тхтеля и А. Вахвалов.

30 ноября 1939 года Советское правительство в ответ на провокационные действия белофиннов отдало приказ частям Красной Армии перейти в наступление на Карельском перешейке. В приветствии краснофлотцам, командирам, политработникам Краснознаменного Балтийского флота, принятом на торжественном собрании личного состава Ейского училища 1 декабря 1939 года, говорилось:

«Товарищи балтийцы! В этот грозный час мы с вами готовы в любую минуту ринуться на врага. Мы даем большевистское слово, что приложим все силы на повышение боевой мощи нашей части, на подготовку бесстрашных летчиков морской авиации — гордых соколов нашей страны».

Вскоре была сформирована и отправлена на фронт группа боевых самолетов, укомплектованных опытными пилотами. Возглавлял ее волевой, энергичный командир, талантливый воспитатель майор Х. А. Рождественский.

Выпускники Ейского училища, служившие в то время в разных концах страны, добились права защищать Ленинград. И они защищали его вместе со своими учителями. Многие из них за образцовое выполнение боевых заданий на Карельском фронте получили высокие правительственные награды. К ордену Красного Знамени были представлены Н. В. Челюзов, В. М. Кузнецов, А. К. Антоенко, Е. Н. Преображенский, П. А. Брызньов, П. И. Павлов, Г. Д. Цоколаев, Ф. Н. Орлов. Героями Советского Союза стали воспитанники училища В. И. Раков, А. А. Губрий, А. И. Крохалев, Ф. Н. Радус, Г. П. Губанов, П. В. Кондратьев, И. Ф. Балашов, В. М. Харламов, С. М. Шувалов и бывший летчик-инструктор училища А. Я. Летучий.



Вот как описал подвиги ейтчан в своей книге «Повести военных лет» Г. Мироситченко.

«...Шел снег. На аэродроме в небольшой палатке, недалеко от боевых машин, собрались летчики, штурманы, стрелки-радисты. Они склонились над картой. Красными флажками обозначены на карте острова, взятые нашими войсками в первые дни борьбы с белофиннами. Вдоль северной линии Финского залива на карте расположены белые флажки. Это вражеские порты и батареи.

Анатолий Крохалев показал экипажам на один из пунктов и сказал: «Здесь белофинны чрезмерно активны. Наша задача, товарищи, сделать их пассивными. Во главе эскадрильи иду я. Вомбить по сигналу ведущего».

С Крохалевым вылетели штурман Кононов и стрелок-радист Скворцов. На пути к цели стала серая стена снега. Видимость несколько десятков метров. Высотомер показывает всего лишь 100 метров. Но Крохалев уверенно ведет эскадрилью к цели. Вот самолет качнуло — это штурман сбросил бомбы. В воздух взлетают с земли клубы черного дыма, а к самолету, замечает Крохалев, быстро приближаются шесть вражеских истребителей.

«Вомбить, невзрывал ни на что», — решает он и свое решение через радиста передает всем экипажам.

Повинуясь воле командира, экипажи один за другим ложатся на боевой курс. А Крохалев вступает в неравный воздушный бой с истребителями. На стороне врага — количество и маневренность техники. На стороне Крохалева — высокое летное мастерство, горячее желание помочь товарищам выполнить боевую задачу, большевистская воля к победе.

Тяжелая машина в руках Крохалева легко ускользает от атак противника и, делая неожиданные для неприятеля маневры, нападает сама. Как бы одними руками со своим командиром работает стрелок-радист Скворцов. Вот он, прильнув к пулемету, отогнал двух истребителей, шедших на них справа встречным курсом. Третий, задрал нос, чтобы атаковать сверху, перехваченный длинной скворцовской очередью, задымился, валился на крыло.

Непрерывно сам атакуя, Крохалев не позволил врагу сорвать операцию. Отбомбившись, экипажи пошли на помощь своему командиру. Еще один белофинн повалился вниз, встреченный меткой пулеметной очередью стрелка-радиста Сомова.

А эскадрилья Крохалева, уничтожив точным бомбометанием транспорт и разрушив порт, в полном составе, соединенным строем вернулась на свой аэродром».

Высокое боевое мастерство показывал другой пилотом училища — А. Я. Летучий. Однажды при выполнении задания эскадрилья, в составе которой он воевал, была неожиданно обстреляна шквальным огнем физических зенитчиков. Один снаряд разорвался рядом с Летучим. «Прометали», — усмехнулся он про себя. Но взглянув в сторону командира, вздрогнул. Мотор его самолета дымился, пропеллер замер. Вниз были лес и скалы. Но вот мелькнуло озеро. На него и спланировал Топаллер. Сел он хорошо. Но прямо у вражеского лагеря. Летучий первым заметил многочисленные палатки на берегу озера. Он сорвал с лица маску с очками, подал сигнал о выходе из строя и пошел на посадку. А из палаток уже выскакивали белофинны и толпами валили к застывшему на льду советскому самолету. Снизаясь, Летучий видел, как командир выглянул из кабины и снова скрылся, а штурман Близнюк припал к пулемету.

«Сейчас произойдет последняя схватка», — подумал он и еще крепче сжал штурвал самолета.

Товарищи не догадывались о его намерениях, но твердо знали: сидеть рядом с командиром, но уже не взлетит, даже если останется цел. Под снегом была вода, и едва самолет остановится, сразу притянет его к себе ледяным валнавом. Командир ни за что бы не позволял Летучему идти на выручку в такой обстановке. Но летчик знал, как ему избежать опасности.

Он сел недалеко от Топаллера и стал медленно подруливать к самолету, не давая машине ни на секунду остановиться. Решив, что в руки к ним сам идет еще один советский летчик, белофинны радостно зашумели, послышались крики: «Сдавайся!»

Между тем Летучий уже оказался возле машины командира:

— Ко мне! — позвал он товарищей.

Те разгадали его замысел и побежали за движущимся мимо самолетом, ухватились за расчалки и влезли на стойки. Тут и белофинны поняли, зачем сел к ним второй советский летчик. Но прежде чем они успели открыть по нему огонь, их разметало по льду огненным вихрем. Это вмешались в происходящее остальные члены эскадрильи.



Построившись над озером «я круг», они начали поливать противника свинцом из бортового оружия. Прикрытие друзей позволило Летучему благополучно взлететь, спасая от плена попавших в беду товарищей. На озере остались лишь горящий самолет командира да трупы вражеских солдат.

— Что, взяли? Поищите у себя дураков! — крикнул на прощание Летучий.

Умело повел другой воспитанник училища — офицер Федор Никифорович Радус. В одном из боевых вылетов его эскадрилья точным бомбовым ударом уничтожила важнейший коммунистический узел противника. Но на обратном пути самолет летчика Жиганова, подбитый снарядом, вынужден был приземлиться рядом с лагерем врага. Ф. Радус, рискуя жизнью своего экипажа, тоже произвел посадку, забрал на борт троих товарищей с подбитого самолета, вооружение, имущество. Эскадрилья успешно выполнила боевое задание. А ее командир был удостоен звания Героя Советского Союза.

О людях, подобных Федору Никифоровичу, сложена песня:

У летчиков наших в подражание друг друга  
Такое заветное правило есть:  
Врага уничтожить — большая заслуга.  
Но друга спасти — это высшая честь!

Немало славных боевых операций осуществил в те годы Петр Васильевич Кондратьев, командир одного из авиационных полков. Вспоминаая фронтовые эпизоды, он рассказывал:

«Белофинские самолеты мы уничтожали на взлетах. И вот как-то раз вернулся я из одной штурмовки. Меня встречает майор Романенко, спрашивает:

— Что вы там видели сегодня у белофиннов, казак кубанский?

— Пехоту на льду, — отвечаю. — Разрешите, товарищ майор, слетать!

Майор подумал и сказал:

— Нет, не разрешаю. Нужна точная проверка.

— Не доверяете?

— Нет, проверю, — сказал он.

— Пехота белофиннов движется по льду и берегу, — доложили по телефону.

— Ну что? Неправда? — спрашиваю.

— Товарищ Кондратьев, — говорит Романенко, — «седлать коня». (Он почему-то считал меня кавалеристом.)

Оседлал я «коня» и полетел туда, где своими глазами видел перекатывающуюся по льду вражескую пехоту.

Долго я летал. Наконец заметил: замаскировались белыми простынями, человек по пять спрятавшись под каждой. Стали марить из пулемета по этим раздувшимся простыням. А они, как лягушки, — во все стороны. Батальона белофиннов как не было на льду.

Возвращаюсь на аэродром.

— Что же вы, казак кубанский, наделали? — встречал меня, говорит Романенко.

Меня прямо в пот бросало.

— Не знаю, товарищ майор, — говорю, — что бы я такое плохое мог сделать. Штурмовал.

— Да ведь вы штурмового генерала убили! Ну, прямо международный скандал.

Я не сразу понял шутку майора и даже немного растерялся. Стою и молчу. А Романенко смотрит на меня и улыбается.

— Ну ладно, — говорит он. — Судить вас за это не буду. Слетайте, пожалуйста, еще разок. Уложите еще парочку таких сительных генералов.

Сделал я тогда еще четыре вылета. Но точно не знаю, подбил я еще хоть одного генерала или нет...

Отличалась в боях и особая боевая группа, посланная на Карельский фронт из Ефска. За образцовое выполнение боевых заданий и проявленное при этом мужество майоры Рождественский и Ештин, капитаны Шевченко, Черняков, Григорьев, Риния, Кузнецов и Рубцов, старший лейтенант Морозов, лейтенанты Жиганов, Городенский и Тушницкий были награждены орденом боевого Красного Знамени. Орден Красной Звезды получил капитан А. А. Бубар.

Состоявшаяся в феврале 1940 года VII партийная конференция училища отметила боевые подвиги ефчан. В письме, направленном в адрес Военного совета Краснознаменного Балтийского флота, она, в частности, указала:

«...В ожесточенной борьбе с врагами, помогая финскому народу избавиться от шайки маннереймовских бандитов и защищая социалистическую Родину, вы, балтийцы, проявили чудеса героизма, мужества и отваги.

Партия и правительство во заслугам высоко оценили



наши боевые дела. Впервые в истории Краснознаменного Балтийского флота присвоено звание Героя Советского Союза десяти его сынам. Среди первых Героев девять наших воспитанников...

Обязуемся еще лучше изучать военное дело. Готовить высококвалифицированные кадры командиров-летчиков...»

Опыт советско-финской войны всесторонне изучался командно-начальствующим составом училища, был положен в основу дальнейшей подготовки летчиков. Особенно тщательно учитывались выявленные недостатки в организации боевой службы, техническом оснащении авиачастей, в подготовке летчиков к боевым действиям. На устранение их была направлена деятельность всего коллектива авиаторов.

В мае 1940 года училище подверглось основательной проверке авторитетной комиссией из Москвы. Наряду с определенными достижениями в специальной подготовке постоянного и переменного состава она отметила и ряд недостатков: не изжитую еще аварийность, нарушения воинской дисциплины, уставного порядка. Командование, политотдел, партийная и комсомольская организации приняли все меры для устранения выявленных недостатков. Были внесены существенные изменения в учебный процесс. Стали больше внимания уделять высотным полетам, воздушному бою, воздушным стрельбам, слетам и ночным полетам. Все это способствовало дальнейшему повышению качества подготовки летчиков-истребителей, пополнению Военно-Воздушных Сил страны умелыми специалистами.



## ГРОЗНЫЕ ГОДЫ (1941—1945 гг.)

...Мы гордо понесем свое звание воинов, защищающих свободу, цивилизацию, прогресс против варварства, насилия и одиночества.

На обращении Первого антифашистского митинга молодежи, состоявшегося в Москве 28 сентября 1941 г.

## На смертный бой

Стоял июнь, первый месяц лета, а ветры Азовья все еще пахли весной. На колхозных полях тучные хлеба идали жнецов. В магазинах от добра лемились полки. Обычно бледное Азовское море в тот памятный сорок первый год было особенно голубым.

21 июня, в субботу, эскадрилья летала до обеда. С нетерпением ждали конца полетов курсанты звена В. Хрузина. Это был их последний летный день в училище. «Скоро наденем тужурки с командирскими нашивками, вместо бескозырок — мишманки с крабами и... прощай Ейск, хле-



босольная Кубань, учебные старты, ветры и туманы Азовья!» — говорили они себе, слушая напутственную речь командира.

В. Хрузин, обычно строгий, быстрый в действиях и в разговоре, в ту субботу задумчиво растягивал слова.

Последняя его фраза и сегодня помнится тем, кто его слушал:

«Благодаря слаженной работе всего коллектива курсанты звена закончили летную практику без единого происшествия. Весь личный состав горит желанием выполнить любую боевую задачу, которая будет поставлена перед нами командованием».

Разные задачи рисовались выпускникам: разведка стратегической, охрана границ, полеты вокруг «шарина». И никто из них не мог подумать, что всем им завтра придется выполнять задачу № 1: защищать свое Отечество, свой родной дом, самых близких и совсем чужих от алейшего врага — фашистских захватчиков.

Возвращались с аэродрома, как обычно, с песней:

Утро красит нежным светом  
Стены древнего Кремля,  
Пробуждается с рассветом  
Вся советская земля.

Недалеко от Дома Красной Армии и Флота выпускников дожидались девчата. Иде только не видели в тот вечер молодые парочки! Провозили их взглядами, старухи, луща семечки возле своих хат, по доступным лишь им приметам предсказывали судьбу:

— Эти помучают друг дружку... А тут скоро свадьбе быть. Не отвертятся.

Старики в пересудах не участвовали. Их больше волновало то, о чем писали в то время газеты.

— Крутит он што-то, немецче-то, — задумывались они над прочитанным. — Выть, видно, войне.

Выпускники еще целовались с невестами, когда началась Великая Отечественная...

Началась на рассвете.

22-го в училище состоялся митинг. Первым на нем выступил начальник училища А. Х. Андреев. «Сегодня рано утром, — мысленно повторяли за ним летчики, техники, преподаватели, курсанты, — вооруженные до зубов... вторглись на нашу землю... бомбили Ленинград, Киев, Одессу, Севастополь...»

После митинга в штаб посыпались рапорты с просьбой отправить на фронт. Однако все они были отклонены. Объяснение было одно: «Работа в училище — тоже фронт».

Война внесла поправки в сложившуюся систему учебы авиаторов. Была сокращена теоретическая часть подготовки и увеличено время отработки практических навыков курсантов, внедрена методика поточного обучения, при которой овладение летным мастерством осуществлялось по индивидуальному плану.

Преподавателей не хватало. Поэтому многие из них стали овладевать двумя-тремя теоретическими дисциплинами, лекции читали даже на старте, нередко одиночкам-курсантам, не занятым полетами. В процессе практических занятий главное внимание обращалось на выработку у подопечных умения пользоваться авиационным оружием, самим устранять неисправности, четко ходить в боевых порядках пары, звена, сохранять место при любых эволюциях на различных скоростях и высотах.

3 июля слушали выступление по радио Председателя Государственного Комитета Оборона СССР И. В. Сталина. В тот час ни один самолет не поднялся в воздух. Личный состав эскадрилий в полном составе был возле репродукторов. Призыв партии стойко защищать родную землю вызвал горячий отклик в сердцах авиаторов. Каждый старался работать за двоих, подчас забывая об отдыхе и пище. Трудились по восемнадцать часов в сутки, тревожась лишь о том, выдержит ли нагрузку техника?

Осенью 1941 года в училище начали поступать самолеты, построенные с учетом недостатков в их прежней конструкции, установленных в период сражений в Испании. Это были ЯК-1, МиГ-3, ИЛ-2, ПО-2. По ряду летно-технических данных они уже тогда превосходили немецкие.

Развернулась работа по скоростному освоению новой техники — инженерно-технический состав и преподаватели выезжали на авиационные заводы за опытом эксплуатации самолетов, летный состав овладевал «секретами» их управления. Постепенно началось и обучение курсантов.

С рассвета до темна небо было наполнено гулом моторов. Полеты производились в несколько смен. Выполняя дневную норму КУЛПовских упражнений, курсанты отправлялись строить оборонительные и защитные сооружения. Обстановка на фронте с каждым днем ухудшалась. Несмотря на ожесточенное сопротивление частей Красной



Армии — враг продвигался вперед. Под его кровавым сапогом уже были Украина, Белоруссия, в кольце блокады оказался Ленинград.

В этой сложной обстановке собрался партактив училища. Рассмотрев вопрос «О текущем моменте», коммунисты приняли решение: усилить подготовку летчиков для фронта за счет мобилизации всех имеющихся резервов. Политотдел разработал конкретный план партийно-политической работы, обеспечивающий воспитание высоких морально-боевых качеств у курсантов. Во все эскадрильи были направлены коммунисты, способные делом и словом увлечь воинов на выполнение задач, поставленных перед ними Коммунистической партией.

Была восстановлена оборванная войной связь с авиационными частями, где служили воспитанники училища. Любые, даже самые скудные сведения о их боевых подвигах тут же становились достоянием курсантов. Это оказывало большую помощь в борьбе за высокую боевую готовность летчиков, за укрепление воинской дисциплины в эскадрильях. Вести о героических подвигах советских людей вносили в жизнь училища дух бодрости, а в сердца авиаторов — уверенность в победе над немецко-фашистскими захватчиками.

Между тем враг продолжал продвигаться вперед. Его передовые части уже появлялись на западном берегу Азовского моря. Встал вопрос об организации воздушного прикрытия учебных баз, военных и промышленных объектов Ейска. С этой целью была сформирована отдельная эскадрилья самолетов-истребителей. Командование ею принял воспитанник училища — коммунист, участник воздушных боев с белофиннами капитан Константин Васильевич Попов.

Состав эскадрильи находился в постоянной боевой готовности. Город и порт, где находились корабли Азовской флотилии и над которыми они барражировали, имели важное стратегическое значение. К тому же отсюда осуществлялось снабжение оружием, боеприпасами и продовольствием частей Красной Армии и Флота, оборонявших Крым. Поэтому летчики понимали, какая возложена на них ответственность, и настойчиво искали встречи с врагом. Вскоре такая встреча состоялась.

## Лицом к лицу

Гитлеровцы прекрасно знали, откуда выходит советские морские летчики, с каким бесстрашием и умением дерутся, знали и о том, сколько фашистских асов уничтожили они над Одессой, Севастополем, Балтикой. Поэтому при приближении войск к Ейску Гитлер поставил перед командованием Южной группы задачу: в ближайшее время уничтожить «гнездо красных коршунов в Ейске».

В одну из сентябрьских ночей фашистские бомбардировщики предприняли первую попытку стереть с лица земли аэроучилище. Но уничтожили лишь следы птиц на Глафиrowsкой носе.

Возможно, из-за слабой подготовки штурманов, а может быть, из-за боязни встретиться с инструкторами советской морской авиации гитлеровцы сбросили бомбы в шести километрах от города. В ставку же доложили, что «гнезда красных коршунов» больше не существует.

Перед лицом непосредственной угрозы училищу было установлено постоянное дежурство самолетов. Полеты отменялись. В такие дни капитан К. В. Попов прямо на аэродроме устраивал занятия — разбирал с подчиненными возможные варианты встречи и ведения боя с противником. Командира часто сменил заместитель по политической части старший политрук И. В. Вузунов, знавший летчиков с событиями на фронте.

Однажды рано утром эскадрилья собралась в канопире на боевую предполетную подготовку. Был густой туман. Но вот он начал переходить в низкую облачность, открывая взору степь и море.

— По самолетам! — скандировал К. В. Попов, прекратив занятия.

Вскоре по сигналу с КП поднялись шесть И-16. Прорвав редкую облачность, они приняли боевой порядок. Группу вел командир звена лейтенант Григорий Цыковский. Слева и справа от него выстроились фронтом сержанты Константин Наумов, Николай Симанчук, братья Юрий и Константин Цветковы, лейтенант Павел Дубравин.

Набрав заданную высоту, Цыковский повел летчиков в открытое море. Несмотря на плохую видимость, группа



заметила на подходе к городу армату «Хейнкель-111», шедшую к Ейску в сопровождении «мессершмиттов».

Ведущий увеличил скорость и бросил в эфир:

— Атакую звеном истребителей!

Поскольку Цыпковский брался сковать прикрытые, на долю звена лейтенанта Дубравина выпала задача — уничтожить бомбардировщиков.

Две карусели завертели над Азовским морем на виду у Ейска.

Дубравин с ведомыми врезался в строй «хейнкелей» и расколел его надвое. Справа его прикрывал сержант Наумов. Сохраняя место в строю, он старался держать в поле зрения всех бомбардировщиков и не пропустить удобный момент открытия огня. И он поймал такой момент. Уходя от атаки Дубравина, «хейнкель» вывернулся лопатками перед носом его истребителя. Сержант дал длинную пулеметную очередь и не мог сдержать охватившей его радости:

— Отлично, Костя!

«Хейнкель-111», охваченный пламенем, начал падать. Следом за ним посыпались в море бомбы с остальных «хейнкелей». Освободившись от груза, машины стали разворачиваться и уходить на запад. Первая боевая победа и бегство численно превосходящего противника вызвали прилив сил у инструкторов морской авиации. Забыли, что горючее в баках на исходе, моряки логично за гитлеровцами. Но лейтенант Цыпковский подал команду: «Сбор!»

Вскоре оба звена возвратились на аэродром. Здесь Наумов начал сомневаться: он ли сбил «хейнкель». Ему стало казаться, что «виновником» гибели самолета противника был Дубравин. Лейтенанту пришлось объясниться.

— Я в это время даже не стрелял. Наумов, — строго проговорил он. — Вы срубили гитлеровца. Вы и отчитывайтесь за него.

Разбор боя превратился в митинг. Народу собралось много. А начальник училища вместо обычной речи крепко обнял сержанта, поцеловал и сказал:

— Вы первый открыли боевой счет в училище. Родина не забудет вашего подвига. Желаю вам новых боевых успехов!

Гитлеровцы долго не решались снова подступить к Ейску. Но ставня, видно, требовала... И вот попытку уничтожить «гнездо коршунов» предприняли «юнкеры»

(Ю-88). Однако исход встречи оказался прежним. Только теперь уже от меткого огня Николая Симанчука встали бомбардировщик и ушел на дно морское.

И все же гитлеровцы не уныли. Все чаще и чаще в сопровождении «мессершмиттов» вылетали «хейнкелы» и «юнкеры» на бомбежку особо важной цели. Рос и счет их потерям на подступах к Ейску. По два самолета сбили братья Цветковы. А всего эскадрилья капитана Попова уничтожила за лето около трех десятков вражеских машин различных марок. Кроме того, она сама ходила через море в расположение противника, внезапными ударами расстреливала скопления фашистских войск, взрывала их склады с боеприпасами и горючим, поджигала автоколонны.

Дорого обошлось фашистам выполнение поставленной Гитлером задачи. Но она так и не была выполнена. Училище само покинуло город, когда получило на то приказ. Теперь на него, кроме основной работы, было возложено переучивание летного состава, призванного из запаса, подготовка, комплектование техникой и отправка на фронт авиационных частей.

Переподготовку частей авиации Черноморского флота на новых истребителях осуществляла специально организованная эскадрилья под командованием Н. А. Чернышова.

Большое старание и самоотверженность в этой работе проявляли инструкторы И. М. Лукин, С. А. Никонов, Н. И. Кадушкин, командиры звеньев В. С. Бабаев, А. Н. Трофимов, А. А. Рыбаков. Они же отлично готовили курсантов-летчиков в течение всей войны и в послевоенный период.

Морская эскадрилья стала основой формирования морской школы пилотов первоначального обучения. Само же училище до конца войны готовило только летчиков сухопутных машин. В Ейском училище вырос первый полк самолетов-штурмовиков ИЛ-2, предназначавшийся для боевых действий в составе ВВС Черноморского флота.

Дополнительные нагрузки осложняли учебный процесс. А подготовка летчиков-истребителей, сжатая до пяти месяцев в 1943 году, не исключала такие бы то ни было накладки. К тому же учебные эскадрильи недосчитывали инструкторов, которых переманивали командиры фронтовых авиационных частей. В этих условиях штаб Военно-Воздушных Сил Военно-Морского Флота принял в сентябре 1941 года решение перебазировать училище в город Моздок.



## Мы вернемся, море!

В этот год сентябрь — самый лучший месяц кубанского года — нежаркий, богатый краснами и плодами, казался морякам-летчикам и тем, кто провожал их в дорогу, бесконечно длинным. Все, что можно было поднять и перевезти за сорок километров от Ейска, поднималось и двигалось. Двести семьдесят четыре самолета, более двухсот автомашин, девятьсот семьдесят пять железнодорожных вагонов с военным имуществом, личным составом и семьями военнослужащих уходили на юго-восток.

Молодые, еще не просоленные морскими ветрами, они клялись, покидая родное гнездо:

— Мы вернемся, море!

Они срывали с себя бескозырники и бросали их в море, в волны прибоя.

В Моздоке летчикам часто свились покинутые места — уютные кубрики, просторные классы, гулкие коридоры штаба, светлые дома начсостава, Дом Красной Армии и Флота с прилегающим к нему парком. У каждого было связано с ними что-то свое, сугубо личное.

Закрепиться на новом месте помогли училищу местные партийные и советские органы. Они отвели для него ряд служебных и жилых помещений. Под аэродром выделили ровное поле за городом, на берегу шумного Терека. Личный состав эскадрилий жил в землянках, вырытых недалеко от стоянок самолетов. И хотя осенью из-за отсутствия дорог эскадрильи испытывали острый недостаток в продовольствии, вещевом и техническом имуществе, винты боевых машин крутились и качество подготовки курсантов не снижалось ни на йоту.

Летный состав, сознавая свою ответственность перед Родиной, с удвоенной энергией готовил летчиков для фронта. Особенно отличались в обучении курсантов летчики А. В. Зайцев, К. И. Исаков, П. А. Воронов, Г. М. Соценко, П. А. Алеников и другие. Среди них был и Харитон Касьянович Уманец, который за двадцать лет службы в училище подготовил не один десяток воздушных бойцов. От курсанта он вырос до командира. Всегда был отличным летчиком, опытным методистом, отзывчивым и требовательным ко-

мандиром. За успешную подготовку бойцов для фронта был награжден орденом Красной Звезды и именными часами.

Не прекращались и работы по строительству сооружений. С июля по декабрь 1941 года личный состав училища вырыл и построил 11 командных пунктов, 428 напильников, оборудовал 76 огневых позиций, 146 щелей, 126 землянок. Было поднято и перенесено на себе 96 000 кубических метров грунта.

Зима 1942 года выдалась не легкой. «Тяжелый труд вывал на долю технического состава, — писала тогда много-тиранка. — Чтобы не сорвать плановую таблицу полетов, технический состав поднимается на полтора часа раньше общего расписания и к началу полетов успевает очистить напильники от снега, выкатить на старт машины, осмотреть их и разогреть моторы. Не было ни одного случая, чтобы техника простаивала по вине наших авиационных специалистов».

В ту пору училище работало на сухопутных самолетах У-2, УТ-2, УТИ-4, И-16, ЯК-1, ЛАГ-3.

«Поточная система», предложенная инструкторами, оправдывала себя. Эскадрильи ежедневно выдавали фронт по десять-двенадцать летчиков-истребителей. Выпускников нередко обмундировывали на старте, сажали в ЛН-2 и отправляли в воинские части, порою сразу же на фронт, где им предстояло с ходу вступать в бой и драться с опытным, натренированным в стрельбе противником.

Вот пример «поточного» обучения курсантов.

В июне 1942 года летная группа летчика-инструктора Николая Федоровича Мясникова закончила полеты по кругу и приступила к тренировкам в зоне. Инструктору была поставлена задача: за 5 летних дней закончить подготовку курсантов по всем упражнениям боевого применения.

Н. Ф. Мясников взялся за дело. Ему предстояло за пять дней научить пятерых молодых парней ходить строем в боевых порядках звена и пары, стрелять по щитам, барражировать над объектом, вести воздушный бой. Для выполнения этой задачи командование выделило шесть боевых самолетов-истребителей. Каждый курсант налетывал в день 4—5 часов, инструктор — 8—10 часов. Инструктора начало, когда он возвращался со старта. Зато ровно через пять дней все пять курсантов успешно сдали зачет. Их тут же погрузили в ЛН-2 и отправили на фронт.



В 1943 году Н. Ф. Мясников подготовил по программе военного времени 80 летчиков, за что получил орден Красной Звезды. На его счету боевые вылеты по прикрытию аэроузла и города. В последние часы эвакуации училища он угнал из-под носа противника 20 учебно-тренировочных одноместных самолетов.

То был жаркий и суматошный день. Враг приближался к Ейску, почти непрерывно бомбил город. Командование училища старалось вывести из-под удара семьи военнослужащих, ценное имущество, боевую технику. Самолеты же могли доставить в Моздок только летчики. А их не хватало. Двадцать один УТ-1, готовые к дальнему перелету, должны были сгореть в огне или достаться врагу. Из числа ранее летавших самостоятельно курсантов (но никогда прежде не сидевших в УТ-1) Н. Ф. Мясников сколотил отряд готовых на все. Они знали: УТ-1 очень нервная машина, при малейших ошибках срывается в штопор. Поэтому очень внимательно слушали полчасовой инструктор Н. Ф. Мясникова по эксплуатации этой машины. А потом запускали моторы и по сигналу командира порулили на взлетную. В полете жалась к инструктору, точно к наседке цыпленка, напуганные тенью ястреба. Вел он их осторожно. И лишь одного потерял вместе с двадцать первой машиной.

Какими же были на себя курсанты, отбрасываясь в «поточную систему»? Как определялась степень их зрелости? Об этом дают ясное представление воспоминания Героя Советского Союза Игоря Каберова, окончившего училище в начале войны.

«Я страстно любил летать и хотел в совершенстве овладеть высшим пилотажем, стрельбой по наземным целям, по конусу, умением побеждать противника.

Всему этому меня научили в Ейском училище. И мне не терпелось попасть на фронт. Однажды к нам на старт прилетел командующий морской авиацией генерал Жаворонков. Командир построил эскадрилью, доложил ему, как идут полеты. Генерал поздоровался и стал обходить строй. Подойдя к левому флангу, остановил взгляд на мне и спросил командира эскадрильи, почему он разрешает находиться на старте воспитанникам (принимая меня за воспитанника). Я был мал ростом и при построении занимал место на левом фланге... Слышу, командир отвечает: «Он не воспитанник, товарищ генерал, курсант. И, кстати, отлично летает».

Тогда командующий, глядя на меня, произнес:

— Не может быть, — улыбаясь и продолжал шутливо, — мы же педалями ногами не достанете.

— Достаю, товарищ генерал, когда вытяну ноги на полную мощность.

Он снова оглядел меня и приказал командиру эскадрильи выпустить в воздух с заданием выполнить над аэродромом весь зачетный пилотаж.

И вот я на самолете И-16. Выполнил задание, произвел посадку и пошел докладывать. Командующий поблагодарил за высокое летное мастерство и сказал:

— Учить достаточно. На фронт. Куда вы желаете поехать воевать?

— На Балтику, — отвечаю. — Хочу защищать город Ленина...

Вместе с Игорем Каберовым уехали его однокашники, тоже «скороспелки»: Ватурин, Михайлов, Никольский.

В 1942 году командование училищем приняли генерал-майор авиации И. В. Рожков и бригадный комиссар С. С. Бессонов. На должности командиров учебных эскадрилий стали прибывать фронтовые летчики. Инструкторов начали направлять в действующую армию приобретать боевой опыт. Возвращались инструкторы вскоре. Их берегли и не позволяли долго оставаться на фронте. Боевой опыт летчики-инструкторы передавали курсантам.

Ездили на фронт стажироваться и преподаватели УЛО (учебно-летный отдел).

Между тем обстановка на фронте, несмотря на героическое сопротивление советских войск, складывалась не в нашу пользу. Враг, рвавшийся к бакинской нефти, вступил в пределы Кавказа. В том же 1942 году в училище прошли два партийных и один комсомольский активы. Их участники искали средства и возможности увеличения выпуска молодых летчиков, повышения их морально-политического духа. И снова, как в начале войны, во все инстанции посылались рапорты с просьбой отправить на фронт. И, как прежде, на большинство из них была резолюция — не разрешаю. Училище обязано было сохранить свои кадры.



## Доказательство от противного

Есть в Куйбышевской области село Борское. Достопримечательно оно тем, что имело равнинные степи на десятки километров вокруг. Вот туда и лежал южный путь Ейского училища, поднятого по тревоге в августе 1942 года. По прямой от Моздова до Борского 48 часов пути поездом. Однако прямую дорогу перерезал противник. Поэтому и пришлось эвакуироваться из Моздова в Баку, затем водным путем добираться до Красноводска, петлять в песках Средней Азии и лишь затем выйти на прямую, ведущую к Борскому.

Казалось, какой теперь из училища помощник действующей армии. Ведь теперь придется крепко поработать, чтобы наверстать упущенные дни.

Но это только казалось. Наземные эшелоны еще пребывали где-то в Каспийском море, а летчики уже выпускались в Борском. Курсантов туда доставили транспортными самолетами. Командование и политотдел все продумали так, чтобы эвакуация не отразилась на подготовке бойцов-истребителей.

В этом и заключалось доказательство от противного. Ведь враг, вторгшийся в пределы советской земли, и те, кто умышленно затягивали открытие второго фронта, считали эвакуацию советских учреждений в глубь страны пустой затеей. Все наши недруги не верили в то, что мы сумеем быстро пустить переброшенные на Восток заводы. Да, в то незабываемое время доказывалась жизнеспособность первого в мире социалистического государства. И кто не верил в потенциальные силы советского народа, ведомого партией коммунистов, как известно, был жестоко поражен историей.

Ейское училище — детище Октября, с честью выдержало новое испытание. Летный эшелон в составе более двухсот самолетов благополучно сел в Борском после вылета на Кавказе.

Заниматься с курсантами инструкторы начали уже на второй день после посадки. Работало училище сначала на четырех аэродромах, а когда подошли главные силы, на одиннадцати.

В Борском личный состав ожидали трудности, которые

ему не приходилось встречать раньше: трескучие морозы и глинистый грунт со скудной растительностью. Зимой интенсивным полетам, помимо морозов, мешали частые ветры. Бураны наметали сугробы в рост человека. Их разгребали лопатами. Когда не хватало своих сил, звали на помощь жителей села. Колхозники охотно помогали летчикам пробивать в снегу взлетно-посадочные дорожки.

В начале 1943 года училище получило новые самолеты: истребители ЛА-5 и ЯК-7. Их быстро освоили и приступили к обучению курсантов.

К третьему году войны в училище, несмотря на трудности, сложилась хорошая система подготовки кадров. Возмужал летно-инструкторский состав выпуска 1941 года. Одним из лучших летчиков того периода был А. Н. Николаенко. Ему был 21 год, когда он приступил к обучению курсантов. Сколько было бессонных ночей, пока появилась уверенность, а затем и навыки. Во время войны он подготовил летчиков для шести боевых эскадрилий. Родина по достоинству отметила его ратный труд, наградив орденом Красной Звезды.

В 1943—1944 годах места выбывших из училища инструкторов заняли выпускники училища. Из числа молодых летчиков выделялись П. Ф. Ядринцев, В. П. Молчанов, А. Ф. Кваша. За короткий срок инструкторской работы они обучали на боевых самолетах максимально возможное количество летчиков. Летчик-инструктор А. Ф. Кваша во время стажировки в действующих частях Военно-Морского Флота произвел 29 боевых вылетов. Во время одного из них потопил вражеский транспорт водоизмещением в 10 тысяч тонн, за что был награжден орденом Красного Знамени.

Бытовые условия были не курортные, но выручала смекалка. Техники, например, построили себе зимой хоромы в снегу, спрессованном сорокаградусными морозами, под боком у самолетов. Снеговые домики обогревали АПЛ-1, а входы зашивали старыми самолетными чехлами.

Отряд эксплуатировал истребитель ЯК-7. Моторы у них имели серьезный заводской дефект. После нескольких часов работы на редукторе, где сидел воздушный винт, появлялись трещины.

В один из морозных дней Врусовцеву пришлось заменять моторы. Две машины в звене были выключены из плановой таблицы — это самолеты механиков Андреловича



и Симанова. Старший техник бросил на помощь им людей, придвинул к месту работы все имеющиеся в его распоряжении обгоревшие приборы. Ртутный столбик показывал 40 градусов ниже нуля. К вечеру упал еще на 5 градусов. И все же к утру оба ЯКА с новыми моторами вышли на старт.

О труде технического состава — эксплуатационниках, оружейниках, прибористах в войну еще напишут.

В сорок третьем году командование училищем принял участник обороны Севастополя Герой Советского Союза полковник Николай Александрович Наумов, а его заместителем по политической части стал участник гражданской войны и боев с белофиннами генерал-майор Николай Васильевич Звягинцев. Оба они старались внести дух новаторства в методику обучения состава летному мастерству. Поддерживали инициативу в работе инструкторов. И это сказалось на подготовке кадров. За короткий срок училище дало фронту немало отличных подготовленных воздушных бойцов. Его постоянный состав показал свою высокую боевую выучку. В числе передовых офицеров были командиры эскадрилий И. А. Кудрявцев, Л. М. Рымко, С. Д. Доброславин, А. И. Ситнов, командиры отрядов Н. Ф. Мясников, М. Г. Наследухов, А. А. Жигалин, А. А. Рыбин, А. Ф. Федоров, командиры звеньев С. А. Динамов, К. И. Исаков, А. В. Зайцев, летчики-инструкторы П. Денискин, Э. Лазарев и многие другие. За отличную подготовку летчиков для фронта большая группа летно-инструкторского состава была отмечена высокими правительственными наградами.

В том же сорок третьем году личный состав собрал средства на постройку торпедных катеров. В Государственный Комитет Обороны была отправлена телеграмма следующего содержания:

«Личный состав училища собрал и внес на строительство торпедных катеров 225 000 рублей наличными и 1 062 000 рублей облигациями государственных займов. Оборот средств продолжается...»

В Борском, как и в Ейске, авиаторы занимались не только своими делами. Они помогали колхозам в проведении посевных и уборочных работ. Выступали на полевых станах с лекциями и концертами художественной самодеятельности. Но заботы о подготовке летных кадров всегда оставались главными.

К сожалению, не все дожили до праздника Победы. О потерях на учебных аэродромах Ейского училища не сообщалось в сводках Совинформбюро. А потери были. Не один летчик училища навеки остался лежать в земле. О них нельзя не вспомнить в светлые, торжественные дни. Вечная им память, погибшим в глубоком тылу при исполнении служебного долга. След их труда навсегда остался в славе Ейского военного авиационного училища.

Падали обесилевшие в полете ораны, но росло молодое орлиное племя. И там, на фронте, уже все чаще стали уклоняться от встречи с воспитанниками Ейского воздушных асы третьего рейха. Опыт войны 1943 года позволил переработать и КУЛП. В программу подготовки истребителей теперь вводился сложный управляемый пилотаж, групповой воздушный бой в зоне и на маршруте. Отдельной задачей ставилось обучение патрулированию одиночными самолетами и группой, сколачиванию в пары. Пара становилась основной тактической единицей воздушного боя. Вносились и такие упражнения, как полеты по маршруту с посадкой на неизвестном аэродроме и полеты с ограниченных площадок.

В то время курсантов иперные стали выпускать самостоятельно на боевых самолетах без переходного УТИ-4, сразу после учебного УТ-2.

25 июля 1943 года училище отметило свое 25-летие. Казалось, что сейчас вспомнят о юбиле. Обстановка в стране была сложной. Оправившись после разгрома под Сталинградом, враг начал крупное наступление под Курском. И теперь на Курской дуге, где решался исход второй мировой войны, было сосредоточено внимание всей страны. Однако юбилея не забыли. Пришло много приветственных писем.

Поздравительные телеграммы прислали народный комиссар Военно-Морского Флота СССР, командование ВВС Северного и Краснознаменного Балтийского флотов. Поступили приветствия от группы бывших работников и воспитанников училища с фронта.

Очень обрадовала личный состав телеграмма одного из первых красноморских Н. П. Королева. Он писал:

«...С 1919 года по 1921 год я был начальником школы морских летчиков. Я принимаю горячее, сердечное поздравление всему коллективу училища в этот торжественный день — день 25-летия существования...»



По достоинству заслугу училища были отмечены в этот день и Советским государством. За подписью Михаила Ивановича Калинина поступило сообщение: «За выдающиеся успехи в подготовке кадров командного состава для ВВС ВМФ и боевые заслуги перед Родиной Указом Президиума Верховного Совета СССР училище награждено орденом Ленина...»

Эта честь извлекла личный состав. Состоялся большой митинг. О награждении училища узнали и на Балтике, в гвардейской авиационной дивизии, где сражались выпускники Ейской. Летчики-гвардейцы прислали поздравление и своеобразный отчет родному училищу:

«Товарищи офицеры, курсанты и матросы! Личный состав гвардейской истребительной дивизии шлет вам горячий привет и поздравляет с высокой наградой — орденом Ленина... Летчики нашей гвардейской дивизии за 25 месяцев Великой Отечественной войны сбили в воздушных боях и уничтожили на аэродромах противника 742 самолета; истребили свыше 17 000 фашистских солдат и офицеров; уничтожили свыше 1300 автомашин, автобусов и много другой военной техники.

Военно-морское ордена Ленина авиационное училище пополняет наши ряды своими воспитанниками — летчиками-истребителями. В связи с этим обращаемся ко всем командирам и политработникам с просьбой, чтобы наши удары по врагу были еще сильнее и опустительнее — готовы летчиков еще более смелых, дерзких, физически выносливых и высокодисциплинированных...»

Послание гвардейцев обсуждали в подразделениях, на партийных и комсомольских собраниях. Курсанты обещали только на отлично выполнять учебные задания. Постоянный состав заверил балтийцев, что с честью выполнит их просьбу-наказ. И выполнял. В этом нетрудно убедиться, если вспомнить действия советской авиации на фронтах Великой Отечественной войны с июля сорок третьего года. В этот период советские ВВС завоевали стратегическое господство в воздухе, полностью сносили своими действиями фашистскую авиацию.

После разгрома немцев под Курском и Белгородом наши войска перешли в решительное наступление. Над Кубанью победы развеивались красные флаги. Уже встречала хлебом и солью бойцов-освободителей Левобережная Украина. На старые места возвращались предприятия,

учебные заведения. 11 октября 1943 года военно-морское ордена Ленина авиационное училище летчиков получило приказ вернуться на старое место дислокации — в Ейск. Третье по счету перебазирование длилось три месяца.

## Здравствуй, Ейск!

...Когда на центральном аэродроме в Ейске приземлился эскадрилья, возвращавшийся с берегов Волги, осеннее Азовское море уже засыпало.

С большой радостью встречали ейчане орлиное племя, возвращающееся в родное гнездо.

Возвращались позскадрильно. Такой порядок перебазирования диктовался обстоятельствами. Оккупанты превратили в руины военный городок; и учебный корпус, и ангара, и подсобные и жилые постройки на аэродроме, вырубали в городке аллеи, замусорили парк. Все приходилось строить заново. Но возвращались сюда потому, что этот аэродром во всех отношениях устраивал училище в настоящем и будущем. А будущее военной авиации уже ясно просматривалось: реактивная техника, звуковые и сверхзвуковые скорости.

Первым прилетел отряд истребителей, которому вменялось в обязанности, помимо работы с курсантами, прикрыть аэродром и морской базы Азовской военной флотилии. Она тоже возвращалась домой, в Ейский порт. Прикрытие с воздуха вызывалось обстановкой. Фронт проходил под боком. Фашисты никак не хотели забыть благодатный кубанский край и, надеясь вернуться, оцепились в Крыму.

Как ни трепали училище вихри войны, личный состав не терял флотской осанки, своего места в строю и чувства ответственности за порученное дело. Крепкая воинская дисциплина, бдительность, вера в победу не дали погибнуть училищу ни под бомбами, ни в трудных переездах. А связь моряков с населением тех мест, где им приходилось оседать, и с фронтами, где служили их питомцы, помогала видеть дальше, глубже, быть более целеустремленными в совершенствовании боевого мастерства.

Связь с фронтами поддерживалась постоянно: письмами, посыльными-стажерами, переучивавшимися в Ейском.



Сейчас только по письмам можно узнать, о чем вели разговор тыловые летуны с боевыми орлами. Приведем несколько этих писем.

Письмо летчику-инструктору Давыдову.

«Многоуважаемый товарищ капитан! — писал Н. Жигулин. — Поздравляю Вас с высокой правительственной наградой и повышением по службе. Спасибо Вам за то, что научили меня летать и помогли стать сильным в воздухе. Я уже сделал десять боевых вылетов. Дрался с «фоками», а паре сбил ХЕ-111 и ФВ-190. Атаковал в море гитлеровский поплавковый самолет-разведчик «арадо».

Вы просили написать, чего не хватает училище курсантам при обучении. Я уже сказал: вы готовите летчиков хороших. Но все же обратите внимание вот на что. В воздушном бою главное — осматрительность. Приучайте курсантов больше и лучше видеть в воздухе. Чаше имитируйте атаки на посадке, на взлете, на кругу, в зонах, на маршруте. Приучайте летать при низкой облачности, в сильный ветер, в дождь. И еще — развивайте в курсантах чувство дружбы. Дружба летчиков — залог их победы в бою».

А вот пожелавшее письмо с фронта летчику-инструктору Турину.

«Господство в воздухе сейчас принадлежит нам. Конечно, надеяться на слабость противника нельзя. Враг еще силен, и техники у него много. Но фашистские летчики уже вступают в бой с нами неохотно, хитрят — любят ловить оторвавшихся от строя. Основная задача молодого летчика — держаться в строю при всех эволюциях ведущего и защищать его хвост. На это обращайтесь большое внимание при обучении.

...В наш Краснознаменный гвардейский полк на днях прибыли молодые летчики из Ейского и рассказали о Вашей работе.

Поздравляю Вас с успехом в летном обучении. От всей души благодарю за труды, затраченные на мое обучение.

Крепко жму Вашу учительскую руку».

Письма с фронта не позволяли «заставляться» мыслями и придавали смелость в поисках лучшей методики обучения, являлись высшей наградой тем, кому они адресовывались.

После отмены боевого дежурства на аэродроме жизнь училища полностью вошла в русло, каким оно шло до июня сорок первого. С той разницей, что теперь курсанты,

матросы в свободное от полетов время опять складывали по парничку здания штаба, учебно-летного отдела, кубриков. Дело двигалось медленно. Кирпичей не хватало. Зато на аэродромах винты самолетов крутились в полную мощность, безостановочно.

В марте 1945 года XIII партийная конференция училища подвела итоги работы коммунистов за период войны. Прежде всего был отмечен рост партийных рядов. Так, за пять лет, прошедших с момента созыва XII конференции, партийная организация приняла в члены КПСС 814 человек, кандидатами в члены партии — 980, в том числе — начальниками училища Героя Советского Союза П. И. Наумова и начальника штаба училища полковника В. С. Козлова.

XIII партконференция проходила два дня. Она по достоинству оценила трудовой вклад в подготовку летчиков всех служб училища, подвела итоги многолетней работы коллектива и определила основные задачи, которые предстояло решить. Опыт работы в военное время стал самой крупной ценностью училища и основой боевой подготовки командиров-летчиков.

За четыре года войны было подготовлено столько летчиков, сколько за десять довоенных лет. За это время было сформировано восемь боевых авиационных дивизий из летчиков, прибывших из запаса и на переподготовку. Училище послало на усиление частей морской пехоты, парашютно-десантных войск 400 самолетов, 360 летчиков, 400 курсантов и краснофлотцев. Инструкторы сделали 476 боевых вылетов по вызову и 350 в период прохождения боевой стажировки. Они подготовили для фронта сотни прекрасных истребителей. Многие из них, а также командиры эскадриль, отрядов, эскадрилий за мужество в воздушных боях с противником и высокую боевую выучку своих питомцев были награждены боевыми орденами и медалями.

Незаметная со стороны работа состава технического обслуживания, за годы войны вынесшего на себе все капризы материальной части и недоработки конструкторов, не прекращалась ни днем ни ночью, зачастую проходила в невероятных тяжелых условиях. Армейский тыл работал, как слаженный часовой механизм, обеспечивал всем необходи-



мы не только летные части, но и ремонтные предприятия. Тысячи машин и тысячи людей получили от работников тыла нужное довольствие и помощь. Авиамастерские отремонтировали за войну 1344 самолета, 1350 моторов, 3000 пушек и пулеметов. Только за 1941—1942 годы по заказу фронта было смонтировано на самолетах 409 ракетных установок. За три перебазирования через руки работников службы тыла училища прошло 300 000 тонн различных грузов.

За четыре года войны училища послало в боевые части 1997 лучших своих коммунистов, 748 кандидатов в члены ВКП(б) и 6167 комсомольцев.

Партия и правительство высоко оценили работу училища. За образцовую подготовку летчиков 400 моряков из числа постоянного состава были награждены орденами и медалями. Большая группа комсомольцев получила грамоты ЦК ВЛКСМ, Куйбышевского обкома и Краснодарского крайкома ВЛКСМ.

Испытания, выпавшие на долю первой советской школы морской авиации в период Великой Отечественной войны, закаляли ее воспитателей и воспитанников, подымали ее славу на небывалую высоту. В годы суровых испытаний окрепли ее крылья. В народе говорят: моряка видно по походу. У выпускников Ейского авиаучилища в Отечественной войну была особенно приметная походка.



## СЕМЬСОТ КИЛОМЕТРОВ — НЕ СКОРОСТЬ! (1945—1958 гг.)

Мы твердо знаем, что время работает на нас... Народ, уничтоживший эксплуатацию и построивший социализм, движим чувствами, выше и благороднее, которых нет у человека. Любовь к Советской Родине-матери, преданность идеям коммунизма, стремление и общее человеческому счастью — вот что делает наш народ непобедимым!

В. П. Чкалов

## Так держаться!

В Великой Отечественной войне, развязанной фашистской Германией, советский народ и его Вооруженные Силы в напряженной и длительной борьбе разгромили ударные силы мирового империализма, отстаивали свободу и независимость нашего социалистического государства, освободили народы Европы от фашистского рабства.

Советские люди вынесли на своих плечах все испытания, связанные с самой большой и самой истребительной войной первой половины XX века.



Трудный путь к победе закалил волю и характер советских людей, они стали еще крепче и сплоченнее. Каждый советский человек ждал светлого дня Победы. И он наступил.

Ночью 9 мая 1945 года в Ейском училище адрут загорают все репродукторы: «Победа!»

Моряки-авиаторы вышли из кубриков на улицу, кто-то расцвечивал небо беспорядочной пальбой из ракетниц, кто-то метнул в него длинную стрелу из зенитного пулемета. Под этим небом люди радостно обнимались, весело смеялись. Были на глазах моряков и слезы — слезы радости и скорби.

Утром на митинге начальник политотдела училища полковник П. В. Чемезов сказал:

— Товарищи! Поздравляю! Красное знамя нашей Родины, наших доблестных Вооруженных Сил, воздвуженное в Берлине, — символ и нашего ратного труда, отблеск Победы освещает и наши лица.

Полковник подчеркнул, что мы должны по-прежнему трудиться напряженно. Война окончена, но враги не унимаются. И наш долг — бдительно стоять на страже мирной жизни советских людей. Начальник политотдела в заключение митинга призвал:

— Так дернать, товарищи!

— Есть так держать! — дружно ответили воины.

Потекли учебные трудовые будни.

И вскоре училищу была поставлена задача: готовить летчиков-истребителей по программе мирного времени с использованием боевого опыта Великой Отечественной войны. Личному составу пришлось основательно потрудиться над освоением новой программы, методики обучения, над восстановлением и совершенствованием учебной базы. Обучение в училище стало двухгодичным.

Набор курсантов производился главным образом из аэроклубов и спецшкол.

Опыт прошлых лет показал большое значение тренажеров — аппаратов для тренировок, которые проводились с курсантами на наземной и предварительной подготовке. Хорошие результаты давали тренировки в кабине самолета непосредственно перед полетами, на практических занятиях по изучению материальной части самолета, моторов, авиационного вооружения, радио и навигационного оборудования. Летный и технический состав занимались под-

готовкой различных тренажеров, которые закрепляли бы на земле навыки по эксплуатации авиационной техники, стрелково-пушечного вооружения самолета и специального оборудования. Комплекс тренировок, выработанный в учебно-летном отделе, был направлен на развитие тех же навыков у курсантов в период их занятий в классах, при изучении тактико-технических и пилотажных свойств боевых машин.

Обучение с использованием опыта Великой Отечественной войны потребовало пополнения училища летным и преподавательским составом из числа бывших фронтовиков. В училище пришли офицеры из строевых частей и соединений. Они назначались на летно-инструкторские, преподавательские и другие командные должности. Так, например, на пост заместителя начальника училища по летной подготовке пришел участник Великой Отечественной войны опытный офицер В. П. Петров. Затем его сменил Герой Советского Союза полковник К. С. Алексеев. Командирами подразделений работали И. Е. Виноградов, С. С. Яковлевский, В. А. Перевозчиков, Н. Н. Хришнов, Ю. Д. Седня, Ф. Н. Самохвалов.

В учебно-летном отделе циклы танкинов ВВС, воздушной стрельбы, самолетовождения и теории полетов пополняли преподаватели из летного состава с большим опытом. Среди них были В. В. Павылов, Н. Г. Герасимов, В. П. Тимофеев, И. К. Прошин, Д. Е. Нихамин, В. Е. Морозин, А. С. Джафаров, в том числе начальники циклов П. И. Бискуп, В. Н. Вальцфер, С. Н. Алексеев, А. А. Коваль.

Офицеры-фронтовики вместе с летно-инструкторским составом, прошедшим стажировку в действующих авиационных частях фронта, стали ведущими в обучении курсантов. Они учили подчиненных тому, что требовалось на войне, и прежде всего — боевому применению самолета-истребителя.

Применительно к боевым условиям на основе упреждений КУЛПа и программы теоретической подготовки курсантов проводились занятия с летным, техническим и преподавательским составом по тактике воздушного боя, воздушной стрельбе; самолетовождению и эксплуатации авиационной техники. На цикле воздушной стрельбы проводили практические стрельбы в тире из авиационного оружия по подвижным мишеням, а затем и по воздушной цели — конусу.



Тир оборудовали на берегу моря. Это позволяло регулярно проводить стрельбы по конусу с турельных установок. Осенью 1946 года была восстановлена половина главного учебного корпуса в Анагатороде.

Преподаватели оборудовали классы наглядными пособиями, макетами и тренажерной аппаратурой по воздушной стрельбе, самолетовождению, что сразу увеличило пропускную способность и качество тренировок курсантов, улучшило их успеваемость.

По опыту строевых частей в училище начали использовать фотоконтроль и стрельбу из фотокинопулеметов. Практиковалось это как в тире, так и в воздухе при выполнении «воздушных боев» и стрельб по конусу.

В конце 1946 года состоялся первый послевоенный выпуск летчиков-инженеров на самолетах ЯК-9 и ЛА-7. Экзаменационная комиссия дала ему высокую оценку. Но она отметила в акте, что общеобразовательная подготовка выпускников, а также подготовка по боевому применению самолета-истребителя не соответствует требованиям жизни. В то время в училище еще недостаточно уделялось внимания стрельбе из фотопулемета и фотоконтролю; не умели дешифровать, получать хорошие снимки. Все это не могло не отразиться на успехах курсантов в приобретении навыков по использованию боевой мощи ЯК-9 и ЛА-7.

Начальник фотослужбы училища Н. Ф. Бесчастный организовал занятия с постоянным и переменным составом. На них офицеры учились применять фотопулемет и дешифровать снимки.

Преподаватели циклов воздушной стрельбы, тактики ВВС, теории полетов и самолетовождения стали помогать летчикам-инструкторам, участвуя в их практической работе. На двухместных учебных истребителях они совершили полеты с курсантами на боевое применение.

В 1946 году в училище сформировалось морское лодочное подразделение, курсанты которого летали на морских самолетах МБР-2 (морской ближний разведчик), РБН-1 (Каталина), Кор-2 (морской разведчик), БЕ-4. Здесь также готовили летчиков, штурманов, стрелков-радистов для морской авиации. Командовал им А. И. Ситнов (ныне генерал).

Второй послевоенный выпуск летчиков-истребителей на самолетах ЯК-9 и ЛА-7, летчиков-разведчиков на РБН-1 и штурманов для морской авиации получил высокую оцен-

ку экзаменационной комиссии. В выпускном акте было отмечено, что в училище имеются хорошо оборудованные классы и лаборатории, достаточно обеспеченные наглядными пособиями. Была отмечена хорошая работа преподавательского состава учебно-летного отдела училища. Он многое сделал в деле широкой популяризации фотокинопулемета, активно боролся за высокое качество боевой подготовки будущих летчиков-офицеров.

## Закат поршневой авиации

В феврале 1948 года прошла первая послевоенная партийная конференция. В ее работе приняло участие 185 делегатов с решающим и 24 с совещательным голосом. С докладом «Задачи политорганов и партийных организаций по обеспечению передовой роли коммунистов в боевой и политической подготовке» выступил начальник училища. Он отметил, что за послевоенный период принято в члены партии 375 человек, в кандидаты — 443 человека; в 1947 году по сравнению с 1946 годом аварийность снизилась на 33 процента, катастроф совсем не было. Агитационно-массовая работа и печатное слово многотиражной газеты, бюллетеней, стартов, стенгазет, фотогазет, радиогазет, юмористических и сатирических газет стали более действенными.

Решение партийной конференции, направленное на повышение роли коммунистов в учебно-боевой и политической подготовке, во многом определило успехи личного состава при переходе на новую технику. Достаточно сказать, что в 1949 году общей оценкой летной подготовки была уже твердая «пятерка». То был и год заката боевой поршневой авиации. Долгожданные реактивные самолеты пришли все же как-то внезапно. Летчикам стало жаль сошедшие машины привычных марок — жаль, как людей, хороших товарищей, с которыми они вместе росли, совершенствовались и завоевывали господство в воздухе во время войны. Многие плакали, когда тракторы рубили хвосты поршневым боевым самолетам. Осенью 1949 года на авиационные заводы выехали преподаватели авиационной



техники подполковник Н. В. Грозин и техник звена капитан М. Н. Мусатов. Им предстояло изучить новый реактивный самолет МиГ-15 и двигатель РД-45. По возвращении из командировки они начали с курсантами занятия по изучению новой техники. Первыми и освоению МиГа приступили подразделения офицера Д. И. Богданова и преподавательский состав учебно-лётного отдела.

Поршневые самолеты-истребители имели максимальную скорость 700—750 километров в час. Реактивные, МиГ-15 — 1070, скорость, близкую к скорости звука. Летчикам хотелось быстрее овладеть МиГом. «Семьсот километров уже не скорость», — прощаясь с ЯКАми и ЛАГами, говорили они.

По традиции, установленной еще краснорезами, новый самолет, прежде чем стать предметом широкого изучения, обязан был показать свою мощь, свои способности на земле и в воздухе. На сей раз традиция нарушилась. В училище пока что имелась только фотография МиГа, его конструктивная схема и инструкция эксплуатации на земле и в воздухе.

К встрече с МиГом — представителем авиации будущего — готовились, как никогда, серьезно и вдумчиво. МиГ-15 подобрал в себя все высшие достижения в науке и технике. Это был самолет самого высокого класса, рассчитанный на управление лишь высоко образованными людьми. Поршневые, винтовые самолеты на земле вполне доверялись трудягам-механикам. Реактивные требовали специалистов более высокого класса — техников. А их в училище насчитывалось немного. Тогда командование приняло решение: лучших авиационных механиков сверхсрочной службы послать учиться на восьмимесячные курсы повышения квалификации; после окончания курсов всем присвоить звание «младший техник-лейтенант» и допустить к обслуживанию МиГов.

Летом 1950 года прибыли первые самолеты МиГ-15. Сборкой их руководили старший инженер училища полковник И. Ф. Минкин и инженер подразделения подполковник технической службы П. П. Антошкин. Самолеты собрали, а облетать их было некому. Никто из летчиков училища еще не имел дела с МиГом в воздухе.

По авиационным законам на новом типе самолета в первый полет выпускать летчика мог только старший началь-

ник, сам хорошо владеющий новым самолетом. С этой целью в Москву прибыл старший инспектор по технике пилотирования — авиации ВМФ СССР подполковник Б. Н. Бабаев. Вначале он облетал реактивные боевые машины, а затем продемонстрировал в воздухе аэродинамичности и способности новейшего советского истребителя.

28 сентября 1950 года надолго запомнилось и всем местным жителям. В этот день они увидели впервые в своем небе «трубу» со стреловидными крыльями. Серебристый, ничем не похожий на своих предков, самолет-метеор, красивый и грозный, словно стрела, пронесся в голубом небе. Они услышали у себя над головой непривычный свист и гром «буревестника эры реактивной техники».

Подполковник Бабаев выполнял в кубанском небе комплекс фигур высшего пилотажа. Затем снизился и пронесся на малой высоте над центральным аэродромом со скоростью, близкой к скорости звука. Взмыв свечой вверх и, как тогда показало старым летчикам, растаял в осенней голубизне небес.

Первыми в училище на новом самолете вылетели самостоятельно заместитель начальника училища по лётной подготовке полковник А. И. Азевич и старший инспектор-летчик майор И. М. Лукин (ныне генерал).

Календарь показывал 6 октября 1950 года.

Затем из подразделения офицера Д. И. Богданова была выделена группа рядовых летчиков, которая должна была освоить практические полеты на реактивном самолете.

Осень выдалась мокрой, туманной, она мешала закончить программу переучивания в том же году.

Зимой и весной в учебно-лётном отделе велись работы по оборудованию классов и лабораторий действующими моделями главных узлов сложного организма МиГа. Модели должны были для курсантов стать подспорьем в освоении реактивной техники.

В отличие от первых послевоенных лет в 1950 году постоянный лётный состав нес тройную нагрузку. Кроме командирской учебы по вводу в строй на МиГ-15, занятий с курсантами и полетов на отработку личной техники пилотирования, воздушных стрельб, методических полетов, летчики еще отрабатывали полеты по приборам в закрытой кабине, в облаках, ночью, групповые полеты в составе звена и эскадрильи. Полеты в сложных метеорологических



условиях и ночью организовывал для постоянного летного состава училища полковник А. И. Азевич.

Этим была повышена общая летная квалификация инструкторов в технике пилотирования и ликвидирован существовавший разрыв в степени подготовки летного состава училища и строевых частей. Большой группе летчиков училища после подготовки присвоили квалификацию военных летчиков второго и третьего классов.

За проявленную инициативу в организации полетов в сложных условиях командующий Военно-Воздушными Силами СССР объявлял благодарность полковнику А. И. Азевичу, старшему летчику-инспектору капитану А. Н. Николаенко, Ф. Н. Самохвалову, подполковнику А. П. Давыдову.

Одновременно полеты в сложных условиях на поршневых самолетах, к чему всегда стремился инструкторский состав, уже не очень-то радовали. Всех обворочила война, реактивная техника. МиГом, и только МиГом хотелось овладеть каждому.

Ввод в строй летного состава на реактивных самолетах по условиям погоды командование смогло возобновить лишь в январе 1951 года.

6 января самостоятельно вылетели на МиГ-15 майоры Д. И. Богданов и Н. Ф. Мясников. Полеты прошли хорошо. 16 января в воздух поднялись инспектор-летчик училища А. Н. Николаенко, командиры звеньев капитан Р. Е. Трахтенгерц, старший лейтенант А. А. Наумов, инструкторы-летчики: старший лейтенант П. Ф. Соболев и старший лейтенант А. А. Беллев. 25 апреля полковник А. И. Азевич совершил ночной полет. В том же 1951 году были открыты полеты с курсантами на реактивной технике. Этим самым было положено начало новому периоду в развитии Ейской школы морских летных кадров.

Первое время не все курсанты и даже не во всех подразделениях летали на реактивных самолетах, потому что мало еще имелось в училище реактивных самолетов. Некоторая часть курсантов проходила подготовку еще на винтовых истребителях ЛА-11.

В одном из приказов начальник училища отметил заслуги учебно-летного отдела в оказании помощи подразделениям в подготовке летно-технического состава и переходе на новую материальную часть. Наградой были отмечены начальник цикла тактики полковник П. И. Васькуп, начальник цикла теории полета инженер-подполковник

Д. М. Трошин, старший преподаватель цикла материальной части инженер-подполковник Н. Н. Биндер, преподаватель этого же цикла майор Н. В. Грозин.

Постепенно росло число реактивных истребителей, прибывавших в училище. Увеличивалось и количество курсантов, успешно осваивающих новую технику.

В этих условиях преподаватели стремились как можно полнее передать своим подчиненным военные и технические знания, собственный опыт. Каждый из них творчески подходил к организации учебного процесса, стремясь создать лучшие, более доходчивые методические и наглядные пособия.

Преподаватели учебно-летного отдела изготовили для себя и подразделений макеты кабины МиГ-15, вначале «немые», а затем и «говорящие» — действующие. Вместо нарисованных кнопок, тумблеров, ручек и рычагов рационализаторы монтировали в макеты настоящие части и детали. На цикле боевого применения в макете кабины действовало все, что относилось к вооружению и управлению им. То же самое было сделано и на цикле самолето-вождения и радиосвязи. На цикле тактики световые детали кабины в софитах успешно использовались для разыгрыва тактических задач. Все это способствовало лучшему изучению реактивного самолета. Вскоре от плоскостных макетов стали переходить к объемным. Здесь помимо рычагов и кнопок устанавливали уже приборы и механизмы, нужные для тренажа курсантов, а также и летчиков.

В период освоения реактивной техники усилилась связь со строевыми авиационными частями, где уже имелся богатый опыт ее эксплуатации. Такая связь помогала быстрее и успешнее решать задачи, связанные, главным образом, с обучением боевому применению на скоростном истребителе.

Новый реактивный истребитель требовал разработки новой методики обучения техники пилотирования и боевого применения. В училище была создана методическая группа. Руководил ею инспектор-летчик капитан М. Н. Назаров. Методическая группа обобщала опыт лучших инструкторов и создала единые Конспекты по всем задачам курса учебно-летной подготовки. Летчики методической группы первыми практически освоили стрельбу и ведение воздушного боя с подвижной сеткой АСП<sup>1</sup>, после этого они же

<sup>1</sup> АСП — автоматический стрелковый прицел.



разработали для своего училища единую методику обучения боевому применению и технике пилотирования на самолете МиГ-15. И вот наконец первый результат напряженного труда. Люди освоили новейшую технику, позволяющую перешагнуть звуковой барьер. В 1952 году училище дало стране первый выпуск летчиков — реактивных истребителей.

Курсантские знания по летной подготовке показали, что и реактивную технику, возможности которой беспредельны, можно заставить подчиняться человеку так же, как и поршневую, как того требует нелегкая, тревожная, но тем и прекрасная служба воздушного бойца. Однако чем глубже постигал курсант эту новую машину, тем сильнее убеждался в том, что ему уже нельзя быть только летчиком. Диапазон его знаний должен быть значительно шире.

Стремительное развитие реактивной техники, вооружения и оборудования, которыми оснащалась современная военная авиация, ставили летчика в затруднительное положение, если он умел лишь стрелять да пилотировать. Нет, «реактивной стрелой» отныне может похвастаться уверенно только летчик-инженер. Эта идея должна была найти свое воплощение в практических делах. Так постепенно менялись методы обучения, менялась и сама учебная программа. Увеличились также сроки пребывания курсантов в учебном заведении. Началась коренная перестройка всей жизни Ейского авиационного училища.

В те самые дни в марте 1952 года его начальником стал генерал-майор авиации Христофор Александрович Рондественский. Прибыл и новый начальник полнототдела — подполковник Дмитрий Михайлович Олейников.

В 1956 году произошло еще два весьма существенных события: во-первых, училище перешло в подчинение Главного командования Военно-Воздушных Сил страны; во-вторых, оно получило новое название — Ейское авиационное училище летчиков.



## **ЗА ЗВУКОВЫМ БАРЬЕРОМ (1959 – 1968 гг.)**

Судьбы людей не похожи одна на другую, как не схожи и сами люди. У каждого свое лицо, свой характер, свои наклонности и привычки, свое призвание.

К. Е. Ворошилов

## **Веление времени**

Жизнь, бурное развитие современной науки, и в частности реактивной техники, внесли свои коррективы в систему подготовки авиационных кадров. Требовался коренной пересмотр всех учебных программ и сроков пребывания в училище будущих высококвалифицированных летных специалистов. В этой связи на училище была возложена новая ответственная задача: начать подготовку офицеров-летчиков с высшим образованием для частей сухопутной военной авиации. Отсюда оно и получило



новое наименование: Ейское высшее военное авиационное училище летчиков. Было утверждено новое положение, определяющее функции учебного заведения. В нем указывалось:

«Лицам, успешно окончившим 4-летний курс обучения, выдавать дипломы общесовоюзного образца о высшем образовании с присвоением квалификации «летчик-инженер»; комплектование училища производить гражданскими молодежью и военнотрудовыми срочной службы в возрасте 17—21 года, имеющими среднее образование и годными по состоянию здоровья для обучения в летных вузах». Началась коренная перестройка всего учебного процесса. В эту ответственную работу включился весь коллектив училища. Под руководством Героя Советского Союза полковника П. И. Наумова и начальника политического отдела полковника И. П. Милохова, а затем П. И. Азарчева личному составу довелось открыть новую страницу.

Прежде всего учебные планы были приведены в соответствие с программой высшей школы. Значительное место в обучении курсантов теперь отводилось летной практике, которая проходила, по существу, в одном училище как на учебно-тренировочных, так и на боевых самолетах.

По новым штатам в учебно-летный отдел вводились общенаучные кафедры: высшей математики, физики и химии, технической механики. Чтобы наладить плодотворную работу этих кафедр, было принято решение изучить положительный опыт высших учебных заведений страны.

Училище установило тесную связь с кафедрами и лабораториями Таганрогского радиотехнического, Краснодарского педагогического, Ростовского инженеров железнодорожного транспорта, Новочеркасского политехнического институтов и Ростовского государственного университета. Практическую помощь в оборудовании лабораторий Ейского авиационного училища оказали другие учебные заведения страны. Кафедры возглавляли опытные преподаватели кандидаты наук А. Д. Кисловский и Б. Г. Кудрин. Учебную базу по программе высшей школы создали личный состав учебно-летного отдела, службы штаба и тыла училища. Это помогло сплотить весь коллектив, непосредственно отвечающий за учебный процесс.

Профессорско-преподавательский состав общенаучных кафедр уже в первые месяцы пребывания в училище хорошо отзывался о коллективе военных преподавателей, об

их сплоченности и товарищеской взаимопомощи. «Мы желаем работать в таком коллективе, — заявили они. — Все, что сделано за такой короткий срок, нас поразило...» Была также проявлена забота о дальнейшем повышении квалификации летно-инструкторского состава. С этой целью в 1960 году в училище открылось вечерне-заочное отделение с четырехгодичным сроком обучения. И никто не удивлялся, что опытные летчики, прошедшие сквозь огонь и дым, прослужившие морскими ветрами и мятые войной, сидели за парту. Вела их к высотам знаний любовь к своей беспоярочной профессии. Опытные авиаторы понимали, что в новой машине со старым багажом знаний они тоже могут оказаться просто скоростной мишенью для реального противника. Поэтому прилагали много сил, времени и то, чтобы достигнуть точных наук.

Летчик-инструктор В. Я. Гинкул, например, закончил программу заочного обучения с золотой медалью, летчик-инструктор А. В. Маргулиш — с отличием. На организацию заочного отделения и мобилизацию летно-инструкторского состава положили много труда командование и политотдел училища. Более половины инструкторов-летчиков было зачислено на заочное отделение.

Переход училища на новую систему подготовки летных кадров — по программе высшей школы — осуществлен был своевременно. Началась новая полоса в его жизни — подготовка первых летчиков многоцелевого назначения, авиаспециалистов, способных в совершенстве управлять современной реактивной техникой.

## Не стоять на месте

В авиации, как и в каждой отрасли народного хозяйства нашей страны, каждый новый шаг вперед заложил завоеваниями Великого Октября. А подготовлен он многолетним трудом советских людей, теми колоссальными преобразованиями, что принес с собой социалистический образ жизни, создавший благоприятные условия для бурного развития отечественной науки и техники.

В Отчетном докладе ЦК КПСС XXV съезду партии указано: «Все эти годы партия уделяла должное внимание



укреплению обороноспособности нашей страны и совершенствованию Вооруженных Сил»<sup>1</sup>.

В начале шестидесятых годов новый шаг вперед ознаменовался выходом человека за звуковой барьер, а затем и в космос. Он резко изменил, в частности, и положение дел в Ейском авиационном училище.

Первыми в училище начали осваивать сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик подчиненные офицера Е. В. Карлашова. А вскоре офицеру А. Я. Денисенко было доверено на новом самолете совершить пробный полет.

В тот день даже наводороны на аэродроме, казалось, замолкли в ожидании минуты, когда полковник Денисенко поведет похожую на тяжелую ракету класса «земля — воздух» машину. Полет прошел благополучно. А затем последовали новые самостоятельные вылеты.

Новый самолет собран из деталей, созданных по принципу высших расчетов. И все же машина есть машина, в ее «организмизме» тоже могут случиться своего рода «инфаркты». Потому-то конструкторы, наши советские творцы чудесных летательных аппаратов, снабдили современного пилота безотказными автоматами для защиты его жизни в воздухе. Тем же целям служат сейчас и наземные средства обеспечения полета: радио, радары, пеленгаторы, маяки. Однако же, как и в век поршневой авиации, главным защитником человека на борту признан лично он сам. Летчику доверено самому решать в роковую минуту «называть или молчать» вышедшую из повиновения технику. Но так уж повелось истари у людей беспокойной и романтической профессии — во всех несчастных случаях в воздухе забывать о себе и спасать от гибели машину.

А. Я. Денисенко одному из первых в училище пришлось испытать на себе каприз новой машины. Он выполнял особое задание на большой высоте и находился далеко от места взлета-посадки. И вдруг на его машине вышел из строя прибор, поддерживающий нужную температуру в кабине. Специальный высотный костюм-скафандр с автоматической подачей кислорода защищал летчика от удушья, но не мог предотвратить ожогов. В кабине быстро нагревались металлические детали. Пряжки привязных ремней даже через особую ткань высотного костюма прилипали к телу, причиняя нестерпимую боль.

Устранить неисправность можно было лишь дома, у себя на аэродроме, а избавиться от всяких неприятностей можно было и в полете — стоило только нажать на рычаг катапульты. Против этой крайней меры восстал разум Денисенко — опытного командира, боевого летчика. Он знал: с самолетом, если его покинуть, может разбиться и вера курсантов в надежность новой техники. Тогда кто-то надолго отвернется от этой замечательной машины, а то и навсегда простится с авиацией.

Вера, что у него хватит терпения вынести все, Денисенко принял решение идти на посадку. Решение было рискованным, но верным. Летчик благополучно приземлился. По суровому выражению его лица можно было догадаться, каких усилий воли это стоило человеку. Зато курсанты на примере командира убедились, что новый самолет весьма живуч и только от летчика зависит, будет ли эта машина подчиняться ему и в случае аварийной обстановки. Таким образом, полетами в сложных условиях был закреплен и завершен переход на новую технику. Училище успешно преодолело все болезни роста, все трудности, связанные с перестройкой учебного процесса по программе высшей школы, и за короткий срок сделало новый, существенный шаг вперед. За эти годы его окончили немало летчиков-истребителей, прекрасно владеющих новейшей боевой реактивной техникой. Успех, разумеется, пришел не сразу. Ему предшествовала огромная кропотливая работа личного состава, успешно выполненная за небольшой отрезок времени. Именно в те дни и была заложена прочная основа высшей школы. Обеспечивались она незаменимыми положениями и требованиями приказа. Вся организаторская работа в училище была сосредоточена на решении главных задач дня. Здесь боролись за то, чтобы летно-технический состав отлично знал авиационную технику, умело эксплуатировал ее. Добивались от каждого военнослужащего строжайшего соблюдения законов, регламентирующих летную работу, единства требований в обучении и методических разработках по задачам и упражнениям КУЛПа для летно-инструкторского состава, широкого использования наглядных пособий как инструкторами, так и курсантами; командиры и начальники всех степеней строжайше следовали незыблемому принципу: старший передает свой опыт и знания младшему, командир учит подчиненного.

Вместе с тем постоянно принимались меры к тому, что-

<sup>1</sup> Материалы XXV съезда КПСС. М., Политиздат, 1976, с.83.



бы у всех инструкторов была высокая как летная, так и инструкторская подготовка.

Безусловно, все эти задачи решались коллективно. Командование училища прочно опиралось на коммунистов и комсомольцев, которые выступали инициаторами полезных дел, постоянно служили для всех личным примером в учебе и поведении.

Партийно-политическая и политико-воспитательная работа велась повседневно и целеустремленно. Здесь ни на минуту не забывали, что основой всех успехов в боевой и политической подготовке, в укреплении воинской дисциплины и образцового армейского порядка является индивидуальный метод в воспитании людей. Исходя из этого и строилась партийно-политическая работа.

Большой патриотический подъем среди авиаторов вызвал XXII съезд КПСС. В училище широко развернулось социалистическое соревнование за отличные эскадрильи, роты, взводы, звенья, летные экипажи и расчеты, за увеличение рядов отличников и классных специалистов.

Лучших результатов в учебно-боевой подготовке добилось подразделение, где служил офицер коммунист С. И. Крылов. Здесь за период подготовки к съезду родной партии выросли два отличных звена и одиннадцать отличных экипажей. Многие воины повысили свою классность по специальности и стали спортсменами-разрядниками. Все это не могло не отразиться самым лучшим образом на усилении летного и технического состава в борьбе с происшествиями. Приведем только некоторые из них.

Курсант В. Чуманов из отличного звена отрабатывал высший пилотаж на самолете МиГ-15. Находясь на высоте 5000 метров, он вдруг почувствовал, что двигатель работает неровно, как бы с перебоями, и тяга его катастрофически падает.

Хорошо обученный в методическом городке (на тренажерах) тому, чтобы действовать уверенно в особых случаях полета, Чуманов прекратил выполнять задание и по радио доложил руководителю полетов о случившемся. А затем, выполняя его команды, вывел машину на аэродром и приземлился, как учили, — точно у посадочных знаков.

За выдержку и грамотные действия начальник училища награждал Чуманова ценным подарком...

Техник-лейтенант Кравченко осматривал реактивный самолет после полета на линии предварительного старта.

Вдруг он поднял над головой сжатые руки и крикнул летчику:

— Приехали! Заруливай на стоянку.

Техник сказал — спорить бесполезно. Летчик подрулил. А руководитель полетов потребовал объяснения.

— В чем дело? — спросил он недовольно.

— Смещение лопатки направляющего аппарата турбины, — ответил техник.

Не хотелось руководителю полетов «терять» самолет в разгар работы. И все же он вздохнул с облегчением: неисправность в аппарате турбины могла закончиться крупным летным происшествием. Но как мог обнаружить ее Кравченко? При стартовом осмотре заметить смещение лопатки мог только человек с особо острым зрением.

Фактов, характеризующих высокую выучку и самоотверженность воинов Ейского авиаучилища, немало. Все они говорят о том, что авиаторы неуловимо выполняют военную присягу, свято берегут и приумножают славные боевые традиции знаменитой школы военных летчиков, идут по стопам героев.

В дни работы XXII съезда КПСС представители зарубежных делегаций посещали предприятия, стройки, воинские части. Авиаторы Ейского авиационного училища перед съездом принимали у себя кубинскую делегацию.

Блас Рона, ближайший соратник Фиделя Кастро, посетив училище, остался очень доволен ейской кузницей летных кадров: боевой выучкой летчиков, постановкой учебно-воспитательной работы, жизнью и бытом авиаторов.

Курсанты готовили для Блас Рона подарок — альбом с фотографиями, рассказывающими о их жизни и быте. Этот подарок был вручен ему делегатом XXII съезда генерал-лейтенантом авиации Ереминым в Кремле в дни работы съезда. Блас Рона подарил курсантам знамя героической Кубы, которое как дорогая реликвия хранится в одном из залов музея боевой славы училища.

В 1962 году впервые после Великой Отечественной войны в методику летной практики курсантов вносятся существенные дополнения, в частности, вводятся учебные полеты курсантов в ночных условиях. В процессе летной и теоретической подготовки курсантов совершенствовалось методическое мастерство командиров-воспитателей. Лучшими методистами были признаны летчики-инструкторы Ю. В. Гладков, В. Е. Кальченко, К. М. Свиричев, препода-



ватели училища А. А. Афанасьев, А. Н. Силин, Н. П. Ульяченко и многие другие.

Из года в год в училище накапливался опыт обучения на реактивной технике, тренировки постоянного летного состава по задачам КБП<sup>1</sup> повышали его классность. В результате многие курсанты достигли высокого боевого мастерства, соответствовавшего современным требованиям. За образцовое выполнение главной задачи, возложенной на училище, в сентябре 1961 года были награждены орденами и медалями Советского Союза генерал-майор авиации П. И. Наумов, офицер М. И. Игнатов, заведующий кафедрой физики кандидат физико-математических наук А. Д. Кисловский. За успехи в учебно-боевой и политической подготовке и отличное освоение новой техники в сентябре 1962 года несколько офицеров были награждены орденом Красной Звезды. Многие войны в те же годы удостоились Почетных грамот, ценных подарков и других поощрений.

## Теперь бы в космос!

А время шло, один день сменялся другим, год уходил — наступал следующий. Кажется, давно ли прогремел в кубанском небе первый гром сверхзвукового самолета, а уже стало это обычным явлением. Сколько минуло с той поры, как на этой машине впервые поднялся в бездонное кожное небо один из летчиков-инструкторов? Сравнительно немного. По традиции отсчет полезных дел в училище ведется с той минуты, когда вылетает самостоятельно курсант. До сих пор курсанты-выпускники днем и ночью обучались на дозвуковых самолетах по программе нашей летной школы. Но вот настало время, когда они должны были повести в бескрайние просторы вселенной скоростную машину. Этой чести были удостоены передовые курсанты В. Долгов, Ю. Колесников, Н. Чага, В. Евдокимов. Высоко над облаками они первыми встретили утреннее солнце, окинули радостным взором спящее Азовское море, поля и станции Кубани. За их полетом внимательно следили учителя и наставники. Первые полеты курсантов

<sup>1</sup> КБП — курс боевой подготовки.



Начальник школы красных морских летчиков (1922—1923 гг.) Михаил Михайлович Сергеев.

Группа красномортов и механиков, участников ликвидации контрреволюционного мятежа на фортах Крайний Горняк и Серафимовский.







Летчики, первыми в стране получившие высокое звание Героя Советского Союза. Среди них — воспитанники Енисейского авиационного училища: А. Липидевский (первый слева), С. Левашинский (второй слева), В. Мелонев (четвертый слева) и Н. Доронин (седьмой).

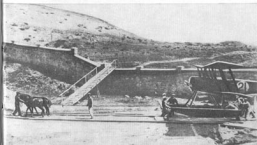


Дважды Герой Советского Союза Михаил Васильевич Кузнецов.



Братья Курзенковы: слева вышестоящий Александр, Николай и Сергей.

Севастополь, Инженерная бухта. Самолет МУ-1 направляется на аэроплатформу, 1926 год.







Воспитанник училища  
Герой Советского Союза  
генерал-майор авиации  
Анатолий Васильевич  
Лагиденский.

Дважды Герой Советско-  
го Союза Василий Ива-  
нович Ратов.



Дважды Герой Советско-  
го Союза Николай Ва-  
сильевич Челомов.



Дважды Герой Советско-  
го Союза Гельсон Геор-  
гиевич Степанов.





Дважды Герой Советского Союза Алексей Ефимович Мазуренко.



Воспитанники училища Герой Советского Союза и полковник запаса И. Ф. Масляков.

Братья Снесаревы (слева направо): Василий, Владимир, Виктор.



1962 год. Курсанты В. Рыжов и Н. Чага. Полет завершён. Хочется быстрой поделиться впечатлениями с товарищами.







1972 год. Главный маршал авиации П. С. Кутаков осматривает учебную базу училища.



1976 год. Им подарят собаку. После учебного полета.

День 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Начальник училища Н. П. Коткин вручает партийный билет одному из передовых курсантов.



Митинг, посвященный открытию Аллеи Героев. Начальник училища приветствует делегаты Герои Советского Союза М. В. Кузнецова.







1965 год. Ленинский стипендиат Леонид Падгайный перед полетом.

Смело и решительно действовали авиаторы-ученики на учениях «Дюпра».



При Ейском авиационном училище успешно работает школа юных космонавтов. На снимке: будущие покорители космоса принимают присягу.



1968 год. Площадь Авиаторов. Торжественная церемония принятия присяги.





1976 год. Член Военного совета ВВС Н. М. Мороз вручает диплом летчика-инженера одному из выпускников училища.

Успешное выполнение любого учебно-боевого полета зависит от качественной подготовки материальной части техники и наземной службы.



После сложного полета экипажи направляются на отдых.

Подготовка к зачетам.







1960 год. Торжественное собрание, посвященное золотому юбилею училища. Публиканы «Маресьев» Ж. А. Сорочки рассказывают о боевой жизни военных авиаторов в годы Великой Отечественной войны.

1963 год. Герой Советского Союза летчик-испытатель СССР П. Р. Павлович — гость ЕАского училища.



Успешно прошел полет. Радостью светятся глаза ленинского студента Гусева.

В. М. Комарова вручает президенту торжественного собрания портрет своего мужа дважды Героя Советского Союза летчика-испытателя СССР В. М. Комарова.







В гости к курсантам Ейсского училища приехали дважды Герой Советского Союза летчик-посланец СССР А. В. Филиппенко.

Ни один самолет не уйдет в небо, пока не будут дешифрованы планы объективного контроля, по которым анализируются параметры работы двигателя и систем самолета.



на сверхзвуковых самолетах были большим событием в жизни училища. Наконец пришел тот торжественный день, когда Страна Советов получила от Ейсского авиационного училища первых летчиков-инженеров. На государственных экзаменах все они показали глубокие теоретические знания и высокую летную подготовку. Всем было присвоено звание военного летчика третьего класса, а выпускникам В. Г. Боброву, В. И. Долгову, Е. П. Зарудневу, П. М. Минину, В. Я. Орлову, И. И. Тимкову, Н. И. Чаге вручены дипломы с отличием. Преподаватели и командиры горячо поздравили своих выпускников, завершивших обучение по программе высшей школы, пожелали им больших успехов в их нелегком, но почетном деле.

В том же году в училище поступил учебный реактивный самолет. Эта машина позволяла во время тренировок курсантов упростить их переход на боевые машины.

Первым освоил машину и приступил к обучению на ней курсантов летно-инструкторский состав подразделения Героя Советского Союза В. Ф. Волкова.

В этот период в училище внедряются малые обучающие машины и программный метод обучения. Лучших результатов здесь добилась кафедра, которой руководил инженер-полковник И. Е. Заеряич. Постоянный поиск новых форм в теоретической и летной подготовке личного состава, модернизация старых методов давали широкую возможность повышать уровень подготовки летчиков.

Средний балл у второго выпуска летчиков-инженеров был значительно выше общей экзаменационной оценки первого выпуска. Причем курсанты летали на боевое применение и сдавали экзамены только на сверхзвуковом самолете. У них не было каких-либо серьезных летных происшествий. В процессе становления летчика-инженера жизнь выдвигала на первый план морально-психологическое и физическое воспитание, идеологическую закладку советских воинов.

В этой связи в училище была проведена военно-теоретическая конференция. Ее участники глубоко и всесторонне обсудили проблему «Совершенствование подготовки квалифицированных летных кадров в современных условиях». На конференции были выработаны практические меры по повышению уровня летной подготовки курсантов, по формированию у них высоких морально-боевых и психологических качеств.



В те дни командование училища совместно с политическим отделом и преподавателями кафедры марксизма-ленинизма проанализировали отзывы о деловых качествах своих выпускников, присланные из строевых частей. Изучив их, учебный совет разработал конкретные меры улучшения воспитательной работы среди курсантов. То же проделали и комсомольские организации. Главное внимание обращалось на вовлечение каждого курсанта в активную общественную жизнь с первых дней его пребывания в училище, на привитие каждому из них навыков партийно-политической работы в массах. Много внимания, как и раньше, уделялось вопросам социалистического соревнования. Все понимали, что без него решать все те задачи, которые возложены на личный состав училища, было нелегко.

Еще в 1964 году комсомольцы второго курса, где секретарем был курсант Кондратенко, включившись в эстафету славных дел в честь 40-летия со дня присвоения комсомолу имени Ленина, выдвинули лозунг: «Каждое полетное задание выполнять только на «отлично!»». Этот горячий призыв нашел отклик на всех курсах, во всех подразделениях. Среди технического состава и авиаспециалистов развернулось патриотическое движение за повышение классности, что послужило важным стимулом в деле улучшения подготовки курсантов и ликвидации летных проступков.

Воспитательная работа, проводимая с курсантами, тесно увязывалась с жизнью, опиралась на славные революционные и боевые традиции как самого училища, так и всей Советской Армии. И вполне естественно, музей боевой славы училища стал подлинным центром военно-патриотического воспитания будущих офицеров. Здесь молодые авиаторы встречаются с людьми старшего поколения — революционерами, выдающимися деятелями науки и культуры, прославленными военачальниками, узнают о наиболее интересных фактах истории учебного заведения. В разное время побывали в музее боевой славы и встречались с курсантами дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации Н. В. Челноков, Герой Советского Союза Г. Ф. Королев, герой Врестской крепости Герой Советского Союза П. М. Гаврилов, мать Героя Советского Союза Юрия Смирнова, Ф. И. Козинин — командир 195-го стрелкового Ейского полка, почетным красноармейцем которого был

Владимир Ильич Ленин, старые большевики В. Г. Машнев, М. С. Игнатьев. Все они с увлечением рассказывали воинам о славном революционном прошлом Советской Родины, о своей жизни, учебе и трудовых делах, давали советы, как нужно жить и трудиться, чтобы с достоинством выполнить свой воинский долг, приумножить славу старших поколений.

В гостях у летчиков бывают и рабочие, колхозники Кубани. Они делятся с ними своими успехами, узнают о том, как идет учеба у ейсских курсантов.

8 января 1970 года училище посетили делегаты III Всесоюзного съезда колхозников: управляющая отделением колхоза имени В. И. Ленина Ейского района Анна Васильевна Курникова и доярка колхоза «Путь Ленина» Тасия Ивановна Демченко. Они поделились впечатлениями о пребывании в Москве, о работе Всесоюзного форума труженников села, о выступлениях на съезде товарища Л. Н. Брежнева.

Как известно, делегация колхозников Кубани на съезде была самой представительной — 108 человек. Хотя наш край в 1969 году постигло стихийное бедствие (пыльные бури), работники сельского хозяйства пришли к съезду с большими достижениями в труде.

Труженники колхоза имени В. И. Ленина приняли все меры, чтобы собрать в юбилейном году не менее 30 центнеров с гектара. От имени курсантов и офицеров училища гостей приветствовали курсант первого курса Н. Андрианов и помощник начальника политотдела по комсомольской работе старший лейтенант И. Хута. Они тепло поблагодарили передовых труженников сельского хозяйства за содержательные рассказы и заверили их, что личный состав училища будет постоянно крепить оборонную мощь социалистического государства. Воины-авиаторы время от времени сами посещают колхозы, промышленные предприятия, выступают перед труженниками с лекциями, докладами, концертами художественной самодеятельности, помогают хлеборобам обрабатывать поля, убирать урожай.

Безусловно, все эти мероприятия играют важнейшую роль в воспитании личного состава училища на трудовых традициях, поднимают его моральный дух, воодушевляют на новые патриотические дела. Высокими успехами в учебе и службе встретили воины Ейского авиационного училища XIV съезд ВЛКСМ. Его делегаты капитан В. Опалюк,



старший лейтенант В. Величенко с гордостью ралпортовали: каждый второй комсомолец в училище — отличник учебно-боевой и политической подготовки, две трети из них — классные специалисты. А 80 процентов — спортсмены-разрядники.

В течение многих лет училище занимало первое место среди летных вузов в конкурсах-смотре, проводимых главнокомандующим ВВС страны на лучшую организацию спортивной работы.

В училище хорошо поставлена культурно-массовая работа. Партийная и комсомольская организации теоретических курсов и обслуживающих подразделений повседневно заботятся о культурном досуге воинов, о повышении их общего кругозора. В последнее время значительно улучшилась деятельность клуба, лекционных комнат, библиотек. И если раньше порою свою работу они сводили лишь к пропаганде политических знаний, то теперь стали повседневно заниматься морально-этическим и эстетическим воспитанием авиаторов, используя для этой цели университет культуры, лектории, молодежные диспуты, читательские конференции, кино вечера.

Широта и разнообразие воспитательного комплекса полностью отвечают современным требованиям, соответствуют духу времени и обеспечивают выпуск летчиков-инженеров с широким диапазоном боевых и командных навыков.

Летом 1964 года училище посетил дорогой гость. К нашим курсантам прибыл командующий войсками Северо-Кавказского военного округа генерал армии И. А. Плиев. Он ознакомился с боевой подготовкой постоянного состава училища и курсантов. Присутствовал на аэродроме во время полетов на боевое применение и выразил удовлетворение отличной выучкой ефрейторов.

За отличные результаты в боевой и политической подготовке командир летного подразделения офицер М. Н. Назаров и его заместитель по политической части подполковник В. С. Гнедыш были награждены именными часами. Михаил Николаевич Назаров прошел в училище путь от рядового курсанта до подполковника, опытного наставника и воспитателя будущих летчиков. После окончания училища он был оставлен в нем инструктором. Несколько десятилетий передавал свой богатый опыт молодым воинам, готовя их к защите воздушных рубежей нашей Родины.

Хороших успехов добились воины автомобильной службы связи училища. Например, личный состав подразделения капитана В. Семенова на протяжении восьми лет не имел нарушений воинской дисциплины. Он увеличил межремонтный пробег своей техники в среднем на 5 тысяч километров и стал инициатором социалистического соревнования военных водителей Северо-Кавказского округа. Автомобильное подразделение В. Семенова заслужило звание отличного подразделения.

...Бегут годы. Теперь только в музее боевой славы можно услышать, как кто-то, прочтя надпись над пожелтевшей фотографией, скажет: «Красморлеты!»

По воле переменчивой военной судьбы давно не носят курсанты училища морскую форму. Не узнать теперь и того места, где круглосуточно слышен был гул морских самолетов. Уже стали бабушками ефрейские матери, чьих детей будил по утрам гул четырехмоторных гофрированных ТВ-3. Бегут годы, как волны моря. Все это, разумеется, несколько грустно. Однако воспитанники Ефрейского авиационного училища — большие жизнелюбы. Их беспрдельно радует то, что в авиатородке на месте старых тополей растут теперь кудрявые клены, что в районе бывшего некогда гидродрома ныне прекрасный городской пляж. Их безмерно радует, что на смену братьям Цветковым в училище пришли братья Федоровы — Олег и Борис, сыновья генерала Федорова — боевого морского летчика, выпускника их училища. Ветеранов воодушевляет и то, что курсанты — будущие летчики-инженеры, возвращаясь из учебного боевого полета, гордо докладывают инструктору: «Задание выполнено!» А затем в кругу одноклассников вздыхают с улыбкой: «Хороша, да мала стратосфера. Теперь бы в космос!»

## Подвиг

Помните Ивана Моисеевича Сухомлина? Того, кто в 1935 году на Всесоюзных соревнованиях плавнеристов в Крыму побил мировой рекорд продолжительности полета на безмоторном аппарате конструкции своего однополчанина — Верзилы? Летчику-инструктору Сухомлину удалось выжить из «самотанного» планера все, на что тот был рассчитан, и тем самым определить себе новый путь — в авиацию. До 1937 года Иван



Моисеевич работал в родном училище, а затем стал летчиком-испытателем.

В 1940 году И. М. Сухомлин на самолете-амфибии АНТ-44 установил шесть мировых рекордов высоты и скорости. Все эти достижения до сих пор нимем не побиты.

В Великую Отечественную войну Иван Моисеевич сражался с немецко-фашистскими захватчиками на Черноморском и Северном флотах. После войны снова сел в кабину новых, еще не испытанных машин. Ему принадлежат тринадцать авиационных рекордов, зарегистрированных ФАН. На самолете ТУ-114 с экипажем он первым в мире поднял на высоту 12 523 метра груз в 25 и 30 тонн.

За трудовую доблесть, мужество и отвагу, проявленные при выполнении ответственных заданий Родины, Иван Моисеевич Сухомлин удостоен званий Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР, заслуженного мастера спорта СССР.

Оглядываясь назад, нельзя не вспомнить и тот день, когда мир исполнил радостный возглас воспитанника училища лейтенанта Волкова:

— Полос под нами!

А ровно через 30 лет опять же выпускник Ейского авиационного училища возлест мир, управляя в безвоздушном пространстве космическим кораблем:

— Человек вышел в открытый космос!

Первым человеком, вошедшим в черную мглу Вселенной, был Алексей Архипович Леонов. А космический корабль пилотировал воспитанник Ейского училища Павел Иванович Беллев, окончивший училище в летной группе инструктора капитана А. И. Соколова.

Это произошло 18 марта 1965 года, когда на орбиту спутника Земли мощной ракетой-носителем был выведен космический корабль-спутник «Восход-2». Командир корабля П. И. Беллев руководил первым в мире выходом человека в космическое пространство. Посадку своей чудомашин он совершил с использованием системы ручного управления. Павел Иванович Беллев прожил яркую жизнь. 10 января 1970 года после тяжелой болезни в возрасте 45 лет прославленный летчик-космонавт скончался. Его жизнь — это тоже подвиг. Павел Иванович не искал в ней легких путей. В 1942 году семнадцатилетним юношей поступил он на завод, а затем идет добровольцем в ряды Советской Армии, просит направить его в летное училище.

После успешного окончания Ейского авиационного училища Павел Иванович 11 лет летал в небе Дальнего Востока. Несколько раз поднимал свой самолет по боевой тревоге. Тига к знаниям приводит его в академию. После ее окончания он командует эскадрилей морских истребителей.

В отряд космонавтов П. И. Беллев пришел в 1960 году. Он тщательно готовился к полету в космос, в совершенстве изучил корабль, овладел навыками управления. У всех космонавтов, раньше его летавших в космос, он много расспрашивал о том, что они видели на орбите. Павел Иванович требовал от них подробного рассказа о самочувствии и даже настроении. Прежде чем отправиться в космос, он хотел знать о нем максимум возможного.

Характерными качествами Павла Ивановича были чуждость в работе, самодисциплина, высокое чувство ответственности, железная выдержка и постоянная готовность прийти на помощь товарищу. Видимо, эти качества стали определяющими при выборе командира «Восхода-2». И все же уместным будет подчеркнуть, что фундамент мастерства летчика-космонавта был заложен еще в Ейске. Павел Иванович с особой теплотой вспоминал годы, проведенные им в училище.

В каун 50-летнего юбилея Ейского училища — старейшего в стране учебного заведения — он писал:

«У каждого военного летчика в сердце, как светлая радость, навсегда остается теплое воспоминание о родном училище. Мать мужества и воинского мастерства, военное училище формировало наше коммунистическое мировоззрение, закаляло волю, превращало нас, простых парней, в зрелых и решительных воздушных бойцов.

В Советской стране немало прославленных авиационных учебных заведений. Но наши сердца принадлежат одному из них — Ейскому высшему военному авиационному ордену Ленина училищу летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова. Мы — воспитанники училища — всегда говорим о нем с чувством искренней благодарности и большой гордости. И это понятно. Ведь рождение прославленной куницы летных кадров тесно связано с первыми шагами Советской власти, победою шествовавшей по освобожденной советской земле, с практической деятельностью Владимира Ильича Ленина, направленной на укрепление молодого государства рабочих и крестьян.



Еще в первые годы революции по указанию Ильича были созданы авиационные школы и среди них школа морской авиации в Петрограде, позднее преобразованная в Ейское военно-морское авиационное училище.

С тех пор прошло полвека. Разительно изменился облик нашего училища. Это уже не группа учлетов, летающих на старых самолетах, как в 1918 году, а первоклассное высшее учебное заведение, которое выпускает высококвалифицированных летчиков — несгибаемых воздушных асов, беспрдельно преданных делу Ленина.

Питомцы училища! Еще в годы учебы мы, курсанты, с уважением и любовью говорили о тех, кто учился до нас. Какие назывались всемирно известные имена! О каких высочайших подвигах шла речь!..

Понимая блестящей страницей истории Ейского училища являются боевые действия его питомцев в годы Великой Отечественной войны. Дерзкую смелость и великодушное воинское мастерство показали наши соколы в боях за Родину. В апреле 1943 года воспитанник училища Иван Рыбин в кубанском небе один вел бой с семью фашистскими стервятниками, сбил два самолета врага. Советские пехотинцы гордились своим товарищем по оружию.

Наш одноклассник Степан Войтенко в одном бою сбил над Новороссийском три вражеских самолета. Ему, Войтенко, и его боевым друзьям жители Адлера вручили целую эскадрилью самолетов, построенную на средства, направленные в фонд победы Красной Армии.

Во время учебы для нас, юных курсантов, вдохновляющим примером служил легендарный подвиг воспитанника училища Захара Сорокина.

Более 200 Героев Советского Союза воспитались в стенах нашего училища. С особым уважением мы называем имена дважды Героев М. В. Кузнецова, В. И. Ракова, А. Е. Мазуренко, Н. Г. Степаняна, Н. В. Челнокова.

Мы, курсанты набора 1943 года, учились, летали с каким-то особым подъемом, торопились овладеть теорией и практикой пилотирования, чтобы скорее попасть на фронт. Армии в то грозное время наращивала удары по врагу, росло и производство самолетов. Но командование не торопилось отправлять молодых пилотов на передовые позиции. Нас учили всерьез, терпеливо отработывая все лучшие качества летчиков, знакомя с опытом известных советских асов. Залпы победного салюта застали нас в сте-

нах училища. И только некоторое время спустя, в августе — сентябре 1945 года, довелось мне лично участвовать в боях против империалистической Японии.

Прошли годы. Но и теперь на сердце делается тепло, когда вспоминаешь родное училище. Никогда не забудется первый вылет с летчиком-инструктором А. И. Соколовым, захватывающие беседы опытного авиатора командира эскадрильи Синцова, забота преподавателей и политработников. Все, чему меня научили в те годы, пригодилось во время службы в мирное время, в период подготовки к полету в космос. Именно в нашем родном училище привили мне трудолюбие, упорство в преодолении трудностей, стойкость — качества, которые так необходимы советским воинам.

И не только это. Профессия летчика-истребителя — сложная профессия. Она требует богатырского здоровья, мгновенного реагирования на обстановку. И еще — хорошего оптимизма и той разумной храбрости, о которой так хорошо говорил Валерий Чкалов. Все это дает Ейское училище своим питомцам.

Горючо поздравляю с 50-летним юбилеем его постоянный состав и воспитанников! Желаю нашей школе новых успехов в воспитании первоклассных летчиков, верных ленинскому знамени, воинов, достойных своей великой Родины, строящей коммунизм».

Беллев был первым сыном Коммунистической партии, настоящим коммунистом. Космонавты не раз избирали его своим партийным вожаком. Спокойный, уравновешенный, он пользовался авторитетом среди товарищей.

Образ славного воспитанника училища, летчика-космонавта, всегда будет служить вдохновляющим примером для всех курсантов училища.

Немного прошло с того дня, когда в космос был запущен корабль, с которого впервые в истории произведен выход в открытый космос. Все больше расширяются наши познания тайн Вселенной, изучение ее идет планомерно на строго научной основе.

11 октября 1969 года по миру разнеслась новая весть. В 14 часов 10 минут стартовал космический корабль «Союз-6». Его пилотировал воспитанник Ейского училища подполковник Георгий Степанович Шонин.

Г. С. Шонин получил путевку на первый самостоятельный полет на кубанской земле. Неутомимый труд Шонина-



курсанта по достоинству был оценен. В годы учебы в Ейске он получил грамоту ЦК ВЛКСМ. Шонин в училище не только учился, но и вел большую общественную работу. Избирался комсомольским вожакom звена, в котором проходил летную подготовку. Вот как характеризовал учебу курсанта Шонина его бывший командир Ю. В. Рыбчинский. «Учился Георгий Степанович хорошо, даже очень хорошо. Помимо учебы много уделял внимания самодеятельности, шефству над детским домом в гор. Ейске. Был Георгий Степанович общительным и душевным человеком. Очень любил ребятишек. При посещениях детского дома проявились его способности организатора и воспитателя. Ребята души в нем не чаяли. Курсант Шонин и его друзья курсанты Опалюк, Завальнюк, Холодов были всегда заводилами среди молодежи. Завальнюк хорошо играл на баяне, Холодов и Шонин пели.

Закалка и знания, полученные в училище, естественно, не могли не сказаться на всей дальнейшей летной биографии Георгия Степановича, в том числе и при его подготовке к полету в космос».

Вот что об этом пишет сам Георгий Степанович:

«Каждый полет советского человека в космос венчает собой огромный творческий труд ученых, конструкторов, инженеров и рабочих — создателей звездных кораблей. Мы счастливы, что нам выпала высокая честь осуществить новый полет на корабле «Союз-6» — этими словами я выразил свои чувства перед стартом в космос 11 октября 1969 года...

Детские и юношеские годы мои прошли на Одессине. Как и многие советские мальчишки, я мечтал о будущем. Мечты эти были светлыми и возвышенными, и лишь суровая действительность войны накладывала отпечаток на них.

Огонь пожара, стрельба, поток беженцев на забитых дорогах, плач и стоны людей, зрелища фашистских захватчиков — как огненные стрелы, надолго презались в детскую память. Закончилась война, а героика военных лет — панфиловцы, Сталинград, Курская дуга, Коведуб, Покрышкин, Гастелло, Талалихин, Александр Матросов — звучала в сердцах советских людей.

Сколько славных имен повторялось нами в те годы. Героизм, мужество, отвага их будоражили мальчишек, звали... Мы хотели быть похожими на них, мечтали совершить свой подвиг.

И когда после окончания седьмого класса мои друзья стали поговаривать о том, куда пойти учиться дальше, то я твердо решил — буду моряком. Моря я не видел, но любил и увлекался чтением книг про моряков. Суровая, богатая приключениями жизнь моряков, романтика моря привлекали меня. Но, как часто в жизни бывает, встал я в ряды авиаторов. Маленькая заметка в газете о наборе в Одесскую спецшколу Военно-Воздушных Сил как-то разом отодвинула мою мечту «о капитанской фуражке» и мои «морские планы». Но и этой мечте не сразу, конечно, довелось сбыться. Я стал морским летчиком.

В 1953 году я поступил в Ейское авиационное училище. Летчики-инструкторы, преподаватели и командиры приняли мне любовь к самолету, к полету.

Полет открыл для меня целый мир, полный волнения и счастья, мир, в котором человек, ощущая свою власть над крылатой машиной, устремляется ввысь с огромной скоростью. Но полет — это не только чувство восторга, а и напряженный физический и умственный труд пилота, упрямляющего сверхзвуковым детальным аппаратом.

Вот почему говорят, что летчик — это профессия отважных людей, требующая больших и разносторонних знаний.

Эти знания дает летчику авиационное училище. В нем закладываются прочные основы его летного мастерства, воспитываются качества воздушного бойца, авиационного командира и патриота своей Родины.

Авиационное училище открыло для меня широкую дорогу в жизнь: сначала авиация Балтийского флота, а затем Северного. На Северном флоте служил и летал с Ю. Гагариным и вместе с ним ушел в отряд космонавтов, к осуществлению новой мечты.

Космонавт. Его специальность — покорение, раскрытие тайн Вселенной. Новое и неизведанное дело увлекло нас, заставляло много учиться, настойчиво работать и шаг за шагом продвигаться в глубины космоса, в решение проблем, поставленных им перед человеком.

Так авиационное училище дало мне своеобразную путевку в космос, развило и укрепило все качества и навыки, необходимые для военного летчика и космонавта.

Я, как и десятки тысяч выпускников, горжусь славой своего родного училища и желаю коллективу его успехов в деле подготовки высококвалифицированных летчиков.



инженеров для Военно-Воздушных Сил, воспитания мужественных защитников и патриотов нашей Советской Родины».

Переключаясь с космическими подвигами, питомцы училища приумножили славные боевые традиции в период повседневной учебы.

Подвигом мирных дней можно назвать и действия курсанта Романа Елифанова во время государственных знамен по летной подготовке.

На высоте 500 метров над большим промышленным городом сверхзвуковой самолет, который пилотировал Роман Елифанов, вдруг приобрел летучесть намина; у него остановился двигатель.

Прежде чем курсант, выполнявший задание государственной комиссии, успел передать на СКП<sup>1</sup> сигнал бедствия, там уже заметили белый шлейф за хвостом самолета и знали, что за этим последует. На самолете лопнула главная артерия, теперь горячее выбрасывается в атмосферу и...

— Катапультируйтесь!

Команду руководителя полетов услышали и записали на магнитофонную пленку все радиостанция училища. Только к нему, к молодому летчику, терпеливому бедствию, не дошел этот голос. У курсанта с остановившейся двигателем оборвалась и связь с землей через эфир. Но осталась связь — сердце летчика и все, что его связывало с землей двадцать один год: мать, отец, школа, комсомол, все люди. Люди, ради спокойствия которых он, Роман Елифанов, выбрал нелегкую профессию.

Летчику в воздухе на принятие решений оставалось мгновение...

Минуто назад Елифанов вскользь видел под собой, в оправе Азовского моря, густо расставленные кубики домов. Сквозь чистый, продутый бризами воздух и солнечную паутину, вившуюся в толще лобового стекла, видел желтое зарево осенних садов, парнов, бульваров. Вдруг и зарево садов, и дома, похожие на детские кубики, — все, что составляло большой промышленный город, как бы приподнялось и встало перед ним стеной. И он шел на эту стену со скоростью и зарядом многотонной бомбы.

Уже осталось 400 метров до точки соприкосновения са-

молета с жилым массивом. На этой высоте почти невозможно развернуть машину, у которой перестало биться «сердце». Но еще не поздно катапультироваться и раскрыть парашют. Это еще возможно. И никто не сказал бы Роме: «Ты трус!» Никто. И никто не узнал бы в городе, что это он, Роман Елифанов, сын бывшего военного летчика Александра Елифанова, по воле особого случая в полете бросил самолет.

«Так будет, — успел подумать Елифанов прежде чем принять решение. — Так будет, если не направить самолет в поле... вон на тот, выжженный осенью пустырь».

А другой голос, идущий из глубины души, предательски напештывал: «Ты еще мало видел в жизни, ты, влюбленный в утренние зори, в девочку с лучистыми глазами. Катапультируйся, пока есть время! Третьего тебе не дано».

Роман плотно сжал губы: «Дано!» По-мужски сурово свел мальчишеские брови: «Дано!» и ввел самолет в разворот. Ввел спокойно, но властно. Как это делал его старший командир в минуты опасности. Как учил Романа курсанта инструктор-летчик В. И. Маркин.

Развернув машину над городом, Елифанов установил ей минимальную скорость падения и направил носом в поле с такой же твердостью, как это делали в свое время все герои, все ветераны, все воспитанники Ейского училища. Они тоже учили Елифанова, учили заочно, развивали в нем благородные чувства настоящего человека, умеющего распознавать настоящих врагов и настоящих друзей.

Врагом курсанта была сейчас высота. Она катастрофически таяла.

«Осталось 320 метров! — опять взбунтовался тот, второй голос Романа. — Сейчас или никогда... Слышишь?!

Курсант слышал. Но у него не было еще твердой уверенности в том, что машина, оставленная пилотом, не свалится на город.

В лобовом стекле все отчетливее проявлялась железнодорожная станция. Поблескивали на солнце окна пассажирских вагонов.

Стрелка высотомера неуклонно клонилась к нулю. Впереди все еще маячили окна пассажирских вагонов, а дома городской окраины, как казалось летчику, уныло медленно плыли навстречу.

2501..

Психологи часто спорят о природе подвига. Спорят на

<sup>1</sup> СКП — стартовый командный пункт.



эту тему не раз со своими друзьями и Роман Епифанов. Не он сказал: «Нельзя воодушевить на подвиг, не уважая подвиги, уже совершенных». Но когда знакомился с биографией Романа Епифанова, когда читаешь написанные им стихи, рассказы, просматриваешь его курсантские конспекты — узнаешь, что Роман Епифанов высоко читал и ставил себе в пример подвиги, уже совершенные его соотечественниками, и что боялся юноша одного: в час испытания оказаться на преступно низкой высоте, позорящей воспитанника Ейского училища.

Уводя самолет от людей, Епифанов не думал, что он совершает поступок, достойный награды. Он просто не мог поступить иначе. И в те короткие мгновения работал по системе «один за всех», построенной на высших расчетах солдатской гуманности, летного мастерства и лучших советских традиций.

А годом раньше Роман Епифанов уже вписал в историю училища одну свою славную страницу...

То было на самолете МиГ-17. Епифанов атаковал «противника», по ошибке летной молодости оказался в вихрях струи атакowanego им самолета и резко убрал обороты двигателя, отчего тот тут же заглох.

Еще отец говорил Роману: «Решил летать, помни: если летчик, спасая самолет, погиб — он герой. Если летчик спас самолет и остался жив — он дважды герой».

Роман исправил допущенную им ошибку. Запустил двигатель в воздухе и прекрасно посадил МиГ на свой аэродром.

...Теперь же Роман пилотировал сверхзвуковой самолет. И двигатель задохнулся у него от «голода», и тому же на малой высоте, где низкими усилиями невозможно восстановить потерянное.

Когда наконец позади осталась и железнодорожная станция, курсант Епифанов выбросился из самолета с помощью катапульты. Полное наполнение парашюта на какую-то долю секунды опередило удар о землю. Епифанов упал на землю, недавно взрыхленную плугом, и минуту лежал неподвижно, глядя широко раскрытыми глазами в голубую небесную высь. Лежал и улыбался, посмеиваясь над опасениями боязливой Ромки. Вдруг он вздрогнул, подумав: «А ведь самое главное впереди».

Впереди был еще один зачетный полет. Если экзаменационная комиссия даже поставит Епифанову хорошую оцен-

ку за это вполне обоснованное падение, он все равно должен еще раз взлететь и благополучно сесть. Иначе не получит диплома инженера-летчика, о чем мечтал еще мальчишкой, писал в своих первых юношеских стихах.

Однако нужны крепкие нервы, большое мужество, нужна непоколебимая вера в себя, в технику, в то, что удар, едва не сразивший тебя насмерть, был случайным. Нужно, чтобы и командиры твои поверили, что ты сможешь снова подняться в небо сейчас же, что у тебя не осталось травмы после падения, прежде всего травмы психологической. Видеть обломки своего самолета и садиться в другой — тоже мужество.

А мужеству нельзя научить. Оно, видимо, приобретается через контакт с людьми, проверенными на прочность огнем и бурями. Такими людьми богато Ейское ордена Ленина училище летчиков. И когда курсант Епифанов садился в другую боевую машину, друзья и командиры смотрели на него без удивления, но с нескрываемой гордостью. И даже с завистью.

— Все ясно? — как обычно, спросил инструктор.

— Так точно!

— Повнимательней будь, — и Маркин помог курсанту закрыть тяжелый, полный солнечного света фонарь...

Роману Александровичу Епифанову вручили диплом инженера-летчика и офицерские погоны. А раньше начальник училища наградил отважного воина именными часами.

Юноша впервые в жизни получил награду. Он очень волновался, но пронес четко и гордо:

— Служу Советскому Союзу!..

...Наши города могут жить спокойно. Наше небо надежно охраняют славные соколы, среди которых немало ейчан. В их боевой шеренге — инженер-летчик офицер Епифанов, коммунист, наследник славных летных традиций первого Героя Советского Союза Анатолия Васильевича Ляндевского, Захара Артемьевича Сорокина, космонавтов Павла Ивановича Белюева, Георгия Степановича Шонина и многих других отважных сынов Советской Отчизны.



## По труду и чести

«Дорогие товарищи, наши сверстники! Нам выпала большая честь жить, учиться в такое замечательное время, когда советский народ, воодушевленный историческими решениями XXIII съезда КПСС, стремится достойно встретить замечательную дату истории нашей страны и всего прогрессивного человечества мира — 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции...»

Так начиналось обращение выпускников Ейского высшего военного авиационного ордена Ленина училища летчиков ко всем курсантам предстоящего юбилейного выпуска военных училищ страны.

В нем излагались задачи, поставленные народом, Коммунистической партией перед советскими воинами по дальнейшему укреплению оборонной мощи социалистического Отечества, повышению боевого мастерства и постоянной боевой готовности.

Ейчане призывали достойно встретить полувековой юбилей Советской Родины, быть достойными сынами своих отцов.

Обращение это заканчивалось словами:

«Нет для нас выше чести, чем промести дальше опаленные в битвах знамена и победоносным высотам коммунизма. Не посрамям чести офицера юбилейного выпуска!»

Ейчане достойные продолжатели славных революционных и боевых традиций. Ейское авиационное училище — детиче Октября: родилось оно с первыми декретами Советов. В патриотическом призыве ейских курсантов молодое и уверенно звучали слова клятвы — с честью нести вперед опаленные в битвах красные знамена, приумножать славу легендарных красноморетов. И эту торжественную клятву ейчане выполняют добросовестно.

Донадательством тому могут служить итоги боевой и политической подготовки, достигнутые в ознаменованье юбилея Советского государства. Выпускники полностью выполнили взятые ими обязательства. Все они без исключения получали дипломы летчиков-инженеров и квалификацию военных летчиков третьего класса. Некоторые из них — В. Д. Захаров, А. А. Чернышев, В. И. Новиков,

В. Г. Николаев — закончили училище с золотой медалью; И. Н. Короткин, Н. П. Чижиков, П. П. Каверзнев, В. В. Кожемяко, К. В. Манев, А. В. Остен, Н. П. Купривенко, В. Д. Ткачук, О. В. Жуков, А. И. Филатов, В. И. Стадник — с отличием. Все стали спортсменами-разрядниками, научились грамотно эксплуатировать современную авиационную технику, приобрели необходимые командные навыки и ценные качества офицера-воспитателя.

В одном из пунктов обращения было записано: «В гарнизоне посадить парк и назвать его «Парк юбилейного выпуска». И это обязательство претворено в жизнь. Есть теперь в военном городке такой парк.

Прощаясь с родным гнездом, молодые офицеры сердечно поблагодарили своих учителей, начомов и комиссаров 60-х годов за их труд, и прежде всего за личный пример в учебе и службе.

Личный пример летно-инструкторского и технического состава, полнотработников и преподавателей училища, без преувеличения можно сказать — ведущая сила, выходящая на протяжении всей истории училища достойных соколов советской авиации. Курсанты всегда равняются на лучших, подражают старшим.

За 50 лет ейская кузница летных кадров сильно изменилась. Ее постоянный состав — это всесторонние развитые, знающие военное дело, преданные авиации, верные идеям Ленина люди. Вот некоторые из них.

Основным девизом в работе офицера Георгия Михайловича Григорьяна является «Делай, как я». Хороший девиз для командира, безупречного во всех отношениях. Григорьян, прежде чем иметь право вести за собой, много лет совершенствовал, оттачивал до блеска свое летное мастерство. По образованию он летчик, причем летчик опытный, высокодисциплинированный, и, когда в подразделении коммунисты решали вопрос, кого избрать секретарем партийной организации, — все сошлось на кандидатуре Георгия Михайловича. Волевым, внутренне организованному человеку все по плечу. С той поры как Григорьян стал партийным вожаком, подразделение прочно занимает ведущее место в шеренге передовых.

Непререкаемый авторитет Григорьяна, летчина и коммуниста, позволяет ему смело решать любые проблемы. Однажды воинам предстояло выполнить одну ответственную задачу. Партийный руководитель детально спланиро-



вал выполнение предстоящих задач, правильно расставлял коммунистов на важнейших участках работы. В первую очередь была организована глубокая индивидуальная работа с молодыми летчиками, от которых в основном зависело решение задачи. Григорьян и другие партийные активисты занимались с каждым человеком в отдельности. Изучив характер, слабые и сильные стороны молодых инструкторов, помогли им успешно закончить учебный год. Опыт лучших воинов был обобщен и распространен в подразделениях. К примеру, молодой инструктор член КПСС И. Ф. Ковалов выступал перед личным составом с рассказом, как ему удалось добиться успехов в боевой и политической подготовке. Он оказывал практическую помощь товарищам в совершенствовании летного мастерства.

Георгий Михайлович — всегда в гуще масс. Он постоянно бывает в подразделениях, помогает коммунистам организовать политическое обеспечение полетов, качественное выполнение плановой таблицы летного дня или ночи. При этом каждый коммунист получает определенное задание, которое настойчиво проводит в жизнь...

Стойкие партийные принципы таких людей, как Георгий Михайлович Григорьян, помогают командованию и политотделу училища мобилизовать личный состав на выполнение приказов министра обороны СССР: Они способствуют развитию у курсантов чувства нового, двигают вперед военную авиационную науку. Наконец, повышается активность низового партийного звена. Приливается всем коммунистам чувство личной ответственности за состояние дел не только своего подразделения, но и всего училища.

«Собранность, деловитость, четкая последовательность и пунктуальность в соблюдении правил подготовки машин к полетам — принцип военного техника первого класса коммуниста Михаила Егоровича Пушкина», — записано в аттестации другого наставника курсантов. Хороший принцип, поскольку он позволяет Михаилу Егоровичу добиваться максимального полета на машину в каждую летнюю смену, гарантирует успех в работе как на земле, так и в воздухе.

...Катится по бетону взлетно-посадочной полосы грохот реактивной машины, его эхо отдается в светлом небе над Азовским морем. Идут обычные курсантские полеты.

Обычные уже много лет и для Егорыча — так тепло зовут старшего техника-лейтенанта Пушкина его сверстники. Пушкин, прежде чем выпустить самолет в воздух, придирчиво проверил все своими натруженными мозолистыми руками, осмотрел внимательными глазами, видящими многое в любое время суток, в любую погоду. Приседал на корточки и скользя по металлу заглубленными пальцами, Пушкин быстро, но не торопясь, подошел к щитку-закрылку, поначал его и вдруг насторожился. Так настораживается доктор, уловив что-то лишнее, коварно спрятавшееся где-то глубоко в организме пациента.

— Стоп! — скомандовал себе Пушкин. Еще раз качнул щиток-закрылок. На какие-то доли миллиметра щиток больше положенной нормы отклонился в сторону.

— Стоп! — теперь уже летчику сказал Пушкин. Взял нужный инструмент и быстро принялся снимать щиток-закрылок.

Чуть не обмануло Егорыча. Неисправность скрывалась в узле крепления.

Так, наверно, в тысячный раз Пушкин предупредил чрезвычайное происшествие в воздухе.

Летчики и курсанты смело и уверенно летают на самолете, подготовленном Михаилом Егоровичем. На протяжении многих лет в служебных аттестациях Пушкина повторяются слова: «Авиационная техника не имеет отказов по его вине, качество подготовки самолета к полету всегда отличное». И машина, обслуживаемая М. Е. Пушкиным, одной из первых получила почетное звание «Отличный самолет».

Отличные и подчиненные у Михаила Егоровича. И вряд ли есть такой отдел в авиации, который не обогатился бы оттого, что к нему обратил свой взор Михаил Егорович. Так, Пушкин придумал и исполнил двадцать схем устройств разрезных агрегатов для методического класса авиационной техники. Он с товарищами внес много ценных рационализаторских предложений в техническое обучение личного состава. Словом, он принципиальный коммунист и умелый офицер эпохи реактивной авиации...

Понаукай, только воинским званием отличается от Михаила Егоровича Пушкина Дмитрий Дмитриевич Богданко — старшина-сверхсрочник, оператор первого класса, командир экипажа радиолокационной станции.

Опять хочется оглянуться назад. Кажется, еще недав-



но, совсем недавно летчики в полете переговаривались по трубочному телефону, а с землей с помощью вымпелов и «пошема»; ночью их выводили на аэродром «летучие мыши» и сбивали с толку костры цыганских таборов. Кажется, недавно в авиацию пришло радио, и вот оно уже в союзе с локацией. Радиолокационная станция — глаза и уши аэродрома. От нее во многом зависит качество выполнения задания летчиком.

Ну, а если локатор — глаза и уши аэродрома, то оператор — мозг его, которому не дано ошибаться.

Старшина Богданко всесторонне подготовил себя и подчиненных к тому, чтобы днем и ночью, при любых помехах бесперебойно обеспечивать многоцелевую работу своих подопечных, когда они находятся в полете.

За добросовестное исполнение служебных обязанностей и примерную воинскую дисциплину командование тридцать семь раз поощряло его в приказах, награжден он и знаком «Отличный связист». Фамилия старшины занесена в Книгу почета училища.

Вся многолетняя служба Дмитрия Дмитриевича в рядах Советской Армии — образец выполнения воинского долга, безупречной верности присяге. Таких воинов-коммунистов, о которых здесь рассказано кратко, в училище немало. Все они, являясь отличниками боевой и политической подготовки, умело мобилизуют личный состав на успешное решение стоящих учебных задач. Результаты усилий лучших воинов-активистов налицо.

В 1967—1968 годы, в период трех знаменательных юбилеев — 50-летия Советского государства, Советских Вооруженных Сил и Ейского училища военных летчиков — весь личный состав трудился с удвоенной энергией и добился заметных успехов.

За образцовые показатели в ратном труде училище отмечено Памятным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и другими наградами.

## **Вторая жизнь космонавта Комарова**

Постановлением Совета Министров СССР от 30 мая 1967 года Ейскому авиационному училищу присвоено имя дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР Владимира Михайловича Комарова.

Полковник В. М. Комаров — один из первых покорителей космоса, коммунист и советский патриот прожил недолгую, но яркую жизнь. Сын московского рабочего, с детства мечтавший о летной профессии, упорным трудом добился осуществления своей мечты.

В 1959 году, после окончания Военно-воздушной инженерной академии имени Жуковского как один из способных летчиков-инженеров он был направлен на работу по испытанию новых образцов авиационной техники. Здесь во всей полноте раскрылись его высокие качества умелого организатора и инженера. В 1960 году его зачислили в отряд космонавтов, а в 1964 году он возглавил экипаж первого советского многоместного космического корабля «Восход» и выполнил сложную программу научных исследований и испытаний в космосе.

Стремясь как можно больше познать в области исследования космоса, Владимир Михайлович упорно и настойчиво повышал свои специальные и политические знания, продолжая учебу в адъюнктуре Военно-воздушной академии имени Жуковского.

Владимир Михайлович любил летать. Вот как он сам рассказывал об этой своей страсти:

«Учась в инженерной академии, я все время просился на летную работу. Вы меня должны понять. Тот, кто однажды летал, кто однажды управлял самолетом, уже никогда не захочет расстаться ни с самолетом, ни с небом. Очевидно, мои настоящие рапорты и появлялись на то, что я в конце концов оказался в числе космонавтов». К тому времени, когда надо было защищать диплом, меня вызвал начальник курса и сказал:

— Вот ты просил летную работу, есть такая возможность.



Спрашиваю:

— А что именно?

Отвечает:

— Точно и сам не знаю, но летать будешь высоко...

Конечно, я не думал, что мне придется подняться в космос. Говорили: «Будешь летать», а для меня это было главным».

«Активный коммунист, внимательный и чуткий товарищ, он всегда был примером для других.

Эти качества его характера в нем по-особому ценил первый космонавт Юрий Алексеевич Гагарин. Он писал: «Мне по своим служебным обязанностям приходилось не раз читать его личное дело. Хочу сейчас привести несколько строк из документов этого дела, потому что они хотя и сухи, но наглядно показывают стороны характера Володи, его отношения к жизни:

1946 год: «...является примером в учебе и дисциплине. Спокоен, выдержан, энергичен... Группкомсорг звюда, член бюро роты...»

1949 год: «Летает на самолете отлично, смело и уверенно...»

1953 год: «Достоин направления на учебу в высшее учебное заведение».

1959 год: «Над текущим учебным материалом работал усидчиво и систематически. Отличается пунктуальностью в выполнении заданий...».

1962 год: «...может служить примером для других... Среди товарищей пользуется заслуженным деловым авторитетом...»

Последняя запись сделана моей рукой. Подписывал этот документ я. Подписывал уверенно, зная, что Володя такой и был. В ту пору Комаров начал усиленную подготовку как дублер Поповича.

Для нас, космонавтов, назначение дублером значит очень многое. Прежде всего признание того, что ты вполне и абсолютно готов к полету. Так было и с Володей.

Вызывают люди, как бы не знающие усталости на жизненном пути. Уверно, шаг за шагом, не сбавляя темпа, преодолевая препятствия, движутся они к давно поставленной цели.

Мелькают дни, недели, месяцы, а человек все с той же настойчивостью преодолевает перевал за перевалом. Он не теряет веры в себя. Упрямый воздух сопротивления удари-

ется в грудь, постоянно рождает в ней второе дыхание, помогающее преодолеть трудности. И если он достигает успеха, его никак не назовешь случайным... Все деловые и душевные свойства Володи, и о которых я здесь сказал, и о которых я не смог упомянуть, — все они позволяют мне утверждать, что это был коммунист, которым может гордиться наша партия, весь наш народ».

24 апреля 1967 года при завершении испытательного полета на космическом корабле «Союз-1» во время посадки корабля В. М. Комаров трагически погиб.

За героизм, мужество и отвагу, проявленные при осуществлении испытательного полета нового советского космического корабля «Союз-1», Герой Советского Союза летчик-космонавт Комаров Владимир Михайлович награжден посмертно второй медалью «Золотая Звезда».

В мае юбилейного года Советской власти, в самый солнечный месяц, началась вторая жизнь космонавта Комарова. В мае 1967-го Владимир Михайлович как бы родился вторично и начал самостоятельную жизнь так же, как он начал ее в первый раз, юношей, влюбленным в безбрежный синий океан. Он снова стал, теперь уже навечно, под голубое авиационное знамя, снова пришел в летную школу и снова, как прежде, своим упорством в учебе, бесстрашием в полетах будет служить примером курсантам и летчикам. Вместе с ними он побывает во всех глубинах земной атмосферы, оставит свой след на пыльных тропинках далеких планет, а если Родина позовет в бой — протаранит любого врага.

Об этом говорили на митинге, посвященном присвоению училищу имени космонавта Владимира Михайловича Комарова, его побратимы.

Памятным был тот день. Особенно для тех, кто лично знал Владимира Михайловича, кто ел с ним, как говорится, из одного курсантского бачка, летал с ним по соседству.

В училище много сослуживцев В. Комарова. В 1945 — 1946 годах летал рядом с Владимиром Михайловичем с одного аэродрома майор Дешнев. В одно время учился с ним летать А. И. Степанов — штурман эскадрильи, летчик первого класса, награжденный за отличные показатели в учебно-боевой и политической подготовке орденом Красной Звезды. Знали по совместной службе Комарова офицеры Г. И. Олейник, В. П. Мельков, П. Г. Бондарев и другие.



С чувством гордости, радости воспринял личный состав весть о присвоении их училищу славного имени. Офицеры, курсанты, рядовые, пришедшие на митинг, жили повышенные обязательства в соревновании за достойную встречу полувекового юбилея Советской власти. Слово они свое, как всегда, сдержали с честью. Военные дела ейчас отмечены особой наградой.

Ейскому авиационному училищу в пятдесятлетие Советского государства было вручено Памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров Союза ССР.

С этим знаменем провожали в боевые полки летчиков выпускна юбилейного года. На торжестве вручения ейчных дипломов и офицерских погон прибыла Валентина Яковлевна — жена космонавта Комарова. Она пожелала молодым воздушным бойцам безоблачного неба и вместе с портретом космонавта передала на вечное хранение личному составу его форменную куртку с Золотой Звездой Героя Советского Союза и орденами планкаами, шинель, шапку, рабочую куртку, комсомольский значок, тюник с пастой черной смородины, побывавший в космосе.

## Памятная дата

9 ноября 1967 года авиаторы Ейского авиационного училища запомнят на всю жизнь. В этот день состоялось торжественное открытие монумента Славы. Площадь, на которой воздвигнут этот замечательный памятник, названа площадью Авиаторов. Трудно назвать человека, первым предложившего это название. Видимо, другое название и придумать нельзя. В центре площади вознесся в небо огромный серебристый шпиль. У его подножия на постаменте бюст человека с волевым, открытым всем ветрам лицом. На голове шлем, каких уже давно не носят, на лбу очки-бабочки. Такие очки теперь можно увидеть лишь в музеях. Молодежь знает о человеке в летных очках и шлеме все, лицо его знакомо всем, кто видел воспитанников Ейского училища. Монумент устремлен в голубое безоблачное небо. Сколько динамики в неукротимом взлете, сколько устремленности к космическим далям!

Замер строй курсантов, офицеров училища. Здесь присутствуют рабочие и служащие, профессорско-преподавательский состав. На торжества прибыли ейчане — труженники Азовского моря, приазовских степей, фабрик, заводов. Они постоянно вместе, всегда в одном строю с воспитанниками училища. У них пополам и радости и невзгоды. Пионеры и школьники города возлагают к подножию монумента Славы цветы. Море цветов!

Митинг открыт. Над площадью звучит величавая мелодия Гимна Советского Союза. Первым выступает полковник В. П. Тонкошкур, прошедший в училище путь от курсанта до командира подразделения, летчина первого класса. Не одно десятилетие своей жизни отдал он родному училищу, не одна стая крылатых соколов получила путевку в небо из его рук. Он говорит о славных традициях училища, о летчиках-выпускниках, оберегающих ныне родное советское небо. Вонки и жители города с большим волнением слушали заключительные слова представителя Ейского горкома КПСС и горисполкома Ю. Г. Тарады:

— Слава училища, его замечательные традиции — это слава трудящихся нашего города. Ейск и училище — понятия, неразрывно связанные друг с другом. Мы, трудящиеся города и района, гордимся тем, что старейшее авиационное училище Страны Советов называется Ейским. Монумент Славы авиаторов училища — признание огромных заслуг личного состава школы штурмовых неба перед народом, перед партией, перед социалистической Родиной.

Много хороших, искренних слов было сказано в этот день о ейских авиаторах.

Надолго запомнилось выступление ветерана училища А. К. Кривошеина:

— Вместе с рабочими и крестьянами, — сказал на митинге бывший летчик-комиссар, — вдохновленные бессмертными ленинскими идеями, воспитанники училища защищали молодую Страну Советов от ее многочисленных врагов в годы гражданской войны. Гордые бунтари революции защищали красный Петроград, сражались на Волге и Черном море, боролись за победу Советской власти в Туркестане...

Этот монумент будет олицетворением вечной памяти тем, кто отдал свою жизнь борьбе за новую жизнь и в годы гражданской войны, и в боях у озера Хасан, и в Финляндии, и в годы Великой Отечественной войны. Он будет звать



курсантов и новым успехам в овладении сложной авиационной техникой.

На трибуне служащая Советской Армии А. В. Готовская:

— Мне, простой труженице, очень дорого все то, что связано с именем училища. Я горжусь тем, что весь мой жизненный трудовой путь прошел здесь, в училище.

Горжусь тем, что наше училище являет собой образец высокой культуры, что и мой скромный труд вкладывается в большое дело подготовки летных кадров. Я помню молодых курсантов — первых выпускников нашего училища. Сейчас они пожилые люди, ветераны: дважды Герой Советского Союза Николай Васильевич Челюзов, Александр Александрович Сергеев, Павел Иванович Пивоваров и многие другие. Честь им и слава!

Молодые сейчас громкими аплодисментами встречают слова клятвы, произнесенной одним из курсантов:

— Сегодня мы клянемся Коммунистической партии Советского Союза быть верными идеалам коммунизма, быть преданными делу, за которое боролись наши отцы и старшие братья. Мы принимаем эстафету старшего поколения. Мы готовы повторить их подвиг!

Вместе с молодыми авиаторами на новой площади, расчешенной знаменами и щедрым кубанским солнцем, молодые труженики полей, заводов и фабрик, рыбаки.

Монумент Славы водвигнут на средства личного состава и построен собственными силами на память потомкам о подвигах отцов, дедов, старших братьев.

Горячее участие в сооружении монумента принял коллектив Ростовского инженерно-строительного института. Большой вклад в его сооружение внес коллектив Таганрогского механического завода имени Димитрова.

В июле 1968 года училище отмечало полувековой юбилей. Оно прошло славный боевой путь. Этот путь увековечил монумент Славы. Сюда приходят первокурсники и дают клятву на верность Родине, откуда берут старт в большую жизнь выпускники, уходящие охранять воздушные рубежи социалистической Родины.



## **ВТОРАЯ ПОЛОВИНА ВЕКА (1968 — 1978 гг.)**

Мы у кого не должны быть сомнений и в том, что наша партия будет делать все, чтобы главные Вооруженные Силы Советского Союза и впредь располагали всеми необходимыми средствами для выполнения своей ответственной задачи — быть стражем мирного труда советского народа, оплотом всеобщего мира.

Из Отчетного доклада ЦК КПСС  
XXV съезду Коммунистической партии  
Советского Союза

## **Орлиное племн**

Время неудержимо движется вперед. Еще недавно, казалось, школа краснорлетов только расправляла крылья, а ныне это большое учебное заведение, располагающее современной базой, опытным летно-инструкторским и преподавательским составом.

Пятьдесят лет минуло с тех пор. К этой большой дате готовились не только ветераны училища, курсанты, но и все, кому дорого было звание знаменитой ефской. Награждение училища и полувековому юбилею социалистическо-



го государства Памятным знаменем Центрального Комитета КПСС, Совета Министров СССР и Президиума Верховного Совета СССР воодушевило каждого курсанта, каждого преподавателя, всех, чья жизнь связана с его историей.

Во всех подразделениях развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу юбилей училища. Инициатором соревнования явилось подразделение авиаторов, где командиром был воспитанник училища летчик первого класса коммунист Н. С. Харин. В юбилейном году Советского государства авиаторы под руководством своего командира решали большие и сложные задачи освоения новой авиационной техники.

Курсанты имели смутное представление о самолете, который им предстояло в совершенстве изучить. От предыдущей машины он сильно отличался. Управление — непривычное. А если к этому еще добавить небольшой опыт летной работы курсантов, то вполне понятны заявления отдельных авиаторов, что подразделение не выйдет в отличие. Но другое мнение на этот счет у командира и секретаря партбюро.

— Перед трудностями не отступим, — заявил на митинге коммунист старший лейтенант Владимир Бертенев. Инициативу подразделения поддержало командование училища.

С началом курсантских полетов всем стало ясно, что слова не расходятся с делом. Первым пострадалось поднять в воздух сверхзвуковую машину курсанту Вячеславу Давыдову. Вслед за Давыдовым самостоятельно вылетели курсанты А. Мазурин, И. Маслов, А. Кокухов, В. Лисаченко, В. Михайлов. А потом и вся молодежь подразделения.

Каждый полет — это напряженный труд курсантов, инструкторов, это сомнения и тревоги. Даже незначительная небрежность в пилотировании самолета, малейшее зазнайство, самоуспокоенность грозят бедой. Поэтому командир подразделения, летчики-инструкторы, партийные активисты были начеку, своевременно предупреждали ошибки, тщательно их анализировали. Регулярно подводились итоги учебы, ход выполнения социалистических обязательств.

На одном из собраний, где подводились итоги соревнования, подразделения, возглавляемые командирами

Ю. Г. Горбуновым и В. Я. Гинкулом, были объявлены отличными. Эта крупная победа воодушевила всех. К концу учебного года летчики и курсанты полностью выполнили свои социалистические обязательства, приказом по училищу эскадрилья Н. С. Харина была признана отличной.

Выполнили свои обязательства и стали отличными другие летные подразделения, которыми командовали коммунисты В. Агафонов, С. Костюченко. Звания отличных заслужили ТЭЧ<sup>1</sup>, возглавляемые офицерами В. Мальцевым и А. Коневниковым, рота капитана В. Кудрявцева и другие подразделения. С каждым днем повышалось профессиональное мастерство летчиков, авиационных специалистов, настоящих мастеров своего дела. В их числе были летчики первого класса коммунисты Н. И. Бывов, В. П. Тонношкур, В. М. Ляшенко, В. А. Мирошниченко и другие.

Обо всем этом говорилось на партийной конференции, состоявшейся в училище. В докладе и прениях отмечалось, что главным направлением, основой всей работы личного состава училища является подготовка для Военно-Воздушных Сил страны высококвалифицированных специалистов, мужественных и смелых воздушных бойцов, беспредельно преданных Советской Родине.

Высокая политическая активность, вызванная историческими решениями Коммунистической партии, способствовала дальнейшему улучшению партийно-политической работы, направленной на обеспечение авангардной роли коммунистов и комсомольцев в учебе, летной подготовке и дисциплине.

Партийная конференция призвала весь личный состав училища повысить бдительность, боеготовность, достойно встретить юбилей училища. Коммунисты училища, вооруженные решениями партийной конференции, приступили к выполнению одной из главных задач — подготовке высококвалифицированных мастеров летного дела — мужественных защитников воздушных рубежей социалистической Родины. В феврале 1968 года авиаторы, как и все воины армии и флота, отметили полувековой юбилей Советских Вооруженных Сил. За годы своего существования Вооруженные Силы оснастились новым оружием и боевой техникой, что коренным образом повлияло на характер

<sup>1</sup> ТЭЧ — технико-эксплуатационная часть.



вооруженной службы. Советская авиация стала реактивной, сверхзвуковой, ракетной. В докладе министра обороны СССР Маршала Советского Союза А. А. Гречко «50 лет страны Великого Октября» отмечалось: «Нынешняя боевая мощь Советских Вооруженных Сил является закономерным итогом всего полувекового развития и вместе с тем в значительной степени результатом важнейших мер по их совершенствованию, осуществленных за последние годы»<sup>1</sup>.

В ногу с жизнью шагали авиаторы прославленного Ейского высшего авиационного училища. Курсанты, солдаты, офицеры жили одной мечтой — отдать все силы на освоение новейшей техники, которой оснащает наших воздушных бойцов Родина-мать.

Каждый день приносил все новые успехи. В училище росло число отличников, классных специалистов, мастеров обучения и воспитания. Вот хотя бы один пример. Командир подразделения А. В. Голофастов, как и другие воины, вместе с подчиненными решил вывести свое подразделение в число отличных. Много пришлось потрудиться воинам, но усилия коллектива не пропали даром. К юбилею училища звено было объявлено отличным, а ее командир А. Голофастов командующим авиацией Краснознаменного Северо-Кавказского военного округа был награжден Почетной грамотой. Сказать, что передовое место звену пришло само собой, нельзя. Оно явилось результатом большого и кропотливого труда прежде всего его командира. Алексей Владимирович хорошо знал, чем живет каждый его подчиненный, умел вовремя повлиять на него, оказать при необходимости помощь.

Таких патриотов в училище много. Благодаря их усилиям училище шло к своему полувековому юбилею с высокими показателями в боевой и политической подготовке и имело все основания отметить его как светлый радостный праздник.

За два месяца до юбилея в училище произошло важное событие. Начальник училища Герой Советского Союза, летчик первого класса генерал-майор авиации Б. М. Ривкин получал другое назначение по службе. К руководству училищем пришел новый начальник, опытный летчик, коммунист Н. Д. Лаптев. В 1947 году он закончил воен-

но-морское училище. За двадцать один год летной службы освоил не один десяток современных типов реактивных самолетов. До прихода в училище был заместителем начальника Качинского аэроучилища по летной подготовке.

В авиационных училищах, как и во всех вузах, кадры постоянного состава более стабильны, чем в других строевых частях. Поэтому с приходом нового человека, тем более начальника, его начинают как бы «изучать», присматриваться. Коммунист Лаптев с первых же дней пребывания на ейской земле был принят курсантами, офицерами, рабочими и служащими с должным вниманием. Служебный контакт установился быстро. Все видели в нем опытного специалиста своего дела, волевого, требовательного командира. Поэтому с новыми силами личный состав училища стал напряженно трудиться над решением больших и сложных задач.

25 июля 1968 года училище отмечало свое 50-летие. Сама природа способствовала праздничному настроению авиаторов. С утра небо затянулось тучками и начал накрапывать дождь. Но к двенадцати часам яркое солнце своими золотистыми лучами осветило шумачовые полотноща и транспаранты, которыми была украшена территория училища и стадион — место торжества.

На празднование юбилея в Ейск со всех концов страны приехали многочисленные гости, среди них — дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации Н. В. Челноков, Герой Советского Союза З. А. Сорокин, Герой Советского Союза Ф. Н. Орлов и другие. Встреча ветеранов и молодых представителей училища вылилась в волнующее зрелище, каждому было что рассказать и чем поделиться. Всюду можно было видеть ветеранов, оживленно обсуждавших дела минувших дней. То и дело слышалось: «А помню...»

К 16 часам трибуны стадиона заполнили до отказа курсанты, солдаты, офицеры и их семьи, рабочие и служащие предприятий и учреждений города и района, учащиеся и студенческая молодежь.

Казалось, весь город собрался здесь, чтобы вместе с авиаторами разделить их радость. Жители города любят советскую авиацию, любят курсантов, летчиков. И не случайно в дни праздника коллектив рабочих завода «Полиграфмаш» подарил одному из лучших курсантских взводов тульский баян.

<sup>1</sup> «Правда», 1967, 8 ноября.



Много других памятных подарков было вручено юбиляру. На торжественном собрании с докладом о полувековом пути училища выступил начальник училища летчик первого класса Н. Д. Лаптев.

Министр обороны СССР специальной телеграммой поздравил личный состав училища с полувековым юбилеем и пожелал больших успехов в плодотворном творческом труде по обучению и воспитанию курсантов. От имени Военного совета Военно-Воздушных Сил СССР личный состав училища поздравил и вручил памятный адрес начальник военно-учебных заведений генерал-лейтенант авиации А. Матвеев. От Военного совета Краснознаменного Северо-Кавказского военного округа участников торжественного собрания приветствовал член Военного совета генерал-лейтенант А. Дмитриев. Со словами сердечного приветия выступили также руководители краевых, городских, партийных и советских организаций.

С пламенной речью на собрании выступил бывший воспитанник училища Герой Советского Союза З. А. Сорokin. Курсанты его называют Маресьевым. Он пожелал всему личному составу больших успехов в учебно-боевой подготовке и призвал свято чтить и приумножать боевые традиции училища.

С большим подъемом было принято приветственное письмо в адрес ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР, в котором авиаторы Ефского авиационного училища заверили ленинский Центральный Комитет и Советское правительство, что старшая кузница летных кадров, вступая во второе пятидесятилетие, верой и правдой будет служить советскому народу, готовить надежных защитников завоеваний Великого Октября.

## С именем Ленина

22 апреля 1970 года в училище, как и во всем мире, отмечалось 100-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Жизнь великого Ленина — подвиг. Она прошла в неустанный работе мысли и революционном действии. Нет такой отрасли знания и

практики строительства социализма и коммунизма, к которым не были бы обращены мудрые мысли великого Ленина. Ильич далеко вперед предвидел военную организацию будущего общества. Он теоретически обосновал необходимость надежной защиты социалистического Отечества как одну из важнейших закономерностей строительства социализма.

В современных условиях с особой актуальностью звучат слова В. И. Ленина, произнесенные им в начале 1918 года: «Готовьтесь серьезно, напряженно, неуклонно к защите Отечества, к защите социалистической Советской Республики!»<sup>1</sup>

Советские люди как должное восприняли исторические заветы родного Ильича и постоянно заботились об оснащении Вооруженных Сил всем необходимым.

Ныне Вооруженные Силы СССР располагают всем необходимым для выполнения задач по защите завоеваний социализма. Их могущество не только в первоклассной боевой технике, но главным образом в людях, мастерски владеющих современным оружием и боевой техникой.

Задолго до ленинского юбилея во всех Вооруженных Силах широко развернулось социалистическое соревнование, инициатором которого выступили воины Краснознаменного авиационного полка имени В. И. Ленина. Подвиги могучим потоком соревнования, авиаторы училища вместе со всеми воинами Военно-Воздушных Сил включились в борьбу за право быть награжденными Ленинскими юбилейными Почетными грамотами, а также юбилейной медалью «За воинскую доблесть».

Итоги первого этапа соревнования, проведенные к 52-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, показали, что большинство летчиков, курсантов, солдат, рабочих и служащих училища полны решимости ознаменовать юбилей великого Ильича большими успехами в учебе, отличной дисциплиной.

Тон в социалистическом соревновании в честь знаменательной даты задало авиационное подразделение, где командиром офицер Г. Минаев. В подразделении все летчики стали классными специалистами, из них около 80 процентов — летчики первого и второго классов, 76 процентов — отличники учебно-боевой подготовки.

<sup>1</sup> Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 35, с. 397.



Солдаты и сержанты хорошо подготовились к инспекторской проверке. В ходе нее солдаты получили хорошие оценки, а сержанты — отличные. Улучшилась воинская дисциплина, сократилось количество нарушений.

Эти и другие показатели обеспечили подразделению передовое место среди других подразделений училища. Авиаторы решили закрепить свои успехи в социалистическом соревновании по достойной встрече ленинского юбилея. На общем собрании подразделения выступили коммунист Г. Мишаев, его заместитель по политчасти капитан А. Чапковский, коммунист К. Свирицев, ефрейтор В. Гуца и другие. Все они говорили о стремлении достойно встретить юбилей великого вождя, претворить в жизнь его идеи и заветы, прочно удерживать завоеванные почетные места.

В единодушно принятом решении авиаторы подразделения взяли на себя повышенные социалистические обязательства. Одним из его пунктов предусматривалось добиться в новом учебном году отличных показателей по всем видам обучения, удерживать звание отличного подразделения.

Почин авиаторов был подхвачен всеми подразделениями училища. Развернулось боевое соперничество за достойную встречу славного ленинского юбилея. Равняясь на коммунистов, возглавивших соревнование, курсанты с первых дней ленинской вахты уверенно набирали темп учебы, совершенствовали свое летное мастерство.

В училище проводились конкурсы на лучший реферат на ленинскую тематику, конкурсы на звание: «Лучший техник самолета», «Лучший техник авиационного звена». В каждом летном подразделении учреждались вымпелы: «Лучшему авиациону», «Лучшей роте», «Лучшему взводу», «Лучшему экипажу».

В августе 1969 года училище посетили главнокомандующий Военно-Воздушными Силами Герой Советского Союза маршал авиации П. С. Кутахов и член Военного совета начальник полуправления ВВС генерал-лейтенант Н. М. Мороз. Они ознакомились с учебой курсантов, учебной базой, дали высокую оценку учебно-воспитательной работе, проводимой в училище.

В книге посетителей музея боевой славы сделали следующую запись:

«Мы, ветераны, войны-бойцы, прошедшие горнило сражений в годы Великой Отечественной войны, ныне

руководители воинских объединений, гордимся летчиками-выпускниками Ейского высшего военного училища летчиков потому, что их выуча, их мастерство, их дисциплина, их высокий патриотизм и преданность Родине, их любовь к летному делу восхищают нас.

Мы верим и надеемся, что мы приложим все силы на то, чтобы в любой час выполнить свой воинский и патриотический долг перед Родиной. Верим, что наше мастерство обеспечит победу.

Желаем вам здоровья, успеха, совершенства в овладении современными самолетами. Желаем руководителям вашего прекрасного училища успеха в решении задач.

Выражаем уверенность, что ваш коллектив успешно выполнит задачи и достойно встретит 100-летие со дня рождения В. И. Ленина».

Высокая оценка главнокома ВВС усилий ейчан в подготовке высококвалифицированных кадров летного состава воодушевила авиаторов на решение больших и сложных задач, стоящих перед училищем.

26 декабря 1969 года состоялся XXIV партийная конференция училища. Ее открыл начальник политического отдела училища полковник Николай Прокофьевич Козин. Конференция обсуждала доклад начальника училища Н. Д. Лаптева «О состоянии и мерах улучшения партийно-политической работы по повышению боевой готовности, обеспечению безопасности полетов, улучшению качества подготовки летных кадров и укреплению воинской дисциплины в свете требований ЦК КПСС и приказа министра обороны на новый учебный год».

Докладчик и выступающие в прениях основное внимание уделили глубокому анализу нерешенных вопросов, выдвинули конкретные предложения по коренной перестройке работы в свете современных требований.

Большая организаторская и политическая работа командиров, партийных организаций способствовала тому, что социалистические обязательства к ленинскому юбилею были успешно выполнены.

В училище увеличилось количество отличников учебно-боевой подготовки, отличных подразделений. В числе отличных летных групп были отмечены группы выпускников училища, старших лейтенантов А. И. Филатова, В. С. Михайлова, В. Аляфанова и других.

Успехи личного состава в период подготовки к ленин-



сному юбилею по достоинству оценены Коммунистической партией и Советским правительством. Летное подразделение командира В. П. Тонкошкур было удостоено высокой награды — Ленинской юбилейной Почетной грамоты ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР. Подразделение коммуниста В. М. Ляшенко награждено Ленинской юбилейной Почетной грамотой Ростовского обкома КПСС и облисполкома. Ленинской юбилейной Почетной грамотой Краснодарского крайкома КПСС и крайисполкома награжден весь коллектив училища. Многим офицерам и курсантам вручена юбилейная ленинская медаль «За воинскую доблесть». В числе награжденных Герой Советского Союза полковник Л. А. Галкин, Герой Советского Союза майор Н. А. Козачек, офицеры Ю. Корочкин, В. Тонкошкур и многие другие.

Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР сердечно поздравил воинов, встретивших 100-летие со дня рождения В. И. Ленина отличными успехами в работе и учебе, выразили глубокую благодарность за их вклад в дело укрепления оборонной мощи нашего государства, а также твердую уверенность в том, что советские воины, воплощая в жизнь ленинские заветы о защите социалистического Отечества, будут и впредь крепить оборону, неустанно совершенствовать военные и политические знания, повышать боевую готовность войск.

В ответ на заботу Коммунистической партии и Советского правительства авиаторы училища — достойные наследники боевой славы своих дедов, отцов и старших братьев — полны решимости выполнить любую задачу по защите воздушных рубежей, которую поставит перед ними Родина.

## **На уровне современных требований**

С раннего утра окраина авиагородка сотрясается от гула реактивных самолетов, один за другим уходящих в бескрайние голубые просторы. Их уверен-

но ведут юноши, посвятившие себя нелегкому, но почетному и ответственному делу. Прежде чем получить разрешение на самостоятельный полет, они много трудились в аудиториях, на тренажерах, впитали в себя все то ценное, что им дают преподаватели, инструкторы.

В соответствии с требованиями, выдвигаемыми ЦК КПСС перед вузами, в училище многое делается по совершенствованию учебно-материальной базы, повышению качества теоретической и практической подготовки курсантов, летно-инструкторского и инженерно-технического состава.

Вопросы совершенствования учебно-материальной базы являются предметом систематического рассмотрения на совете училища и учебно-летного отдела. В училище создан и работает внештатный методический совет, занимающийся разработкой единых требований и рекомендаций по объему оборудования специальных аудиторий, лабораторий, стендов, эстетике их оформления.

В последние два года полностью обновлена учебно-лабораторная база. Переоборудованы все специализированные аудитории по общенаучным дисциплинам, а также специальная подготовка курсантов в летной практике.

Так, например, на занятиях по тактике курсанты с помощью комплексного стенда имеют возможность лучше, нагляднее усваивать тактические приемы, применяемые истребителями-бомбардировщиками при преодолении ПВО противника.

Особо выделены возможности групповых и индивидуальных средств радиоэлектронной борьбы (РЭБ) по подавлению радиолокационных станций обнаружения и целеуказания. Стенд демонстрирует наиболее приемлемый маршрут и профиль полета с учетом мест расположения различных средств ПВО, оптимальный боевой порядок группы истребителей-бомбардировщиков.

В других аудиториях большими помощниками курсантов являются стенды: «Устойчивость и управляемость самолета», «Валет и посадка», «Модель полета на пилотаже» и другие.

Стенд «Валет и посадка» раскрывает все этапы взлета и посадки с демонстрацией схем на каждом этапе.

Применение электрифицированных стендов значительно улучшило наглядность в обучении, а это в свою очередь повысило успеваемость курсантов. Большое число стендов



и другого оборудования в аудиториях сделано руками преподавателей, лаборантов и других работников училища. Добрая слава среди авиаторов идет о таких офицерах, как Н. И. Ростовцев, Н. В. Горшков, приложивших много умения и рационализаторской сменалки для того, чтобы сделать учебные аудитории не только уютными для занятий, но и местом, где курсанты имеют возможность быстро найти ответы на интересующие их вопросы.

С самого начала учебы в училище до выхода на аэродром курсанты познают все азы летного дела через преподавателей. В училище сложился работоспособный коллектив профессорско-преподавательского состава. Общественные кафедры, где курсанты получают теоретический фундамент своей будущей профессии, возглавляли опытные преподаватели А. В. Кудряшов, Е. С. Ржевская, В. С. Яковлев.

Руководителями специальных кафедр являются офицеры Герой Советского Союза П. А. Галкин, кандидат философских наук, доцент П. Д. Прошутинский, кандидат технических наук Г. А. Кулаков, В. Н. Хватов, Ю. П. Вуйченко. Все они в своей практической деятельности главное внимание уделяют повышению идейно-теоретического уровня преподавательского состава, совершенствованию его педагогического мастерства. Только этим можно объяснить высокий уровень преподавания как общенаучных, так и специальных дисциплин, неоднократно отмечаемый инспекционными комиссиями. Планомерно проводимая методическая работа, направленная на совершенствование преподавательского мастерства, заседания кафедр с обсуждением важнейших проблем учебно-педагогической деятельности, показательные занятия — вот те пути, по которым ведется многогранная и целеустремленная работа с профессорско-преподавательским составом. Абсолютное большинство преподавателей ведут занятия с курсантами с высоким профессиональным мастерством. Это можно с полной уверенностью сказать о занятиях, проводимых офицерами А. А. Агитонов, Ю. А. Прохуменчиковым, Н. И. Дорофеевым, А. Л. Земцовым и другими. Курсанты на занятиях этих преподавателей получают, как правило, твердые теоретические знания и практические навыки.

## Небо покоряется отважным

Офицер возвращается из полета. Внешне он такой же, как всегда: на его открытом, пронзенном аэродинамичными ветрами лице — улыбка, он шутит с товарищами. Но те, кто знает его ближе, видят, что ему не по себе. В глазах инструктора сосредоточенная задумчивость, и когда на него не смотрят, он весь уходит в себя.

Анатолий Иванович Филатов перебирает в памяти впечатления дня. Полеты с курсантами. Хотя их и немного, но к каждому надо иметь свой ключик. Не у всех одинаковый летный почерк. Один слишком сосредоточен и подчас упускает из поля зрения некоторые весьма важные детали, другой на полет смотрит как на обыденное явление и, естественно, недостаточно тщательно готовится к нему. Третий обладает элементами рассеянности, небрежности. В такой обстановке инструктор, как опытный педагог, должен в каждом своем подчиненном заглушить отрицательные черты и развить положительные. «В человеке всегда больше хорошего, чем плохого», — замечает старший лейтенант Филатов.

Эти качества ему самому привили опытные летные наставники. Еще курсантом Филатов твердо уяснил себе, что в летном деле нет мелочей. Сам Филатов любил летать, летал отлично и стремился к совершенству. Он окончил училище в 1967 году с отличием и был оставлен в нем инструктором. Первые шаги на педагогической работе привнесли ему неплохие результаты. Это произошло только потому, что Филатов почти все свое рабочее время посвящал обеспечению безаварийной летной работы, воспитанию у курсантов высоких морально-боевых и политических качеств. Он подробно анализировал ошибки и недостатки, допущенные не только в своей, но и в других группах.

Однажды один из курсантов после неудачно выполненного полета загнул, опустил руки. Как поправить человека, наставить его на правильный путь? Какую тропу стезю, чтобы зазеленело молодое сердце?

Коммунист Филатов взял его под особый контроль.



В беседе выяснилось, что у курсанта ослабла вера в свои силы. Это вызвало инструктора. Еще бы! Ведь если у курсанта нет твердой веры в свои возможности, то он, подавшись ленивому ощущению, может допустить непоправимую ошибку в полете. И Анатолий Иванович при первой же возможности особое внимание уделял этому курсанту. Вскоре сказались и результаты его труда. Курсант стал более уверенно действовать в полете. Два года общения с летчиком-инструктором обеспечили ему отличные успехи. Курсанты летной группы Филатова, как правило, хорошо осваивают летную подготовку.

Главномандующий ВВС маршал авиации П. С. Кузнецов за отличные успехи в службе объявил А. И. Филатову благодарность.

А. И. Филатов своим трудолюбием и постоянным поиском новых путей доказал, что смелым и умелым все по плечу. В настоящее время передовой офицер выдвинут на руководящую работу в вышестоящий штаб.

Авиация всегда начиналась с инструктора, как становление человека начинается с учителя. Имя своего инструктора до конца жизни с благоговением произносит и седой ветеран воздушных боев, и прославленный покоритель космоса.

В училище среди педагогов летной практики более 90 процентов — воспитанники училища. Енегодию каждый выпуск дает новое поколение молодых воспитателей и наставников курсантов. Причем абсолютное их большинство впоследствии становятся подлинными мастерами своего дела. В их числе офицеры В. Н. Соловьев, В. Н. Горбась, В. П. Роман, В. В. Бондаренко, Т. Х. Емтыль, В. В. Подлинский.

Конечно, успехи в инструкторской работе не могут возникнуть из ничего. Они — результат большой и вдумчивой работы старших начальников, командиров, преподавательского состава. В училище много летчиков, труд которых помог вырастить замечательную смену хорошо подготовленных наставников-педагогов. Доброй слава в училище идет об офицерах-наставниках Н. Д. Купове, А. Д. Алексееве, Н. А. Саенко, Е. Г. Чурюнове, В. С. Бертеневе, А. М. Бузине, В. П. Кунзе, Я. И. Янакове.

Летная практика курсантов складывается не только из работы летчиков-инструкторов и их старших начальников. Она является результатом большого труда работни-

ков всех звеньев, всего этого четко слаженного организма, называемого нашим военным училищем. Это труд и инженеров, и техников, и специалистов тыла и связи, и медицинский персонал.

В училище постоянно проводится большая работа по подготовке авиационной техники к полетам курсантов. Офицеры инженерно-авиационной службы С. М. Ясенович, И. А. Хасид, В. И. Волков, П. М. Казанин, В. А. Титов, И. В. Лищук, Н. М. Плакидин и другие вместе со своим начальником Н. А. Быковым прилагают много усилий к тому, чтобы техника всегда работала безотказно. Доказательством этого является низкий процент факторов, могущих привести к аварийной обстановке по вине инженерно-технического состава. Среди технического состава развернуто соревнование за отличный самолет. В настоящее время таких машин насчитывается немало.

Жизнь аэродрома, как и в целом весь учебный процесс в училище, немислимы без своевременного и качественного обеспечения их всем необходимым со стороны труженников тыловых подразделений.

Коллектив работников тыла в своей практической деятельности главным считает своевременное и качественное обеспечение обслуживаемых летных подразделений.

Заместитель начальника училища по тылу Л. А. Нехорошов, комсомольский актив, ветераны сумели создать здоровый, работоспособный коллектив, успешно решающий большие и сложные задачи, выдвигаемые повседневной жизнью. Офицеры тыла Н. П. Ренгул, Г. А. Грудьев, Ю. И. Романов, Б. С. Ганущак, старшина А. А. Полубайнов и многие другие умело организуют материально-техническое обеспечение учебного процесса, постоянно сосредотачивают внимание на решении главных задач, а это позволяет в большинстве своем получать от обслуживающих подразделений высокую и заслуженную оценку всей работы.

Обеспечить бесперебойную связь во время летной практики, поддержать здоровье авиаторов в нужном режиме — задача не из легких. Здесь так же было и есть много энтузиастов, влюбленных в свое дело. В их числе офицеры И. П. Асаулов, С. Г. Кутуков, Я. Г. Бученков, Н. Д. Семенов, З. М. Аскеров. Служащие Советской Армии Е. В. Соболева, Т. Н. Суворова, А. И. Балана, А. П. Литвинова, Т. А. Бандура, В. М. Задорожная и другие.



Весь большой и сложный организм подчинен воле руководителя — в лице начальника училища, осуществляющего восточное руководство штабом училища и соответствующими отделами.

В апреле 1973 года вместо выехавшего к новому месту службы генерал-майора авиации Н. Д. Лаптева начальником училища был назначен летчик первого класса А. Ф. Подкопников.

В 1950 году он окончил Батайское летное училище и как один из лучших выпускников был оставлен в нем инструктором. С тех пор уже около трех десятков лет он трудится на педагогическом поприще. Более двадцати типов самолетов освоил за время своей летной работы. Хорошо зная жизнь и повседневную деятельность летных училищ, новый начальник главным званием в своей работе считает постоянную учебу и воспитание актива. Систематическая учеба и деловая, принципиальная требовательность к людям вскоре дали свои положительные результаты. К руководству подразделениями были выдвинуты недавние выпускники училища офицеры В. С. Михайлов, Г. Н. Сафонов, Г. А. Кириченко, Я. И. Яванов.

Все это способствовало повышению качества подготовки высококвалифицированных специалистов летного дела, о чем говорит достаточно высокий процент курсантов-отличников.

## **К новым свершениям**

**XXV съезд КПСС.** Выдающееся событие в жизни не только Коммунистической партии, но и всего советского народа. XXV съезд КПСС наметил большую программу дальнейшего развертывания строительства коммунизма в нашей стране. В ряду больших и славных задач, поставленных перед советскими людьми, стоит задача дальнейшего укрепления оборонного могущества.

Рост оборонной мощи Советского Союза позволяет еще надежнее оградить советский народ и все страны социалистического содружества от опасности империалистической агрессии, упрочить позиции миролюбивых и освободительных сил во всем мире.

С большим воодушевлением были встречены авиаторами училища исторические решения XXV съезда ленинской партии. Во всей организаторской и политической работе партийных и комсомольских организаций выдвинулась задача совершенствования различных форм социалистического соревнования. Офицеры политического отдела училища Н. П. Скрипиченко, В. И. Вутров, Н. И. Пех, Ю. А. Иванов во главе с начальником политотдела летчиком первого класса И. Н. Ена, сменившим на этом посту Н. П. Козина, получившего повышение, развернули большую работу по глубокому изучению решений съезда.

Перед курсантами выступили делегаты XXV съезда КПСС дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР А. В. Филиппенко, а также Ю. М. Шенцов — представитель училища, побывавший на съезде в качестве делегата от парторганизации училища. В целях глубокого изучения материалов съезда силами лекторской группы при политическом отделе прочитано большое количество докладов, лекций, глубоко разъясняющих смысл и содержание решений съезда.

Большой патристический подъем, вызванный решениями съезда, способствовал успешному завершению первого года десятой пятилетки. С хорошими и отличными оценками завершили государственные экзамены выпускники училища, увеличилось количество отличников боевой и политической подготовки и отличных подразделений. Личный состав с хорошими показателями встретил 60-летие Советского государства. Принятая после всенародного обсуждения новая Конституция СССР вызвала у всего личного состава училища прилив новых сил, энергии, стремление отдавать все для решения почетной и ответственной задачи — надежной защиты мирного советского неба.

В честь 60-летия Великого Октября в подразделениях училища, как и во всех Военно-Воздушных Силах, по инициативе авиационного Красногвардейского ордена Ленина дважды Краснознаменного, ордена Кутузова полка имени 50-летия СССР развернулось социалистическое соревнование за высокую боевую готовность, дальнейшее совершенствование воздушной выучки, мастерское владение новой авиационной техникой и оружием, их бережение, качественное выполнение задач боевой и политической подготовки, образцовый воинский порядок.

В авангарде, как всегда, были коммунисты и комсо-



молыды. Благодаря их усилиям выросли ряды первоклассных летчиков-снайперов, штурманов-снайперов, отличников боевой и политической подготовки.

Наилучших результатов в предоктябрьском социалистическом соревновании добилось подразделение под командованием офицера Г. А. Кириченно.

Победителями в социалистическом соревновании в честь 60-летия Великого Октября признаны подразделения, где командирами являются подполковники Н. Н. Агапов, В. К. Головатый, Ю. Н. Романов, Г. Г. Арбузников и другие.

Под боевыми знаменами, овеянными славой военных лет, сегодня служат сыновья фронтовиков, верные героическим традициям, рожденным в боях с врагами нашей страны. Они горячо любят Родину и готовы самоотверженно защищать завоевания Великого Октября.

Личный состав старшей кузницы летных кадров уверенно смотрит в будущее. На его долю счастливых и радостных дней выпало не меньше, чем красным пилотам, проложившим первую трассу в небо. Освоение сверхзвуковой авиационной техники отечественного производства, первый взлет в стратосферу, космические полеты — все это ярнее и волнующие свидетельства сегодняшних наших побед.

Каждому курсанту за время обучения в училище приходится много и упорно трудиться, овладевая секретами летного мастерства, познавая общеобразовательные дисциплины. Летно-инструкторский и преподавательский состав отдают много сил, энергии и знаний, чтобы воспитать мужественных, политически зрелых и квалифицированных воздушных бойцов. С этой задачей они справляются с честью. Часовые неба ежеминутно на боевом посту.



**СРЕДИ  
ГЕРОЕВ  
ЭТИ ИМЕНА**





В Великой Отечественной войне морская авиация бесстрашно решала боевые задачи, поставленные Родиной перед Военно-Морским Флотом. Свыше 240 морских летчиков были удостоены звания Героя Советского Союза. 220 из них — воспитанники Ейского училища. Наш рассказ о некоторых из них.

### **Мужество — спутник победы!**

День 30 июля 1950 года для жителей села Агарино Серпуховского района Московской области был памятным. Состоялось открытие памятника — бронзового бюста дважды Герою Советского Союза летчику Михаилу Васильевичу Кузнецову. На митинге, посвященном этому знаменательному событию, присутствовал и сам юбиляр, который сердечно поблагодарил земляков за оказанную честь.

Кто же этот необыкновенный человек? Между тем



биография его самая простая. Родился в Подмоскowie. Восемнадцатилетним юношей переехал с родителями в столицу. Несколько лет работал на заводе. В 1932 году, девятнадцатилетним юношей, связал свою судьбу с Коммунистической партией. А когда страна бросила клич об укреплении Военно-Воздушных Сил, был направлен в Ейскую школу морских летчиков, которую успешно закончил.

Легендарная челюскинская эпопея и героические подвиги воспитанников училища наполняли чувством законной гордости за свое оранное гнездо тех, кто получил путевку в небо в Ейске. Участие в освободительном походе в Западной Белоруссии и особенно в войне с белофиннами закаляло боевые качества советских асов. В Великую Отечественную войну он вступил зрелым воздушным бойцом. Об этом ярко говорят некоторые эпизоды его боевой биографии.

Август 1941 года. На границе фронтового аэродрома возле блиндажа, где размещался командный пункт истребительного полка, стояла в тени деревьев группа молодых летчиков. С ними поучительно разговаривал старший офицер.

Вскоре к командному пункту быстрым твердым шагом подошел невысокого роста летчик в капитанском звании. На нем был кожаный шлем, из-под которого виднелся шелковый подшлемник, резко оттенявший загорелое лицо.

— Товарищ подполковник! Задание выполнено. Фашистский самолет сбит, — доложил он.

— Хорошо, Кузнецов! — Командир полка пожал ему руку и указал на молодых летчиков: — Поволюете в вашу эскадрилью. Прямо из училища.

Услышав фамилию своего нового командира, новички переглянулись. Еще в пути на фронт они из газет узнали о боевых делах этого смелого человека. Никто из них и не предполагал, что через несколько дней будет летать с героическим капитаном Кузнецовым на боевые задания.

Но случилось именно так.

В первый бой М. В. Кузнецов повел новичков сам. Сопровождали они группу бомбардировщиков. Налет на вражеский аэродром прошел успешно. Уже возвращались, пересекли линию фронта, когда зоркий глаз командира увидел в небе движущуюся точку — «Мессершмитт-109».

Маскируясь в солнечных лучах, фашистский истребитель намеревался пристроиться в хвост.

Капитан Кузнецов предупредил по радио ведомых:

— Позади, внизу, противники. Иду в атаку. Остальным усилить наблюдение за воздухом.

Кузнецов сделал крутой разворот, пошел на сближение с «мессером» и на встречном курсе первой длинной очередью транслирующих снарядов занял вражеский самолет.

Летчики-новички восхитились стремительностью и точностью атаки командира. Это был для них первый боевой урок и подтверждение того, что «мессеры» хорошо горят и совсем не страшны. Только их пулю вовремя обнаружить и умело атаковать.

О Кузнецове и боевых делах его эскадрильи хорошо знали на всем Ленинградском фронте. В 1942 году его назначили командиром полка. Часть состояла из молодых летчиков. И он много приложил сил к тому, чтобы научить каждого занятию авиационной техникой не только своей, но и противника, наиболее действенным приемам боя. 25 августа 1943 года полк заслуженно получил звание гвардейского, а его командир — Золотую Звезду Героя Советского Союза.

Летом 1943 года гитлеровская пропаганда распустила слух о необыкновенных качествах их нового самолета «Фокке-Вульф-190». Чтобы проверить эту версию, командование решило взять воздушного «языка». Выполнение этой задачи возложили на часть М. Кузнецова. Дело было в период фронтового затишья. За воздушным «языком» отправлялся четверка Яков. Командовал ею бывалый летчик лейтенант Семейко.

— Приведите нам «фокке» целехонького, без единой царапинки, — напутствовал М. Кузнецов лейтенанта.

Вскоре после взлета авиаторы Семейко встретились с парой «Фокке-Вульфов-190». Один был сбит в первой же атаке. Второй Яки зажали в клещи и под страхом расстрела погнали на свой аэродром.

На немецкой машине оказался летчик-испытатель с авиационного завода. Он прибыл инструктировать своих летчиков, как воевать на ФВ-190. Однако кузнецовские летчики сорвали этот инструктаж. Сам же командир гвардейского полка особенно помнит такой вылет.

23 февраля 1945 года шестерка истребителей во главе с М. В. Кузнецовым вышла на «свободную охоту». К



тому времени господство в воздухе безраздельно перешло к советским летчикам, но враг еще сопротивлялся и нередко совершал налеты на позиции наших войск большими группами. С такой группой, насчитывавшей до сорока самолетов, и встретилась шестерка Кузнецова. «Многовато. Почти по десятку на брата», — подумал он. Но у гвардейцев было правило: «Не спрашивать о численности врага, спрашивать, где он», — так не раз говорил М. Кузнецов своим подчиненным.

И на сей раз командир показал блестящий пример того, как должен действовать советский летчик. Его атака была стремительна, а удары неотразимы. Три «фокке-вульфы» сбил в этом бою Михаил Васильевич и четыре самолета — его подчиненные. Шестерка вернулась из свой аэродром без потерь.

«Неплохой подарок к празднику», — с удовлетворением думал Кузнецов, возвращаясь на свой аэродром.

Кузнецов умел побеждать малыми силами и учил этому своих подчиненных. К концу войны из части, которой он командовал, вышло двенадцать Героев Советского Союза. 22 июня 1941 года сын московского рабочего М. Кузнецов сделал свой первый боевой вылет, а 8 мая 1945 года увидел в районе Берлина последний сбитый им самолет.

345 боевых вылетов совершил он за четыре года, 72 воздушных боя на его счету, 28 фашистских самолетов, из них 22 сбитых лично, а 6 — в группе, — таков вклад коммуниста М. Кузнецова в победу в Великой Отечественной войне. 27 июля 1945 года он был награжден второй Золотой Звездой Героя Советского Союза.

## Шахтер и небо

В 1932 году четырнадцатилетнему Алесю Мазуренко стало тесно на родном хуторе и он отправляется искать лучшей доли. Нашел ее в городе Шахты, в угольной шахте, где вскоре стал помощником мастера.

Однажды, в погожий, солнечный день, лежал молодой шахтер на крыше своего дома, загорал и глядел в небо.

И вдруг увидел над собой большую рокошную птицу. «Самолет!» — догадался он и встал, счастливый тем, что увидел его впервые не на картинке, а у себя над головой. И работа в шахте сразу стала для Алесю не самой лучшей. Его потянуло к стальным птицам. Поступил учиться в аэроклуб. Восемь часов работал в шахте, потом трудился на аэродроме аэроклуба.

Закончив успешно аэроклуб, Мазуренко сделал попытку поступить в Ворошиловградское авиационное училище, но не попал, общеобразовательной подготовки не хватало. Помог ему стать военным летчиком военкомат — послал учиться в Ейскую морскую летную школу...

Море и самолет! Лучшей жизни и не искал хуторской парня. В декабре 1940 года он закончил училище и был послан служить на Балтику. Здесь и вступил в первый бой с гитлеровцами.

В полку, куда прибыл Мазуренко, служили уже известные на Балтике летчики: Челмоков и Преображенский, которые сразу заметили летный талант молодого Мазуренко и охотно стали его первыми наставниками.

Тридцать рейдов, смелых, дерзких, сквозя огонь вражеских зениток и рой истребителей сделал в тыл врага на бомбардировщике бывший шахтер. Затем он пересел на новый самолет-штурмовик — надежный и вездесущий ИЛ-2, «черная смерть», как прозвали его фашисты.

Защищая город Ленина, Мазуренко только на ИЛх сделал 279 боевых вылетов, уничтожил более 10 самолетов противника, потопил лично 20 и в группе 30 кораблей и транспортов врага.

Зимой 1942 года, выполняя боевую задачу у Волхова, Мазуренко в паре с Корбуновым за один вылет уничтожил 6 танков, 10 автомашин, 450 немецких солдат и офицеров.

Был Мазуренко уже капитаном, командиром звена, когда в июле сорок второго его откомандировали на курсы усовершенствования. На них он узнал, что ему присвоено звание Героя Советского Союза. После курсов он получил назначение на должность инспектора Военно-Воздушных Сил флота. И жизнь его стала полней и интересней. Открылась возможность воевать и на Севере, и на Черном море, и на Балтике. Воевать самому и учить других бить врага наверняка.

На Севере Мазуренко потопил 2 вражеских транспорта



лично и 9 — с группой молодых летчиков, которым давал вывозные на поле боя и показывал, как нужно бить врага.

В дни прорыва блокады Ленинграда Мазуренко поручили командовать гвардейским штурмовым полком. Летчики его полка сделали 3000 боевых вылетов. Сам он сутками не уходил со старта и часто лично водил эскадрилью на выполнение боевых заданий. В ноябре 1944 года он был награжден второй Золотой Звездой. Командование предоставляло Алексею Ефимовичу краткосрочный отпуск. Поехал он отдыхать в Кировоградскую область, на хутор, где прошло детство. До станции Долинской ехал поездом, потом в телеге. Старик возница завел разговор:

- Немца живого приходилось видеть, служивый?
- Приходилось.
- Полушубок на тебе добрый. Я на летчиках такой видел. Мошет, ты летчик?
- Да, морской летчик.
- Мошет, и сбивать немца приходилось?
- Приходилось.
- Награды есть?
- Немного.
- А Героя Советского Союза видел?
- Видел.
- Интересно бы на Звезду глянуть. Говорят — золотая...

— Смотри, старик... Мазуренко распахнул полушубок. Возница вскричал с телеги, остановил лошадей, долго разглядывал знак доблести и героизма, словно оценивал его...

После войны дважды Герой Советского Союза Мазуренко окончил Ленинградскую Военно-воздушную академию. Сейчас он передает свой богатый боевой опыт юношам, которые с оружием в руках стоят на страже священных рубежей нашей Родины.

## ...И на одном моторе

Еще в борьбе с белофиннами Василий Иванович Раков отменно сражался за Родину. Тогда он был удостоен звания Героя Советского Союза.

В годы Великой Отечественной войны бесстрашный ас совершил 170 боевых вылетов на бомбежку различных военных объектов противника. Разрушил два железнодорожных моста, потопил 12 вражеских кораблей. Летом 1944 года Василий Иванович принял полк пикирующих бомбардировщиков. В короткий срок подготовил к боевым действиям 17 молодых экипажей и сам водил их на выполнение ответственных заданий.

Однажды при бомбардировке военно-морской базы противника на командирском самолете зенитным снарядом заглушило левый мотор. Раков, ослепленный взрывом, потерял из виду цель и проскочил мимо нее. И мог бы к ней не возвращаться на ставшем непослушным самолете. Однако вернулся, развернул самолет с одним мотором, выдержал прямую на боевом курсе. Командир знал: за ним следят молодые. Он точно накрыл цель, набрал высоту, пробил облачность и благополучно сел на свой аэродром.

За личный героизм, мужество и отвагу, проявленные при бомбардировании военно-морской базы противника, умелое руководство полком пикировщиков в поле 1944 года Раков награжден второй медалью Золотая Звезда. В настоящее время генерал-майор авиации, доктор военно-морских наук, профессор В. И. Раков учит молодых военновоздушников побеждать.

## Бесстрашный Нельсон

В июле 1943 года редакция училищной газеты «Летчик» посетил Герой Советского Союза гвардии капитан Нельсон Георгиевич Степанин. Груди его украшали Золотая Звезда, два ордена Ленина, два ордена Красного Знамени, медали: «За оборону Ленинграда» и «За оборону Одессы».

Тогда Степанину шел тридцатый год. Из них десять лет он посвятил авиации. Голубой значок «300 тысяч километров без аварийного полета» говорил о том, что Степанин до войны был отличным пилотом гражданского воздушного флота. Ранее Нельсон Георгиевич несколько раз приезжал в училище осматривать новую боевую материальную часть. Это ему многое дало. Как заметил сам летчик: «В военно-



морском авиационном училище я получил настоящую за-  
калку к боям».

Вот страницы из боевой жизни Нельсона Георгиевича, написанные им самим для газеты училища.

«...Я прибыл на фронт, когда пожар войны охватил большую часть родной земли. В полку, где начиналась моя боевая жизнь, было много воспитанников Военно-Морского авиационного училища. Они дружелюбно встретили меня, хвалили мой новый самолет, с которым я явился в часть. Помню, как-то я, Потапов, сказал:

— Хорошая машина. Где же такой наградили?

Я сказал, что этот самолет — дар рабочего клас-  
са. Его мне передала девушка по имени Тася на одном из заводов.

12 июля 1941 года Тасин самолет должен был выдер-  
жать первое боевое испытание, а вместе с ним и я. С летчи-  
ками Потаповым, Клименко, Бахмутиным и Федниным мы  
полетели на штурмовку одного из аэродромов противника  
под К. Самолетов там на аэродроме не оказалось. Коман-  
дир группы принял решение штурмовать танковые колонны  
и наземные войска. Почти 10 минут мы шли над линией  
фронта, под ураганным огнем зенитной артиллерии.

Впервые я видел черные клубы разрывов зениток и ог-  
невые трассы от автоматов. Впереди меня были товарищи.  
Самолеты их уклонялись влево, вправо, вверх, вниз. Мы  
точно плясали в воздухе.

Я шел прямо, и мой самолет получил десятки пулевых  
пробоин. Снарядом зенитки повредило часть левой плоско-  
сти. Но все это не помешало мне вместе с товарищами вы-  
полнить задание. Я отчетливо вижу под собой батарею.  
Бросаю бомбы. Боюсь — вдруг не попаду.

Взрыв... Батарея смешалась с землей. Теперь начинаю  
бить из пулеметов и пушек. Нажимаю гашетку. Первая  
трасса ложится впереди танковой колонны. Исправляю  
ошибку, и снаряды ложатся точно по цели.

В тот раз мы уничтожили 20 танков, одну зенитную  
батарею, около 60 мотоциклов и 200 фашистов. Бой по-  
казал замечательную смелость, стойкость и выдержку лет-  
чиков: Потапова, Клименко, Бахмутова и Федина.

...На войне бывает так: кто восстает хорошо, с тем и дру-  
жишь. Каким бы человеком ни был на земле, но если в воз-  
духе, в бою он трус — ты не будешь уважать его. Война

научила познавать друг друга в боях, в тяжелых испыта-  
ниях. С Потаповым, Карасевым, Челноковым, Багировым,  
Васильевым, Цоколаевым мы стали самыми задушевыми  
друзьями, последнюю папиросу и ту делили на всех.

Помню, как-то я, Челноков и еще несколько летчиков  
пошли на штурмовку крупнейших немецких складов  
под Т. С этих складов осуществлялось обеспечение немец-  
ких войск на большом участке фронта.

Находился я в строю последним. Смотрю, зенитные ав-  
томаты пристрелились по хвостам самолетов Челнокова  
и Карелова; еще один-два выстрела — и немцы сбоят дру-  
зей... Вырвавшись вперед, я дал несколько очередей по не-  
мецкой батарее. Мгновение — и она взлетела в воздух.  
Челноков и Карелов спасены. Но мой самолет получил два  
прямых попадания — одно в фюзеляж, другое в центро-  
план. Выпала одна нога шасси — тросы перебиты. Рули  
глубины вывелись из строя. Самолет почти неуравновешен.  
Теряю высоту, я все же тяну к своему аэродрому. Челно-  
ков сбросил бомбы и, отстреливаясь, стал кружить надо  
мною. Перед самым аэродромом мотор заглох. Высмотрев  
подходящую площадку, я благополучно посадил машину.  
Цоколаев, Багиров и Васильев не были штурмовиками.  
Но они тоже беспрерывно кружились надо мною, охраняя от  
нападения немецких самолетов.

Как помогали нам, штурмовикам, истребители, приведу  
один пример.

Это было в те дни, когда под Ленинградом готовились  
операции, впоследствии обеспечившие прорыв блокады  
Ленинграда. Наши наземные войска получали задачу фор-  
сировать Неву, а мы — прикрывать войска с воздуха. Для  
этого «иловцам» следовало 25 минут находиться над линией  
фронта, вести беспрерывный обстрел немецких войск.  
Каждому планировалось четыре захода по цели. Илов при-  
крывали 12 истребителей. «Мессершмиттов» же при-  
шло 18. Но 12 не дали 18 «мессерам» помешать работе  
Илов. Илов сделали больше чем по четыре захода, про-  
державшись в воздухе 35 минут, отлично выполнив боевую  
задачу.

...Штурмуя немецкий аэродром в К., мы уничтожили  
и подожгли 28 немецких самолетов. Аэродром пылал в ог-  
не. Товарищи уже повернули домой. Делая третий заход,  
я вдруг увидел у самой опушки леса еще три немецких  
самолета.



Что делать? Товарищи мои уже ушли. Но надо мной кружат два «ястреба». Знаю, что один из них — Багирова, а это значит, что я могу действовать смело. Багиров сумеет меня защитить. Удешевине немецкие зенитки охотостенно быют во мне. Малешируй, разворачиваюсь так, что оставшиеся немецкие самолеты приходится как раз по линии прицельного огня моих самолетов и пушек, а сам сникаюсь в направлении посадочных аэродромов... Немцы, решив, что я хочу сесть на их аэродром, перестали стрелять. Они даже идут меня. А я, пронесшись над посадочной, всадил заряд пулеметов в один из самолетов, стоявших у опушки леса, и под прикрытием Багирова вернулся на свой аэродром».

Красивым человеком был Нельсон Георгиевич Степанян. Чертовски красивым и в жизни и в бою. За три года Великой Отечественной войны он совершил свыше 239 боевых вылетов, лично потопил 13 кораблей и транспортов противника, уничтожил до 5000 гитлеровских солдат и офицеров, 27 самолетов, 85 танков, 14 зенитных и полевых пушек, 600 автомашин. В тылу врага от его бомбовых ударов возникало 150 взрывов и пожаров.

В октябре сорок второго Н. Г. Степаняну присвоено звание Героя Советского Союза. В 1944 году Степанян командовал штурмовым авиационным полком, участвовал в разгроме оккупантов в Крыму и на Ленинградском фронте. За отличное выполнение боевых заданий полк получил наименование «Феодосийский» и был награжден орденом Красного Знамени. В бою с врагом Степанян проявил исключительную стойкость и отвагу. Во время атаки вражеского транспорта самолет Степаняна был сильно поврежден — зенитным снарядом оторвало аэрон и часть стабилизатора. Но авиатор не вышел из боя, вона не потопил транспорт.

В декабре сорок четвертого на Балтике ведомая подполковником Степаняном группа летчиков-штурмовиков встретила с 30 фашистскими истребителями. Став в оборонительный круг, моряки сбили 10 вражеских машин. Но победа моряков не обрадовала. В том неравном воздушном бою они потеряли Нельсона — своего беспредельно храброго командира. В марте 1945 года гвардии подполковнику Н. Г. Степаняну Указом Президиума Верховного Совета СССР посмертно присвоено звание дважды Героя Советского Союза. В городе Ереване ему установлен памятник.

ник, а на родине, в г. Шуша Армянской ССР, установлен бронзовый бюст. В памяти народной навсегда сохранится его мужественный образ.

## Лидер штурмовиков

Профессия летчика требует от человека огромного мужества, точного расчета, умения в критические минуты смело глядеть в глаза опасности. Таким помнит Николая Васильевича Челнокова на Балтийском и Черном морях.

В 1939 году, во время войны с белофиннами, его тяжелый бомбардировщик появлялся над Турку и Копенго, побережьем Ботнического залива. Зимой 1940 года от стужи в заливе трещал лед. Штормовой ветер сбивал с ног техников, готовящих самолеты к вылету. Пальцы примерзали к металлу. А эскадрилья вылетала бомбить укрепления белофиннов.

Над целью на машине Челнокова сдвигались моторы. Кажется, бессмысленным было продолжать полет, но Челноков все-таки решил сперва выполнить задание, а потом уже помышлять о спасении. Когда бомбы были сброшены на цель, летчик развернул машину и сумел искусно санировать на свою территорию.

Во время Н. В. Челноков только расправлял свои крылья. Настоящая же боевая работа началась для него в 1941 году, когда гитлеровские полчища вероломно напали на нашу Родину. Через несколько дней после начала Отечественной войны он повел свою эскадрилью дальних бомбардировщиков громить противника. Вражеские истребители и зенитный огонь претраждали путь балтийцам. Но Челноков вывел эскадрилью на цель и уничтожил 10 танков, 14 фуругонов с солдатами.

Осенью 1941 года эскадрилья Челнокова послали за новыми самолетами-штурмовиками с задачей: перегнать их на Южный фронт. Но уже в пути был получен другой приказ — повернуть к Днепру и атаковать противника в районе Кременчуга. Огневой удар группы Челнокова был нанесен успешно. И это определило в дальнейшем военную судьбу Николая Васильевича. Он перешел на ИЛ-2.



Штурмовая эскадрилья Челнокова действовала на Ленинградском фронте, под Выгнаном, Волховстроем, над Финским заливом... За первые девять месяцев войны Николай Васильевич сумел уничтожить 47 одних только танков. Он бил врага под Саблинго, в Тосно, Луге, Гатчине, Нарве, Таллине, Выборге. Затем его перебросили на Черное море. Здесь Челноков подготовил группу почиников-охотников и с ними топил вражеские суда, дрался за Новороссийск, Керчь, Феодосию, Севастополь, потопил свыше 100 вражеских кораблей разного типа.

Гвардейский полк Челнокова получил наименование «Феодосийский». В его подразделении воспитаны Герои Советского Союза И. Благодаров, М. Казанов, Н. Пысин, Я. Гургенидзе, Л. Кузнецов, которых Николай Васильевич лично учил драться и побеждать.

Когда на Черное море пришел мир, Николай Васильевич снова вернулся на Балтику. Он участвовал в разгроме оборонительных рубежей гитлеровцев в Норвегии, нанеся им удары в порту Таллины. В приказе, посвященном освобождению столицы Советской Эстонии Таллины, Верховный Главнокомандующий отметил и большую работу летчика Челнокова. Он был награжден второй Золотой Звездой Героя Советского Союза.

## Боец-универсал

559 боевых вылетов, 20 сбитых самолетов противника, 94 сопровождения штурмовиков и бомбардировщиков на сухопутных и морских участках фронта, 135 вылетов на разведку коммуникаций, 40 — на прикрытия важных военных объектов, 89 ударов по войскам и огневым точкам противника — таков боевой итог работы на Балтике Героя Советского Союза Владимира Федоровича Абрамова.

Однажды Абрамова атаковали 6 «фокке-вулфов». Он принял неравный бой и выиграл его. Владимир Федорович в лоб пошел на ведущий немецкий самолет. 300... 200... 50 метров. Нервы у фашиста не выдержали. Он нырнул в сторону, показав на миг брюхо своего самолета. Этого момента и ждал советский летчик, руки которого лежали на

пулеметной гашетке. Следом за ведущим был прожит из пулемета Абрамовым и упал в море второй немецкий самолет.

Владимир Федорович не раз побеждал численно превосходящего противника.

## Сын народа

В первые дни войны поступило сообщение о том, что воспитанник училища Алексей Касьянович Антоненко верным на Балтике сблизил фашистский самолет, открыв этим славный боевой счет морской авиации. Имена героических защитников Ханко, в том числе летчиков А. К. Антоненко и П. А. Вринько, не сходили с уст советских людей.

Это было почти за год до вероломного нападения гитлеровской Германии на нашу страну. В теплый июльский вечер у командного пункта сидел капитан А. Антоненко с группой летчиков и беседовал. В этот день проводились учения по воздушной стрельбе. И каждый раз самолет-буксировщик сбрасывал котус, густо изрешеченный пулеметными очередями. Как обычно, лучше всех стрелял капитан Антоненко.

Статный, со смутным лицом и живыми глазами, он сидел на скамейке, пальочной на песке выводил силуэты самолетов и говорил:

— ...Успех воздушной стрельбы решается несколько простыми приемами. На мой взгляд, следует открывать огонь по самолету противника с предельно короткой дистанции. Длинные очереди с больших дистанций в воздушном бою не дадут никаких результатов. Ясно, что стрельба должна быть прицельной. Стрельбы «навскидку» редко бывают удачными. Иное дело, когда цель — точно в прицеле.

Антоненко задумался на мгновение, а потом, изобразив на песке схему заходов в атаку, добавил:

— Наконец, последние два обстоятельства, решающие успех стрельбы, — внезапность нападения и поражение наиболее уязвимых мест у вражеских самолетов.

Молодые летчики прислушивались к словам Антонен-



но, звучавшим в то время откровением и говорившим о ясном уме, отличном знании теории, большой авиационной культуре будущего прославленного героя.

Началась война. И Алексей Антоненко на практике показал, как нужно применить высказанные им год назад приемы воздушного боя.

Родился Алексей в 1911 году. Отец его погиб в гражданской войне, мать умерла, и он долго беспризорничал, пока не был принят в детский дом. Там он учился, воспитывался. С 15 лет начал работать на станции Дно слесарем депо, а потом помощником паровозного машиниста. Здесь же вступил в комсомол.

Пареньку очень хотелось быть летчиком. Три года он добивался назначения в летную школу и, когда его туда направили, показал отличные успехи. После учебы более шести лет передавал свой опыт курсантам. Многие его ученики прославились и награждены орденами Советского Союза. На всех соревнованиях Антоненко всегда показывал высокие образцы летного искусства. Он летал днем и ночью, в любую погоду.

В 1939 году Антоненко назначили на Балтику. И здесь с первых же дней он плутиль всех своим летным мастерством. Как в финскую, так и в Великую Отечественную войну первый фашистский самолет на Балтике был сбит им.

Броня и мощное вооружение не спасли врага, когда советский богатырь атаковал его. Он знал уязвимые места Ю-88, возможности огня его пулеметов.

— Алексей перехитрил самого черта. Он может в воздухе стрелять, как в тире: сначала снимет голову стрелку-радиста, а потом — пилоту, — говорили летчики.

Обороняя Ханко, А. Антоненко вместе с Героем Советского Союза П. Вригью круглые сутки дежурил на аэродроме. По несколько раз в день поднимался в воздух. Однажды утром на высоте 100 метров появился бомбардировщик Ю-88. Антоненко и Вригья встретили его. Всего восемь патронов истратил Антоненко и однадцать Вригья. Фашистский самолет загорелся и врезался в землю. Воздушный бой продолжался одну минуту.

Вспоминал бой над Ханко, Антоненко рассказывал, как он дрался с двумя вражескими истребителями, которые хотели взять его в клещи, атакуя справа и слева. По крыльям и фюзеляжу «ястреба» щелкали пули. Но, вир-

туозно маневрируя, авиатор вывел машину из-под обстрела и напал сам, из атакуемого он превратился в атакующего. Оба фашиста стали уходить к своей базе. Одного из них Антоненко все-таки нагнал и поджег. Кувыркаясь, вражеский самолет упал в воды Балтики.

Слава о бесстрашном герое гремела по всей стране. Как-то, помогая товарищу, Антоненко отстал от группы балтийцев. В этот момент на его машину напало 20 самолетов противника. Перейдя в пики, метким огнем он расстроил строй нападающих и, не дав врагу опомниться, ушел.

За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом отвагу и героизм Алексею Насьяновичу Антоненко присвоено звание Героя Советского Союза. Он лично сбил 16 фашистских самолетов. Совместно с Героем Советского Союза Вригью возродил боевой порядок истребителей «пара» и прием «воздушная охота» над морем.

## Алим Байсултанов

Возвращаясь с боевого задания,

капитан А. Байсултанов узнал, что его родной аул, у подножия Эльбруса, разгромили фашисты, невесте выкололи глаза, вырвали косы. Никто из товарищей не заметил слез на лице Алима. Но все видели, как он расправлялся с фашистами в бою...

Их шло 25 — бомбить наши боевые объекты. Алим был шестым в группе «ястребов», а точнее — командиром этой группы. Он напал первым и в упор расстрелял «Юнкерс-88». Строй противника нарушился, началась воздушная свалка. Бомбардировщиков прикрывали «мессеры». Когда фашистская стая стала редеть, они обратились в бегство. Советские летчики в этом бою сбили 9 фашистских самолетов.

Сотни боевых вылетов сделал гвардии капитан Байсултанов. Провел успешно десятки воздушных боев. Он сполна отомстил врагу и погиб как герой. Подвиги его навечно вошли в летопись Краснознаменной Балтики. Звание Героя Советского Союза А. Байсултанову присвоено посмертно.



## Верность воинскому долгу

30 июня 1941 года лейтенант И. И. Борзов принял свой первый воздушный бой. Тогда их группа сбила 5 фашистских самолетов. Но и машина Борзова загорелась. Однако он сумел посадить ее на свой аэродром, обжег при этом лицо и руки.

В сентябре, после госпиталя, Иван Иванович успешно бомбит железнодорожные шельоны врага на станции Тосно. Но враг снова подбивает его самолет. Экипаж выбрасывается на парашютах и шесть суток пробирается по тылам врага к своим.

Едва оправившись от тяжелого пути, Иван Иванович вновь начинает летать, бомбит железнодорожные шельоны, аэродромы, корабли фашистов. Он первым применяет торпедирование по лунной дорожке — когда самолёт транспорта четко обрисовывается на серебрищейся от лунных бликов волосе.

В 1943 году И. И. Борзов уже командует авиаполком, легендарным 1-м Гвардейским мино-торпедным, где принял свое боевое крещение. Под его командованием воспитано 27 Героев Советского Союза. 22 июля 1944 года этого высокого звания был удостоен и И. И. Борзов. В послевоенные годы он вырос до видного военачальника, стал маршалом авиации.

## Цена секунды

Над Ханко, Даго, Таллином, у ворот Ленинграда нашли свой конец 15 вражеских самолетов, сбитых Героем Советского Союза истребителем Петром Антоновичем Бринько. Один из них был поставлен на центральной площади Таллина. Тысячи балтийцев ведали эту машину...

Прилетев в Таллин ремонтировать самолет, Бринько поставил его на стоянку. Вдруг он услышал гул вражеских

моторов. Малиненосно поднялся в воздух и сбил фашистский бомбардировщик на глазах многочисленной толпы. Трое фашистских летчиков выбросились на парашютах. Их взяли в плен. Это были опытные убийцы, бомбившие города Англии и Франции.

«Главное, — учил Бринько, — быстрота полета».

— Если ты взлетишь на секунду раньше, — говорил он товарищам, — погибнет враг. Если задержишься на секунду — погибнешь сам...

Бринько — украинец, шахтер. Работал электромонтером, учился на рабфаке в Запорожье. Потом был зачислен на военную службу. Служил в истребительной авиации на Дальнем Востоке. В 1940 году дрался с белофиннами, здесь же получил первую боевую награду — орден Красного Знамени.

В самом начале Отечественной войны Бринько прибыл на Ханко. Готовилась десантная операция. Краснофлотцы должны были высадиться на острова, с которых финны обстреливали город. В момент высадки десанта в воздухе появились фашистские бомбардировщики. Самолет Бринько поднялся в воздух и пошел на них. У противника было три машины. Две из них стали быстро уходить. Бринько зашел сверху, поймал в прицел третью и сбил ее пулеметным огнем.

Как-то фашистские самолеты приблизились к нашему аэродрому. Бринько поднялся и с ходу атаковал ведущий самолет в момент, когда он пикировал. Тот врезался в скалы. Два других «мессершмита» погнались за советским летчиком. Маневрируя, Бринько вывел машину из-под обстрела и открыл огонь по одному из преследователей. Патроны скоро кончились. Положение стало критическим. Но помог шедший недалеко Герой Советского Союза капитан А. Антоенко, который сбил один самолет врага, а другой стремительно ушел.

Однажды П. Бринько вместе с А. Антоенко вылетели к финскому городу Т. на разведку и обнаружили базу гидросамолетов противника. Они решили ее атаковать.

— Зашли спокойно, как над полигоном, — рассказывал после Бринько. — Обстреливая из пулеметов. Сделали второй заход, затем третий...

Бринько зашел две вражеские машины и вернулся на Ханко. Вечером решили повторить налет. Четыре краснозвездных истребителя пошли по утреннему маршруту, ата-



ковали и уничтожали на воде еще пять вражеских машин. Но когда истребители вышли из атаки, на них напала шестерка «фоккеров».

Малая высота мешала советским истребителям маневрировать. Однако они сбили пять из шести фашистских самолетов, сами же потерь не понесли. В этот день Бринько уничтожил два гидроплана и два «фоккера».

Как-то в Ленинграду прорвалась группа фашистских бомбардировщиков. Наши истребители, в числе которых была и машина Героя Советского Союза капитана Бринько, атаковали их. Сразу потеряв два самолета, враг начал уходить. Преследуя ME-110, Бринько заметил, как тот нырнул в облака. «Не уйдешь!» — сказал он себе и припал к прицелу. Но враг уходил. Бринько израсходовал все патроны. Тогда он направил свой самолет наперерез курсу противника и когда «мессер» оказался в разрыве облака, подстроился к нему, уравнил скорость и винтом обрушил хвост. Фашистский самолет рухнул на землю. А самолет Бринько без существенных повреждений приземлился на своем аэродроме.

...Четырнадцатым самолетом, сбитым Петром Бринько, был «Хейнкель-125», корректировавший огонь вражеской артиллерии. Бринько долго его преследовал. Резкая пулеметной очередью стрелка. Корректировщик стал набирать высоту и вдруг резко пошел вниз, пытаясь уйти на бреющем полете. Бринько не отставала. С пятидесятиметровой высоты «хейнкель» рухнул на землю. Бой закончился на глазах бойцов морской пехоты. Краснофлотское «ура» провожало самолет советского истребителя.

Бринько часто говорил товарищам:

— День, когда мне приходится сидеть на земле, не летать, — томителен.

Он ложился спать, а шлем держал под головой. Ботинки расшнуровывал широко, чтобы без затруднения натянуть их на ноги. Был случай, когда А. Антоенко и П. Бринько пришлось так быстро подниматься в воздух, что Антоенко (он был ведущий) вскочил в самолет без шлема, босиком, и оба самолета противника, что пришли тогда бомбить аэродром Ханко, были сбиты и во многом благодаря натренированности летчиков в быстроте взлета. Бринько, например, взлетал за 12—15-й секунды. Он же разработал и успешно применял тактику уничтожения аэрозастов наблюдения.

## На девятый день войны

В 1940 году Петр Игашев в числе других воспитанников училища был направлен на службу на Балтику, в минно-торпедный полк. Жизнерадостный, остроумный и энергичный, он был хорошо принят в коллективе и вскоре избран командиром эскадрильи. Когда началась война, группе бомбардировщиков была поставлена задача: нанести бомбовый удар по скоплению танков противника в излучине Двины. Атака была точной. Но танковую колонну прикрывали вражеские истребители, которым удалось поджечь самолет Игашева. Молодой летчик нанес левой плоскостью своей машины удар по фашистскому истребителю, а затем направил ее в скопление танков.

В неравном бою Петр Игашев до конца выполнял свой воинский долг. Вот как описывает его подвиг бывший стрелок-радист Владимир Макарович Кротенко:

«Взлетели ранним утром. Яркое солнце золотило крылья девяти бомбардировщиков. Шли над морем. Наш командир Ваня Ворзос произвел ложный маневр. Зайди в тыл к немцам, он резко развернул эскадрилью и внезапно вывел ее на цель. Немцы, приняв наши самолеты за свои, не атаковали.

Я увидел на шоссе большое количество танков, мчавшихся на восток. На низкой и средней высоте их прикрывала сотня «мессершмиттов». Бесконечная вереница танков со сложенными крестами и два яруса истребителей, между которыми мы летели, создавали впечатление, будто мы лезем в пасты к тигру. Наши самолеты растянулись ларями вдоль шоссе, выбирала позицию для бомбометания. И вот по команде из оторвавшихся люков посыпалась бомбы.

Идущие на большой скорости танки начали переворачиваться, врезаться друг в друга. С пятидесятиметровой высоты я увидел три огромных затора.

Снова заходим на удар. Истребители немцев из нижнего яруса устремились на нас в атаку. Начался бой. Мой летчик Александр Дроздов повел самолет к большому скоплению танков.

Игашев, потеряв ведомого, пристроился к нам и идет



в десятки метрах сзади. В этот момент я увидел, как четверо «мессершмитта» устремились на него снизу. Один из них, подбитый огнем штурмана и радиста, загорелся и упал, но самолет Петра тоже оказался в огне.

Вторая атака фашистских истребителей. У Петра разбит левый мотор. Фашистский стервятник, заканчивая вертикальную атаку, пролетает совсем рядом с машиной Игашева. Петр делает резкое движение штурвалом вправо и наносит левой плоскостью удар по хвостовому оперению вражеского истребителя. Хвост отвалился, и фашист полетел на землю.

Советский бомбардировщик таранил фашистского истребителя! Это был первый в истории Великой Отечественной войны таран, произведенный бомбардировщиком.

Отбивая атаки истребителей, мы приближались к одному из скоплений танков. Наш самолет, тоже получивший пробоины, начал гореть, но дыма было мало. И вдруг Петр Игашев, машина которого с минуты на минуту могла взорваться, внезапно бросил ее в пике. Я все понял. Последние три-четыре секунды смотрел, не отрывая глаз.

И вот огромный взрыв в центре танковой колонны. Взорвавшиеся бомбы Петра и горящий бензин зажгли десятки фашистских танков. Удаляясь от места боя, я долго смотрел на поднявшийся столб черного дыма. И видел перед собой лицо комсомольца Петра Игашева, совершившего на девятый день войны бессмертный подвиг — двойной таран».

## «Крестник» маршала

Золотой Звездой Героя Советского Союза был награжден и Игорь Каберов, который сдавал государственные экзамены по летной подготовке самому маршалу авиации Жуковскому. Воевал он на Балтике. Между вылетами писал стихи, сочинил к ним музыку, сам же исполнял под собственный аккомпанемент на баяне. В трудные фронтовые минуты Каберов собирал товарищей и распевал с улыбкой:

Ваня ныкает головой,  
Где же, братец, фронт второй?  
Ты на первом врага бей —  
Тот отpiresся скорей.

План вот такие стихи-шутки:

Что ты, Костя, нос повесил,  
Что летаешь ты не весел?  
Враг не хочет сам сбиться?  
Надо, значит, постараться.

В бою он был неутомимым и своим бесстрашием зажигал других летчиков-истребителей. О своих победах докладывал так: «С близкой дистанции я открыл по нему пулеметный огонь... И сгорел «мессер», как вечальная свеча...»

Каберов сбил 28 вражеских самолетов. Когда Игоря спрашивали о секретах его боевых успехов, он отвечал: «Все сложилось естественно, как дыхание...»

## Риск

Воспитателем учителя Героя Советского Союза Георгия Дмитриевича Костылева... Это имя широко известно среди фронтовых авиаторов. Летчик инициаций, он любил идти на риск и разгадывать возможные «ходы» противника. Ему это удавалось. В воздухе он был смелым, но не алармным. Всегда детально анализировал каждую схватку. И самое главное — этот анализ становился достоинством всех, кто участвовал с ним в бою. Костылеву приходилось драться одному и в группе с превосходящими силами противника. И он неизменно выигрывал, потому что никогда не шел в бой «на авось». Вступая в схватку с четырьмя «мессершмиттами», Костылев, конечно, рисковал. Но не без расчета. Он сразу определял, что летчики врага были не особо опытные, шли в плотном строю. Имея превосходство в высоте и скрываясь за легкой легкими облаков, можно было нападать. Так и было сделано. Этот бой, как и многие другие, Костылевым был выигран, 45 сбитых фашистских самолетов на счету Героя.

## Ведущий

Герой Советского Союза Александр Алексеевич МIRONENKO принимал участие во всех крупных воздушных сражениях, которые разыгрывались



над базами флотов Балтики. За годы Великой Отечественной войны он сделал 720 боевых вылетов.

Вот они — страницы героической летописи борьбы за балтийское небо. Первые потери и победы начала войны. На зеленом поле И-15. Рядом с ним Миرونенко — командир звена. Пройдя сквозь горе поражений первых месяцев, он спокойно стоит под артиллерийским обстрелом на Таллинском аэродроме. Совсем недавно он штурмовал войска и танки, летал в разведку, прикрывал корабли, которые шли в Кронштадт и Ленинград. Он воевал в нольде неутомимо и страстно... Он провозил «дугласы», увозившие детей из Ленинграда, когда фашисты рвались к Нарвской заставе, когда мыли свои самолеты в голубой Неве. Он голодал со всеми, но летал. Его всегда торопили: «Давай, давай скорей!..» И он зачастую бросал обед и уходил в пятый, шестой, седьмой полет.

...Еще не было ладонской трассы. Он прикрывал катера, потом кружил над первыми грузовиками, прокладывавшими «дорогу жизни» по снежной равнине Ладоги.

Вон в эти дни завязывались в бесконечный клубок: пара против семи, шесть против тридцати шести...

Пришел сорок второй. Мироненко охранял форпост Балтики — дальний островок на западе. В сорок третьем ему поручили высотное прикрытие Ленинграда. Враг подбирался к городу на высоте 700—800 метров, опускался все ниже и ниже, будто совершая учебные полеты над полигоном. Мироненко отучил врага быть спокойным и на высоте 800 метров. В мае 1943 года он становится командиром части. Летчики были молоды. И он личным примером учит их трудной науке побеждать врага. Его любимым афоризмом становится: «Летчик, который мало летает, — живет недолго».

На счету А. Мироненко уже 19 сбитых фашистских самолетов.

Будучи командиром полка, А. Мироненко многое сделал по внедрению боевого опыта, приобретенного нашей авиацией за годы войны. В июне 1944-го за выдающиеся заслуги в боях с врагами авиационный полк преобразуется в гвардейский, а его командир удостоивается высшего звания Героя Советского Союза.

Соратники и ученики Александра Алексеевича Мироненко изучали тонкости его летного и боевого мастерства, широко использовали их в воздушных боях.

Генерал-полковник авиации Александр Алексеевич Мироненко продолжает службу в Вооруженных Силах СССР.

## Балтиец

Летчик-истребитель Балтики старший лейтенант Анатолий Георгиевич Ломанин в 1942 году окончил Ейское училище и был направлен на защиту города Ленинграда. На первых порах не все получалось, как хотелось бы. Но уже через месяц Анатолий познал радость первой победы. В паре с другим летчиком он разорвал строй «зонкеров», летевших в Ленинград, и сбил одного из них. На смелую неуверенности пришли опыт и мастерство. Он стал отчаянным часовым ленинградского неба, зорко охранял «дорогу жизни» через Ладогу, выполнял множество других боевых задач. Везде умел бить врага наверняка, по-сафоновски — коротким ударом.

За два года пребывания на фронте сделал 504 боевых вылета, провел 52 воздушных боя, сбил 24 вражеских самолета и вырос от рядового летчика до заместителя командира авиаэскадрильи. 22 января 1944 года летчик-истребитель Краснознаменного Балтийского флота капитан А. Г. Ломанин был удостоен звания Героя Советского Союза. Три дня спустя, во время прикрытия группы бомбардировщиков в районе Кингисеппа, в ожесточенном воздушном бою с превосходящими силами вражеских истребителей он погиб. В письме, присланном в Таганрог родителям Героя, командир части сообщал, что их сын мало прожил, но многое сделал для победы над врагом. На примере его яркой героической жизни воспитывались молодые летчики.

## Есть — на самолеты!

В тридцатые годы Центральный Комитет ВЛКСМ бросил клич: «Молодежь — на самолеты!» Павел Иванович Павлов одним из первых откликнулся



ся на этот призыв. Ейскую школу морских летчиков он окончил в 1932 году.

Первое боевое крещение получил в боях с белофиннами. В Великую Отечественную войну командовал авиационной частью на Балтике. Сражался здесь в одном боевом строю с воспитанниками Ейского училища. Позже он так писал об этом: «Мои подчиненные в большинстве своем были питомцы Ейского авиационного училища, они отличались мужеством и отвагой, высоким боевым мастерством. В нашей части из воспитанников училища многие стали мастерами воздушного боя, имели на счету по 10 и более сбитых вражеских самолетов».

В период Великой Отечественной войны П. Н. Павловым сделано более 300 боевых вылетов и сбито 17 самолетов противника.

## На крыльях дальней авиации

Евгений Николаевич Преображенский родился в 1910 году в селе Волонославеиск Вологодской области. Равно пошел трудиться. Думал стать учителем, но затем увлекся военным делом и стал готовить себя к нелегкой судьбе военнотруженика.

В 1929 году Е. Н. Преображенский был послан в школу военно-морских летчиков в Севастополь. Учился он превосходно. С первых практических полетов показал себя спокойным и умелым летчиком.

Командир отряда после первого самостоятельного полета Преображенского заметил:

— Ваша стихия — воздух! Летайте и побеждайте!

Война с фашистской Германией застала Евгения Николаевича на посту командира минно-торпедного авиационного полка. Этот полк был одним из самых лучших воинских частей Красной Армии.

В июне 1941 года Преображенским была замечательно проведена операция по разгрому финского военного порта Турку. Группа советских самолетов была атакована истребителями противника. Отрадив удар вражеских са-

молетов, Преображенский направил свою машину к намеченной цели, сбросил бомбы на порт и благополучно вернулся на свой аэродром. После этого рейда в его машине насчитали 37 осколочных и пулевых пробоин и вмятин. За трое суток летчики Преображенского сделали на Турку 360 самолето-вылетов.

В одном из дневных налетов на Турку самолет Преображенского подвергся особо сильному огню. На поврежденную прилыми попаданиями и осколками снарядов машину устремилась группа вражеских истребителей. Преображенский не стал уходить от них, а атаковал ближайшего фашиста в лоб. Враги не выдержали этого натиска и рассыпались в разные стороны. Советский бомбардировщик выполнил задание командования.

За Турку последовали удары по Данию, Мемелю, Кенигсбергу, Берлину.

Дальность полета, облака, туманы, ночь, огневые заземы, нападение истребителей, кислородный голод — все это не мешало Е. Преображенскому привести свои самолеты до Берлина. Над центром города машины его группы разошлись. Полковник Преображенский повел свой самолет на берлинский телеграф и сбросил на него тяжелые фугасные бомбы. На фашистскую столицу за несколько налетов Преображенский и его боевые товарищи сбросили сотни бомб. Попадение советских самолетов над Берлином разоблачило лживые утверждения фашистской пропаганды о разгроме и уничтожении русской авиации и явилось своего рода предупреждением о грядущем возмездии.

Полк заслужил благодарность Верховного Главнокомандующего. В поздравительном письме, адресованном летчикам Преображенского, Верховный Главнокомандующий благодарил балтийцев за высокое летное мастерство, за образцовое выполнение заданий Родины. Зарубежная пресса высоко оценила достойный вклад советских летчиков в дело борьбы с фашизмом. Одна из газет писала: «Советские самолеты бомбили центры военной промышленности. Теперь тут развалины. На Берлин были сброшены бомбы крупнейшего калибра. От разрыва бомб в небо поднимались огненные столбы; даже с самолета было видно, как рушились здания в городе».

Рейды в тыл врага, разрушение важнейших железнодорожных станций, уничтожение немецких баз и штабов —



такова повседневная будничная работа героических летчиков, воспитанных Евгением Николаевичем Преображенским.

Только за шесть месяцев войны летчики гвардейского полка Преображенского уничтожили 25 железнодорожных станций, 24 военных и транспортных корабля, 200 фашистских танков, 99 автомашин, 24 самолета, большое количество вражеской пехоты. К середине 1944 года полк Преображенского потопил 103 корабля противника.

Герой Советского Союза гвардии генерал-полковник авиации Евгений Николаевич Преображенский был выдающимся авиационным начальником, гордостью военно-морской авиации. До самых последних дней жизни (умер в 1963 году) он оставался убежденным патриотом своей Родины, достойным примером для тех, кто выбрал себе героическую, крылатую профессию военного летчика.

## Штурман

Герой Советского Союза Петр Ильич Хохлов — генерал-лейтенант авиации. Летал в войну штурманом на тяжелых воздушных кораблях. Славились меткостью бомбовых атак, умением летать в любую погоду, в любое время суток. В годы Великой Отечественной войны Петр Ильич — флагманский штурман гвардейского полка. Это он выводил эскадрильи тяжелых бомбардировщиков на Берлин, Кенигсберг, Хельсинки. Это его бомбы рухнули в столице Германии после того, как Гитлер на весь мир объявил, что советской авиации больше не существует, что она якобы полностью уничтожена.

Вот как описывает журналист Михаил Львов в повести «Балтика, мое место Берлин» действия капитана П. И. Хохлова во время первого налета на логово фашизма:

«Упругая струя воздуха с шумом, который слышится даже при работающих моторах, врывается в фюзеляж, это Хохлов открыл бомболюки. Сбрасыватели освобождены от предохранителя. Флагманский самолет с красными звездами на крыльях — над фашистской столицей.

Вот внизу рельсы многих железнодорожных путей — это сортировочная. А это приближается Штеттинский вокзал. Отсюда отправляются фашистские эшелоны с войсками, танками, орудиями.

Петр Ильич узнает многие военные объекты. Это цели для балтийцев. Хохлов слялся с прицелом. Вокзал как на ладони. Вспыхнула белая лампочка, и Хохлов отрывисто крикнул:

— Боевой! Так держать!

Три слона, венчающих долгий рейд! Теперь — ни на градус в сторону, только вперед.

Кнопка электрического сбрасывателя, всегда такая податливая, не хочет, кажется, сдвинуться с места. Но это только кажется штурману: сбрасыватель сработал, и самолет вздрагивает, освобождаясь от бомбового груза. И тотчас не полетели на город бомбы с самолетов Плотнича, Ефремова, Гренишников, со всех других самолетов».

## Верный присяге

Герой Советского Союза Александр Герасимович Батурина за время Великой Отечественной войны совершил 543 боевых вылета, провел 84 воздушных боя. По его признанию, воевал он в «полтора ока». Правый глаз на 70 процентов потерял зрение. Ему лучше было воевать в темноте, ибо днем приходилось надевать темные очки.

Бесстрашный истребитель сбил лично 18 самолетов противника и 12 — в группе.

В настоящее время Александр Герасимович трудится в народном хозяйстве главным инженером в одной из транспортных организаций.

## Герой с Кавказа

Сын осетинского народа Геннадий Дмитриевич Цоколаев воевал с фашистскими летчиками умело, не ведая страха. На одном из участков фронта невозможно было засечь огневые точки противника, которые приносили много вреда нашим сухопутным



войскам. И вот Цоколаев привел шестерку истребителей в этот район.

Гитлеровцы, соблюдая маскировку, не открывали огня. Тогда Геннадий снизился до предельно возможной высоты и открыл огонь из пулеметов.

Фашисты ответили градом свинца. Этого и хотел Цоколаев — враг открыл себя.

Четыре раза водил отважный сокол в атаку свою шестерку, нанеся противнику большой урон. В то время фронтовые газеты писали: «Цоколаев — гордость Балтики. Он лично уничтожил 20 фашистских самолетов».

Его ратный подвиг заслуженно отмечен высшей наградой Родины — Золотой Звездой Героя Советского Союза.

## Воздушный снайпер

400 боевых вылетов, 85 воздушных боев провел в небе Балтики Иван Савельевич Кравцов. Он был умелым воздушным снайпером, смело вступал в бой с вражескими летчиками и, как правило, всегда выходил победителем. 29 им лично сбитых фашистских самолетов, 6 — в группе — таков вклад в победу над врагом легендарного бойца и отважного советского патриота. Герой Советского Союза И. С. Кравцов сейчас на заслуженном отдыхе.

## Всею смертью назло

Только за 1943 год отважный советский патриот — летчик Александр Иванович Разгонин послал ко дну 6 транспортов противника. В ноябре 1943 года при наведении бомбового удара во вражеским объектам противника самолет Разгонина упал в лес, на территорию, занятую противником. Это подтвердили летчики других самолетов, участвовавших в выполнении боевого задания.

22 января 1944 года А. И. Разгонину посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Но советский ас остался в живых. На боевом курсе вышел из строя один двигатель самолета. Летчик тянул до леса, но вскоре отказал и второй двигатель. Самолет упал в лесную чащу.

Члены экипажа, получившие ранения при падении, были взяты в плен. Начались тяжелые испытания. Несколько раз Разгонина приводили в канцелярию, где люди с нарукавной нашивкой «РОА» (армия, сформированная изменником Родины Власовым) подолгу беседовали с ним, угрожали, уговаривали.

Власовцы не скупались на посулы, агитируя в свою изменническую армию. Но все их посулы были пусты. Отважный летчик оказался в концлагере Ашаффенбург, на западе Германии. Однажды он решил бежать. Врач, чех по национальности, тоже из заключенных, осмотрев распухшее колено Александра Ивановича, добился того, чтобы Разгонина назначили убирать барак. Воспользовавшись обломком ножен, летчик поднял прутья оконной решетки.

Ночью во время налета авиации на город, когда охрана разбежалась в укрытия, Разгонин со своими товарищами Петром Дудзиным и Иваном Тяпковым бежали из лагеря.

Тяжелым был путь смельчаков. На каждом шагу им грозила смерть. Шли ночью. И вот — Франция, освобождение войсками союзников, затем возвращение на Родину.

В настоящее время Разгонин живет в Ленинграде, работает инженером на одном из заводов. Александр Иванович преодолел все испытания, потому что страстно любил Родину, ненавидел ее врагов.

## На Северном флоте

В годы Великой Отечественной войны Северный флот и приданная ему авиация отражали наступление немцев на Мурманск, на базу Северного флота — Полярное.

Численное превосходство немецкой авиации в начале



войны разбивалось о мужество, идейную стойкость и легкое мастерство летчиков-североморцев. Авиация Северного флота совершила более 57 000 самолетов-вылетов, в воздушных боях сбито 998 самолетов, 111 машин уничтожено на аэродромах противника. Во время войны летчики Северного флота, взаимодействуя с кораблями, обеспечили успешный проход в порты Мурманска и Архангельска более 40 союзных конвоев. Северный морской путь беспрерывно действовал всю войну.

Большой урон кораблям врага наносила советская авиация, лишая его возможности использовать морские коммуникации снабжения войск. В 1944 году гитлеровцы были лишены возможности эвакуировать морем разгромленную мурманскую группировку войск.

На долю Военно-Воздушных Сил Северного флота приходится 36 процентов потопленных и 74 процента поврежденных судов противника. Во всех боевых делах активное участие принимали и воспитанники Ейского авиационного училища. Боевали они хорошо. И побеждали. Война в северных широтах вылила немало героев.

## Боевой преемник Сафопова

Капитан Василий Семенович Адонкин первым на Севере повел истребители на прикрытие штурмовиков и в боевом содружестве с ними одерживал одну победу за другой. «Он был боевым преемником Б. Ф. Сафопова — известного военного летчика северного неба, первого на фронте дважды Героя Советского Союза. В воздушных сражениях Василий Семенович показывал личный пример стойкости и отваги. «Мы сафоповцы! — говорил капитан Адонкин. — И мы гордимся этим званием, оправдываем его в боях!»

В условиях Полярного круга Василий Семенович сделал 258 вылетов, провел 42 воздушных боя, сбил 16 вражеских самолетов, из них 13 — истребителей.

«Истребитель истребителей» — называли капитана Адонкина товарищи по оружию.

Он погиб смертью храбрых в одном из воздушных боев и зачислен навечно в списки личного состава истребительной авиационной части Военно-Воздушных Сил нашей страны.

## Отважный разведчик

Командир 3-й эскадрильи 118-го разведывательного полка ВВС Северного флота капитан Леонид Елькин сделал 150 дальних и ближних разведок линии фронта, портов и аэродромов в Финляндии и Норвегии. Он вел разведку коммуникаций противника для подводных лодок, торпедоносной, штурмовой и бомбардировочной авиации. Разведданные Елькина обеспечивали безопасный переход союзных конвоев с военными грузами и продовольствием в порты Мурманск и Архангельск. Леонид Ильич выполнял самые ответственные задания командования и летал в любую погоду. Он умел незамеченным подойти к объекту в солнечный день, найти и «проявить» маскирующегося врага в темную ночь.

Капитан Елькин считался лучшим разведчиком Севера. Он погиб, не дожидаясь момента до светлого дня победы.

За мужество и находчивость в войне с гитлеровцами ему присвоено звание Героя Советского Союза.

## Мастер блокировки

Патовец училища Н. М. Диденко, уроженец города Прохладного Кабардино-Балкарской АССР, боевую славу получил в истребительном авиационном полку имени Сафопова, куда он пришел весной 1943 года. В первых же полетах он показал себя достойным сафоповцем. Хорошо усвоив тактические приемы, он постоянно их совершенствовал, искал новые приемы, дающие превосходство над врагом.

Так, он стал одним из лучших мастеров преследования вражеских истребителей и блокировки немецких аэродро-



мов. Однажды шестеро наших истребителей завязала бой с 16 немецкими самолетами. Действуя группой, наши авиаторы всегда имели пару на высоте. Чаще всего это была пара Диденко. В критические минуты она сваливалась с высоты и наносила смертельные удары во врагу. Так получилось и в этом бою. Гвардейцы одержали четыре победы, не потеряв ни одного своего самолета. 378 боевых вылетов совершил Н. М. Диденко, 17 сбитых фашистских самолетов на его счету. В канун 27-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, 5 ноября 1944 года, он был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

## В торпедных атаках

Неприветливо и хмуро плещутся волны северных морей. Погода меняется часто. Тяжел и опасен многочасовой полет над водами Заполярья. Но вину враг. Его надо найти и уничтожить. И самолет-торпедоносец, ведомый Вячеславом Павловичем Балаховым, по семь часов носится над морем, преследуя и атакуя вражеские корабли и транспорты. 58 боевых вылетов на торпедные атаки и бомбежку совершил отважный авиатор.

Точными бомбовыми ударами и дерзкими атаками по военно-морским базам и аэродромам противника потопил 8 транспортов и уничтожил 11 самолетов гитлеровцев. Указом Президиума Верховного Совета СССР 24 июля 1943 года ему было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

## Короткий бой

Заместитель командира эскадрильи истребительного полка гвардии капитан Николай Андреевич Бокий родился в 1918 году в станице Ленинградской Краснодарского края. В августе 1941 года, после окончания Ейского авиационного училища, был направлен на Се-

верный флот. В первых же воздушных боях показал себя бесстрашным воином.

За время войны совершил 425 боевых вылетов. В одном из боев в 1943 году Николай Бокий перехватил в небе Заполярья прославленного немецкого аса Рудольфа Мюллера, на счету которого числилось около 30 побед в воздушных боях. В коротком, но трудном поединке Бокий сразил Мюллера. Метким огнем своего оружия он поставил точку в черном списке фашистского аса. Родина высоко оценила его боевые заслуги, присвоив Н. А. Бокую 24 июля 1943 года звание Героя Советского Союза. Сейчас Николай Андреевич полковник запаса. Живет и трудится в Ростове-на-Дону.

## Выстрел в упор

Заместитель командира 3-й эскадрильи 7-го гвардейского минно-торпедного полка гвардии капитан Василий Николаевич Киселев был летчиком с широким диапазоном боевых возможностей, многоцелевым воздушным бойцом. Это подтверждается фронтowymi записями в его летной книжке. Боевых вылетов сравнительно немного — 226. Но каких! 75 — ночью, 18 — на разведку в море, 12 — на сопровождение караванов союзников, 21 — на постановку мин на морских коммуникациях противника, 100 — на удары по аэродромам и военно-морским базам противника.

Киселев торпедировал врага с воздуха. Он лично потопил транспорт водоизмещением в 6000 тонн.

29 апреля 1943 года Киселев вылетел со своими летчиками на торпедирование фашистских транспортов. Торпедоносцев обстреляли вражеские корабли охраны. Уже на боевом курсе в самолет Киселева попал снаряд. Но Василий Николаевич не дрогнул в трудную минуту. Горящий самолет он направил в последнюю торпедную атаку. Наметив целью самый крупный транспорт, выстрелил на верняка, в упор...

27 июля 1943 года гвардии капитану Василию Николаевичу Киселеву посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.



## Топмачтовый снайпер

На фронте Георгий Васильевич

Павлов командовал авианолком. Снайпер бомбо-штурмовых ударов. Первым на Севере отыграл счет потопленным транспортом противника топмачтовым методом. 14 сентября 1943 года при атаке 30 морских кораблей противника самолет Павлова был подбит огнем зенитной артиллерии. Пока он мог держаться в воздухе, он по радио продолжал руководить боевой группой.

Сел Павлов в Баренцевом море. Товарищи нашли его через 12 часов заночевавшего, в тяжелом состоянии. Отлежавшись на госпитальной койке, Павлов опять стал во главе полка.

Авианолк Павлова сделал 831 боевой самолето-вылет и потопил 132 морские единицы.

На личном счету командира два транспорта, один танкер водоизмещением в 12 000 тонн, миноносец. В части, где служил Павлов, выросло пять Героев Советского Союза. Сам командир стал шестым.

## Майор Пирогов

Не много мы знаем о жизни майора Владимира Васильевича Пирогова. Не любит он рассказывать о своих делах. Зато о его подвигах красноречиво свидетельствуют документы.

На боевом счету майора Пирогова 5 потопленных вражеских транспортов, танкер и мотобот, много техники и живой силы противника. Отлично показал себя в боевой обстановке воспитанник Ейского авиачилища! За мужество и храбрость, проявленные в боях с врагом, он был удостоен звания Героя Советского Союза.

## Советский характер

В Заполярье, над тундрой, звено советских истребителей МиГ-3 атаковало «мессершмитты».

В этом бою командир звена Захар Артемьевич Сорокин был ранен в ногу. Теряя силы, он все же догнал один вражеский самолет и винтом обрубил ему хвост...

Командир звена, не выпуская шасси, посадил свой «ястребок» в тундре на замерзшее озеро. Рядом он увидел разбитый двухмоторный ME-110. В кабине стоял фриц с собакой на поводке. Собаку, направленную на него фрицем, командир звена уложил из пистолета сразу. А фрица, когда тот бросился к нему, паля из парабеллума, он свалил второй пулей. Но здесь появился еще один фашист — летчик. Командир звена нажал на курок... Осечка! И тут же, теряя сознание, сам повалился в снег, сбитый с ног ударом в лицо финским ножом. Очнулся командир звена от удущья. Фашист сжимал ему горло. Здоровой ногой советский летчик ударил фашиста в живот, заставив его разжать пальцы. Схватив лежащий рядом пистолет, он выстрелил во врага. Перевязав раны, Захар Артемьевич направился в сторону вероятного расположения советских войск.

На исходе шестых суток он повстречал матроса, на шапку-ушанку которого блестела красная звездочка.

— Ты кто? — спросил матрос.

— Захар Сорокин, — ответил командир звена, вались в сугроб от слабости.

В городе Полярном в военно-морском госпитале Захару Сорокину ампутировали обмороженные ступни ног. Любюк к небу, непреклонная воля к борьбе с врагами Родины двигали воздушного аса, несмотря ни на какие препятствия, вперед.

После госпиталя он снова продолжает воевать, имея протезы. Совершил еще немало боевых вылетов, сбил при этом несколько вражеских самолетов, а всего за войну — 18. Его подвиг отмечен Золотой Звездой.



## Памятный урок

Начал воевать Петр Георгиевич Сгибнев на Балтике. В воздушном бою над Ирбенским проливом, в котором наши корабли во взаимодействии с авиацией атаковали крупный караван фашистских судов, он, молодой, горячий, в погоне за скорой победой оторвался от товарищей и едва не погиб. Сгибнев один выбрал себе цель и атаковал ее в лоб. Фашист оказался не из трусливых, не уклонился от лобовой атаки и успел первым выпустить прицельную пулеметную очередь. Самолет Сгибнева вздрогнул. В лицо летчику ударила струя бензина и масла.

Он потерял сознание, упал на болото и по счастливой случайности остался жив.

Его подобрал советские воины. Выходили советские врачи в госпитале. До госпитала Сгибнев сбил 3 самолета. После — еще 16. И уже никогда в групповом воздушном бою не отрывался от своих товарищей.

— Фашистский ас научил ценить в драке локоть друга, — говорил он.

Сгибнев воевал на Севере на самолетах различных типов. И умел извлечь из каждой машины все ее лучшие летно-тактические качества. Совершил 318 боевых вылетов, провел 38 воздушных боев.

Герой Советского Союза Петр Георгиевич Сгибнев погиб 3 мая 1943 года.

## На Черном море

Авиация Черноморского флота с первых дней войны начала наносить ответные удары по противнику. В боевых донесениях мелькали названия городов: Констанца... Галац... Суджия... Плоешти...

Летчики-моряки сыграли большую роль в обороне Одессы и Севастополя. А пилоты севастопольской группы вообще не знали отдыха ни днем ни ночью.

Были дни, когда бомбардировщики и штурмовики производили в сутки по 5, а истребители — по 6—7 выле-

тов. Только за время обороны Севастополя в воздушных боях и на аэродромах морские летчики уничтожили 438 самолетов врага. И здесь особенно отличились воспитанники Ейского авиационного училища. Рассказжем о некоторых из них.

Герой Советского Союза Федор Николаевич Аглотков в годы войны, будучи штурманом, выполнял ответственные боевые полеты. Из 378 боевых вылетов 245 — длительные ночные полеты на бомбенку. Меткими ударами Федор Николаевич уничтожил 80 военных объектов врага, 8 самолетов, 4 транспорта, танкер, штаб армии гитлеровцев...

При выполнении одного из боевых заданий Ф. Н. Аглоткова погиб смертью храбрых.

Константин Степанович Алексеев так рассказывает о своем боевом пути:

— На моем счету двадцать уничтоженных вражеских самолетов. Так, как я, воевали тысячи советских летчиков. Нас вдохновляла на подвиги непоколебимая вера в дело Коммунистической партии, безграничная преданность своему социалистическому Отечеству, неудержимое стремление к победе над заклятым врагом.

Алексеев сделал 500 боевых вылетов. Не все они были удачными. И не раз его самолет возвращался на родной аэродром весь изрешеченный пулями. Отважный летчик горел в воздухе и в затяжном прыжке с парашютом спасал себя от гибели. Но и горечь поражений заставляла в Алексееве волю к победе над фашизмом. Алексеев много летал на боевые задания ночью.

Весной 1943 года немцы затеяли минирование Геленджикского порта.

В одну из ночей Алексеев вылетел им навстречу на самолете ЯК-1 и сбил два «Хейнкеля-111». Вернувшись на свой аэродром, опять услышал команду: «Воздух!». Шла еще одна группа «минеров». Их тоже разогнал Алексеев, сбил еще один «Хейнкель». Только в ночных воздушных боях в районе Геленджика он уничтожил 8 бомбардировщиков. Войну К. С. Алексеев закончил Героем Советского Союза.



## Пути героя

Путь Александра Ивановича Жесткова в великой народной войне тяжелый и длинный — от Балтики до Черного моря, от Севастополя до портов Румынии и Болгарии.

Он участвовал в массированных налетах на Констанцу, Сулину, Плоешти, наносил удары по фашистским морским транспортом на коммуникациях и в портах.

На боевом счету Жесткова 6 потопленных кораблей и 4 — в группе, много танков, артиллерийских орудий и другой военной техники врага.

Однажды наш подбитый гидросамолет сел далеко в море и затонул. Жестков обнаружил шлюпку с экипажем и четыре часа барражировал над ней. Затем нашел в море советский катер и привел его к месту бедствия. Так всегда поступал Александр Жестков. Он мужественно и отважно сражался с врагом, помогал боевым товарищам в трудную минуту. За это и был награжден Золотой Звездой Героя.

## Упал в море

На войне Яков Матвеевич Иванов пробыл мало. Однако Севастополь его не забудет...

14 ноября 1941 года два истребителя — советский и фашистский — на виду у всего города сходились в лобовую атаку. В последнюю секунду фашист отвернул. Яков его тогда не догнал — мочи на то у «ястребка» не хватило. Это он, Яков Иванов, удалой, отчаянный парень, не раз испытывал нервы гитлеровцев и проверял крепость своей закалки на тот случай, если в воздушном бою откажет оружие.

Случай этот произошел вскоре. Только не оружие отказало, а сам Яков сплюховал. Он на подходе к Севастополю перехватил три «хейнкеля». Решив всех троих свалить одним махом, Иванов стрелял длинными очередями. Когда же в бою выдался момент ударить с короткой дистанции,

оружие смолило: кончились патроны и Яков Матвеевич пошел на таран. Лопастью винта отрубив хвост «хейнкелю», он произвел нормальную посадку на своем аэродроме. А самолет с отрубленным хвостом взорвался, ударившись о землю.

17 ноября 1941 года Яков Иванов преградил дорогу к Севастополю огромному «Дорнье-215», выбрав удобную позицию, открыл огонь. Тяжелый «дорнье» задымился, но высоты не терял, продолжал идти прежним курсом. Решив, что «дорнье» неуязвим для пулеметов, которыми был вооружен истребитель, Яков Матвеевич Иванов таранил его. «Дорнье» упал в море. Погиб и бесстрашный воздушный боец.

Звание Героя Советского Союза Я. М. Иванову присвоено посмертно.

## Из освобожденного Севастополя

В войну Иван Егорович Корзунов командовал эскадрилей. Затем был командиром полка. Позже ему доверили водить в бой авиасоединение. Он участвовал в дерзких налетах на объекты противника, расположенные в глубоком тылу. 180 дней, порою по несколько раз в день, он вылетал бомбить противника из освобожденного Севастополя, с площади у Херсонесского маяка.

Корзунов лично совершил более 500 боевых вылетов, уничтожил 25 кораблей противника. Он был мастер минометного и бомбового удара. И по праву стал Героем Советского Союза. После войны командовал крупным авиасоединением Военно-Морского Флота.

## В небе Крыма

Этого черноморского воздушного героя знали многие люди.

Начал войну Василий Иванович Минаков командиром



звена. Первым в полку ходил на выполнение боевого задания, по три-четыре раза в день бомбил передний край обороны фашистов.

Его мужество, отвага, летное мастерство особенно ярко проявились при освобождении Крыма. Василий Минаков бил врага днем и ночью. Лично потопил 7 транспортов, уничтожил 4 склада с боеприпасами, выполнил 81 бомбовый удар по базам и портам противника, участвовал в 30 торпедных атаках, 44 раза вылетал ставить мины, 12 раз сбрасывал груз партизанам Крыма. Его экипажем сбито 4 вражеских самолета. Родина высоко оценила подвиги воспитанника Ейского авиационного училища. В. И. Минакову было присвоено звание Героя Советского Союза. Отважный летчик, советский патриот генерал В. И. Минаков продолжает свою службу в рядах Военно-Воздушных Сил.

## Ударом наверняка

Летчика-истребителя Евграфа Михайловича Рыжова в Севастополе любили за безудержную храбрость в бою. В 54 воздушных сражениях он сбил 14 самолетов противника. Самому Рыжову больше всего запомнились севастопольский бой с 40 «юнкерсами», незавершенный для него и потому неприятный. Во время воздушного боя его, улетевшего погоней за «юнкерсом», подкараулил и подбил «мессер» из группы прикрития. Рыжов еле дотянул до дома на поврежденной машине, с осколком снаряда в руке.

После госпиталя Рыжов стал еще злее к врагу. В один из солнечных дней, барражируя на высоте 7500 метров над Севастополем, он заметил немецкий бомбардировщик ХЕ-111, который шел курсом на главную военно-морскую базу. Близо подойти к «хейнкелю» и ударить по нему наверняка Рыжову не давал гитлеровский стрелок-радист. Хуже того, он повредил на «ястребке» водяную магистраль. Горячая вода обожгла Рыжову ноги. А «хейнкель», повернув в сторону моря, набирал скорость. Еще минута, и враг уйдет, а на раненом истребителе догнать его будет невозможно. Пользуясь преимуществом в высоте, Рыжов

отжал ручку от себя, дал полный газ, на предельной скорости врезался в хвост ХЕ-111 и навсегда похоронил его в море. А сам, опомнившись после тарана, все же успел вырвать свою машину из крутого пике. Самолет валил, жиготом, ударился в воду. Рыжова выбросило из кабины. Он продержался на воде шесть часов. Подобрал Рыжова советский сторожевой натер.

После выздоровления Евграф Михайлович Рыжов совершил немало героических дел, проявил себя настоящим героем. Его грудь украсила Золотая Звезда Героя Советского Союза.

## Неустрашимый

Дмитрий Стариков окончил Ейское авиационное училище в 1939 году. То было время, когда страна уверенно шла по пути к своему счастливому будущему.

Советский народ претворял в жизнь решения XVIII съезда партии, постоянно укреплял оборонное могущество страны, строящей социализм.

Когда вспыхнула Великая Отечественная война, Д. Стариков с первых же ее дней встал в ряды защитников Родины.

Внимательность и осмоторительность Дмитрия Александровича в бою сочетались с неустрашимым мужеством, быстрой реакцией и настойчивостью. За время войны он совершил 500 боевых вылетов, провел 130 воздушных боев, сбил 21 самолет противника. За это он был удостоен звания Героя Советского Союза.

## Один против десяти

Василию Ильичу Хряеву на первых порах, как он говорил, не везло на фронте. Летал много, смело, а побед не имел. Но вот как-то, возвращаясь с боевого задания, уже над своим аэродромом внезапно



столкнулся с врагом. Его атаковали три «мессершмитта» сразу. Напали сверху. Однако, пикируя, они проскочили мимо советского истребителя. Хряев учел этот просчет противника.

Пользуясь преимуществом в высоте, он догадал правого ведомого и зажег его. Ведущий и второй ведомый «мессеры» бежали.

В другой раз один Хряев разогнал девятку «юнкеров», не дав ей сбросить смертельный груз на наш аэродром.

Они вывалились из облаков, когда Хряев отдыхал. Но прежде чем «юнкеры» успели открыть огонь по стоянке, Хряев сумел вскочить в свою машину, запустить мотор, подняться в воздух. Врезавшись в строй врага, он и там действовал молниеносно. Расстроил его боевой порядок и скрылся в облаках. Через несколько секунд снова появился, обстрелял «юнкеры» и опять спрятался в облака. Так несколько раз, пока гитлеровцы не рассеялись, оставив на советском аэродроме горящий «юнкер».

Спасшийся на парашюте офицер жаловался, что бой был очень тяжелый. Пять советских истребителей даже против девяти «юнкеров» — это, мол, много.

Летчики, друзья Хряева, да и сам он хохотали до слез, слушая разглагольствования перепутанного насмерть гитлеровца, принявшего один наш самолет за пять. Недаром говорят: «У страха глаза велики».

250 боевых вылетов сделал Василий Ильич, сбил 13 самолетов противника, 50 раз штурмовал вражеские войска и аэродромы. Василий Хряев в каждом бою показывал высокое воинское мастерство, громил ненавистного врага беспощадно. За мужество и отвагу был удостоен звания Героя Советского Союза.

## Во имя победы

В тридцатых годах Николай Александрович Токарев был незаурядным летчиком-инструктором Ейского авиационного училища. В 1939 — 1940 годах принял активное участие в войне с белофиннами. Командуя эскадрилей, Токарев проявил образцы мужества и героизма,

за что получила звание Герой Советского Союза. Великая Отечественная война застала его на посту командира минно-торпедного авиатряда. Токарев служил достойным примером хладнокровия и мужества, смело вошел в бой свой гвардейский полк, а затем и авиационную дивизию. Подчиненные любовно называли своего командира Батей.

В 1944 году командир авиационной дивизии возглавил группу самолетов, направлявшихся на уничтожение большого транспортного каравана под Евпаторией.

Несмотря на сильный заградительный огонь, он провалился к цели и торпедой потопил большой транспорт. Но загорелся и его самолет. Пылающая машина упала у Мойванского озера. Так погиб верный сын Родины Н. А. Токарев.

25 февраля 1957 года в Евпатории состоялось открытие памятника боевому генералу. Бронзовая фигура Н. А. Токарева достойно встала на постамент.

Добить врага жестокого  
Друзьям он завещал,  
Отважный солдат Токарев,  
Герой и генерал, —

так писали о герое флотские поэты.

## На Тихом океане

В период боевых действий Тихоокеанского флота в августе — сентябре 1945 года морские летчики наносили массированные удары по вражеским портам и базам в Северной Корее — Юни, Расин, Сейсан, по основным железнодорожным узлам Маньчжурии. С начала военных действий против империалистической Японии наша авиация особенно себя проявила в обеспечении морских десантных операций.

В летопись воинской доблести и отваги советских авиаторов в боях с империалистической Японией ярче страницы вписали воспитанники Ейского авиационного училища.



## Первый в атаке

Питомец училища Михаил Иванович Гриб с первых дней Великой Отечественной войны сражался с немецкими захватчиками. Защищал Севастополь, а в 1945 году воевал на Тихом океане. Оборонял легендарный Севастополь, летчик Гриб всегда внимательно всматривался в воздушное пространство над городом. Стоит появиться в его поле зрения какой-либо точке, как он тут же устремлялся в атаку.

Какие бы ни делал маневры противник, ему, как правило, не удавалось ускользнуть от метного огня советского летчика.

Всего М. И. Гриб совершил 510 боевых вылетов, сбил 16 самолетов противника. Родина высоко оценила его боевые заслуги, присвоив ему высокое звание Героя Советского Союза.

## Огненный человек

В дни боев с японскими милитаристами воспитанник училища М. Е. Янко повторил подвиг капитана Н. А. Гастелло. 10 августа 1945 года, во время выполнения боевой задачи по уничтожению транспортов противника в порту Расаи, в самолет Янко, шедший в группе замыкающим, попал снаряд и он загорелся. Тогда летчик направил горящую машину на здание жандармского управления, под развалинами которого похоронили десятки вражеских солдат и офицеров. 14 августа 1945 года моряки-десантники, заняв Расаи, обнаружили остатки сгоревшего самолета, а недалеко — тело погибшего советского летчика. В левом нармоне обгоревшего фюзеляжного кителя М. Е. Янко лежал залитый кровью комсомольский билет.

Корейцы назвали мужественного советского сокола огненным человеком. 14 сентября 1945 года Михаилу Егоровичу Янко посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

За мужество и героизм, проявленные в боях на Тихом океане, звание Героя Советского Союза были удостоены: Николай Игнатьевич Друадев, Иван Федорович Воронин, Григорий Андреевич Луценко, Яков Иванович Матвеев, Михаил Иванович Буркин и другие.

В боях против империалистической Японии участвовал Павел Иванович Беллев. Отважный авиатор впоследствии стал летчиком-космонавтом СССР.

## Братья Снесаревы

Виктор, Владимир и Василий Снесаревы... Кто о них не слышал! Смелые, упорные, хорошие товарищи, они известны были всем курсантам Ейского училища.

Братья Снесаревы и росли, и учились, и Родину защищали вместе. Воевали умело, храбро.

В жестоких воздушных боях с гитлеровцами под Севастополем погибли смертью героев Василий и Виктор.

После их гибели Владимир Снесарев как-то весь ушел в себя, постарел и забыл, что человеку и на войне положен отдых... «Мне теперь драться нужно за троих», — говорил он иррационально. И дрался с врагом за троих: под Новороссийском, Таманью, Керчью, Николаевом и Севастополем. На его счету 313 боевых вылетов, 16 самолетов, сбитых лично, и 8 — в паре. Гвардию капитану Владимиру Снесареву присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Полковник запаса В. С. Снесарев живет в Краснодаре и ведет большую военно-патриотическую работу.

## Герои Курсенковы

Как и братья-герои Снесаревы, Сергей, Александр и Николай Курсенковы также окончили Ейское авиационное училище. Только в разное время. И воевали на разных фронтах.



Старший — Сергей Курзенков находился на Северном флоте. Долгое время его командиром был дважды Герой Советского Союза Борис Сафонов. Храбрый летчик совершил 225 боевых вылетов, уничтожил 12 вражеских самолетов. Ему заслуженно присвоили высокое звание Героя Советского Союза. Полковник запаса С. Г. Курзенков в настоящее время живет в Москве, писатель.

Другой Курзенков — Александр — защищал Ленинград, небо Балтики, прославился как лучший разведчик ВВС Балтийского флота. Из 200 боевых вылетов 127 он сделал на дальнюю разведку. За храбрость, находчивость в разведке получил звание Героя Советского Союза.

Весть о присоединении двум братьям Курзенковым звания Героя Советского Союза скоро пришла на их родину — в город Наро-Фоминск. Земляки собрали полмиллиона рублей и купили на них два истребителя ЯК-9. Один подарили Сергею, другой — Александру.

Всего один день не дожидая победы Герой Советского Союза Александр Курзенков. 8 мая 1945 года он не вернулся с боевого задания.

Младший из братьев — Николай Курзенков — также мужественно защищал Родину в составе гвардейцев-авиаторов Черноморского флота. За высокое летное мастерство и умелые боевые действия он удостоен нескольких правительственных наград.

## Небо его стихия

Марка отважных авиаторов Ейсного авиационного училища выдерживалась не только над морскими просторами. Они и над сушей отлично выполняли воинский долг, демонстрируя отменное и летное и боевое мастерство. В жизни это были простые люди, вышедшие из простого народа, все их помыслы были подчинены одной цели — разгромить фашизм, отстоять мир на родной земле. И ради этой возвышенной цели они готовы были идти на все испытания.

Иван Филиппович Балашов родился в 1907 году, Ейсное училище окончил в 1930-м. Как отличник учебы, был оставлен в училище летчиком-инструктором. Но при-

знание свое видел не в работе с курсантами, а в боевой части, причем привлекала его авиация дальнего действия. В 1933 году его мечта осуществлялась.

В войне с белофиннами ему много раз приходилось водить группы бомбардировщиков и бомбить стратегические объекты врага.

В Великую Отечественную войну Балашов, скромный и трудолюбивый человек, неоднократно принимал участие в вылетах на крупные промышленно-стратегические объекты противника, проявляя при этом мужество и героизм.

Авиационные части, соединения под командованием И. Ф. Балашова наносили бомбовые удары по врагу в районе Сталинграда, Ленинграда, Дюбасса, Украины, Белоруссии, а также по логову фашистского зверя — Берлину.

Командир полка, авиадивизии, авиакорпуса — таков путь в войну Героя Советского Союза Ивана Филипповича Балашова. В настоящее время он находится на заслуженном отдыхе.

## Орлов не подведет

Замечательный летчик полковник Федот Никитич Орлов по национальности чуваш. В прошлом пастух. Став авиатором, в совершенстве овладел своей специальностью.

За время Великой Отечественной войны совершил 644 боевых вылета, из них 144 ночью. Он был мастером бомбометания. Выполняя одно из боевых заданий, Орлов бомбовым ударом уничтожил на вражеском аэродроме 25 самолетов. В другой раз точным ударом по бензохранилищу противника надолго оставил без горючего его технику. Благодаря этому удару 60 гитлеровских танков как трофей достались Красной Армии.

Однажды от партизан поступило доведение, что в городе Н. немецкие офицеры по случаю какой-то победы устраивают большой банкет. Командование поручило Орлову отвезти гитлеровцам свой «подарок». Ночью, обойдя зону вражеского зенитного огня, советский ас оказался над зданием, где пировали фашисты. 132 офицера вместе с недо-



литыми бутылками шампанского смешались с руинами разбомбленного объекта.

Для Орлова не существовало безвыходных положений. Однажды ночью, разбомбив переправу немцев, он возвращался домой. По радио сообщали: «В районе аэродрома кружат вражеские самолеты». Сестра на свой аэродром означало выдать гитлеровцам его местонахождение. А садиться нужно было. На бомбардировщике кончалось горючее. Тогда Федот Орлов, увидев на земле мерцание огня в каком-то хуторе на нашей территории, приказал экипажу выброситься с парашютами, узнать у жителей хутора, есть ли поблизости подходящее для посадки бомбардировщика поле, и, если такое будет, дать знать ногами. Вскоре рядом с хутором условной световой росписью запылали ночные огни.

Орлов благополучно сел. Гитлеровцы остались ни с чем. Так постоянно действовал отважный летчик. И Родина отметила его ратный труд, присвоив ему звание Героя Советского Союза.

\* \* \*

Итак, мы рассказали о некоторых Героях. Однако это не означает, что лишь только эти летчики воевали отлично. Все выпускники Ейского авиационного училища, какое бы задание ни выполняли, постоянно действовали отважно и бесстрашно. Каждый из них был верен клятве, данной Родине, каждый с честью выполнил военную присягу, приумножая в боях славу отцов.



## ОГЛАВЛЕНИЕ

«Мы гордимся родным училищем!»	3
Золотые Звезды училища	11

### Не померкнет лаврами побед

Истоки боевого пути (1910—1921 гг.)	19
От летающей «этажерки» до летающей лодки	19
В боях за власть Советов	23
Они выросли в пламени	28
Легендарный Севастополь (1922—1930 гг.)	25
Крылья набирают силу	35
Заколдованный круг	38
Сто метров — не высота!	43
Встреча с Севером	45
К берегам Азовского моря (1931—1940 гг.)	47
Выше, дальше, быстрее!	47
Большому кораблю — большое плавание	50
По зову партии	53
Уроки мужества	57
Оскорбленное самолюбие	62
За скупой газетной строкой	66
С маркой «Ейская»	69
Пехота, не паник!	73
Предчувствие грозы	77
Испытание огнем	83
Грозные годы (1941—1945 гг.)	91
На смертный бой	91
Лицом к лицу	95
Мы вернемся, море!	98
Доказательство от противного	102
Здравствуй, Ейск!	107
Семьсот километров — не скорость! (1945—1958 гг.)	111
Так держать!	111
Захват поршневого авиационного	115
За звуковым барьером (1959—1968 гг.)	121
Велюмо времени	121
Не стоять на месте	123
Теперь бы в космос!	128
Подвиг	133
По труду и чести	144
Вторая жизнь космонавта Комарова	149
Памятная дата	152



Вторая половина века (1968—1978 гг.)	155
Орляное пламя	155
С именем Ленина	160
На уровне современных требований	164
Небо покоряется отважным	167
К новым свершениям	170
Среди героев эти имена	173



#### Авторы

В. Н. Вальцфер, Т. М. Корол, А. М. Кривошеев, В. И. Мальковский,  
Д. А. Пуснаев, П. М. Смирнов

Художник Ю. Н. Шальнов

Фотографии и репродукции А. Н. Велайчунова,  
А. В. Гольштейна, А. Е. Рубин

#### ШКОЛА ШТУРМУЮЩИХ НЕБО

ИБ № 455

Редакторы А. М. Ромашко, В. Н. Степанов. Художественный редактор М. Н. Омельничук. Технический редактор Е. П. Конерина. Корректоры Т. В. Федорова, Е. И. Никифорова. Сдано в набор 20.09.77. Подписано в печать 05.01.78. М.А. 03004. Формат бумаги 84х109/32. Бумага типографская № 2. Новая газетная гарнитура. Печать высокая. Усл. печ. л. 11,76±0,04. Учетно-изд. л. 11,46±0,06. Тираж 20 000. Заказ 4360. Цена 65 коп. Краснодарское книжное издательство. Краснодар, улица имени Кирова, 3. Типография издательства «Советская Кубань», Краснодар, улица имени Шаумяна, 100.