

**Помним героев,
повторивших подвиг
А.Маресьева**

**2015 г.
г.Камышин**



Немеркнущие подвиги защитников Родины рождают чувство гордости за свой народ, служат патриотическому воспитанию молодежи

Настоящая книга – результат поисково-исследовательской деятельности членов отряда юных маресьевцев в рамках патриотического движения «Юные маресьевцы» городского округа-город Камышин Волгоградской области.

Предметом нашей гордости является подвиг Алексея Петровича Маресьева, совершенный в годы Великой Отечественной войны.

Алексей Петрович Маресьев

Алексей Петрович Маресьев родился в Волгоградской области в городе Камышине 20 мая 1916 года, там вырос, был призван в армию и отправился служить на Дальний Восток, в авиационный пограничный отряд. Затем после службы в армии поступил в Батайское авиационное училище, которое окончил в 1940 году и за особые заслуги в учебе был оставлен в нем инструктором и готовил будущих летчиков. В первый год Великой



Отечественной войны Маресьев сбил 4 вражеских самолёта. В 1942 году совершил беспрецедентный подвиг, продемонстрировав желание жить и служить на благо своей Родины. 4 апреля 1942 года во время одной из боевых операций по прикрытию советских бомбардировщиков его самолет был сбит фашистами, а сам Маресьев тяжело ранен. Пришлось совершить вынужденную посадку на занятой фашистами территории. Ремни, которые удерживали летчика, порвались, и Маресьева через открытую кабину выбросило наружу. От неминуемой гибели его спасли густые еловые ветки, сквозь которые он пролетел, смягчившие падение и удар об землю. Маресьев попытался встать, но упал от нестерпимой боли в ногах и только тогда понял, что они были повреждены при падении с большой высоты. Невзирая на не-

имоверную боль, он решил ползти в расположение советских войск, ориентируясь по солнцу. С поврежденными ногами, без медикаментов и продовольствия, страдая галлюцинациями от контузии, потери крови, холода и голода, Алексей Петрович прополз путь в 12 км. С тех пор эта тропа так и зовется — «тропа Маресьева». Его заметили мальчишки из деревни Плавни. Отец одного из них отвез Алексея на санях в свой дом. Больше недели колхозники ухаживали за летчиком. Ему нужна была медицинская помощь, но в селе не было врача. В первых неделях мая вблизи деревни приземлился самолет, пилотируемый Героем Советского Союза А. Н. Дехтяренко, и Маресьев был отправлен на нем в Москву, в военный госпиталь. На вид доставленный летчик был так плох, что его поместили в палату для безнадежных, окна которой не имели стекол и были заколочены фанерой, и стояли кровати без матрацев. На следующий день врачи, обследовавшие раны больного Маресьева, решили, что из-за обморожения и начавшейся гангрены, необходима ампутация обеих ног. В послеоперационной палате рядом с Маресьевым оказался батальонный комиссар Семен Воробьев. Алексей Петрович навсегда сохранил в душе огромную благодарность к человеку, который помог ему выстоять после операции, пережить первые дни осознания своей инвалидности. Однажды Воробьев дал Маресьеву статью, в которой рассказывалось о летчике времен Первой Мировой войны Валерьяне Карповиче, который без ступни в самодельном протезе стал подниматься в небо на самолете и служил инструктором в школе военных летчиков. Эта статья стала переломным моментом в судьбе Алексея Петровича — новым этапом в его жизни. После её прочтения у Маресьева вновь появилось желание жить. Из опыта прохождения медицинских комиссий Алексей Петрович знал, что удивить врачей инвалиду, ходящему на протезах с палочкой, вряд ли удастся. Нужно было предстать перед докторами в образе здорового человека. Чтобы протез «ожил», а культы ног смогли приобрести нужную чувствительность, Алексей Петрович учился танцевать. Козырной номер — вальс и «барыня» — убедил комиссию в том, что Маресьев хорошо владеет протезами, и он получил разрешение на пробные полеты. Большой моральной поддержкой в это время было вруче-

ние ему первой боевой награды — Ордена Боевого Красного Знамени. После ампутации ног, управляя самолетом в протезах, Маресьев сбил 7 самолетов.

За проявленное мужество, летное мастерство и героизм летчик получил звание Героя Советского Союза.

Подвиг героя А.П.Маресьева был многократно повторен героями в годы войны. Великая Отечественная война дала нам немало примеров высочайшего патриотического духа, негибаемой силы воли и героического поступка на грани самопожертвования, когда тот или иной воин после тяжелых ранений, контузий и операций, став инвалидом и по заключению компетентных медицинских специалистов признанный негодным к воинской службе, продолжал сражаться с ненавистным врагом во имя свободы и независимости своего Отечества, во имя нашей общей победы.

Изложенные в книге материалы — лишь часть малоизвестных исторических фактов проявления патриотизма советских людей. А ведь их жизнь — это пример для современной молодежи, это образец настоящего патриотизма.

Книга рассчитана на широкий круг читателей среднего и старшего школьного возраста, создана с целью пропаганды идеи самоотверженной любви к своей Родине, воспитания волевых качеств личности, осмысления высокого гражданского долга, стоящего перед каждым человеком.





ОЧЕРКИ
О ГЕРОЯХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ,
ПОВТОРИВШИХ ПОДВИГ А.П.МАРЕСЬЕВА

	стр.
Ю.В.Козловский	6
П.С.Шемендюк	10
Н.Ф.Гастелло.....	11
Б.Г.Пирожков.....	13
И.А.Леонов.....	14
А.Н.Прокофьев-Северский.....	16
З.А.Сорокин	18
М.А.Баранов.....	21
А.И.Грисенко	24
В.А.Бурков	25
П.Ф.Чеканов.....	27
С.К.Фёдоров.....	30
М.Н.Левицкий.....	31
И.С.Любимов	32
Л.Г.Белоусов	33
Д.М.Симонов	34
А.Ф.Белецкий.....	36
Г.П.Кузьмин.....	37
И.М.Киселёв.....	40
И.А.Маликов.....	42



«ПОМНИМ ГЕРОЕВ, ПОВТОРИВШИХ ПОДВИГ А.МАРЕСЬЕВА»



Юрий Валентинович Козловский

Герой-авиатор недавно отметил своё 70-летие.

Имя 30-летнего капитана ВВС Юрия Козловского 40 лет назад было на слуху у каждого советского человека. В 1973 году летчик, ставший героем своего времени, имея в запасе чуть больше минуты, успел отвести неисправный самолет от раскинувшейся под ним Читы. Катапультировавшись, Козловский получил открытый перелом обеих ног. Без еды и теплой одежды он несколько дней полз по простывшей до минус 30 тайге к людям. Его считали погибшим и даже свернули поиски. Но он выстоял. И отметил в этом году 70-летие.



Сегодня он заместитель председателя фонда «Московский ветеран».

Козловский выглядит превосходно: подтянут, строен. Шагает уверенно, кто не знает, не догадается, что ноги ниже колен у него «неродные». Прошрое вспоминает нехотя, но, начиная рассказывать, загорается и заново переживает названные подвигом трагические события. В своём интервью он сказал:

- Я шел над Читой по маршруту. У меня было задание провести замер верхнего края облаков. Я поднялся до отметки 11 тысяч метров и тут заметил, что приборы неисправны и горит лампочка аварийного остатка топлива. Связаться с диспетчером не удалось. Потом связь восстановилась, и я получил команду снижаться и катапультироваться.

- Вы могли катапультироваться, не уводя самолет от города?

- Такая техническая возможность существовала. Но воспользоваться ею - нет, конечно, было нельзя. Тянул подальше от города, сколько мог. Катапультировался на пределе, метров с 200. Помню открытие парашюта и почти сразу удар о землю. Я



Юрий КОЗЛОВСКИЙ во время службы в группе советских войск в Германии (1967 г.)

вскочил, но тут же упал. Стал ощупывать ноги - штанина мокрая от крови, боль адская. Идти невозможно.

Достал неприкосновенный авиационный запас - перевязал жгутом ноги выше колена и пополз. Я слышал гул машин и решил двигаться в ту сторону.

Наутро я из тайги выполз. Кроветечение на холоде почти остановилось, но ниже колен все было синее и не двигалось. Я снял бинты, связал ноги вместе и стал перекатываться с боку на бок. Вспомнил Маресьева и решил, что главное сейчас - вылезти отсюда. - Что было страшнее всего - холод, голод, боль, неизвестность?

- Медики потом говорили, одного из этих факторов было достаточно, чтобы я погиб. Даже Маресьев признавал, что динамика событий у меня нарастала жестче, чем у него, - хотя он полз 18 дней, а я три дня. Но он был в теплом летном костюме, а я почти без одежды. У него не было открытых переломов, и он не истекал кровью.

- Вас искали 70 вертолетов - несколько раз пролетели над вами, но не заметили.

- Надо мной кружили вертолеты, мимо проехал местный житель на телеге - я пытался кричать, выстрелил в воздух из пистолета, но он не услышал. Будто все было против меня. Мне потом рассказали, что в то время, когда меня искали, Кутахов, главком ВВС, бегал по штабу и причитал: «Хоть бы он сдох, хоть бы сдох», - горько усмешается Юрий Валентинович. - Через три дня поступила команда прекратить поиски, но один пилот, Роберт Волков, решил еще раз слетать. Он потом говорил: у него появилась уверенность, что меня найдет. Но не нашел. Назад, в Читу, он полетел вдоль шоссе. Тут-то и увидел меня на белом гравии. Я был без сознания. В вертолет меня погрузили как труп, а там, от тепла, говорят, я очнулся и снова пополз...

- Чем вы питались в тайге?

- Ничем - был шоколад, который в кармане перемололся в порошок, но я не мог его глотать, потому что во рту пересохло. Я мог глотать только таблетки кофеина - они были в запасе. Съешь таблетку - вроде нормально, можно дальше ползти. Настрой был такой, что отдыхать нельзя, и мозг это контролировал. Вероятно, я терял сознание, потому что врачи говорили, что иначе не смог бы выжить. Погиб бы от болевого шока.



Юрий Валентинович и сегодня за штурвалом самолёта

Кстати, буквально накануне аварии мы разговаривали с одним лейтенантом: что делать, если случится вынужденная посадка, ведь в Забайкалье города разбросаны на 500 километров друг от друга. Я тогда сказал: «Ну, во-первых, ты не упадешь точно по середине, в какую-то сторону будет меньше 250 километров, а во-вторых, нужно ползти - хоть куда. Нужно как можно дольше продержаться, чтобы дать время поисковым группам. Будешь бороться до конца - тебя найдут».

- Как отреагировали, узнав, что предстоит ампутация ног?

- Хирург сказал, что началась влажная гангрена, надо резать и чем раньше, тем лучше. Я согласился: «Что делать - давай». И все - пошли готовить циркулярку. Во время операции я очнулся - как раз циркулярка в кость впивалась.

После ампутации была еще внутривисцеральная операция - открылось кровотечение в двенадцатиперстной кишке. Сказались последствия стресса.

- После ампутации вы надеялись, что будете летать, как Маресьев?

- Во времена Маресьева была война. Собыют - никто отвечать не будет, многие гибнут. Но кто мне даст летать на современных самолетах? Поэтому я гнал от себя эти мысли. После увольнения в запас работал в ОКБ имени Сухого в лаборатории

по разработке и исследованию искусственного сердца, в 90-е пытался заниматься бизнесом.

В воздух поднялся только в 2011 году. Мой друг, фанат малой авиации Григорий Комаренко, гендиректор Подольского завода швейных машин, купил самолет. Когда я об этом узнал, говорю: «Гриш, дай прокатиться!» Поднялись с ним в воздух - ощущение, будто и не было перерыва! Руки помнят.



*Статью из газеты
«Комсомольская правда»
Юрий Валентинович
хранит до сих пор*



С Алексеем МАРЕСЬЕВЫМ в Музее Вооруженных Сил СССР (1976 г.)

- А как с ногами?

- Без проблем. Я летал на симуляторе - авиационном тренажере, там предусмотрено торможение носками ног, а стопы-то не двигаются, но я приспособился. В этом году я и на воздушном шаре летал - освоил его управление, и на гидросамолете, и с парашютом прыгал.

- В наше время кто-то мог бы сделать то, что когда-то сделали вы?

- Многие говорят: окажись я в такой ситуации, я бы не смог. А я уверен: смог бы - жить-то хочется.

Из очерка Геннадия Бочарова:

«С Волковым мы встретились позже.

Мой товарищ пригласил меня в гости. Вдруг раздаётся звонок в дверь - входят двое:

один гражданский, второй в форме, полковник. Я пошел навстречу гражданскому, мы обнялись. Это был Роберт. Я его раньше не видел, но понял, что он мне знаком. То ли где-то подсознательно его запомнил, то ли душа моя витала над ним.

К сожалению, вскоре Волков умер от рака».



Жена Надежда уже 36 лет во всем поддерживает своего любимого



*Читательница
«Экспресс-газеты»
с Валентиной Владимировной
Потемкиной
Богданец, Ю. Коваленко
24.10.2013г.*

Автограф для «Экспресс газеты» наш герой оставил на знаменитой книге Геннадия БОЧАРОВА «Непобежденный»



Петр Семёнович Шемендюк

Прославленный летчик Петр Шемендюк закончил войну в Кенигсберге, где и получил свою последнюю боевую награду - Орден "Отечественной войны I степени". Правда, победу он встречал уже не в небе, хотя и пропал дни и ночи на аэродромах, готовя молодых летчиков. Виной всему - трагедия, которая произошла в небе над Курском. В августе 1943 года летчика, за плечами которого к тому времени уже было три десятка побед в небе, сбили. Тяжелораненый в обе ноги и руку, он все же сумел добраться до своих. Врачам после нескольких операций так и не удалось спасти его руку. В госпиталь к нему приехал друг Алексей Маресьев. С прототипом главного героя повести "Судьба человека" они были знакомы еще до войны. Вместе учились и дружили. Именно Маресьев, который в тот момент уже снова был в небе, убедил Петра Шемендюка не отчаиваться.



Петр Семенович вернулся в строй. Правда, в небо ему подняться больше не удалось. Он готовил пилотов на земле. А после войны остался в Кенигсберге, который покинул только в начале 80-х годов. Умер Петр Семенович в Херсоне, в 2001 году.

Калининградской школе присвоили имя героя, практически повторившего подвиг легендарного Маресьева

8 мая на стене калининградской школы № 15 появилась мемориальная доска, посвященная Герою Советского Союза, летчику-истребителю Петру Шемендюку.

Еще ранее, 17 апреля, этому учебному заведению было присвоено имя прославленного летчика.



Открылся также школьный музей, который носит имя Петра Шемендюка.



Николай Францевич Гастелло

Николай Францевич Гастелло родился в 1907 году в Москве в семье белоруса Франца Гастылло, семь лет как приехавшего в Белокаменную на заработки.

В 1923-м Николай начал работать, в 1932-м его призвали в Красную Армию. После учебы в Луганской авиашколе Гастелло служил в 82-й тяжелобомбардировочной эскадрилье 21-й тяжелобомбардировочной авиабригады, летал на четырехмоторных ТБ-3.

Дальнейшую службу нес в 1-м тяжелобомбардировочном авиаполку, с которым участвовал в боевых действиях на Халхин-Голе и советско-финской войне. В 1940 г. Николай получил звание капитана авиации, а 24 мая 1941-го стал командиром эскадрильи 207-го дальнебомбардировочного авиаполка, оснащенного бомбардировщиками ДБ-3Ф. Уже на третий день войны капитан Гастелло отличился – из пулемета стоящего на аэродроме самолета он сбил «Юнкерс-88». Но обессмертил имя летчика подвиг, совершенный им 26 июня 1941-го.

На четвертый день войны немецкие танки Гота и Гудериана продвигались по Белоруссии со скоростью 100 километров в сутки. А уже 29 июня 3-я, 4-я, 10-я и 13-я советские армии Юго-Западного фронта были окружены. Перед нашими войсками стояла задача хоть как-то, любой ценой остановить врага.

26 июня с аэродрома Боровское под Смоленском поднялись три советских бомбардировщика ДБ-3 «Ф». Они должны были отбомбиться в районе шоссе Радошковичи – Молодечно, где наблюдалось большое скопление немецких танков. Пилотам этих самолетов, по донесению командования, были капитаны Николай Гастелло, Александр Маслов и старший лейтенант Федор Воробьев.

Жители поселка видели, как около 12.00 26 июня немецкую колонну благополучно атаковали три «сталинских сокола». Самолет Воробьева, сбросив бомбы, развернулся и ушел к своим – за линию фронта. Два других бомбардиров-



щика уже после выполнения боевой задачи, т.е. по дороге «домой», были подбиты немецкими зенитками. Один из них (горящий, со шлейфом густого дыма) «ушел в неизвестном направлении». Так свидетельствуют донесения 207-го авиаполка 42-й авиадивизии и местные жители.



А второй, также горящий, сделал разворот, дотянул до вражеской колонны и спикировал в самую гущу немецких танков. Федор Воробьев, который вернулся на аэродром в Брянск (т.к. наши войска отступали, то 207-й авиаполк в тот же день, 26 июня, перебазировался в Брянск), тогда же в рапорте указал: он и штурман лейтенант Рыбас видели, что бесстрашный самолет, совершивший огненный таран, вел капитан Гастелло.



Борис Григорьевич Пирожков

Славную страницу вписал в оборону г. Тулы от вражеской авиации 787-й истребительный авиаполк. В эту часть входила и эскадрилья старшего лейтенанта Б. Г. Пирожкова. Среди лучших летчиков был Борис Григорьевич Пирожков.

Он - участник обороны Москвы.

К сентябрю 1942 года Пирожков Б. Г. совершил 242 боевых вылета, в воздушных боях сбил 5 бомбардировщиков противника. Эскадрилья, которой он командовал, сбила 13 самолётов.

Утром 4 сентября 1942 года. Эскадрилья Б. Пирожкова вылетела навстречу целому строю фашистских бомбардировщиков и истребителей.

В самый разгар боя пушка на самолете Б. Пирожкова отказала. Пирожков пошел на таран. Лопастями винта он ударил по вражескому самолету. Изуродованный вражеский самолет упал на землю. Пирожков был смертельно ранен.

Похоронен на Всехсвятском кладбище в Туле.

Звание Героя Советского Союза Борис Григорьевичу Пирожкову присвоено посмертно 14 февраля 1943 года.

Награждён 2 орденами Ленина. В Перми его именем названа улица, на здании школы и аэроклуба, где он учился, установлены мемориальные доски.



Лейтенант Б.Г. Пирожков первым провел успешный воздушный бой на высоте 10000 м

Память о Б. Пирожкове увековечена. В Туле на здании типографии в честь отважного сокола открыта мемориальная доска.

О подвиге Б.Г. Пирожкова можно прочесть в книге: Туляки – Герои Советского Союза.





Иван Антонович Леонов

Герой Советского Союза, летчик, установивший мировой рекорд по дальности полета Москва – Северный полюс –США, командующий Первой воздушной армией генерал-полковник Михаил Михайлович Громов на вопрос «Что такое героизм? – ответил: « Героизм для меня - в преодолении невозможного. Я знаю такого человека, который жил и живет по сей день по закону невозможного, - это Иван Антонович Леонов, человек – легенда. Это ему я в военное время разрешил летать с одной рукой. Хотя и не верил, что он сможет это совершить, - уж больно это не привычно и необычно в авиации. А он взял и успешно преодолел этот невыносимо трудный барьер».



5 июля 1943 года, при выполнении воздушной разведки и фотосъёмки расположения войск противника, в районе железной дороги на участке Орёл-Поныри самолёт лейтенанта И. А. Леонова был сбит. Пилот получил тяжёлое ранение левого плечевого сустава, повлекшее ампутацию верхней конечности. В порядке исключения командующим 1-й воздушной армией М. М. Громовым был оставлен на лётной работе. С протезом пилотировал По-2 в 33-й эскадрилье связи 1-й Воздушной армии, совершил более 60 боевых вылетов. В конце 1944 года в полёте был ранен в ногу, после выздоровления служил в штабе 900-го Оршанского истребительного авиационного полка. В апреле 1946 года уволен в отставку в звании старшего лейтенанта.

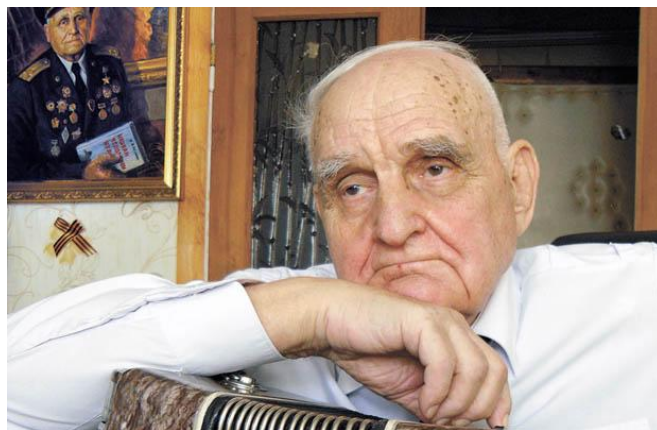
Подвиг И. А. Леонова занесен в книгу рекордов Гиннеса. Он единственный летчик в мире, летавший на боевом самолете с одной рукой, совершивший 110 боевых вылетов, сбивший 6 самолетов врага лично и два в группе.

О своей жизни и военных буднях легендарный летчик И. А. Леонов написал книгу: Леонов И. А. Назван че-



ловеком из легенды. Автобиографическая повесть. Поэмы, стихотворения. - Тула: Левша, 2006. – 496 с.

Эта книга Героя Советского Союза, Героя России. В молодости в кровавой схватке с фашистами, он сумел вновь подняться в небо на своем боевом самолете. Он не утратил волю к жизни, силу духа, мужество и доброту.



В конце книги И.А.Леонов написал ОБРАЩЕНИЕ К МОЛОДЕЖИ:

- В своей жизни человек должен иметь четко поставленную цель, она должна проявляться во всем, даже в незначительном.
- Надо терпеливо добиваться этой цели, начиная с самого желанного – добра к своим близким, а затем, расширяя круг вопросов, идти к более весомой цели.
- Не забывать пословицу « Береги честь смолоду». В памяти остаются все поступки и плохие, и хорошие. Но только дурные не будут давать спокойно спать.
- Надо быть патриотом Родины, но не националистом. Нет необходимости ненавидеть другие народы только потому, что ты патриот.
- Хотелось бы, чтобы люди были мудрыми, ибо мудрость – это ум, соединенный с добротой.
- Надо быть открытым к людям, уметь отыскивать в них хорошее, и ты сам не станешь плохим.
- И последнее. В жизни человека есть свой уровень. Этот уровень мы должны повышать сами, своим честным трудом.





Александр Николаевич Прокофьев-Северский

Русский и американский лётчик, изобретатель, авиаконструктор, родился 24 мая 1894 года в Тифлисе (Грузия), в семье потомственных дворян. Предки его были военными, но отец стал служителем культуры. Сыну он решил дать военное образование. Александр был зачислен в Морской кадетский корпус. После в звании юнкера, во 2-м Балтийском экипаже, плавал на канонерской лодке "Бобр". В декабре 1914 года получил чин мичмана.

Но карьера моряка молодого человека мало интересовала. Он мечтал стать военным лётчиком. Интерес к авиации пробудился в нем с юношеских лет под влиянием отца, который к тому же являлся одним из первых лётчиков-любителей. Вскоре Александру представилась возможность осуществить мечту. В 1914-1915 гг. в России при военно-морском флоте начали создавать авиационные группы, предназначенные для морской разведки и совместных действий с кораблями. Среди молодых моряков, направленных в авиационную школу для подготовки лётчиков морской авиации был и мичман Северский.

В боевых действиях его корабль не участвовал, Северский добился разрешения учиться на авиационных курсах при Технологическом институте и был переведён в Севастопольскую авиашколу и начал летать на более совершенном "Буазене".



Александр Прокофьев-Северский на острове Эзель, лето 1917 г.



Получив в своё распоряжение французский двухместный гидросамолёт "FBA", Александр неоднократно летал на задания по разведке и бомбардировке противника.

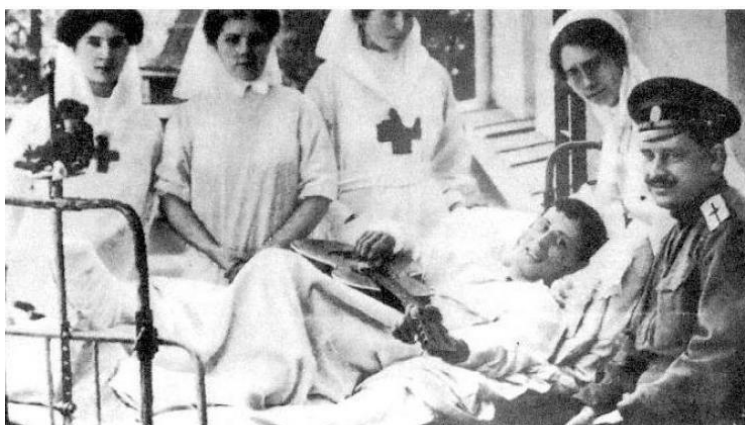
15 Июля, совершая патрулирование над Рижским заливом, Северский и его наблюдатель - механик Блинов обнаружили германский эсминец. Маневрируя под вражеским огнём, русскому экипажу удалось сбросить 2 бомбы, которые упали в районе кормы неприятельского корабля. Не удовлетворившись достигнутым, Северский решился атаковать вторично, но в это время его гидросамолёт получил повреждение и стал терять высоту. Лётчику ничего не оста-

валось, кроме как садиться на воду. Плохо управляемая машина ударилась о волны, из-за чего сдетонировала находившаяся на коленях у Блинова 4-кг бомба...

В это время в заливе находилось несколько российских патрульных катеров. В сгущающихся сумерках они заметили зарево от мощного взрыва и решили исследовать причину. Когда катера подошли к месту катастрофы, они обнаружили труп Блинова и израненного Северского, который в полусознательном состоянии держался на поверхности, уцепившись за обломки своего гидросамолёта. Александра доставили в Кронштадтский морской госпиталь. Доктор осмотрел раненого лётчика и приказал немедленно отправить его в Петербург, так как у него была раздроблена правая стопа. В Петербурге Северскому ампутировали ногу чуть ниже коленного сустава.

По странной иронии судьбы, после ампутации Александр оказался в одной палате со своим старшим братом Георгием, который как раз накануне получил перелом обеих ног во время авиакатастрофы.

Став инвалидом, Северский обзавёлся деревянным протезом и



Николай Северский навещает своего сына Александра в госпитале в Петербурге. 1915 г.

взялся отстаивать своё право на дальнейшую службу в авиации. После обращения к командующему ВВС Балтийского флота Александру Тучкову он получил должность старшего инспектора морской авиации Петроградского военного округа. Однако все его попытки вновь получить допуск к полётам командование отклоняло, и тогда Северский решил устроить "показательное выступление".

16 Мая 1916 года во время воздушного смотра он самовольно поднял аэроплан в небо и проделал несколько рискованных виражей. Свой "аттракцион" Александр завершил учебной атакой на прибывшую в часть инспекторскую комиссию. Результатом этих упражнений стало заключение Северского под домашний арест. История имела значительный резонанс и дошла до Императора, который потребовал от Военного министра полного отчёта об инциденте. Вникнув в суть дела, Николай II оценил энтузиазм своего подданного и рекомендовал министру удовлетворить просьбу Северского о возвращении в действующую авиацию.

1 Июля Александр Северский и ещё несколько лётчиков на новеньких гидросамолётах "М-5" своим ходом прибыли из Петрограда на Вторую станцию авиации Балтийского флота, а уже через 3 дня одноногий лётчик одержал свою первую воздушную победу, сбив германский гидросамолёт над водами Рижского залива.



Захар Артемович Сорокин

Захар Артёмович Сорокин родился 17 сентября 1917 году в семье рабочих, на станции Глубокое ныне Карасукского района Новосибирской области. В 20-х годах семья Сорокиных переехала в город Тихорецк Краснодарского края. Захар Артёмович окончив семь классов, школу ФЗУ, работал помощником машиниста паровоза и одновременно учился в аэроклубе. С 1937 года проходил срочную службу в Военно-Морском флоте. После окончания Ейского авиационного училища морских лётчиков, в 1939 году был направлен в истребительный авиационный полк ВВС Черноморского флота в Севастополь. Серебряный жетон Военной Школы морских лётчиков ВВС РККА имени И. Сталина. ныне Ейское военно-морское авиационное училище



С началом Великой Отечественной войны вместе с другими пилотами прикрывал на истребителе МиГ-3 корабли Черноморского флота от возможных налетов вражеской авиации. В июле 1941 г. переведен на Северный флот в состав 72-го сап СФ., служил в полку Б. Ф. Сафонова Здесь он открыл счет сбитым самолетам.



После четырёх уничтоженных фашистских самолётов Захар Сорокин был награждён орденом Красного Знамени. 25 октября 1941 г.

25 октября 1941 года лейтенант Сорокин вместе с Дмитрием Соколовым вылетел на боевое задание. Во время боя с группой вражеских истребителей

с первой же очереди сбил фашистский самолёт ME 110. Стал атаковать второй, израсходовал весь боезапас. Был ранен в правую ногу. В это время Сорокин заметил, что его ведомого атакует "мессершмитт". Устремившись на выручку своему товарищу, он ударил фашиста винтом своего самолёта по хвосту, и тот пошёл на вынужденную посадку. Но и истребитель Сорокина не мог больше лететь. С боль-



шим трудом Сорокин посадил повреждённый самолёт на замёрзшее озеро.

Случилось так, что на это же озеро в 300 метрах приземлился и подбитый им «мессершмитт», из которого выскочил огромный дог и бросился к самолёту Сорокина. Двумя выстрелами из пистолета Сорокин убил собаку. Затем, увидев бежавшего к нему немецкого лётчика, выстрелил и убил его. В это время второй немец подобрался к Сорокину с другой стороны и ударом ножа в лицо сбил его на землю. Не растерявшись, Сорокин отбросил фашиста ногой, схватил лежавший на снегу пистолет и застрелил его. С обмороженными ногами, истекая кровью, Сорокин за 6 суток прополз около 70 километров по тундре, пока его не подобрала североморцы.

В общей сложности он провёл в госпиталях 9 месяцев, где перенёс несколько мучительных операций и лишился обеих ступней. Медицинская комиссия решила его комиссовать, но Сорокин добился через наркома ВМФ адмирала Кузнецова Н.Г. разрешения летать. Он возвратился в свою часть, тут же техникам дали задание: переоборудовать для Сорокина самолёт, перевести на ручное управление. Свой седьмой самолёт Захар Сорокин сбил в феврале 1943 г. уже, будучи на протезах. Военный атташе Великобритании, прибывший в Заполярье, вручил лётчику-истребителю высокую награду – Орден Британской империи.

19 Марта 1944 года на счету Гвардии капитана З. А. Сорокина было 13 сбитых самолётов врага. Затем он участвовал ещё во многих боях. В том числе, в знаменитой воздушной схватке 19 Апреля 1943 года, когда нашими лётчиками в бою с 16 вражескими истребителями было сбито 5 машин, среди них - известный немецкий ас Рудольф Мюллер (имевший 94 победы). Одну из побед записал на свой личный счёт Захар Сорокин. Всего произвёл 267 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 18 самолётов. Листовка о подвиге З. А. Сорокина, 1944 год



9 августа 1944 года Захару Артёмовичу Сорокину присвоено звание Героя Советского Союза. Глубокой осенью Сорокин получил отпуск и приехал в Тихорецк к родным. Земляки тепло встретили Героя. Захар побывал в своей школе, на своём заводе, встретился с молодёжью. По инициативе комсомольской организации паровозоремонтного

завода начался сбор средств на постройку самолёта "Тихорецкий комсомолец". В течение недели молодёжь района собрала 147 000 рублей.

В апреле 1945 года Гвардии капитан Сорокин был переведён обратно в Крым, штурманом истребительного полка, в котором начинал служить. Войну закончил летая на подаренном ему самолёте "Тихорецкий комсомолец". Его новенький истребитель так и не побывал в бою, не получил ни одной пулевой пробоины, ни одной царапины от осколков. На Чёрном море было уже спокойно, никто больше не стрелял...

В апреле 1945 г. капитан З.А. Сорокин переведён на Черноморский флот, где и служил до 1955 года. Летал на подаренном ему самолёте "Тихорецкий комсомолец". Демобилизовавшись, Захар Артёмович ушёл на пенсию. С 1955 г. капитан Сорокин — в отставке. Жил в Москве. Но отнюдь не на покой. Все силы, весь жар неумной души посвятил благородному делу - воспитанию молодёжи на славных традициях нашего народа. Вернувшись, Сорокин спешил к письменному столу. Работал над рукописями.



Будучи уже профессиональным журналистом, публиковал очерки, статьи в военных и молодёжных газетах, журналах. Выпустил 15 книг, посвящённых ратным подвигам фронтовых друзей. Работал в Советском комитете ветеранов войны, был членом Союза журналистов СССР. Захар Артёмович умер 19 марта 1978 года, похоронен на Кунцевском кладбище в г. Москве.



Бюст З.А. Сорокина, в числе 53-х лётчиков-североморцев, удостоенных звания Героя Советского Союза, установлен в посёлке Сафоново на Аллее Героев около музея ВВС СФ.. Имя Героя Советского Союза Захара Артёмовича Сорокина присвоено самолёту МиГ-31 174-го Гвардейского Краснознамённого Печенгского истребительного авиационного полка им. Б.Ф. Сафонова..

З.А. Сорокин - почётный гражданин г. Карасука Новосибирской области. Его именем названа одна из улиц города Карасука. На Аллее героев в г. Карасуке установлен его бюст.

Михаил Алексеевич Баранов

Родился 01.09.1920 г. под Москвой. В 1928 г. пошел в школу. Закончил местную семилетку и поступил в Московский энерготехникум, на рабфак. Летом 1938 г. успешно сдал вступительные экзамены в Мелитопольское военное авиационное училище штурманов. В 1940 году досрочно закончил училище в звании лейтенанта и направлен для прохождения службы в Харьков в 135 бап.

Войну встретил под городом Миргород на Полтавщине. Оттуда вылетел в составе полка на Западный фронт.

04.07.41 г. штурман звена лейтенант Баранов совершил первый боевой вылет. Бомбил немецкие танковые и моторизированные колонны, двигавшиеся от границы по Варшавскому шоссе в районе Жлобина.

Первый воздушный бой у лейтенанта Баранова произошел на 8-м вылете 19.07.41 г. Его бомбардировщик Су-2 летел в районе г. Черекhov вдоль Варшавского шоссе. Отбомбились всем звеном, без сопровождения истребителей. Но при отходе на высоте 4000 м их настигла четверка Ме-109. "Мессеры" атаковали парами. Баранов дал короткую очередь. Истребитель клюнул носом, задымил и пошел вниз. Это была первая победа. Однако второй "мессершмитт" разрядил боекомплект по самолету Баранова, поджег его. Михаил Алексеевич был ранен. Экипаж с трудом посадил горящую машину на подвернувшуюся поляну. Только экипаж отбежал от пылающего самолета, как он взорвался. За этот бой позже штурман получил награду - орден Красного Знамени. Лейтенант Баранов был отправлен в госпиталь в Ново-зыбков.

Осколки от снаряда, разорвавшегося в кабине, остались в его легком на всю жизнь.

Недолечившись, вернулся в свой полк и уже 11.08.41 г. вновь летал. Начиналась битва за Москву. По врагам бомбардировщики наносили удары, сбрасывая прямо на немецкие танковые колонны, двигавшиеся вдоль шоссе, вереницы 25-кг бомб. Бомби-



ли с очень низкой высоты - всего 200 метров. Всего под Москвой Баранов совершил 40 боевых вылетов. В декабре 1941 года совершали порой до 3 вылетов в день!

04.01.42 г. экипаж Ивана Червяченко и Михаила Баранова совершал по заданию командования одиночный вылет в районе Белгорода. Внезапно в небе появились 4 "мессершмитта", взявшие самолет Су-2 в "клещи". Баранову удалось один из истребителей. Но и Су-2 оказался подбит. Один из снарядов разорвался в ступне ноги штурмана.



Очнулся Михаил Алексеевич не сразу. Что произошло, осталось для него загадкой. Он оказался на оккупированной врагом территории под Белгородом. В больнице, куда его поместили немцы, персонал больницы был из советских людей, не успевших эвакуироваться. В лагерь немцы его не отправили как лежачего.

20 дней он не приходил в сознание. К тому же решили, все равно умрет. Судьба летчика Червяченко осталась неизвестной.

Началась газовая гангрена обеих рук. Травмированные после падения кости рук торчали вместо кистей. Ампутировали большую часть правой стопы и обе кисти рук. Оперировал врач-глазник, которому помогал терапевт. Молодой человек, полный жизненных сил и надежд на будущее, стал инвалидом! Огромная мужская воля позволила ему выжить в плену, не сломаться и не покориться врагу! В больнице ни лекарств, ни бинтов, голодный паек. Но больные старались не падать духом.

Едва стал на ноги, как перевели в лазарет для военнопленных. Из окна фельдшер ему показывал лежащий вдали на опушке леса его покореженный Су-2. Рядом, по его словам, был и сбитый Барановым "мессер", но его немцы увезли. Их воздушный бой видели многие местные жители. Одна из местных медсестер рассказывала, как ее отец подтрунивал над немецкими солдатами-постояльцами: "Немцев - четыре, русский - один, а счет - 1:1".

Дальше для Баранова началось бесконечное скитание по немецким концлагерям. Частые допросы и избиения. Многие ломались. Становились предателями. Некоторые записывались во



власовскую РОА. Другие просто подло "стучали" немцам на своих. Но основная масса пленных офицеров, сидевших в отдельном бараке, не сломилась перед врагом, и оставалась советской по духу и даже распевали тайком патриотические песни того времени.

Вплоть до января 1945 года М.А.Баранов был в лагере в Германии. 18.01.45 г. войска 2-го Белорусского фронта освободили лагерь, где находился Баранов. Он вернулся в Россию. Ему вернули все его боевые награды и комсомольский билет. Затем – лечение. Оно проходило в госпитале в Москве на улице Радио в доме 10а.

Затем – поступление в МГУ на исторический факультет. Нелегко было учиться, не имея кистей рук. Мужественно, преодолевая боль, М.А.Баранов, будучи инвалидом, смог учиться на отлично в МГУ.



В 1953 г. направлен работать в МОПИ (Московский областной педагогический институт). Когда пришел по адресу на улицу Радио, был приятно удивлен. Оказывается, МОПИ располагался с 1947 г. в том здании, где Баранов лежал в госпитале и где ему делали операцию! Началась долгая преподавательская работа на историческом факультете университета. Всего работал здесь Михаил Алексеевич ровно 47 лет!



В декабре 1980 г. в Докторском Совете МГУ имени Ломоносова защитил докторскую диссертацию. Написать и защитить докторскую диссертацию без кистей рук, когда написание одного слова вызывало серьезные проблемы! Это - подвиг! Это то, перед чем необходимо преклоняться.

М.А.Баранов - старейший профессор МГУ, его ветеран! Он вырастил множество аспирантов. И всегда был очень добрым и порядочным человеком. За это его любили.

Награжден двумя орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1 степени, орденом Дружбы Народов, медалью "За трудовую доблесть".



Александр Иванович Грисенко

Полковник Советской Армии, участник гражданской, японо-китайской и Великой Отечественной войн, лётчик, повторивший подвиг Алексея Маресьева.

Александр Грисенко родился в 1904 году в Ростове-на-Дону в рабочей семье. В 1919 году вступил в партию большевиков. В 1920 году Грисенко пошёл на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. Участвовал в боях Гражданской войны. После её окончания был демобилизован. Вернулся в Ростов-на-Дону, где стал активным комсомольским деятелем.

В 1934 году Грисенко повторно был призван в армию по партийной мобилизации. Окончил авиационное училище. Участвовал в боях японо-китайской войны, сбил четыре вражеских самолёта, за что был награждён орденом Красного Знамени. В 1941 году Грисенко был назначен командиром 2-го истребительного авиаполка[1][2].

С 22 июня 1941 года — на фронтах Великой Отечественной войны. Участвовал в Сталинградской битве.



8 августа 1942 года в воздушном бою самолёт Грисенко был подбит, а сам лётчик был тяжело ранен в ногу. В госпитале эта нога была ампутирована врачами ниже колена. В мае 1943 года Грисенко вернулся на фронт, летал на самолёте «Аэрокобра», будучи командиром 304-й истребительной авиадивизии, преобразованной позднее в 23-ю гвардейскую истребительную авиадивизию, а позднее командовал 16-й гвардейской истребительной авиадивизией. Уже к марту 1944 года он выполнил 60 боевых вылетов, принял участие в 27 воздушных боях, лично сбив 4 вражеских самолёта.

После окончания войны Грисенко командовал Чугуевским военным авиационным училищем лётчиков. В 1948 году во время Ашхабадского землетрясения попал под развалины и из-за полученных серьёзных травм был вынужден выйти в отставку. Проживал в Ростове-на-Дону. Умер в 1969 году.

После окончания войны Грисенко командовал Чугуевским военным авиационным училищем лётчиков. В 1948 году во время Ашхабадского землетрясения попал под развалины и из-за полученных серьёзных травм был вынужден выйти в отставку. Проживал в Ростове-на-Дону. Умер в 1969 году.

Был награждён тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени и рядом медалей. Ему посвящена повесть о «Ростовском Маресьеве» - автор – Сергей Буйло.

Валерий Анатольевич Бурков

Бурков Валерий Анатольевич – ветеран боевых действий в Демократической Республике Афганистан, полковник, инвалид 1-й группы; предпоследний Герой Советского Союза.

Родился в 1957 году в г. Шадринске, где жили и работали, пользовались уважением земляков несколько поколений его предков. Сын военного летчика, он пошел в авиацию по стопам отца. Окончил в Челябинске высшее военное авиационное училище штурманов.

В 1981 году добровольцем (вслед за отцом) подал рапорт о службе в Афганистане. Особенно упорно он стал добиваться направления в зону боевых



действий после гибели в бою отца. Войскам нужны были авианаводчики, которые бы наводили самолеты на душманские цели прямо с поля боя, и Валерий без раздумий согласился. В 83-84-х годах он участвовал во многих операциях, вместе со спецназом и пехотой покорил немало горных перевалов. В бою, ставшем для него последним в Афгане, он успешно выпол-

нил все задачи, помог огнем с воздуха пехоте, а себя не сберег: подорвался на замаскированной мине-растяжке.

Тяжелое ранение, ампутация обеих ног, сложные операции, когда жизнь его вновь висела на волоске. Во время операции у него трижды останавливалось сердце. Как позже признался Валерий оперировавшему его хирургу Владимиру Николенко: «Я видел свет в конце тоннеля». На что Николенко невозмутимо ответил: «Не-«Неудивительно, ведь ты трижды пережил клиническую смерть. И вообще по всем законам медицины ты жить не должен».





Когда Валерий пошел на поправку, он поставил себе цель не просто встать на ноги и вернуться к нормальной жизни. Нет, он решил научиться пользоваться протезами так, чтобы вернуться в армию, в авиацию. Вскоре он начал даже танцевать, хотя порой от боли приходилось кусать губы, но так, чтобы девчонка, которую пригласил на танец, ничего не заметила.

Через год после ранения министр обороны в порядке исключения оставляет его в Вооруженных Силах СССР и направляет на учебу в Военно-воздушную академию им. Ю. А. Гагарина. На протезах Валерий прыгает с парашютом, идет на сложные затяжные прыжки. Порой протезы не выдерживали – ломались, а он смеялся и сдавал их в ремонт. Тогда-то, с легкой руки журналистов, за ним закрепилось определение «второй Маресьев» как признание высокой стойкости духа и преданности небу.

С юности Валерий был лидером, заводилой в компании сверстников, не боялся брать на себя ответственность за общее дело. Так было в авиационном училище, так было и в Афгане, где боевые товарищи сами избрали его руководителем группы авианаводчиков. Поэтому не случайно, что в конце 80-х Герой Советского Союза, награжденный высшей наградой Родины за подвиги в Афгане, активно включается в общественную жизнь страны.



Пётр Филиппович Чеканов

Не так давно каждый школьник знал о летчике Алексее Петровиче Маресьеве, который в 1942 г. в воздушном бою был сбит, получил тяжелое ранение, в течение 18 суток ползком добирался к своим, в результате чего у него развилась гангрена обеих ног, которые пришлось ампутировать. Но Маресьев не сдался, и в 1943 г. продолжил боевые вылеты, в которых сбил 7 фашистских самолётов.

Героические дела Маресьева послужили темой «Повести о настоящем человеке» Б. Полевого. Немногие смогли, подобно ему, преодолеть себя и жить полноценно и ярко на зависть многим здоровым людям. Среди них был и Чеканов Пётр Филиппович, почётный гражданин города Ярцево. Его именем названа одна из улиц города.

Жизнь П.Ф. Чеканова – это яркий пример мужества, стойкости, каждодневного подвига, преодоления.

Родился Пётр Филиппович Чеканов на курской земле в селе Озерки в 1920 году. Окончил училище механизаторов, стал трактористом, затем комбайнёром. Боевое крещение Пётр Чеканов получил в октябре 41-го. В составе 20-й стрелковой дивизии 31 армии принимал участие в обороне Москвы. Метким огнём разил на смерть рвавшихся к столице фашистов. Скоро получил свою первую боевую награду – медаль «За отвагу». Потом были Звенигород, Торжок, Клин, Калинин, Ржев. Воевал танкистом. О жарких боях под Ржевом мы знаем из известного стихотворения Твардовского «Я убит подо Ржевом», повести Кондратьева «Сашка».



Много полегло здесь наших солдат.

Много полегло здесь наших солдат. Подо Ржевом в начале 1943 в одном из боёв горел танк Чеканова. Он получил тяжёлую контузию, подлечился в госпитале, но врачебная комиссия запретила управлять танком. За бои подо Ржевом Чеканов был награждён двумя медалями – «За отвагу» и «За боевые заслуги».

Затем он был направлен в разведроту командиром мотоциклетного расчёта. Мотоциклетный полк, как самый подвижный, перебрасывали на разные



участки фронта. И вот приказ – штурмом овладеть городом Ярцево. Петру Чеканову было поручено разведать, что делается в городе, а если удастся, водрузить знамя над зданием, где ранее размещался штаб Рокоссовского. С однополчанами Шанцевичем и Некрасовым на мотоцикле они направились в город. Приказ выполнили – знамя водрузили. Освободив восточную часть города, наши войска стали форсировать реку Вопь. Немцы взорвали мост и заняли оборону в районе железнодорожной станции. Переправившись через реку, бойцы ползли к железнодорожной станции.



Противник открыл такой огонь, что голову нельзя было поднять. Был убит первый номер противотанкового ружья. Тогда ружьё взял Чеканов и метким выстрелом подбил немецкий танк. Но враги засекли бойца. Взрывы – и вдруг страшная боль во всем теле.

Опомнился он уже в медсанбате. Потеряв обе ноги, левый глаз, перенесся 13 сложных операций, Пётр Чеканов на втором году госпитализации долечивался в Новосибирске. Мучительно день и ночь терзали его тягостные думы о будущей жизни. В двадцать с небольшим лет инвалид.

Постепенно он научился ходить на протезах, а потом и танцевать. О своём тяжёлом ранении он родным не сообщал. А когда окреп, надел форму, на грудь прикрепил – ордер Красной Звезды, орден Отечественной войны, которым его наградили за бои под Ярцево, медали «За отвагу», «За боевые заслуги».

И вот он дома. Мать возвращению сына обрадовалась. А когда увидела протезы – заплакала. Всю зиму думал Чеканов, как жить дальше калекой. Иных такая беда ломала, иссушала сердце, коверкала душу. Нашлись такие люди, которые поддержали в трудную минуту, одарили всемогущей верой в себя. Пётр Чеканов тогда немало мучительных и драматичных минут, прежде чем победил себя, свою боль и беду. Он выиграл этот самый трудный и важный бой – бой с самим собой. В этом поединке за собственное достоинство Чеканов оказался победителем. Весною 1946 году он научился ездить на велосипеде. Какая безудержная радость охватила его, когда он въехал первый раз на велосипеде на крутой берег в своих Озерках.

Однажды Пётр проснулся оттого, что за стеной хаты отчётливо был слышен рокот мотора и лязг гусениц. Его охватило волнение. Быстро надел протезы и вышел во двор. За огородом трактор готовил землю к посеву. Проваливаясь в рыхлый

чернозём, Пётр пошёл к трактору. И так ему захотелось вновь вспомнить и пережить забытые чувства и ощущения! Молоденький механизатор долго не соглашался дать управление машиной, но потом смилостивился. Чеканов одним махом очутился в кабине трактора, взялся за рычаги и... заплакал.

- Ты что, дяденька?

- Ничего, ничего, - глотая слёзы, проговорил Пётр и тронул трактор. Один, другой круг сделал. Получилось.

С этого момента и начался его трудный путь от инвалида к знаменитому хлеборобу Чеканову. Долго просил он директора совхоза, где работал до войны, принять на работу. Из больницы Пётр Чеканов принёс справку, что может работать комбайнёром. Тогда директор сдался. В первый год убрал Чеканов 180 гектаров зерновых, а на другой – без малого 300. В перерывах между уборочными работал в мастерских. В 1966 г. Петру Филипповичу Чеканову за его многолетний ударный труд присвоили звание Героя Социалистического Труда, через несколько лет наградили орденом Октябрьской Революции.

Он состоялся не только в работе, но и в личной жизни. Построил своими руками дом, вырастил и воспитал 4-х детей, которые стали достойными и уважаемыми людьми. В вечном бою за жизнь в полный рост он вышел победителем. «Спасибо Вам за Ваше человеческое достоинство!» - так написала ему незнакомая девочка из Уфы.

В дни празднования 25-летия освобождения Смоленщины от немецко-фашистских захватчиков Чеканову было присвоено звание Почётного гражданина города Ярцево. В 1975 г. Пётр Филиппович переехал с семьёй в Ярцево на постоянное место жительства. Уйдя на заслуженный отдых, он продолжал активную жизнь. Любил встречаться с учащимися школ города, рассказывать им о боевых действиях полка, об освобождении города от немецко-фашистских захватчиков, о работе на целинных землях после войны. В 1985 г. этот удивительный человек ушёл из жизни. Но даже в болезни и смерти он оставался сильным и мужественным: он ни разу не пожаловался на боль, переносил её стойчески.

Его героизмом был покорен сам Алексей Маресьев. Когда встретились они в Советском комитете ветеранов, он поклонился Чеканову в пояс. Так встретились два настоящих человека, которые всегда будут удивлять и восхищать своих потомков. И пусть их судьба служит нам примером стойкости и мужества в трудных жизненных обстоятельствах!





Сергей Кузьмич Фёдоров

Последователем А. П. Маресьева являются уроженцы Чувашской Республики: Сергей Кузьмич Фёдоров, Дмитрий Симонов, Михаил Левицкий.

9 июля 1944 г. в одном из воздушных боёв был тяжело ранен в ногу Сергей Фёдоров. Старший техник-лейтенант сумел посадить самолёт на нейтральную полосу, в течение часа с экипажем отбивался от наседавших фашистов. Израсходовав боеприпасы, стал отползать к своим.



В пути отхода подорвался на mine, оторвало вторую ногу. Преодолев все трудности и препятствия, Фёдоров после ампутации ног сумел добиться возвращения в авиацию. После завершения войны и демобилизации в районном центре Кукомор организовал филиал казанского аэроклуба, был его бессменным руководителем, вёл большую общественную работу.



В Туве герою открыт бюст.



Михаил Николаевич Левицкий

Тяжелейшие испытания выпали и на долю уроженца Чувашии Михаила Николаевича Левицкого.

Он сражался под Москвой., летал на У-2 к окружённым частям, доставлял им оружие, боеприпасы, медикаменты. Питание, а оттуда вывозил раненых.

В один из ночных полётов в июле 1942 года снарядом вывело из строя, повредило управление, самого пилота ранило в ногу. Самолёт потерял управление и упал на верхушки деревьев. Очнувшись, Михаил решил искать своих и пополз по лесу. Но набрёл на деревню, занятую немцами. Военнопленных повезли в Ржев.

В лагере у Левицкого началась гангрена. Повезло: он попал в госпиталь к русскому военному врачу – пленному Малинину. Уговорил его пойти на рискованную операцию в условиях лагеря. Отняли ногу выше колена без наркоза простой ножовкой. Михаил потерял сознание, двое суток лежал без движения, не приходя в себя. Потом начались страшные испытания в концлагерях.

В июле 1944 г. немцы всех, кто мог ходить, вывезли, а тяжелобольных и совершенно обессиленных, в их числе и Левицкого, бросили на произвол судьбы. К счастью. Скоро наша армия принесла невольникам свободу. Всем известно, с каким недоверием относились в те годы к бывшим военнопленным. К физическим недугам добавились и моральные страдания, связанные с невозможностью летать. Наконец, его настойчивые обращения к командованию были услышаны. Левицкому разрешили переквалифицироваться на штурмана, выучился. Но комиссия снова забраковала его. Снова начались хождения по кабинетам.

И он своего добился: сказались настойчивый характер, любовь к лётному делу, страстная увлечённость небом. Стал летать штурманом военно-транспортного самолёта Ли-2. Экипаж доставлял грузы из Свердловска на Дальний Восток. А после войны - работа в гражданской авиации. На пенсию вышел в 75 лет. Проживает в Кургане, где его знают как «курганского Маресьева».



Иван Степанович Любимов

Родился 25 марта 1909 года в Киеве, в семье рабочего. Окончил неполную среднюю школу и 2 курса Харьковского техникума связи в 1932 году. На службе в Военно-морском флоте с 1932 года. Окончил военную авиационную школу лётчиков и лётчиков - наблюдателей в 1933 году.

С июня 1941 года старший лейтенант М. С. Любимов в действующей армии. По октябрь 1943 года служил в составе 32-го ИАП (11-го Гвардейского ИАП) ВВС Черноморского флота; по 1945 год - в Управлении 4-й ИАД ВВС Черноморского флота.

9 октября 1941 года был тяжело ранен, в результате чего лишился ступни левой ноги. После лечения добился разрешения летать с протезом.

К сентябрю 1943 года командир 11-го Гвардейского истребительного авиационного полка (1-я минно-торпедная авиационная дивизия, ВВС Черноморского



флота). Гвардии подполковник И. С. Любимов совершил 109 боевых вылетов, провёл 21 воздушный бой, сбил 6 самолётов противника лично и 2 - в паре с ведомым.

С октября 1943 года Гвардии подполковник И. С. Любимов командовал 4-й истребительной авиационной дивизией

ВВС Черноморского флота.

22 января 1944 года за мужество и отвагу, проявленные в боях с врагами, удостоен звания Героя Советского Союза.

После войны был на ответственных должностях в авиации ВМФ. В 1945 году окончил Высшие академические курсы при Военно-Морской академии, в 1950 году - Военную академию Генерального штаба. С 1973 года генерал - майор авиации И. С. Любимов - в отставке. Жил в Москве. Умер 26 декабря 2000 года.

Награждён орденами: Ленина (дважды), Красного Знамени (трижды), Ушакова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды; медалями, а также британским орденом. Его именем назван посёлок Любимовка, ныне в черте Севастополя.



Леонид Георгиевич Белоусов

Родился 3 Марта 1909 года в Одессе, в семье рабочего. В 1925 году окончил школу ФЗУ (ныне СПТУ № 2 Одесского областного управления профтехобразования), работал слесарем. С 1930 года в Красной Армии. В 1933 году окончил Одесское военное пехотное училище, в 1935 году - Борисоглебскую военную авиационную школу лётчиков. Участник Советско - Финляндской войны 1939 - 1940 годов.

С началом Великой Отечественной войны на фронте. В декабре 1941 года при выполнении боевого задания повредил ноги, которые пришлось ампутировать. В 1944 году возвратился в свой полк, научился летать с протезами.

К Февралю 1945 года помощник командира по лётной подготовке и воздушному бою 4-го Гвардейского истребительного авиационного полка (1-я Гвардейская истребительная авиационная дивизия, ВВС Балтийского флота) Гвардии майор Л. Г. Белоусов произвёл 300 боевых вылетов, лично сбил 3 самолёта противника.

10 Апреля 1957 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в годы войны, удостоен звания Героя Советского Союза.

С 1945 года Гвардии майор Л. Г. Белоусов - в запасе. Работал на речном транспорте. Жил в Ленинграде. Автор книги: "Веление долга". Умер 7 Мая 1998 года.

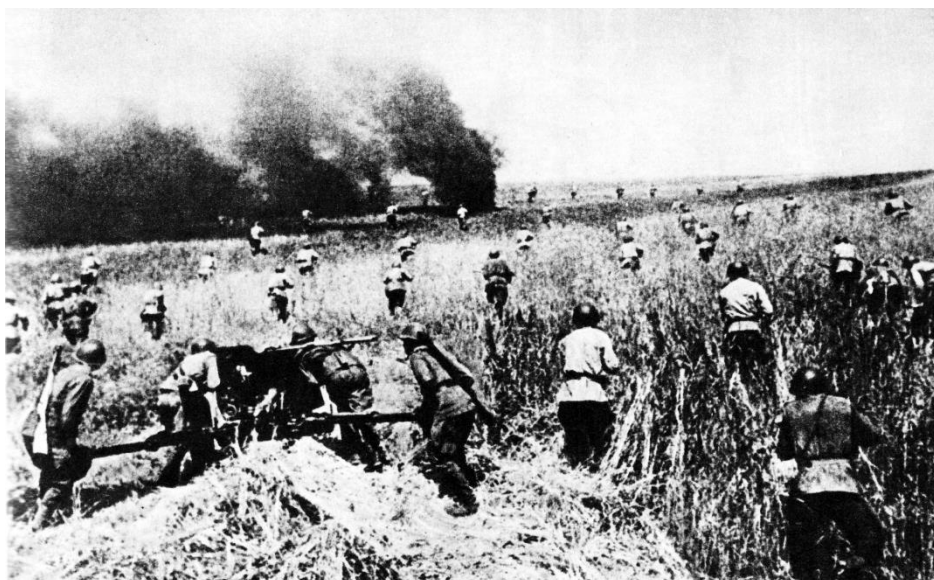
Награждён орденами: Ленина, Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 1-й степени (дважды); медалями. Мемориальная доска установлена на здании завода имени Январского восстания в Одессе. Имя Героя носит средняя школа в Санкт - Петербурге. Его имя носила пионерская дружина средней школы в Минске.



Дмитрий Михайлович Симонов

Когда началась война, Дмитрию было 16 лет, он еще учился в Запутновской средней школе. В 1942 году юноша решил пойти на фронт добровольцем, громить врага. Его направили в город Скопин Рязанской области в военно-пехотное училище, затем распределили в войска связи. Боевое крещение он успешно прошел под Белгородом, в первом же бою подбил немецкий самолет. Правда, сам стрелок был ранен в грудь осколком разорвавшегося снаряда. Чудом частичка металла застряла в ребре, под самым сердцем. Командир роты Мамин вытащил осколок и перевязал рану, благодаря его действиям Дмитрий остался жив, а самого спасителя пуля не пожалела, в этом тяжелом бою он погиб.

В памяти фронтовика до сих пор живут события суровых лет. Часть, где служил Д. М. Симонов, форсировала Днепр. В одном из сражений наши солдаты подбили 16 немецких танков «Тигр», многих однополчан недосчитались в том бою, а Дмитрий Михайлович был ранен в ногу.



Однажды бомба оказалась совсем рядом — она со свистом крутилась и вот-вот должна была взорваться. Поняв, что ничего уже не изменить, солдат упал на землю и закрыл лицо руками, но, к счастью, бомба остановилась... Так он в третий раз чудом остался жив.

При освобождении Молдавии Дмитрий взял в плен немца и сдал его в штаб дивизии. В трудных боях их дивизия захватила 36 тысяч фашистов и две тысячи лошадей. Затем его часть перебросили на I Белорусский фронт под командование маршала Г. К. Жукова.

Советская армия продвигалась на запад, войска форсировали Вислу, освободили Польшу, вступили на территорию Германии, перебравшись через реку Одер и

заяли оборону для подготовки взятия Берлина. В 1945 году их часть одной из первых вошла в город. Дмитрий случайно увидел своего старшего брата Василия. Какой же радостной была встреча, ведь они встретились после долгих лет разлуки.

Д. М. Симонов был связистом, рискуя жизнью проводил и восстанавливал связь от штаба до передовой. За боевые заслуги неоднократно награждался командованием. Особенно дороги ветерану два ордена Красной Звезды и медаль «За отвагу».



После войны Дмитрий пять лет служил в Монголии и только в 1950 году вернулся на Родину.

Побоявшись испугать матушку внезапным возвращением, постучав в дверь, не назвал своего имени, а попросился на ночлег, сказав, что идет в соседнюю деревню. А утром, когда проснулся, побрился и по-хозяйски подошел к самовару, младший брат Леня узнал его и шепнул маме, что больно уж паренек на Митю нашего похож. Она подошла и спросила: «Солдатик, ты не Митей ли будешь?», а он ответил: «Да я, мама, я!». Заплакав от радости, они крепко обнялись.

После войны Д. М. Симонов работал в колхозе, затем шофером на Куровской автобазе.

Антон Федотович Белецкий

Полковник Антон Федотович Белецкий командовал 567-м штурмовым авиационным полком на Ил-2. Здесь Белецкий служил с такими летчиками как капитан Ворожейкин, майор Василяка и сержант Кожедуб.

При выполнении боевой штурмовки вражеских позиций его самолёт был подбит.

Раненым, истекая кровью, Белецкий вернулся на аэродром, посадил самолёт. Однако, при вынужденной посадке в поле самолет скапотировал, при разрушении фюзеляжа бронированного «иллюшина» Белецкому зажало ноги. Летчика спасли, но правую ногу ампутировали в госпитале. Пережив ампутацию ноги, полковник Белецкий продолжал летать на УТ-2.



С 1943 года Белецкий помощник начальника, а с декабря 1943 года — начальник школы тренировочного обучения в Ибресях. Ходил на протезе, проработал в этой школе около четырех лет. Именно Белецкий принял зачетный полет Алексея Маресьева. Перебазировал школу в город Сасово Рязанской области.

После возвращения в боевой строй без ноги в годы войны и после её окончания налетал 900 часов.

В 1946-1950гг. служил в должности заместителя начальника Чугуевского авиаучилища лётчиков им. С.И.Грицевца, продолжая лётную работу, обучая курсантов.

Георгий Павлович Кузьмин

Георгий встретил войну не новичком - с орденом Красного Знамени, полученным за отвагу в небе Монголии. Поэтому свою первую воздушную победу он одержал уже на 5 день войны, 27 июня 1941 года. Тогда на истребителе И-153, в 7-м боевом вылете, в паре с ведомым, он сбил бомбардировщик Ju-88 около Лепеля. Возвращаясь на свой аэродром лётчики обнаружили ещё один Ju-88.

После нескольких безуспешных атак, когда все боеприпасы иссякли, Кузьмин таранным ударом уничтожил вражеский самолёт. Его истребитель был тяжело повреждён, но Георгию удалось посадить "Чайку" в поле. Вечером командир полка и другие лётчики поздравили Кузьмина. За один вылет сбить 2 "Юнкерса", остаться в живых после тарана и сберечь машину - такого в те дни ещё не знали не только в их части, но и на всём Западном фронте.



В тех боях на дальних и ближних подступах к Москве 28-летнего Кузьмина в полку величали "дедом" - за молчаливость и сдержанность, за солидный боевой счёт и завидное лётное мастерство. Приписывали особой удаче то, что из сумятицы воздушных схваток он выходил целым и невредимым. А причина была иная - он искусно маневрировал в "мёртвой зоне" вражеских стрелков. Упорно отработывал свои излюбленные приёмы: действовать молниеносно, нападать с высоты, с задней полусферы, открывать огонь только с короткой дистанции, наверняка.

Затем 161-й авиаполк перебросили в Брянскую область. 19 ноября 1941 года лётчики взлетели на перехват 9 Ju-88. В ходе боя 2 немецких самолёта были сбиты Кузьминым, прежде чем в его машину попал зенитный снаряд. Истребитель охватило пламя. На мгновение он потерял сознание, но быстро очнулся и сумел посадить самолёт на заснеженное поле. Едва успел отползти подальше к лесу, как самолёт взорвался.

Его постигла участь многих маресьевцев. Встать и идти он не мог, как ни пытался. Тогда, собрав последние силы, он стал ползти. Полз долго, увязая в глубоком снегу, до тех пор, пока его не подобрала местные жители. Они спрятали его в одном из домов деревушки, выходили. Григорий решил пробираться к своим. Но обессиленный, был пойман немецкими солдатами и помещён в лагерь для военнопленных.

Но и там Кузьмин не смирился со своим положением. Через некоторое время, убив часового, он бежал. Около месяца партизанил. Когда же попал в одну из наших строевых частей, его сразу направили в госпиталь залечивать гноящиеся на



ногах раны. Там он пробыл почти 3 месяца. Врачи вынуждены были ампутировать ему ступню левой ноги и часть ступни правой и вынесли заключение о невозможности возвращения лётчика в боевой строй. Однако Георгий не согласился с этим заключением. Начались долгие тренировки и борьба за право вернуться в авиацию...

И он добился своего: в конце концов ему разрешили, правда, со всевозможными оговорками, вернуться в истребительную авиацию. Каких усилий это ему стоило, можно только гадать.

В марте 1942 года Кузьмин был направлен в 239-й авиаполк (Калининский Фронт), командиром эскадрильи. После основательной тренировки во всех элементах полёта, уже на новой машине Ла-5, Георгий начал летать. А в мае — водит эскадрилью в бой. Так вместе с полком он дошёл до Сталинграда, где во всём блеске развернулся его талант истребителя. Именно там капитан Г. П. Кузьмин провёл несколько исключительно эффективных и результативных боёв.

За образцовое выполнение боевых заданий командования, мужество, отвагу и героизм, проявленные в борьбе с врагами, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 апреля 1943 года Георгий Павлович Кузьмин удостоен звания Героя Советского Союза.

Это радостное известие застало Кузьмина уже в прославленном 9-м Гвардейском истребительном авиаполку, куда он был направлен в должности заместителя



командира полка по воздушно-стрелковой службе. Там, освоив истребитель Як-1, он продолжил список своих побед: 30 мая 1943 года уничтожил истребитель Ме-109, став одним из самых результативных лётчиков полка. Спустя некоторое время после присвоения ему звания Героя, Кузьмин стал первым асом в полку, сбившим лично 20 самолётов противника.

Когда же он сбил 21 самолёт, армейская газета поместила на своих страницах его портрет. Фотокорреспондент снял его в кабине самолёта, на котором была нарисована 21 звезда – по числу уничтоженных им вражеских самолётов. А один из однополчан Георгия, блестящий лётчик-истребитель, будущий Герой Советского Союза Евгений Дранищев, восторгаясь боевыми делами Кузьмина, сказал: «Жаль, что я не писатель, а то бы написал о нём книгу».

18 августа 1943 года Кузьмин вылетел в составе группы, которую вёл командир полка А. А. Морозов. Возле города Снежное (Донецкая область) лётчики встретили большую группу Ме-109. Морозов с ходу сбил один «Мессер», но тут в самолёт Кузьмина попал зенитный снаряд. Машина загорелась и пилот был вынужден покинуть её. К несчастью, его самолёт падая зажёл купол парашюта...

Уже мёртвым подобрали и с почестями похоронили Героя бойцы наших передовых частей. К моменту гибели Георгий Павлович Кузьмин совершил около 300 боевых вылетов, участвуя более чем в 100 воздушных боях, сбил 22 самолёта лично и 7 в группе с товарищами. (М. Ю. Быков в своих исследованиях указывает на 19 личных и 4 групповые победы.) Его ученик и друг, Евгений Дранищев пережил своего кумира лишь на 3 дня.

«Красноярским Маресьевым» называют Георгия Павловича Кузьмина земляки. В память о нём в городе Заозёрном Красноярского края одна из улиц названа его именем. Имя Героя также носит Рыбинская средняя школа. Помнят его и в Донбассе, где красные следопыты школы № 1 города Красный Луч создали стенд, посвящённый его жизни и боевым подвигам.





Иван Михайлович Киселёв

Иван Михайлович родился в семье бедного крестьянина деревни Хреново Сасовского района Рязанской губернии в 1919 году. Там окончил сельскую школу, потом пошёл учиться в ФЗУ. В 1935 году, работая слесарем на московском заводе, он без отрыва от производства закончил Измайловский аэроклуб, по спецнабору попал в Тамбовскую школу лётчиков Гражданского Воздушного Флота, а затем стал водить пассажирские самолёты Р-5. Но эта машина его не удовлетворяла: хотелось освоить истребитель. В 1940 году Киселёв прошёл вторичный курс обучения и вышел из стен Львовской школы военных лётчиков пилотом самолёта И-16.



Война застала его в запасном авиаполку в должности инструктора. Он рвался на фронт, но его не отпускали - нужно было готовить молодые лётные кадры для схваток с противником.

Самому Киселёву встретиться с врагом пришлось только в 1943 году, когда его перевели в боевой полк, действовавший в районе устья Днепра на юге Украины.

...Это было 28 Ноября 1943 года. За Днепром, в районе города Никополя, был обнаружен немецкий аэродром "Большая Кострома". На стоянке было сосредоточено больше сотни самолётов. Наше командование приняло решение нанести по аэродрому массированный штурмовой удар.

День стоял солнечный, тёплый. В голубое небо были подняты два десятка Як-7. Набрав высоту до 5000 метров, самолёты взяли курс на аэродром врага. Под крыльями - по две 50-кг фугасные бомбы. Углубившись в тыл врага незамеченными, наши истребители - штурмовики развернулись и, скрываясь в лучах заходящего солнца, подошли к аэродрому.

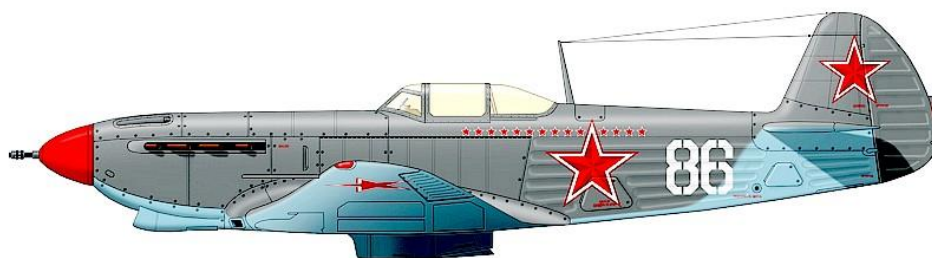
Переведя самолёт в пикирование, Лейтенант Киселёв пошёл в атаку на встречных курсах. Вражеские самолёты приближались. Он направил свой истребитель на головную машину первой группы. В оптическом прицеле вписались крылья "Юнкерса". Пора открывать огонь. Но в эту секунду "Лапотник" резко пошёл вниз. "Заметил, гад ползучий", - прошептал Лейтенант и ударил пулёметно - пушечным огнём по другому "Юнкерсу". Тот вспыхнул и пошёл к земле. Строй вражеских машин нарушился. Пикируя и разворачиваясь, "Юнкерсы" сбрасывали бомбы в серую степь... Переправа через Сиваш продолжала спокойно работать...

За период освобождения Крыма И. М. Киселёв совершил 21 вылет, провёл 7 воздушных боёв и сбил 7 самолётов противника, за что был награждён орденом Отечественной войны 2-й степени. После Крыма он воевал в Белоруссии и Литве, освобождал Оршу, Витебск, Минск, Молодечно, Вильнюс...

Истребители Як-9К применялись, как правило, для атак вражеских бомбардировщиков, так как 45-мм пушка позволяла эффективно поражать самолёты, не входя в зону оборонительных пулемётных установок "Хейнкелей" и "Юнкерсов". Для схваток с Ме-109 новый "Як" оказался тяжеловат, поэтому обычно "крупнокалиберные" Як-9К действовали совместно с Як-1 и Як-7, которые прикрывали "главный калибр" от атак вражеских истребителей.

День 20 Августа 1944 года в памяти Ивана Михайловича запечатлелся на всю жизнь...

Лейтенант Киселёв был назначен ведущим восьмёрки новых самолётов Як-9К, сопровождавших большую группу "Петляковых", шедших бомбить скопление вражеских войск в районе Шауляя. Вот как описан этот боевой вылет политотделом 3-го истребительного авиационного Никопольского корпуса в листовке, посвящённой И. М. Киселёву:



Як-9К старшего лейтенанта И. И. Киселёва. 274-й ИАП, весна 1945 года.

"Когда бомбардировщики стали заходить на цель, сверху свалились немецкие истребители. Завязался бой. "Фокке - Вульфы" остервенело рвались к бомбардировщикам. "Яковлевы" не допускали гитлеровцев.

В один из моментов воздушного боя Киселёв увидел, как фашист заходит в хвост "Петлякову". Киселёв развернул машину и ринулся в атаку. Меткая очередь из пушки - и "Фокке - Вульф" вспыхнул. Это была 14 личная победа Киселёва. В бою один из снарядов ударил в кабину его самолёта и перебил лётчику ногу. Сильная боль обожгла тело, в глазах потемнело. Киселёв начал терять сознание.

Напрягая волю, лётчик собрался с силами и вновь пошёл в атаку. "Петляковы" выполнили задачу и невредимые, таким же плотным строем, как шли на цель, возвращались домой. Их зорко охраняли истребители. Тяжело раненный коммунист Иван Киселёв, теряя силы, упорно вёл самолёт на родной аэродром и, пролетев 150 километров, успешно приземлился.



Вечером в полк пришло сообщение о том, что лётчик Иван Михайлович Киселёв награжден орденом Красного Знамени. Слава русскому богатырю воздуха Ивану Киселёву !".



Илья Антонович Маликов

В первый же день войны Илья Антонович совершил свой первый боевой вылет, а в первые недели боев и многие другие. А потом — экстренный вызов на дальний аэродром. Надо было срочно освоить новый бомбардировщик «Петляков-2». Учились не покладая рук: время требовало. Вернулся на фронт в 128-й полк 241-й бомбардировочной дивизии. Размещалась она тогда под Москвой. Сражался в небе на подступах к столице на Калининском фронте.

Особенно много боевых вылетов в глубокий тыл врага совершил летом 1942 года. Вот некоторые из них.

В бою за город Ржев на четвертом уже за день вылете на бомбежку артиллерийских позиций врага самолет лейтенанта Маликова И. А. был подбит прямым попаданием вражеского зенитного снаряда в правый мотор и кабину, а сам он — тяжело ранен осколками разорвавшегося снаряда в правую ногу ниже колена и обе руки. На какое-то мгновение он потерял сознание, вылетев из своего кресла.

Очнувшись, Илья заметил, как стремительно приближается земля. Секунда промедления — и все. С невероятным трудом, с помощью штурмана, Маликов вырвал «Петлякова» из крутого пике и довел самолет на свою территорию, посадив его на брюхо на еще зеленом картофельном поле. От удара машины о землю он снова потерял сознание. Стрелок и штурман с трудом вытащили своего командира



и передали в руки подбежавшим санитарам (оказалось, что они сели в расположении медсанбата). Срочная ампутация ноги. Затем семь ме-

сяцев лечения в госпитале на Урале. И протез, пока еще с костылями.

Неистребимая жажда снова летать и по-прежнему воевать заставляли его мучительно, со слезами на глазах тренироваться в ходьбе на протезе. Научился, бросил костыли. Но врачи вынесли приговор: «К полетам не пригоден, к службе в армии тоже».

Вместо полного списания Маликов добился возврата на фронт в свою часть, в родные полк и дивизию. Упросил командира полка допустить к полетам. Сначала попробовал на самолете По-2. Получилось. Через несколько полетов, осмелев, совершил даже «мертвую петлю». Был бесконечно рад, что снова летает.

Совершил более ста вылетов, выполняя различные задания: доставлял донесения в штаб дивизии, перевозил почту, летал за медикаментами, перебрасывал авиамехаников к месту вынужденной посадки бомбардировщиков. Дел было немало. Приходилось летать днем и ночью, в любую погоду. Хотелось побыстрее пересечь на «Петлякова». Вернувшись с очередного задания, обратился к командиру полка: «Нельзя ли мне, товарищ подполковник, попробовать на «Петлякове»? Воронков видимо ждал этого: «Ну что ж, давай попробуем. Но сначала съезди после госпиталя к родителям в Ногинск».

Вернувшись через неделю в полк, Маликов начал тренироваться. Вскоре, хотя не без труда, вновь вернулась уверенность и прежнее мастерство в управлении машиной. И он вернулся в свой прежний экипаж.



Ушли в прошлое тяжелые годы войны, но память о героях живых и павших бессмертна.

Таких героев много, мы помним, мы гордимся ими!

Составители:

отряд «Юные маресьевцы - поисковики-исследователи» МБОУ ССШ №7
координатор – педагог-организатор МБОУ ДО ЦРТДЮ «Спектр» Соколова Т.А.
оформление – Г.В.Шерстобитова

Ноябрь 2015 г.