

8 | ПОЛЕТЫ  
ВО СНЕ И НАЯВУ | 18 | СЕРПУХОВИЧИ  
ВЫСОКОГО ПОЛЕТА | 30 | МАЛЬЧИШКИ,  
ВЛЮБЛЕННЫЕ В НЕБО | 12 АВГУСТА – ДЕНЬ  
ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РФ

# ВОИНСКАЯ ДОБЛЕСТЬ



СЕРПУХОВ

АЛЬМАНАХ

№ 5 (6) август 2017

распространяется бесплатно





Дорогие читатели!  
Каждый раз, когда мы приступаем к созданию очередного выпуска альманаха «Воинская доблесть», наш творческий коллектив всегда удивляется, сколько важных моментов истории и подвигов до сегодняшнего дня остаются неизвестными. И когда изучаем редкие документы или находим какие-то уникальные фотографии, еще раз убеждаемся в том, как важно хранить Память. И потому строки стихотворения Роберта Рождественского: «Это нужно — не мертвым! Это надо — живым!» — звучат с большей пронзительностью.

Сегодня мало кто из серпуховичей знает, что наш город стоял у истоков развития советской авиации, а также о том, что в Серпухове проходили летную подготовку будущие асы, среди которых был и Валерий Чкалов. В августовском номере альманаха «Воинская доблесть», приуроченном к празднованию Дня Военно-воздушных сил, мы решили рассказать об этом. Искренне надеемся, что со страниц нашего издания вы почерпнете для себя новые сведения и откроете удивительный мир отечественной авиации.

**Яна Киблицки, главный редактор альманаха «Воинская доблесть»**

## Уважаемые работники и ветераны авиационной отрасли!

*Поздравляю вас с профессиональным праздником!*

105 лет назад по указу российского императора Николая II был сформирован штат воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба. За более чем вековую историю авиация России прошла путь становления от деревянных «кукурузников» до современных сверхзвуковых летательных аппаратов, которые признаны лучшими в мире. Сегодня военная авиация, являясь важной частью Вооруженных сил России, решает множество оборонных, стратегических и разведывательных задач.

Серпуховская земля по праву гордится достижениями пилотов — выпускников Серпуховской авиационной школы. Мастерство пилотирования здесь оттачивал выдающийся летчик-испытатель, Герой Советского Союза Валерий Павлович Чкалов. Благодарю ветеранов авиации, тех, кто осваивал новые типы крылатых машин, а также инструкторов и конструкторов, штурманов и простых рабочих.

С праздником, с Днём Военно-воздушных сил Российской Федерации! Благополучия, здоровья и мирного неба над головой!



*С уважением,  
**Дмитрий  
Журиков***

*Глава городского округа Серпухов*

### Альманах «Воинская доблесть. Серпухов»

Автор проекта, главный редактор: Яна Киблицки.  
Дизайн, верстка: Елена Волкова.  
Корректор: Татьяна Елистратова.  
Фото: Яна Киблицки, Елена Волкова, Иван Шагин.

Альманах «Воинская доблесть. Серпухов» выходит при поддержке администрации городского округа Серпухов.

Издательство «СТАРЫЙ КРЕМЛЬ» благодарит коллектив Серпуховского историко-художественного музея, Дашковской средней общеобразовательной школы, майора запаса, летчика-инструктора 1 класса Владимира Сигаева, председателя Совета ветеранов авиации, летчика 1 класса Вячеслава Задорожного за предоставленные фотоматериалы, документы и содействие в работе.

Любое использование текста, оформления журнала — полностью или частично — возможно исключительно с письменного разрешения Издателя.

Альманах набран, сверстан издательством «СТАРЫЙ КРЕМЛЬ».

Отпечатан на Красногорском полиграфическом комбинате: Москва, Партийный переулок, д. 1, корп. 58.

Подписано в печать: 28.08.2017 в 12.00.

Дата выхода в свет: 31.08.2017.

Тираж: 999 экз.

Распространяется бесплатно.

Адрес редакции: 142203, Московская область, г. Серпухов, ул. Ворошилова, 130А, офис 502.

Тел.: 8 (903) 117-82-07.

e-mail: vojn.doblest@mail.ru



### На обложке:

Заслуженный тренер России, мастер спорта Международного класса, судья Международной категории Георгий Каминский.  
Фото: Яна Киблицки.



## ОГЛАВЛЕНИЕ

2		Как в маленьком Серпухове зарождалась авиация большой страны	
	Полеты во сне и наяву		8
12		На Серпуховском направлении в конце 1941 — начале 1942 годов	
	Серпуховичи высокого полета		18
26		Совет ветеранов: полет идет нормально	
	Мальчишки, влюбленные в небо		30

# КАК В МАЛЕНЬКОМ СЕРПУХОВЕ ЗАРОЖДАЛАСЬ АВИАЦИЯ БОЛЬШОЙ СТРАНЫ

Наверное, мало кто знает о том, что именно Серпухов являлся колыбелью советской авиации. Потому, когда изучаешь биографии знаменитых летчиков, оставивших свой значимый след в истории Советского Союза, то тебя переполняет глубокое чувство гордости: летчик-испытатель Валерий Чкалов, выполнивший первый беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку, летчица Марина Раскова и многие другие знаменитые авиаторы — все они начинали свой головокружительный путь к успеху именно с маленького провинциального городка, расположенного на границе трех областей — Московской, Калужской и Тульской.



21 апреля 1913 года в 7 ч. 50 м. утра вылетел поручик Б. А. Наугольников. Пролетев до села Бутова, летчик заметил, что у него от мороза покрылся льдом карбюратор, и лопнули масляные трубки, в виду чего он спланировал с высоты 800 метров, вполне благополучно... на помощь авиатору тотчас был выслан механик с фабрики «Зингер» в Подольске. Немного отдохнув, летчик долетел до Подольска, где на спортивной площадке уже собралась многотысячная толпа. Вскоре после этого прилетел поднявшийся в Москве около 2-х часов А. М. Габер-Влынский. Совершив несколько кругов над плацем, оба летчика отправились к Серпухову, какового и достигли без всяких приключений. В Серпухове к этому времени был приурочен авиационный день на плацу спорта, и оба летчика проделали несколько фигурных полетов. После этого оба они поспешили в Москву, причём А. М. Габер-Влынский совершил перелёт безукоризненно, а Б. А. Наугольников, возвращаясь в Москву, вдруг почувствовал, что его мотор не работает, спланировал неподалеку от Ваганьковского кладбища и сел на деревья. «Фарма» без малейшего повреждения повис, как подстреленная птица, на ветвях, а летчик сошел на землю... »

Столичная газета «Московская копейка» 22 апреля 1913 года

В Москве 10 августа 1921 года была создана авиационная школа воздушной стрельбы и бомбометания. Через год в соответствии с предписанием учебного отдела ГУВФ № 1163 от 23 июня 1922 года авиационная школа воздушной стрельбы и бомбометания из Москвы переброшена (именно так написано в историческом формуляре) в город Серпухов.

В это же время в школе идет пополнение переменным составом из первичных школ ВВС, а 1 августа 1922 года в авиашколу был влит дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец». По воспоминаниям свидетелей тех дней, из четырёх самолётов в более-менее сносном состоянии был только один. Летчик Б. Н. Кудрин за 1922–1923 годы на изношенном «Муромце» совершил

остальных же корпусах разместились классы, казармы, мастерские, офицерские общежития и котельная. Само же летное поле раскинулось между устьем реки Нары, озером Долгим и городским бором. Правда, самолетный парк состоял в основном из старых, много раз отремонтированных машин иностранных марок, но зато здесь можно было встретить разные типы самолетов, начиная с «Ньюпоров» и заканчивая новейшими «Мартинсайдами», которые летчики по-русски называли «Мартынами».

Первые учебные полеты на серпуховском аэродроме начались уже весной 1923 года, а на полигоне близ села Турово, в пойме реки Лопасни, учлеты отрабатывали прицельное бомбометание цементными бомбами. Несмотря на все трудности и слабую матери-



► Вся детвора Серпухова сбегалась, чтобы посмотреть на самолет «Илья Муромец» в полете.

около 80 полетов. Жители города с восторгом наблюдали за виражами этого самолета, долго обсуждая между собой увиденное. Однако знаменитый воздушный корабль авиаконструктора И. И. Сикорского радовал серпуховичей не долго. В июле 1926 года газета «Набат» опубликовала снимок и сообщение: «В устье реки Нара потерпел крушение последний самолет «Илья Муромец».

Ровно 95 лет назад, 10 августа 1922 года, Серпуховская авиационная школа воздушной стрельбы и бомбометания приступила к учебным занятиям.

Школа находилась на территории Владычного монастыря: в Алексиевском приделе Введенского собора располагались склады, а в Георгиевском храме — клуб с кинобудкой, в

альную обеспеченность, все учащиеся Серпуховской авиационной школы «Стрельбом» успешно проходили обучение, горя желанием оттачивать свое мастерство.

Одновременно для горожан устраивались экскурсии на аэродром с показом авиатехники, после чего некоторым экскурсантам предоставлялась возможность подняться на самолете в воздух. Все это, безусловно, пробуждало интерес у населения к зарождающемуся воздушному флоту. Поэтому вполне закономерно, что серпуховичи стали активно включаться в сбор денежных средств для строительства новых самолетов. Таким образом, на собранные деньги были построены и переданы авиаотряду самолеты с названием «Серпуховский рабочий», «Текстильщица» и «Наш ответ Чемберлену».

Горожане горячо полюбили авиацию и все, что было связано с ней. Подтверждением тому является заметка в серпуховской газете «Набат» от 3 июля 1923 года: «Воскресенье... На приокский луг потянулся пестрый человеческий поток. А на аэродроме, против ветра, выстроился ряд самолетов, вызывающих, опрятных и окруженных плотными группами любопытных. В открытое гнездо «Вуазена» влезает военком. Речь короткая. Пять минут. А теперь полеты! Истребитель взмывает к небу. За ним другой, третий. Небо застонало. Головы толпы запрокинуты... Платные полеты привлекают порядочную группу желающих. Кроме того, имеются счастливицы, выигравшие в лотерее билет на полет. «Илья Муромец» уже шевелит винтами. Из окошка кабины улыбаются и машут платные пассажиры. Все дальше и дальше уходит «Илья». Но быстрее всех и исправнее работает «Вуазен». На этом самолете катаются, как на извозчике. Толпа весело ржет, когда аппарат, вдруг, как бы снижаясь, с ревом пронесится почти над головами и снова взмывает к небу... Гулянье удалось...»

Весной 1924 года Михаила Громова, лётчика-инструктора Московской школы высшего пилотажа, направляют в Серпухов для обучения и экстренного выпуска нескольких групп учлетов.



Летчик-инструктор Михаил Громов.

Самолет «Наш ответ Чемберлену» был построен на средства, собранные серпуховичами.



Валерий Чкалов, 1925 год.

В мае этого же года в Серпуховскую авиашколу прибыла группа лётчиков, среди которых был и Валерий Чкалов. Чкалова определили в группу лётчика-инструктора М. М. Громова. Будущий ас перенял громовский почерк полета, его школу летного мастерства, а уже через месяц, в июне 1924 года, Чкалов получил звание лётчика-истребителя и убыл в строевую часть. Кстати, сегодня одна из улиц Серпухова, расположенная близ Владычного монастыря, носит имя известного выпускника авиашколы — Чкаловская. Именно в ее окрестностях в свои юные годы ходил пешком будущий Герой Советского Союза.

Многие командиры и преподаватели авиашколы впоследствии стали известными военачальниками, авиационными конструкторами и лётчиками-испытателями. Одним из таких увлеченных авиаторов среди комсостава школы был Виктор Писаренко, который спроектировал и построил самолет «ВОП-1». В «Стрельбому» работал инструктором и Владислав Грибовский. Под его руководством были построены первые советские гидропланы «Г-12» и «Г-16». Летом 1927 года часть лётчиков «Стрельбома» была откомандирована в город Липецк, а основной

Традиционное общее фото летной группы. Спустя годы эти снимки станут частью большой истории советской авиации.



лётный, технический состав и, соответственно, самолеты начали готовить к перебазированию.

В июне дальним маршрутом Серпухов–Пенза–Оренбург летчики-инструкторы перегнали самолеты в Оренбург, именно в этот город в октябре 1928 года перебазируются Ленинградская высшая школа летчиков-наблюдателей. Объединенная школа получит название «Третья военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей имени К. Е. Ворошилова».

После перебазирования Серпуховской школы воздушного боя в Оренбург в Серпухове был оставлен небольшой авиаотряд, преобразованный затем в Серпуховскую военную школу летчиков. В 1927 году при школе организуются курсы начальников артиллерии, и здесь начинают готовить группы летчиков из Испании, Китая, Кореи, Турции и других стран, а с 1932 по 1938 годы на летние сборы в Серпухов выезжали слушатели военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. В это время в академии Жуковского в должности инструктора-летнаба проходила службу Марина Раскова. В нашем городе она пройдет ускоренную подготовку в качестве авиационного штурмана.



Один из инструкторов Серпуховской авиашколы Владислав Грибовский.

Преподаватели и учлеты «Стрельбома». 1926 год. Невольно обращаешь внимание на лица — одновременно и молодые, и сосредоточенные.



Комсомольцы-учлеты «Стрельбома». Серпухов, 12.07.1925 года.

А уже в сентябре 1938 года ее имя узнает вся страна: в составе экипажа самолёта «АНТ-37» «Родина» штурман Раскова вместе с командиром экипажа Валентиной Гризодубовой, вторым пилотом Полиной Осипенко выполнит беспосадочный перелет Москва — Дальний Восток. Перелёт протяжённостью 6450 километров был признан женским мировым рекордом по дальности полета. За проявленные мужество и героизм лётчицам было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Перед войной Серпуховская авиашкола готовила лётчиков на самолетах «У-2» и «И-15бис». В мае 1941 года одна эскадрилья школы перебазировалась в летний лагерь «Степыгино» у станции Столбовая под Подольском.

Потом была передислокация на станцию Ундол Владимирской области, где личный состав школы застало страшное известие о начале войны. В первых числах октября 1941 года авиашколу перебазируют на станцию Вязники. Объединённая школа стала называться Вязниковская военная авиационная школа пилотов. Всего Вязниковская ВАШП подготовила 1081 летчика-истребителя на самолетах «И-16», «ЛА-5», «Як-1». Инструкторский состав и выпускники школы награждены высокими правительственными наградами, а 26-ти лет-

чикам присвоят звание Героя Советского Союза. Выполнив свое назначение, осенью 1945 года Вязниковская ВАШП была расформирована. Самолеты школы были переданы в Борисоглебское и Батайское училища.

История серпуховской авиации хранит много интересных фактов и деталей, и, несомненно, все поместить на нескольких страницах альманаха невозможно. Но главное другое: что спустя годы, после мучительного периода дробления и разорения советской, а затем российской авиации, добрые традиции воспитания нового поколения летчиков снова возрождаются на серпуховской земле. Так, принято решение о создании на базе авиационной площадки аэродрома Новинки учебно-авиационного центра «СтрельБом», в честь 95-летия зарождения авиации в Серпухове и в память о наших дедах и прадедах. Также здесь будет открыт историко-географический центр, где можно будет ознакомиться с историей серпуховской авиации.

По материалам исследований краеведов Юрия Юрасова, Геннадия Прокофьева, Юрия Соломатина, Бориса Мамонтова, летчика-испытателя Александра Махалина, военного летчика-истребителя Валентина Филиппова, военного летчика Владимира Сигаева.

# ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ

**Август. Аэродром Дракино. С неба доносится жужжащий звук — миниатюрный спортивный самолет в воздухе делает пируэты. Тренировочные полеты идут полным ходом. Летную подготовку ведет мастер спорта Международного класса, Заслуженный тренер России, судья Международной категории Георгий Каминский. Чем живет сегодня пилотажная авиация, и какие перспективы, об этом и не только рассказал главному редактору «Воинской доблести» абсолютный чемпион мира по пилотажу на планерах, многократный победитель в отдельных программах чемпионатов мира и Европы.**

— Георгий Изявич, я посчитала, что в этом году Серпуховскому авиационному спортивному клубу (АСК) исполнился 81 год, а это значит, что у него большая история.

— Да, именно так, он образовался в 1936 году. Перед Великой Отечественной войной в Серпуховском авиационном спортивном клубе при ДОСААФ готовили пилотов для армии. А уже после войны, в 1950-60 годах, тут обучали курсантов Ейской специальной школы первоначальной летной подготовки. Одновременно здесь стал развиваться и планерный спорт, ну, а уже в 1970–1980 годы и пилотажный. Сборная команда Серпухова была призером чемпионата РСФСР и зональных соревнований. А в 1999 году выиграла чемпионат России.

— Скажите, а аэродром Дракино имеет ли какие-то особенности по сравнению с другими летными площадками?

— Безусловно. Это уникальный аэродром: поле очень хорошее. Здесь ведь песок, и потому после сильных дождей вода быстро уходит, и можно продолжать полеты. Да и само поле большое, и потому можно взлетать в любом направлении. К тому же, здесь нет никаких препятствий и ограничений. Еще один плюс — здесь очень удобно выкладывать так называемый пилотажный квадрат, когда знаки расставляются на площади 1000 на 1000 метров, что очень удобно для тренировок и соревнований.

— Сегодня спортивная авиация существует благодаря или вопреки?

— Как я уже говорил, мы относимся к ДОСААФ и считаемся государственными. Однако вот уже двадцать лет клуб никакого финансирования не получает. Что зарабатываем, тем и живем, компенсируя все наши расходы: услуги ЖКХ, зарплату, оплачиваем горюче-смазочные материалы, приобретаем запчасти и ремонтируем самолеты. Сегодня у нас на балансе клуба находятся три самолета. Два Як-52 летают, и один Як-55, но он, к сожалению, стоит на земле. Дело в том, что по техническим условиям необходимо продление ресурса, но это очень дорого стоит, и у нашего клуба нет таких возможностей. Хотя это очень хороший самолет и нужный. Самолеты Як-52 прошли ремонт на ДОСААФовском заводе города Шахты Ростовской области. Ремонт дорогой, составляет порядка двух с половиной миллионов рублей. За один мы рассчитались полностью, а за второй постепенно расплачиваемся. Так и живем.

— Но я здесь вижу много других самолетов.

— Да, это в основном частные самолеты.

Сейчас это направление сильно развивается, но оно относится не к ДОСААФ, а к гражданской авиации. И вот каждый владелец самолета базируется там, где ему удобно. Конечно, в гражданской авиации своих проблем хватает, но имеется и огромный плюс — есть люди, которые покупа-



ют спортивные и пилотажные самолеты и таким образом поддерживают авиацию.

Если у человека есть пилотажный самолет, и он хочет иметь хорошую подготовку, то в нашем клубе, где специализируются на высшем пилотаже, он может взять уроки. К тому же, у нас работают инструкторы Международного класса, неоднократные призеры чемпионатов мира и Европы. Да и вообще Серпуховский авиационный спортивный клуб считается базой подготовки сборных команд России по

высшему пилотажу на самолетах и планерах.

— Кто у вас преподает?

— Начальник аэроклуба, мастер спорта СССР Юрий Викторович Кочергин. А также командир самолетного звена Валентин Сергеевич Барабанов, летчик-инструктор Игорь Владимирович Плаксин, при этом оба — мастера спорта Международного класса. Ну и я.

— И все же влюбленных в небо сегодня становится больше? Если сравнить с советскими годами, то можно ли проследить

какую-то динамику роста в количестве желающих освоить высший пилотаж?

— В советское время было все очень строго: в аэроклубе ты мог заниматься только после того, как получишь направление и пройдешь медкомиссию. Другие же, даже при самом большом желании, заниматься не могли. Теперь у нас в программе есть так называемый ознакомительный полет, то есть ознакомиться с летным делом может каждый желающий. И знаете, наверное, все-таки можно говорить о тенденции увели-

чения желающих освоить высший пилотаж. Не сказать, что это прорыв, но рост есть.

— А каков возраст учеников?

— Разброс в возрасте очень большой. Есть молодые ребята, но их очень мало. В основном это уже состоявшиеся люди, у которых за плечами успешная карьера, бизнес.

— Спасибо, Георгий Изявич, за эту встречу и за ответы.

Беседовала Яна Киблицки.



Георгий Каминский — Заслуженный мастер спорта, Заслуженный тренер России. Входит в сборную команду России по пилотажу на планерах. Окончил Волчанское училище в 1980 году, в том же году принят в Серпуховский аэроклуб на должность лётчика-инструктора. В 1982 году ему присвоено звание мастера спорта СССР. С 1993 член сборной России по пилотажу на планерах. Работает пилотом-инструктором на Як-52 в Серпуховском аэроклубе на аэродроме Дракино, является заместителем начальника АСК по летной подготовке.



#### Спортивные достижения Георгия Каминского

2014 — бронзовый призёр чемпионата мира по пилотажу на планерах (WAGAC 2014)

2013 — серебряный призёр чемпионата мира по пилотажу на планерах

2009 — абсолютный чемпион мира по пилотажу на планерах

2007 — абсолютный чемпион мира по пилотажу на планерах

2005 — абсолютный чемпион мира по пилотажу на планерах

1999 — чемпион России по самолётам

1997 — обладатель первого Кубка лучшему летчику, летавшему на самолётах КБ Яковлева на чемпионате России

1997 — чемпион 1-х Всемирных авиационных игр (проводились параллельно с чемпионатом мира 1997)

1997 — чемпион мира по пилотажу на планерах в командном зачете

1988 — чемпион СССР по самолётам

1986 — чемпион СССР по самолётам

Через несколько секунд аккуратенький Як-52 скроется в облаках.



Георгий Каминский перед полетом. Август 2017 года.



# НА СЕРПУХОВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ В КОНЦЕ 1941 – НАЧАЛЕ 1942 ГОДОВ

В Битве за Москву на Серпуховском направлении принимали участие военнослужащие советского 1-го бомбардировочного авиационного полка, который с 18 октября 1941 года выполнял задачи по поддержке действий 49-й армии И. Г. Захаркина в составе 38-й авиационной дивизии. С 10 декабря 1941 года полк начал перебазироваться на аэродром в Дракино, где пробыл более года. В школьном музее Дашковской средней школы бережно хранятся воспоминания местных жителей и ветеранов 22-го Гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Собранный материал повествует о горячей боевой поре, о героях летчиках-бомбардирах. И на страницах альманаха «Воинская доблесть» впервые публикуются выдержки из воспоминаний летчиков полка.

Во время Великой Отечественной войны летчики бомбардировочной авиации называли себя бомбардиры, как некогда обращались к гвардейцам Петра Великого, сыгравшим значительную роль в русской армии. В ходе Битвы за Москву советская авиация доказала свою эффективность, а во многом и превосходство над авиацией противника. В основном круг задач бомбардировочной авиации под Москвой входили бомбардировка и разведка. Задачи распределялись следующим образом: на ликвидацию гитлеровских войск и техники противника было затрачено 76% всех самолетовылетов, в то время как на удары по железнодорожным объектам и аэродро-

мам — 9% и на воздушную разведку — 15% самолетовылетов.

Серпухов в октябре 1941-го–январе 1942 года оборонялся от нападений врага с запада и с юга. И потому действия 1-го авиационного полка были нацелены на поддержку действий войск на обоих этих направлениях. Летчики оставили о себе добрую память у местных жителей Серпухова, деревень Калиново и Дракино. После войны ветераны 1-го авиационного бомбардировочного полка встречались в поселке Большевик, посещали могилы товарищей в Серпухове и Дракино, а Совет ветеранов полка подготовил в 1975 году альбом воспоминаний, выдержки из которого мы приводим на страницах нашего издания.



Летный состав управления полка. Аэродром Дракино. 1942 год.

«18 октября 1941 г. полк (летный состав) прибыл на аэродром Егорьевск, вошел в подчинение полковника Фомина, командира 38-й авиационной дивизии, поддерживавшей боевые действия 49-й армии генерала Захаркина.

С первых дней полк был вынужден вступить в бой, начать боевые действия в очень тяжелых условиях без технического состава. Ввиду отсутствия связи, технический состав на самолетах ТБ-3 и железнодорожном эшелоне продолжал двигаться в район Дмитрова. Дело усугублялось еще тем, что эвакуация Егорьевского гарнизона (аэродрома — прим. А.П.) подходила к концу и обеспечить боевые действия было некому. А немцы сосредоточили усилия на Можайском, Наро-Фоминском и Серпуховском направлениях, продолжали стремительно продвигаться к Москве. Линии фронта не существовало, а указывались лишь пункты, занятые противником, и дороги, по которым двигались немецкие колонны. Нужно было непрерывно летать и бомбить танки Гудериана, чтобы помочь наземным войскам сдержать натиск врага. С каждым боевым вылетом росло мастерство летного состава, с каждым боевым вылетом нарастала сила и мощь бомбовых ударов полка. 4 ноября 1941 г. полк перелетел на аэродром Григорьевское. Наконец прибыл технический состав. Полк продолжал наносить мощные бомбовые удары по колоннам танков и автомашин противника. Своими массированными постоянными налетами авиации во взаимодействии с наземными

войсками удалось остановить дальнейшее продвижение противника на подступах к Туле. Выполняя задачу отсечения подхода резервов противника в район Венев, Михайлов, Мордвес, Серебряные Пруды, полк громил противника в населенных пунктах и на дорогах. Наряду с нанесением бомбовых ударов по войскам противника, полк вел воздушную разведку восточнее Тулы.

Зимой 1941 года в мороз, когда руки примерзали к металлу, летчики не считались со временем и усталостью, помогали техникам подвешивать бомбы, заправлять самолеты горючим, а затем поднимали в воздух. Особенно отличились экипажи лейтенанта Н. Г. Косарева.

Самолеты с задания, как правило, приходили поврежденными, так как бомбардировка танков производилась с высоты 400–600 м.

В одном из боевых вылетов самолет Григория Лященко получил 8 прямых попаданий зенитной артиллерии и буквально просвечивался. Только чудом удалось Григорию Лященко привести плохо управляемый израненный самолет на свой аэродром и благополучно произвести посадку. Самолет после осмотра был списан на запасные части.

В разгар второго генерального наступления немцев на Москву экипаж лейтенанта Мещерякова, выполняя полет в сложных метеоусловиях при снегопаде, обнаружил колонну танков и автомашин численностью до 400 единиц.

По приказу командира полка майора Семена Алексеича Донченко экипажи вылетели и обрушили



всю мощь огня своих самолетов на голову немцев. Погода стояла плохая, низкая облачность закрывала всё небо, временами шел снег. Но, несмотря на это, в течение пяти суток непрерывно днем и ночью с высоты 300–400 м летный состав полка совершил 191 боевой вылет. Полк, выполняя задачу, наносил бомбовые удары по танкам.

В одном из боевых вылетов самолет Семена Черновского при подходе к цели был встречен ураганным огнем зенитной артиллерии. Самолет получил много пробоин, был разбит руль поворота, но это не остановило бесстрашного и мужественного летчика. Используя двигатели самолета, собрав всю волю и умение, он в сплошном море разрывов зенитных снарядов вывел самолет на цель, а штурман, точно сбросив смертоносный груз на головы врага, поджег несколько танков, а затем, благодаря выдержке, самообладанию и умению, Семену Черновскому удалось подбитый, изрешеченный пулями и осколками снарядов, плохо управляемый самолет привести на свой аэродром и благополучно посадить...

За время боевых действий на Тульском направлении полк произвел 284 боевых вылета. Уничтожил до 400 автомашин, 21 танк, 6 орудий, 60 кон-ников, вызвал 16 взрывов, 52 пожара и уничто-

жил большое количество солдат и офицеров фашистской Германии. За успешные боевые действия по срыву немецкого наступления на Москву на Тульском направлении летному составу была объявлена благодарность командира 38-й авиационной дивизии и командующего ВВС Западного фронта. 5 декабря 1941 года началось контрнаступление советских войск под Москвой. Наши войска нанесли сильный удар отборным соединениям немцев. Вместе с наземными войсками летчики полка громили отступающие танковые дивизии Гудериана. Несмотря на снежную и морозную зиму, метель и низкую облачность, летчики, смело проявляя образцы мужества и героизма, не жалея своей жизни, наносили мощные бомбовые удары по отступающему врагу.

12 декабря 1941 года полк вошел в подчинение 146-й авиационной дивизии под командованием полковника Кундина. ВВС Западного фронта продолжали наносить удары по отступающему врагу. Наряду с нанесением бомбовых ударов полк с 10 декабря начал производить специальные разведывательные полеты. В интересах командующего ВВС Западного фронта ставилась задача на разведку шоссе, ж.д. станций с целью обнаружения под-ходящих резервов, автомашин, танков, железных



▶ Летчик полка старший лейтенант Новиков Геннадий Александрович.

▶ Обслуживание самолета СБ из состава 1-го бомбардировочного авиационного полка (зима 1941–1942 гг.).



▶ Перед полетом. Техники на бомбардировщике СБ. Аэродром Дракино. 1942 год.



▶ Летчик полка, лейтенант В. К. Петренко, участник разгрома Веневской группировки немцев.

дорог, эшелонов. Для выполнения этой задачи звено Ивана Горбунова в декабре 1941 г. было перебазировано на аэродром в Дракино. Весь полк на аэродром в Дракино перебазировался в начале февраля 1942 года и начал с того времени выполнять боевые вылеты только ночью. За успешное выполнение боевых заданий командования в разгромах немцев под Москвой 32 человека летного состава были награждены правительственными наградами. В их числе Горбунов, Черновский, Мизенин, Овчаренко, Ляценок. Половину января и часть февраля 1942 года полк боевой работы не вел, а занимался восстановлением самолетов, выполняя лишь полеты на разведку, и летал на отдельные задания командования.

...В разгар самых напряженных боевых действий командующий Западным фронтом генерал Г. К. Жуков прислал в полк телеграмму, в которой благодарил летчиков за успех, просил продержаться еще несколько суток, усилить боевую работу, вести ее днем и ночью с максимальным напряжением».

**Летчики 22-го Гвардейского бомбардировочного авиационного Красноярского ордена Суворова полка.**

Важно отметить, что 1-й бомбардировочный полк в октябре 1941 г. воевал на устаревших бомбардировщиках ТБ-3 и на современных, хотя и уязвимых для огня противника, бомбардировщиках СБ. В результате ожесточенных боев к середине декабря 1941 г. в полку не осталось ни одного исправного самолета, поэтому на долгих

два месяца были прекращены бомбардировки.

В январе 1942 года в Дракино полк получил новые самолеты СБ и АР-2, и с этого момента снова начались боевые вылеты. За проявленные в боях отвагу, стойкость и дисциплинированность, за героизм личного состава 1-й скоростной бомбардировочный авиационный полк приказом Народного комиссара обороны СССР № 374 от 22.11.42 г. преобразован в 22-й ГНБАП (Гвардейский ночной бомбардировочный авиационный полк). По состоянию на 22.11.1942 года полк потерял 58 человек — практически всю свою летную часть, а также 25 самолетов.

В конце 1943 года 22-й Гвардейский авиационный полк покинул аэродром Дракино и перелетел под Тамбов на доукомплектование, а затем продолжил воевать уже на новых самолетах А-20 «Бостон». Полк окончил войну в Германии в 1945 году. Четверо летчиков полка за годы войны были награждены Звездами Героев Советского Союза. В память о летчиках и солдатах, защищавших Москву от врага, в Дракино в 1967 году был установлен полно-размерный макет самолета МиГ-3, а в деревне Калиново на доме, где располагался штаб 1-го (22-го Гвардейского) авиаполка, можно увидеть памятную табличку.

**Артем Павлихин, и.о. заместителя директора по научной работе ГАУК МО «Серпуховский историко-художественный музей».**



# СЕРПУХОВИЧИ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

Семь имен, семь судеб, одно небо и одна страна... Семеро серпуховских летчиков за проявленные мужество и героизм были удостоены высшего государственного звания — Героя Советского Союза. Николай Сивцов, Николай Трофимов, Василий Митрохин, Анатолий Мухин, Александр Федоров, Александр Орлов и Евгений Дементьев — все они награждены Золотой Звездой. Мы убеждены, что абсолютно каждый серпухович должен обязательно знать о боевом пути и подвигах этих самоотверженных патриотов и помнить их имена. Поэтому на страницах альманаха «Воинская доблесть» публикуем рассказ о каждом из них.



## Николай Степанович СИВЦОВ

29.06.1917–06.10.1943

Герой Советского Союза



Родился в деревне Коты Корсаковского (по документам Карсаковского) района Курской области (сейчас населенный пункт расположен на территории Орловской области). Волею судеб в 1929-м семья переехала в Серпухов. После окончания семи классов Николай поступает в школу фабрично-заводского ученичества № 6, а потом работает помощником мастера цеха фабрики «Красный Текстильщик». Но юного Колло тянет небо... и потому, несмотря на все сложности, он находит время для занятий в Серпуховском аэроклубе.

В 1939 году Николая Сивцова направляют в Качинскую военную авиационную школу, которую он успешно оканчивает год спустя. После учебы летчик продолжает службу в том же училище в качестве летчика-инструктора. С сентября 1942 года Николай Сивцов отправляется на фронт, и получив назначение в 5-й гвардейский истребительный авиаполк, принимает непосредственное участие в боевых действиях на Юго-западном фронте. На самолетах Як-1, ЛаГГ-3, Як-7Б будущий Герой Советского Союза воюет под Сталинградом, а позднее и в небе над Украиной. Уже в первых боях Сивцов демонстрирует свои бесстрашие, незаурядное мастерство, хладнокровие, находчивость и смекалку.

Лето 1943-го... Сивцов сражается на Курской дуге, а 23 июня над Северским Донцом летчики 5-го Гвардейского истребительного авиационного полка, под командованием Героя Советского Союза майора Василия Александровича Зайцева, вступили в воздушный бой. В сражении участвуют С. Г. Галкин, Г. И. Кучеренко, В. С. Игнатъев, А. Б. Мастерков, П. Т. Кальсин, А. Г. Долгов и другие. Среди имен отважных летчиков и Н. С. Сивцов. В результате сражения были сбиты

десять и подбиты три немецких самолета, один из них — Me-109 — уничтожает лично Сивцов.

В одной из воздушных схваток истребитель Николая Сивцова сразу атаковали четыре фашистских «мессера». Но отважный летчик без колебания принял неравный бой. Его техника полета была настолько виртуозной, а действия такими смелыми и непредсказуемыми, что враг пришел в растерянность: один из фашистских самолетов вскоре рухнул на землю, другие пустились наутек. И вот, возвращаясь назад на свой аэродром, старший лейтенант Сивцов неожиданно сталкивается с «Юнкерсом». Атака и... охваченный пламенем немецкий разведчик Ju-88 врывается в землю. Два сбитых вражеских самолета за один вылет! Сивцов награжден орденом Красной Звезды и двумя орденами Красного Знамени. Президиум Верховного Совета СССР своим Указом от 8 сентября 1943 года за лично сбитые 22 самолета противника присваивает Николаю Степановичу Сивцову звание Героя Советского Союза.

Днепропетровск, 23 сентября 1943 года. Звено под командованием старшего лейтенанта Сивцова возвращается с боевого задания. Однако советские самолеты совершенно неожиданно встречаются с девятью фашистскими истребителями. Боеприпасы были на исходе, но не раздумывая ни минуты, наши летчики бросаются в бой. Командир идет на выручку ведомого. «Мессершмитты» открывают пушечный огонь. В неравной схватке Николай Степанович Сивцов погибает. Вдова Ольга Михайловна, боевые товарищи, а потом и дочь будут бесконечно посылать запросы о месте захоронения Героя Советского Союза, но каждый раз ответ приходил один и тот же — пропал без вести.



## Николай Леонтьевич ТРОФИМОВ

15.09.1922–01.03.1998

Герой Советского Союза



**Б**удущий Герой Советского Союза родился в деревне Игнатьевские выселки Серпуховского района в семье крестьянина. Когда в детстве первая модель самолета, сделанного в школьном кружке, удачно взлетела, в сердце мальчишки запала мечта: небо! Потому после окончания семилетки Нехорошевской сельской школы он записывается в аэроклуб. Занятия Николай совмещает с учебой на текстильном рабфаке, а в 1939-м поступает в знаменитую Качинскую военную школу летчиков. После учебы его назначают летчиком-инструктором.

Но война внесла свои коррективы: младший лейтенант Николай Трофимов в составе 84-го истребительного полка участвует в обороне Кавказа. 2 сентября командир звена совершает свой первый боевой вылет... Спустя несколько недель, 27 сентября, Трофимов получает приказ: заснять на фотоаппарат разбитую переправу немцев через Терек. Задание было не из простых – пройти над целью сквозь зенитный огонь одним курсом, не меняя при этом скорости. Однако во время полета в машину попал зенитный снаряд. Трофимов приземляется на своем аэродроме в полубессознательном состоянии. Он очнется на операционном столе – хирург готовился к ампутации стопы. Но Николай Трофимов, которому только исполнилось 20 лет, остановил врача. Стопу молодого летчика соберут по косточкам, но боевое ранение будет напоминать о себе всю оставшуюся жизнь.

В конце мая 1943 года Трофимова переводят в 16-й Гвардейский истребительный авиапункт на должность командира звена. Молодому, но уже опытному летчику оказывают огромную честь – будущий трижды Герой Советского Союза

Александр Покрышкин включает его в состав «слетанной» группы. Вместе со своими сослуживцами Николай Трофимов участвует в разгроме фашистских асов Бриллиантовой дивизии, эскадры «Удет». Позже в своих воспоминаниях А. И. Покрышкин напишет: «В небе появляется группа самолетов FW-190. Вызываем на поле боя четверку истребителей. Они летели, имея другое боевое задание, но мы их перенацелили. Четверку ведет Трофимов. Он первым ударил по немцу. Ведущий «фоккер» потерял скорость, но еще держался. По радио приказываю Трофимову подойти поближе. Трофимов выполняет приказ. Два оставшихся немца пытаются ускользнуть, но Трофимов не дает им уйти».

Весна 1943-го: Николай Трофимов воюет на Кубани, позже участвует в освобождении Донбасса, а уже в начале 1944 года – и Крымского полуострова. С июня 1944 года он назначен заместителем командира, а с сентября того же года командиром эскадрильи. В шестерке Покрышкина он всегда возглавляет верхнюю пару, прикрывая собою ударную четверку.

На боевом счету Трофимова 341 боевой вылет, 72 воздушных боя, 14 лично сбитых самолетов противника, 11 – в составе группы. За отличное выполнение заданий командования и проявленное мужество, за отвагу и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26.06.1945 года Н. Л. Трофимову было присвоено звание Героя Советского Союза. Награжден орденами Ленина, Александра Невского, пятью орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени, многими медалями.

## Василий Борисович МИТРОХИН

05.04.1918–18.08.1993

Герой Советского Союза



**Р**одился в деревне Суры, теперь этот населенный пункт располагается на территории Тепло-Огаревского района Тульской области, в простой крестьянской семье. В 1929 семья Василия Митрохина переезжает в Серпухов. Здесь он оканчивает семь классов. Практически со школьной скамьи стал бредить авиацией. Он окончит ФЗУ при заводе «Можерез». Получив профессию, Василий идет работать на железнодорожный ремонтный завод на станции Люблино. Параллельно, без отрыва от производства, в 1937 году оканчивает Подольский аэроклуб.

В 1939 году завершает свое обучение в Борисоглебской военной авиационной школе летчиков, в которой, после учебы, оставлен инструктором. Началась Великая Отечественная война... Василий Митрохин пишет рапорт за рапортом о направлении его в действующую армию, но прошения остаются без удовлетворения – он обязан готовить летчиков для фронта. Все изменила трагедия... это произошло в Борисоглебске. Проезжая на мотоцикле, Митрохин по неосторожности сбивает насмерть девочку. По приговору Военного трибунала Уральского военного округа (а в июле 1942 года училище было эвакуировано на Урал, в город Троицк Челябинской области), младшего лейтенанта Митрохина отправляют со штрафной ротой на фронт. Он будет ожесточенно воевать без малого два месяца помощником командира 38-й отдельной стрелковой (штрафной) роты на Калининском фронте. Но в конце 1942-го в боях за Великие Луки получит тяжелое ранение в ногу. К полетам он вернется уже после госпи-



таля. В городе Иваново он освоит американский истребитель P-40 «Киттихаук», а уже с августа 1943 года в должности командира звена 191-го истребительного авиационного полка 275-й авиационной дивизии 13-й воздушной армии участвует в боях на Ленинградском фронте.

Первую победу в воздушном бою он одержал в январе 1944 года, сбив истребитель FW-190. Капитан Митрохин осваивает новый истребитель – новый самолет Ла-5, участвует в Петсамо-Киркенесской операции. К октябрю 1944 года Василий Митрохин совершил 174 боевых вылета, в 36 воздушных боях сбил 17 фашистских самолетов (10 бомбардировщиков Ju-87, 3 истребителя FW-190, 3 Me-109 и 1 Hs-126). Во время нанесения бомбово-штурмовых ударов уничтожил большое количество вражеской боевой техники и личного состава. Под командованием Митрохина эскадрилья провела 56 групповых воздушных боев, в которых были сбиты 64 самолета противника.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 ноября 1944 года за образцовое выполнение заданий командования и проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками мужество и героизм гвардии капитану Митрохину Василию Борисовичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Также награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны I степени, орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Советского Заполярья» и другими медалями.



## Анатолий Федорович МУХИН

08.02.1924–01.03.1979

Герой Советского Союза



Родился в Серпухове. Окончив восемь классов и аэроклуб, в августе 1941 года призван в армию и зачислен в Серпуховскую военную авиационную школу пилотов, но уже через несколько месяцев вместе с другими курсантами эвакуирован во Владимирскую область. Германские войска стремительно приближались к Москве, и потому в начале октября был получен приказ о перебазировании школы в глубокий тыл, а именно, на станцию Вязники. В 1943 году Анатолий Мухин оканчивает Вязниковскую военную авиационную школу пилотов и уже с 31 июля вступает в ряды действующей армии.

Конечно же, он готовился к бою, к первому бою. Мухин в воображении оттачивал каждый маневр, и вот 10 августа в районе Харькова он принимает боевое крещение. Получив задание от командования, четверка истребителей прикрывает наши наступающие части от бомбовых ударов фашистов. Но тут советские «ястребки» неожиданно встретились с восемнадцатью «мессерами» — завязался неравный, но ожесточенный бой. И вот первый стервятник падает на землю, оставляя за собой черный шлейф дыма. Это результат меткой пулеметной очереди Анатолия Мухина. Таким образом был открыт его личный счет боевых побед.

После Белгородско-Харьковской наступательной операции, которая, по сути, являлась завершающим этапом Курской битвы, Анатолий Мухин участвует в Полтавско-Кременчугской наступательной операции, а кроме этого в Пятихатской и Знаменской. Также у него будут Кировоградская, Корсунь-Шевченковская,

Уманско-Ботошанская и многие-много другие наступательные операции. Вот несколько строк из хроники боевых действий: «Под Яссами шли ожесточенные бои. В первые минуты наступления к линии фронта повел группу Ла-5 командир эскадрильи 177-го Гвардейского истребительного авиаполка гвардии капитан И. Г. Скляр. В завязавшемся воздушном бою он сбил FW-190, одержали победы и его ведомые — гвардии лейтенант Б. М. Калинин, сбивший FW-190, и гвардии лейтенант А. Ф. Мухин, уничтоживший Me-109. У Калинина это была вторая победа, у Мухина — одиннадцатая».

Дерзость, отвага и тщательный расчет, который основан на большом боевом опыте, — именно такие отличительные черты гвардии старшего лейтенанта Мухина отмечали его сослуживцы. В горячих и жестоких воздушных боях Анатолий Мухин показал исключительную доблесть, высокую дисциплину, пример подлинного героизма.

Боевой путь от Харькова до Чехословакии Анатолий Мухин прошел в составе 177-го Гвардейского истребительного полка. За его плечами были победы на Украине, освобождение Венгрии, Австрии, Чехословакии. Гвардии старший лейтенант Мухин совершил 230 боевых вылетов, провел 48 воздушных боев, сбил 18 самолетов противника и уничтожил 2 машины на земле. Высокого звания он был удостоен уже после войны, 16 мая 1946 года. Герою Советского Союза на тот момент было 22 года. Молодой летчик был также награжден орденом Ленина, двумя орденами Красной Звезды, двумя орденами Отечественной войны и медалями.

## Александр Яковлевич ФЕДОРОВ

02.03.1918–30.01.1991

Герой Советского Союза



Родился в Подольске, но через год семья переехала жить в Серпухов. В 1933-м окончил семилетку, после чего пошел работать электромонтером на фабрику имени 10-летия Промкооперации, а потом на завод детских игрушек «Пресс».

В 1938 году — выпускник Серпуховского аэроклуба. Влюбившись раз и навсегда в небо, он уезжает в пригород Севастополя — поселок Кача — и в 1940 году оканчивает Качинскую военную авиационную школу летчиков, а далее по распределению отправляется служить в ВВС летчиком-истребителем (в Киевский особый военный округ).

Первые дни Великой Отечественной войны Александр Федоров встречает в составе 28-го истребительного авиаполка на Юго-западном фронте. В октябре 41-го авиаполк вошел в состав 6-го истребительного авиакорпуса ПВО Москвы. Участвует в битве под Москвой. В одном воздушном бою, 14 ноября, сбивает два «юнкера», но и его машина подверглась атаке врага. Лейтенанту Федорову, который получил ранение в правую руку, пришлось выбраться с парашютом из подбитого самолета.

Александр Федоров участвует в Ржево-Сычевской операции. Так, 29 сентября 1942 года группа истребителей в районе Ржева вступила в бой с 17-ю фашистскими бомбардировщиками и истребителями. В результате советскими летчиками было уничтожено 10 из них, при этом Александр Федоров лично уничтожил три самолета противника. По воспоминаниям боевых товарищей, Федоров владел необыкновенным мастерством пилота, а в воздушных боях демонстрировал дерзость, смелость и красоту. Вот строки из фронтовой газеты: «... Старший лейтенант Федоров получил по радио приказ встретить «Ю-87», идущий на большой высоте. Летчик набрал высоту и сразу же заметил немца,

уходящего от него. Атака была стремительна. С первого же захода, метров с 50–70 вражеский бомбардировщик был расстрелян. У фашистского самолета загорелся двигатель. Стервятник рухнул на землю...».

20 июля 1943 года старший лейтенант Федоров со своим ведомым осуществлял патрулирование над линией фронта. Но тут из облаков совершенно неожиданно возникли пять «мессершмиттов». Завязался бой. Федоров сбивает один фашистский самолет, однако пушка другого «мессера» прошила правый борт Ла-5. Летчик получает сильное ранение в правую ногу, а у самолета загорается мотор. Когда до земли оставалось 150–200 метров, Александр Яковлевич из последних сил покидает самолет. Однако парашют не успел погасить скорость падения. При ударе о землю Александр Федоров получил множество переломов и ушибов.

Он приземлился на нейтральной полосе. И только лишь ночью, под интенсивным обстрелом, его в бессознательном состоянии вынесут к своим. Ранение слишком тяжелое — Александру Федорову ампутируют ногу, но авиатор не намеревался сдаваться. Он вернется в авиацию и после войны будет преподавать в Серпуховском аэроклубе.

За время войны совершил 375 боевых вылетов на истребителях МиГ-3, Як1Б и Ла-5, в воздушных боях сбил лично три и в составе группы шесть (по другим сведениям — лично пять и в составе группы 7) самолетов противника. За мужество и героизм, проявленные в боях, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 августа 1943 года гвардии капитану Александру Федорову присвоено звание Героя Советского Союза. Также Александр Яковлевич был награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны, медалями.



## Александр Иванович ОРЛОВ

15.08.1913–26.10.1989

Герой Советского Союза



Родился в Серпухове, в семье рабочего. Его судьба начиналась так же, как и у многих советских мальчишек в ту пору: окончил неполную среднюю школу, а затем рабфак. С 1929 года работал электромонтером на Новоткацкой фабрике имени М. Горького в Серпухове. Вместе с друзьями занимался в Серпуховском авиаклубе, а в 1935 году окончил Тамбовскую школу пилотов Гражданского воздушного флота СССР, но уже через год Серпуховским районным военкоматом его призывают в ряды Красной Армии. В 1938 году направлен на учебу в Качинскую военную школу летчиков и по ее окончании служит в ВВС Белорусского особого военного округа (Гродно).

Уже в первые дни войны полк, в котором служил Орлов, понес большие потери на аэродромах от бомбовых ударов. Остальные самолеты были уничтожены во время воздушных боев. В итоге по решению командования весь личный состав был выведен в тыл. И вот в сентябре 1941 года Александра Орлова зачисляют в 572-й истребительный авиационный полк ПВО, в составе которого он защищает Воронеж. С октября по ноябрь полк принимает участие в сражениях Брянского фронта, а с 11 ноября по 22 декабря находится в составе Военно-воздушных сил Юго-западного фронта. Свою первую победу в бою Александр Орлов одержал 25 сентября 1942 года.

В ноябре 1942 года Орлов был переведен в 5-й Гвардейский истребительный авиационный полк. В его составе он будет воевать во втором формировании Юго-западного фронта, участвовать в Сталинградской битве, в Ворошиловградской наступательной операции (кодовое название «Скачок»), в боях на Курской дуге, в Изюм-Барвенковской операции. 17 августа 1943 года после проведенной операции в

районе села Долгенькая (недалеко от города Изюм) произошел масштабный воздушный бой. Советским истребителям пришлось отражать налет свыше 160 немецких бомбардировщиков и истребителей. В этом неравном бою Александр Орлов сбил один самолет, однако и сам был подбит. Получив тяжелые ранения в ногу, ожоги рук и лица, он покинул обжаренный пламенем самолет.

После лечения в госпитале направлен на учебу. И вот уже в начале 1944 года Орлов оканчивает летно-тактические курсы усовершенствования офицерского состава и принимает участие в Львовско-Сандомирской, Висло-Одерской, Нижне-Силезской, Верхне-Силезской операциях, а потом и в Берлинской наступательной операции. К 7 мая победоносного 1945 года на личном счету Александра Орлова выполнено 629 боевых вылетов, в 56 воздушных боях сбил лично 14 и в группе 8 самолетов противника. Штурмовыми ударами уничтожил и поджег 14 автомашин, 19 повозок, 8 вагонов, 2 бензоцистерны, 1 склад фашистов. За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июня 1945 года гвардии старшему лейтенанту Орлову Александру Ивановичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением медали «Золотая Звезда». Награжден также орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

После войны с 1947 года являлся командиром отряда Серпуховского аэроклуба. В 1988 году Александру Ивановичу Орлову присвоено звание «Почетный гражданин города Серпухова».

## Евгений Ильич ДЕМЕНТЬЕВ

23.03.1920–13.07.1999

Герой Советского Союза



Родился в Серпухове в семье рабочих фабрики «Красный текстильщик». Евгений решил пойти по родительским стопам и поступил в текстильный техникум, но тут начался набор в аэроклуб, и парень понял, что именно небо — его призвание. После учебы в Серпуховском аэроклубе в 1939 году поступает в Энгельскую военную авиационную школу пилотов.

Великая Отечественная война застала Евгения Дементьева под Пензой. Он проходил обучение в 10-м запасном авиаполку, где молодых летчиков переучивали на грозных штурмовиков. И вот 21-летний Евгений получает назначение в 617-й штурмовой авиационный полк 291-й штурмовой авиадивизии. Именно с этой авиачастью летчик пройдет весь свой боевой путь до Дня Победы.

Свое боевое крещение Дементьев получит в битве на Курской дуге. Евгений Ильич потом через всю жизнь пронесет воспоминания о той огненной дуге, о черных облаках дыма, об аде на земле. В этом сражении он вместе с другими летчиками-штурмовиками и летчиками-истребителями применил новую тактику построения и взаимодействия групп в воздухе. В итоге возросла эффективность бомбоштурмовых ударов, а также уменьшилось число безвозвратных потерь материальной части.

В конце 1942 года 291-ю штурмовую дивизию выводят в резерв Ставки Верховного Главнокомандующего. Именно с этим и связаны частые переброски дивизии с одного фронта на другой: Сталинградский, Воронежский, Украинский... 3 ноября 1943 года на 1-м Украинском фронте началась операция по освобождению Киева. И вот 5 ноября полк получает задачу штурмовать

резервы противника, а фашисты уже интенсивно подтягивались из Житомира к столице Украины. Само небо поддерживало советских летчиков — погода была по-настоящему летной, и потому штурмовики один за другим отправлялись на выполнение приказа. Штурмовики 617-го полка успешно действовали на самых острых участках фронта — в районах Фастова, Житомира, Корсунь-Шевченковского.

Экипаж гвардии лейтенанта Дементьева был признан одним из лучших в полку. Механик, моторист и оружейник всегда находились в боевой готовности, а летчик и воздушный стрелок тщательно готовились к каждому вылету, и потому в воздухе действовали слаженно и осмоторительно. Боевые успехи командира и членов экипажа всегда отмечались командованием.

Официально Евгений Дементьев совершил 136 боевых вылетов (по неофициальным сведениям — 172), на его счету десятки сожженных танков, взорванных мостов и переправ, им разбиты многочисленные огневые позиции вражеской артиллерии. В июне 1945 года за образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и героизм Евгению Дементьеву было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Также он был награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I и II степени, орденом «За службу Родине в ВС СССР» III степени, медалями. Удостоен высшей степени отличия Социалистической Федеративной Республики Югославия — звания «Народный Герой Югославии».

Подготовила Ульяна Левина.

# СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ: ПОЛЕТ ИДЕТ НОРМАЛЬНО

Вот уже более двадцати двух лет в Серпухове ведет свою работу Совет ветеранов авиации. Хотя было бы правильнее говорить «авиаторов», так как в общественную организацию входят представители абсолютно всех родов авиации, включая специалистов гражданской авиации, вертолетчиков и технический персонал. Все эти годы единомышленники проводят большую патриотическую работу среди молодежи и по крупицам собирают документы и факты, свидетельствующие о зарождении и развитии авиации в нашем городе.

**В** просторном кабинете яблоку негде упасть, впрочем, здесь, в приемной Совета ветеранов города и Серпуховского района, собралась лишь малая часть ветеранского общества авиаторов. У каждого из них за спиной путь доблестной службы и интересная биография. Вот, к примеру, Константин Владимирович Блау — пилот-инструктор Серпуховского

аэроклуба. Освоил в гражданском воздушном флоте вертолеты Ми-1, Ми-4 и в числе первых стал летать на самом большом вертолете того времени — Ми-6. Или Виктор Алексеевич Ерофеев — летчик-истребитель перехватчика, имеет высшую степень квалификации — пилот-снайпер.

Евгений Андреевич Митин после окончания Серпуховского аэроклуба летал на самолетах

Члены Совета ветеранов авиации и главный редактор альманаха «Воинская доблесть» Яна Киблицки в процессе создания августовского выпуска, посвященного празднованию Дня Военно-воздушных сил России.



Выездной урок мужества для студентов машиностроительного техникума, 2015 год.

Як-28, Су-24, инженер-пилот первого класса гражданской авиации Валентин Валерьевич Смирнов — на всех типах самолетов Ильюшина: Ил-14, Ил-18, Ил-62, Ил-76, Ил-86. Немало интересного может рассказать штурман морской авиации майор запаса Телков. Михаил Иванович летал на самолетах Ту-16, Ил-38. Всю свою жизнь посвятил авиации и Юсов Борис Анатольевич. После окончания Серпуховского технического училища поступил в академию Жуковского. Работал в конструкторских бюро по введению в строй «морских летающих лодок».

Председатель Совета ветеранов авиации Вячеслав Владимирович Задорожный, который работал на Чимкентском авиапредприятии Казахского управления гражданской авиации командиром летного отряда (имеет общий налет 15 тысяч часов на Ан-2, Ан-24 и других самолетах), листает страницы огромного альбома, сделанного, судя по всему, своими руками.

— Вот, в этом альбоме «Авиатор» собрана и история авиации в Серпухове, и история создания нашего клуба, — рассказывает Вячеслав Владимирович. — Вначале у нас был клуб ветеранов авиации, а потом уже он перерос в Совет.

Совет ветеранов авиации начинает свою историю с открытия Дома ветеранов. Тогда на его базе были организованы различные клубы: ветеранов образования, ветеранов строителей, ветеранов здравоохранения... среди них был и клуб ветеранов авиации. Первым его председателем стал Дмитрий Николаевич Степанов, именно под его началом в обществе соберутся летчики-фронтовики. Сам же он в качестве летчика ночного бомбардировщика прошел Великую Отечественную войну от начала до конца. Участник Сталинградской битвы, он также воевал на Юго-западном направлении, прошел с боями Брянский фронт, 1-й Украинский, участник Берлинского сражения.

На тот момент в обществе насчитывалось около ста ветеранов войны, но фронтовики постепенно уходили из жизни, и с годами их становилось все меньше и меньше. В 2000 году в организации состоялось сорок шесть человек. В силу возраста координировать общественную работу Дмитрию Николаевичу Степанову становилось все сложнее и сложнее, и в 2004 году он передал свои полномочия Вячеславу Владимировичу Задорожному. Тогда-то и было принято коллеги-

альное решение, что в Совет ветеранов авиации нужно пригласить всех тех, кто связан с небом, а таковых, по официальной информации военкомата, в Серпухове и Серпуховском районе более двух сотен человек. Так и получилось, что теперь в общество входят не только ветераны-летчики, но и ветераны-авиаторы. Сегодня в Совете ветеранов авиации состоит порядка ста человек, пятнадцать из них воевали в таких горячих точках, как Афганистан, Чечня, принимали участие в ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС.

Во время нашей встречи приемная ветеранской организации напоминала огромный улей: сначала здесь активно обсуждали организационные моменты предстоящих мероприятий, а потом все стали смотреть принесенные из домашних альбомов фотографии. Да, сразу же становится понятно, что работа здесь идет полным ходом.

Кстати, помимо встреч со школьниками и организации уроков мужества со студентами, Совет ветеранов авиации ведет большую научно-исследовательскую деятельность. Так, вышла в свет книга «Серпуховские ветераны авиации вспоминают» под редакцией писателя Валентина Шепелева. Издание начинается с автобиографии Героя Советского Союза Евгения Ильича Дементьева, и важно отметить, что генерал-майор Советской армии написал эту статью по просьбе Дмитрия Николаевича Степанова.

А уже в 2007 году издательский дом «Моско-

вия» выпустил книгу «Рыцари неба», автор которой — член Совета ветеранов авиации Серпухова и Серпуховского района Валентин Васильевич Филиппов. Ждут своего часа выход в свет исследовательские работы «Серпуховский аэроклуб», «Взлет», а также готовится новый проект «Небожители», автором которого является лучший друг ветеранского общества краевед Борис Мамонтов.

Администрация городского округа Серпухов оказывает большую поддержку ветеранскому движению. Помимо того, что члены Совета являются почетными гостями на различных городских мероприятиях и входят в состав городских делегаций, которые представляют город на торжественных собраниях Московской области, городские власти всегда предоставляют ветеранам авиации транспорт для посещения достопримечательных мест: совсем недавно авиаторы побывали в городе Тарусе, а теперь готовятся к посещению авиасалона МАКС. Впереди у ветеранской организации планы громадье. И несмотря на то, что у большинства членов Совета головы уже в сединах, их активности и энергии может позавидовать любой юнармеец. В свою очередь, ветераны авиации говорят, что по-другому жить уже не могут: влюбленные в небо, они даже на земле стараются «летать».

Жанна Ткачук.



Аэродром Дракино. 18 августа 2017 года. Летчики и ветераны авиации, продолжая традиции «сталинских соколов», празднуют День Воздушного флота СССР. Сейчас официально этот праздник отменен, но старшее поколение отмечает его и сегодня.

По инициативе Совета ветеранов авиации Серпухова и Серпуховского района, а также при поддержке генерального директора авиационно-учебного центра Бориса Николаева на аэродроме в Новинках будет установлен макет самолета МиГ-23МЛД. Торжественное открытие памятника запланировано на следующий, 2018 год. Пока же здесь идут полным ходом реставрационные работы.





# МАЛЬЧИШКИ, ВЛЮБЛЕННЫЕ В НЕБО

Тот, кто родом из советского детства, хорошо помнит, что практически в любой школе, а также в домах пионеров были организованы кружки по авиамоделированию, и каждый ребенок мог с малых лет постигать азы самолетостроения. Но с развалом Советского Союза многие лучшие традиции ушли в прошлое, в том числе и это направление. Исключением является секция авиамodelьного спорта при Серпуховском авиационно-спортивном клубе ДОСААФ.

Участники открытого чемпионата Серпуховского региона по свободно летающим моделям среди школьников. Май, 2017 года.



Дракино, май 2015 года. Слева направо: Александр Глазастиков, Алексей Марфунин (тренер), Андрей Патока, Александр Удалов.

**А**лександр Удалов с 2003 года занимается авиамоделированием с мальчишками, которых, любя, называет «пионерами». Спрашиваю у Александра Николаевича, сколько ребят у него занимается.

— Сколько? Считайте по количеству столов. Итак, один, два, три, четыре... пятнадцать. Ну, в этом году еще приму мелких, и все.

— Столы закончились? — беспокоюсь я.

— Нет, я закончился. Знаете, Яна, здесь дело не в столах, а в том, что я должен с каждым поработать, каждому «пионеру» прописать техническое задание, а потом объяснить, что и как, затем проследить за работой.

Возраст ребят, которые здесь занимаются, абсолютно разный: от второго класса и до того момента, пока не повзрослеют или, точнее сказать, пока не состарятся душой. Случается, что за советом к Александру Николаевичу приезжают некоторые «мальчишки» со своими не маленькими детьми. Да-да, бывает и такое: уже состоялся в профессии, обзавелся семьей, а все еще продолжает «играть» в самолетик. Хотя, если говорить

объективно, авиамоделирование — это не только демонстрация знаний математики, физики, но и настоящее искусство.

Авиабум начался в 1910 году, сразу же после первых соревнований авиамodelистов. Тогда-то и было опубликовано первое русское руководство по авиамodelьному спорту и моделированию, а уже в СССР стали издаваться журналы, открываться кружки. Вот и в Серпухове приблизительно в 1949 году начались занятия по авиамodelьному спорту. Серпуховские авиамodelисты не только участвуют в различных соревнованиях, но и сами организуют соревнования. Порой в борьбе за «золото» в небе над аэродромом в Дракино разворачиваются нешуточные воздушные «бои». Приезжают смотреть на это интригующее зрелище, мамы, папы, бабушки, дедушки... словом, вся родня.

Безусловно, все знания и навыки, которые получают на занятиях по авиамodelизму мальчишки, становятся очень полезными во взрослой жизни. Многие «пионеры» стали инженерами, программистами. Вот, к примеру, Михаил Крачковский с другими специалистами

принимал участие в разработке ближнемагистрального пассажирского самолета Сухой Суперджет 100, а Александр Карпов стал высококлассным системным программистом, Ярослав Усе в настоящий момент является студентом МВТУ им. Баумана и т. д.

Александр Удалов помнит всех своих «пионеров» поименно, даже в деталях готов рассказать, кто какой самолет построил в свое время, кто как проходил через тернии к звездам. Блестящая память или любовь к своему делу, к своим воспитанникам? Наверное, все вместе. Авиамоделированием «заразился» с детства, еще в Капустином Яре. Старший лейтенант, приезжая по вечерам с «тридцатки», то есть с технической позиции, занимался с пионерами, среди которых был и Саша. Мальчишки даже ездили на соревнования в Волгодонск, но детство пролетело быстро. Семья переехала в Зеленоград Московской области, а потом была срочная служба в армии, учеба в военном училище радиоэлектроники в Пушкине и служба в Вооруженных силах. Но сквозь все эти годы он пронес любовь к авиамоделированию.

Александр Николаевич — «свободник», то есть не птица свободного полета, а тот, кто строит модели без управления. Он протягива-

ет мне очаровательный самолетик свободно летающего класса FIG, который покрашен в ярко-красный цвет. Его вес вместе с двигателем составляет 80 граммов. Этот агрегат поднимается в небо на высоту 40–50 метров, а потом возвращается назад, поскольку летает по кругу. Точно такие же модели строят мальчишки. При этом «пионер» делает все сам: начиная от заточки карандаша, черчения и заканчивая уже самим строением. И что важно подчеркнуть, ребята занимаются здесь очень увлеченно, с огромным желанием. Потому не стоит удивляться, что к так называемым китнаборам — готовым наборам китайского происхождения — здесь отношение самое неуважительное.

Огромный кабинет, увешанный многочисленными самолетами, словно застыл в ожидании детских голосов. С первого сентября здесь снова начнутся занятия, а значит, пятнадцать мальчишек и еще двое новобранцев-счастливчиков будут создавать свою мечту — строить свой личный самолет. И что-то подсказывает, что даже нелетная погода или другие трудности им не помешают. Да и что может помешать влюбленным в небо?

Яна Киблицки.

► Блеск наград, конечно же, манит. Но главное для участников соревнований — само участие.





Дракино, Серпуховский район. В память о тех авиаторах, кто участвовал в Битве под Москвой, здесь установлена модель истребителя МиГ-3. Автор фото Иван Шагин. 2012 год.