

ВИКТОР РАССОХИН

•
СЕРГЕЙ РАССОХИН

НЕБЕСНЫЕ СНАЙПЕРЫ

Издание второе, переработанное
и дополненное

ОРЁЛ
Типография «Труд»
2007 год

ББК 84(2р)–5

Р 24

Виктор Рассохин, Сергей Рассохин
Р 24 Небесные снайперы. Издание второе,
переработанное и дополненное. Изд-во «Тип.
«Труд». — Орёл, 2007. — С. 504, ил.
ББК 84(2р)–5

Второе — переоформленное и дополненное издание «Небесных снайперов», выполнено авторами по заказам многочисленных государственных и коммерческих структур России, Франции, Великобритании, Германии, Италии, США, юридических и физических лиц, ввиду востребованности книги. Тираж 1200 экземпляров разошёлся по Отечеству и Миру за три месяца 2006 года. Признание труда авторов вылилось в тысячи положительных отзывов...

Произведение подарено ветеранам войн, крестьянам и рабочим, музеям, Дворцам культуры, школам, инвалидам и глухим, уроженцам Орловской области и России, представителям делегаций городов-побратимов города Орла, авиаторам и морякам, экипажу АПРК «Орёл», гостям РФ из стран СНГ, Европы, Азии, Старого и Нового Света.

Международная значимость выхода книги о событиях Второй Мировой и Великой Отечественной войн, интернациональное братство союзников утверждены Президентом РФ В.В. Путиным, в дни его сентябрьского визита во Францию, когда был открыт Мемориал Памяти «Нормандии-Неман» под Ле Бурже.

Авторы книги получили Благодарственное Письмо от имени Верховного Главнокомандующего Вооружёнными Силами Российской Федерации. Повествуя о войне, Виктор и Сергей Рассохины считают своим долгом не только анализировать грандиозные подвиги, потери и традиции народов, но и антивоенную деятельность, ибо нет горше войны и её долгозвучного эха...

Книга адресована широкому кругу читателей, любителям истории авиации, аэроклубам, библиотекам Отчизны и зарубежным диаспорам. Работа укрепляет значение и смысл русского языка дальше мероприятий одного «русскоязычного года». Она для людей, понимающих, что милитаризм, фашизация, тоталитаризму и диктатуре, человеконенавистничеству и шовинизму — не быть и не жить в цивилизованном обществе Планеты Земля.

ISBN 978–5–89436–152–9

© В.В. Рассохин,

© С.В. Рассохин, 2007

© Типография «Труд»

АВТОРЫ – ЧИТАТЕЛЯМ

Первое издание «Небесных снайперов», вышедшее благодаря руководству Управления исполнения наказаний Минюста РФ по Орловской области и лично его начальнику полковнику В.А. Суровцеву, уже нашло своего читателя в России и за рубежом.

Второе издание книги «Небесные снайперы» более подробно раскрывает перед русскоязычным читателем кровопролитное противостояние умов и моторов, проявленное народами в ходе битв и сражений Второй Мировой войны. Более детально рассмотрены биографии авиаформирований, жизнь и труд авиаконструкторов, компоновки основных фронтовых истребителей, вооружение ВВС наступавших и оборонявшихся стран.

В широкоиллюстрированном произведении авторы восстановили цепь триумфов и поражений, приоткрыли неизвестные страницы истории Человечества, специфику и стратегию боевой истребительной авиации. Тема — неохватна, не забываема, предельно сложна и высокопатриотична навечно. Наши соотечественники и наши авиаконструкторы переломили научный потенциал и арсенал захватчиков, набравшихся опыта человекоубийства в Испании, над Средиземноморьем, в Арктике и в Атлантике, в небе Северной Африки и Великобритании, Франции и стран БЕНИЛЮКС.

За последующие мирные десятилетия Виктор Рассохин неоднократно обращался к довоенной

истории и к наследию Второй Мировой и Великой Отечественной войн. Опубликованы работы: «Ландыши», «ЗиС», «Абвер на Орловщине», «Топь», «Рамзай», «Тайна Нидерландов», «Неизвестный Чкалов», «Небопроходец» (о Н.Н. Поликарпове), «Академик Николай Конрад», «Жизнь в океане бесправия» об адмирале Н.Г. Кузнецове, большое количество стихотворений по военной тематике. Предпринято глубинное исследование Военно-Морских кампаний Японии и США на Тихом океане. Вышла в свет объективно-аналитическая книга Сергея Рассохина «Тихие Гавайи?», где рассмотрены атака Пёрл-Харбора, битва у атолла Мидуэй, явление «камикадзе» и другие события, вплоть до атомных бомбардировок Японии и подписания мира на линкоре «Миссури»...

Авторами собран ранее не публиковавшийся богатейший материал, претендующий на многотомье по новейшей истории. Неподсчётное число тысяч командировок по городам и весям, работа в архивах и редчайшая международная переписка, встречи с уходящим поколением святых людей — земных, водных и воздушных воинов привнесли в авторскую судьбу неизгладимый отпечаток пережитого, осмысленного былого — прошлого и настоящего. Самое болезненно-дикое на тысячах листах бумаги — не только репрессии 30-х, 40-х, 50-х годов, но и вандальское узурпирование того тяжелейшего периода СМИ XXI века. О псевдопатриотизме и лжеединении на территории бывшего СССР готова и выйдет в печать новая книга беспартийных свободных художников — Виктора и Сергея Рассохиных...

Рассказывая о сплочённых мужеством, мы обязаны помнить, что и миллионов книг о войне будет, без всякой банальности, мало. Владея самой колоссальной и величественной в Мире тайгой, россияне отстают от США, Англии и Японии в количестве документально-хронологических томов по истории Второй Мировой войны. Международный революционер и гигантоманик Джугашвили-Коба-Сталин считал её «войной моторов». Проводник убойной кадровой политики не учёл, что за любым мотором в войне стоят: человеческий фактор, профессиональное мастерство, коэффициенты силы разума, души, воли, характера, их величайший КПД в рамках всесоюзного межреспубликанского братства, внутриличностная дисциплина индивидуумов в любых отраслях жизнеустроительства. Они, в крепчайшей связке с натуральным, а не «квасным» патриотизмом, стали мощностной составляющей, давшей планете Дни Победы над германским фашизмом и самурайским милитаризмом.

В общенациональной жестокой войне народов против европейских и азиатских агрессоров, опиравшихся на деспотизм Цезарей, Фридриха Барбороссы и рода сёгунов Токугава, незабываема и велика судьба славных сыновей Франции, ставших под Боевое Знамя авиаполка «Нормандия-Неман». Пилоты-добровольцы, ненавидящие гитлеризм и правительство госизменника Филиппа Петэна, от советского Иванова до германского Кёнингсберга утверждали лучшие помыслы истинных французов личными и коллективными подвигами в небе и на земле.

Магнетический интерес к событиям 65-летней

давности олицетворяется сближением и взаимоуважением Франции и России, фундаментируется событиями в новейшей стратегии внешнеполитических курсов, подтверждается желанием и стремлением наших народов быть союзниками всегда. Эпоха Наполеона и Кутузова, Романовых и Ермолова, годы эмиграции и «офранцузивания» русской интеллигенции, непримиримость борцов с большевизмом-коммунизмом и прочим — время вопросов. В дни шаткой демократии, извращённой свободы слова, криминализации и строительства гражданского общества крайне важно просеять песок и гальку, взвесить камни, искоренить оборотней и лгунов, кормящихся на человеческом горе, болезнях и ценах, ибо подобные «идеологи» способны подвести массы к новой войне, от которой не будет спасения...

При создании книги привлекались мемуары участников Второй Мировой и Великой Отечественной войн противоборствующих сторон, воспоминания очевидцев и военархивы, а также многолетний личный архив авторов, оформивших представленный труд.

К эпохально-знаменательным датам и к празднованию Великой Победы СССР, Великобритании и США над «осевым триумvirатом» (Рим — Берлин — Токио), «Небесные снайперы» в первом и втором издании — весомый подарок землякам, соотечественникам, уроженцам ближнего и дальнего зарубежья.

Книга взывает к здравомыслящему анализу военного опыта уходящих поколений XX века, дабы пришедшие вслед за ними в третьем тысячелетии

исключили возможность вооружённых конфликтов
и войн раз и навсегда...

С уважением и крепким рукопожатием —
автор 10 книг, делегат писательских съездов
и Международных конференций по русскому
литнаследию ВИКТОР РАССОХИН,
отличник ВМФ СССР (старший кок),
автор книги «Тихие Гавайи?», соавтор
исторической монографии «ВЕК ИКС»,
художник, фотограф,
механик-водитель СЕРГЕЙ РАССОХИН.

1 октября 2006 г. Россия, г. Орёл.



«ОТ ВИНТА!»

«Атакуя — атакуй!» —
эссе авторов
«Законы битв», 2006 г.

Исследуя самую многочисленную, ударную, порой непредсказуемую на манёвры силу — истребительную авиацию, напомним, что истребители предназначаются в первую очередь для уничтожения воздушного противника. Помимо вооружения и мощных моторов, главное оружие самолётов перехватного типа — скорость. Из всех машин, штурмующих небо, вёрткие истребители были и остаются самыми быстроходными, самыми сильными и многоликими по типам применяемых на них силовых установок. В заоблачных и внеоблачных турнирах не на жизнь, а на смерть, их главенствующая задача — перехватить, нагнать врага, с одновременным использованием пушек, пулемётов, ракетных снарядов и бомб-«малышек» с наиболее выгодной позиции для атаки. Прописные истины в вечном обрамлении трагедий среди ВВС сражающихся сторон, чётко показанные Ю. Озеровым, Л. Быковым, Ю. Германом, В. Правдюком и его сыновьями. («Трагедия века», «В бой идут одни старики», «Торпедоносцы», «Вторая Мировая. Русская версия.»).

Первая треть XX века, когда серьёзно запахло войной моторов в воздухе, выдвинула плеяду выдающихся авиаконструкторов, художников-проектировщиков, инженеров, оружейников и лётчиков-испытателей в различных странах. Законодатель-

ницу «авиамоды» Францию в то время представляли: Луи Блерио, Анри Фарман, Габриэль Вуазен, одарённый Кодрон, братья Эдуард и Чарльз Ньюпоры, Густав Деляж, Луи Бешеро, Луи Бреге. Эстафету покорения небес у них переняли — М. Бонуа, Э. Девуатин, Р. Костелло, М. Деларюэль, М. Юрель, П. Ришар. Новое поколение конструкторов и их коллеги работали в КБ авторитетных авиафирм «Этаблиссмент Лиор э Оливье», «Девуатин», «Анри Потэ», «Шантье де ла Луар», «СAMS», «Ньюпор Луар», «Сосьетэ аноним де ателье д'авиасьон Луи Бреге» и других.

Под давлением диктатуры дуче не одну напряжённую ночь над чертежами проведут мэтры авиации Королевской Италии. КБ под патронажем К. Капрони, А. Маркетти, Ч. Розателли и Стиавелли, Ф. Цаппато, Д. Касираги и Дж. Гелассо были прописаны в известных корпорациях Апеннинского полуострова. Знатоки помнят их до сих пор: «Савойя-Маркетти», «Фиат-СМАСА», «Каньери риунити дель Адриатико», «Сосьета анонима индустрије аэроаутиче Ромео» (ИМAM), «Макки», «Бреда» и «SAU Амброзини». На истребителях специализировались М. Кастольди, Д. Габриэль и «фиатовцы».

В Германии, после отхода от власти президента П. фон Гинденбурга, А. Гитлер, игнорируя Версальский договор, запрещавший иметь ВВС, методично напоминал Г. Герингу и В. Веферу о том, что без сильной авиации бессмысленно предпринимать что-либо в Европе и Африке.

Рейхсмаршал, опекая становление Люфтваффе, «возьмёт под крыло» новейшие проекты В. Мессершмитта, Э. Хейнкеля, работавших у него

К. Швейцлера, братьев Гюнтеров, Г. Регнера. Под недремлющее око ветерана Первой мировой, сбившего 21 самолёт, попадут разработки профессора Фокке, Г. Юнкера, К. Танка, К. Дорнье, Л. Бёлькова, В. Блюме и Р. Мевеса, Р. Фогта и А. Липпиша. Уже тогда осуществляли проектирование в области ракетотехники и реактивных машин провидцы Г. Охайн, Г. Вагнер, А. Мюллер, В. фон Браун, А. Франц и П. Шмидт, а также Е. Зенгер, О. Пабст, Дельмайер и Г. Вальтер.

Туманный Альбион отнюдь не являлся «околицей» самолётостроительной индустрии. Королевская Великобритания дала Миру и на пользу монархии Д. Хэвилленда и Р. Чедвика, Р. Митчелла и Дж. Смита, С. Камма и А. Хэгга, Р. Бишопа, братьев Шорт, А. Доуджа, С. Липскомба, Дж. Волкерта и Б. Уоллиса. Названные небопроходцы были известны Миру, так же, как английские авиафирмы «Де Хэвилленд», «AVRO», «Супермарин авиэйшн уоркс», «Хоукер», «Шорт бразерз», «Хэндли Пейдж», «Виккерс-Армстронг». В противовес конструкторам бомбардировщиков, штурмовиков, разведчиков и истребителей отличились гидросамолётные КБ фирм «Фэйри авиэйшн», «Блэкберн айрплейн энд мотор компани», «Саундерс Роу» («Саро»). Помимо вышеназванных апостолов проектирования крылатых машин, здесь вели борьбу с морем Ф. Бампас и М. Лобель. В различных направлениях теории и практики реактивных двигателей работали А. Гриффит, Ф. Уиттл, а также сотрудники Английского авиационного научно-исследовательского института.

Союз Советских Социалистических Республик

шёл своим непроторённым путём в годы авиабума и покорения Пятого океана. Опыт и достижения западных специалистов разных лет осваивали потопки контр-адмирала А.Ф. Можайского, выдающиеся советские конструкторы. Денно и ночью, не жалея себя, работали над своими машинами Н.Н. Поликарпов, Д.П. Григорович, А.Н. Туполев и В.М. Петляков, Р.Л. Бартини и В.Г. Ермолаев, В.М. Мясищев и В.Ф. Болховитинов. Отдавая часть себя, трудились К.А. Калинин, И.Г. Неман, С.А. Кочеригин, А.С. Яковлев, В.Г. Горбунов, М.И. Гудков, С.А. Лавочкин, П.О. Сухой, А.И. Микоян и М.И. Гуревич, А.А. Архангельский и С.В. Ильюшин. Внесли титанический вклад в историю отечественной и мировой авиации В.С. Вахмистров, Б.Н. Юрьев, А. М. Черёмухин, М.Л. Миль, В.К. Грибовский, А.А. Пороховщиков, И.П. Толстых, Н.И. Камов и П.Д. Самсонов, В.П. Невдачин и Б.И. Черановский. Необходимо упомянуть труд коллективов П.И. Гроховского и Л.В. Курчевского, разработчиков самолётов моря — В.Б. Шаврова, И.В. Четверикова, Г.М. Бериева, А.С. Москалёва, «автожирщиков» А.М. Изаксона и И.П. Братухина. В годы становления государства рабочих и крестьян и губительных репрессивных мер не остались в стороне от пятилетних планов и социалистической реконструкции народного хозяйства самородки А.И. Путилов, И.Ф. Незваль, К.К. Арцеулов, И.Ф. Флоров, А.А.Боровков, В.В. Никитин, И.Н. Виноградов, Н.М.Косткин, В.Л. Коровин и М.М. Шишмарёв, И.В. Остославский, А.Т. Карев, В.Ф. Рентель, В.А. Чижевский и многие другие...

Видя и осмысливая международную обстанов-

ку, монархическо-самурайская Япония никоим образом не собиралась отставать не только в рамках научно-технического прогресса. Страна Восходящего Солнца, устремляя многомиллионный взор на Евразию, страны Южных морей, острова Тихого океана, на Океанию и Австралию, реализовывала беспрецедентный рывок во всех отраслях тяжёлой и лёгкой промышленности. Пальму первенства в авиации взяли в свои руки «Мицубиси Дзюкогё», «Накадзима Хикоки», «Каваниси Кокуки», «Айти», «Хитати Кокуки», «Кавасаки Кокуки», «Татикава Хикоки» и «Ватанабэ Текоссе». Часть машин выпускалась по лицензиям Германии, Великобритании и США, откуда на первых порах доставляли комплектующие и запчасти. Однако сметливая Япония накануне битв за материк, острова и Великий океан не оскудела на авиационные таланты в лице Д. Хорикоси, Т. Кубо, Й. Хаттори, К. Хондзо, С. Кихухара, Т. Гоаке и М. Сёдзи. В одном истребительно-бомбардировочно-торпедоносном строю с ними — К. Мацуо, Я. Одзава, М. Ямада, Н. Озаки, Э. Секигучи, М. Мори, Т. Кояма и Т. Мики. Амбициозная океанская держава под штандартами Императора Хирохито, начнёт боевые действия на материке за восемь лет до вторжения «рыцарей» Рейха в Польшу. Помимо названных конструкторов, отличились в разработке палубных (авианосных) машин Я. Фукуда и Й. Ямамото...

Удалённые географическими водными преградами, Соединенные Штаты Америки, умудрённые опытом Первой Мировой войны и латиноамериканских экспансий, жили под лозунгом «Америка — превыше всего!». Бывший заместитель министра

ВМС Ф.Д. Рузвельт, выигрывая президентские выборы, вновь стал президентом США и провозгласил ряд программ в границах внешнеполитического курса, усиления экономики и перевооружения Армии, ВВС, ВМС и ПВО более современными техническими средствами. Самолетостроительную отрасль Нового Света олицетворяла корпорация и фирмы: «Боинг Эйркрафт», «Грумман Эйркрафт Инжиниринг Корпорейшен», «Локхид Эйркрафт», «Сессна Эйркрафт Компани», «Норт Американ». У всех на слуху были достижения и неудачи «Детройт Эйркрафт», «Консолидейтед» и «Белл», «Воут-Сикорский Эйркрафт» и «Кертисс-Райт Корпорейшен». Авиаконструкторскую когорту США представляли такие гранды, как Г. Кертисс, братья Лоукхиды и Райт, К. Сессна и Л. Грумман, Ч. Воут и Б. Левис, Б. Коуч, Г. Лознинг и Э. Холл. В одном ряду с ними — Д. Дуглас, соратники Боинг и Уэстервельт, Э. Хэйнеманн и Дж. Нортроп, Р. Бейзел и Л. Белл. Тысячами крыльев истребителей, бомберов, торпедоносцев, пикировщиков, амфибий, разведчиков, летающих лодок и гидросамолётов защитят Америку Дж. Этвуд и Х. Эванс, Д. Берлин и Р. Блейкок, П. Магрудэр и У. Эбель, Д. Мак-Доннел и А. Лэдден, Л. Роджерс и Дж. Рей. Ощутимый вклад в оснащение Армии и ВМС США современными мощными и боеспособными самолётами внесли вынужденные эмигранты из России И. Сикорский, А. Прокофьев-Северский и А. Картвели, создавшие замечательные амфибии, быстрые и хорошо вооружённые палубные и дальние сухопутно-базовые истребители.

На рубеже 30–40 годов XX века стало ясно, что

концепция биплана отошла в прошлое. Несмотря на то, что испытанные практикой бипланы-истребители продолжали числиться в контингенте ВВС рассматриваемых стран, главная ставка конструкторов опиралась на моноплан со свободонесущим крылом, мощным двигателем жидкостного или воздушного охлаждения. Всеми фирмами и КБ проводились мероприятия по максимальному облегчению фюзеляжа, снижению аэродинамического сопротивления, вкпе с высокоэксплуатационной пригодностью и лёгкостью в пилотировании.

О вооружении истребителей Люфтваффе и ВВС РККА и его результативности могут рассказать простые цифры. Так, темп стрельбы у пулемётов ШКАС (7,62 мм), УБ (12,7 мм) и немецкого MG (7,92 мм), при звеньевой ленте и 75 штуках (для MG), составлял соответственно — 1800, 1000, 1100 выстрелов в минуту. Представьте себе подобное, с учётом начальной скорости пули 825, 850 и 755 метров в секунду. Как видим, смертельная точка параллакса, с опережением, даже без форсирования работы двигателя, ясно показывает несведующим, что «ловля на живца» или мельчайшая нерасторопность лётчика-истребителя здесь абсолютно отпадают. Попадая под столь убойный свинцовый ливень, каждый пилот, ища зрачком жертву и живых товарищей, понимал, что форсаж спасает не только на прямых: крайне важны опыт, умение владеть собой и техникой, инициатива, безошибочный выбор позиции, личный почерк и глазомер, обдуманная (за секунды!), а не бесшабашная смелость...

Вездесущие истребители могут добиваться побед не только благодаря асовскому «почерку» в

одиночных дуэлях и групповых боях. Важнейшим фактором считается взаимодействие перехватчиков с данными армейской и флотской разведки, с донесениями постов ВНОС и ПВО, с фотографиями аэроразведчиков. Оперативная обработка информации о дислокации и перемещении сил противника в прифронтовой полосе и тылу позволяет истребителям быстро выходить на передовые позиции, мотопехоту, танки, кавалерию, «москитный» флот и обоз врага, в целях его максимального уничтожения. Запрещено забывать о колоссальном труде профессионалов («дядей Вань») из батальонов аэродромного обслуживания, о мастерстве шофёров, подвозивших боеприпасы и ГСМ в тяжелейших условиях нападения с воздуха и земли.

Вот почему на этих простых на вид самолётах, при всей их компактности, так много приборов связи, обнаружения и опознания противника и к о г д а не желавшего уступать. Чувство Семьи Единой присуще боевым пилотам-истребителям ещё на заре туманной юности и начального обучения. Разумеется, военная авиация сама по себе не в состоянии решить исход войны. Известно, что капитулируют или побеждают Вооружённые Силы в целом. Однако удельный вес её самого массового подразделения — истребителей, остаётся чрезвычайно высоким и просто незаменимым при достижении общего успеха.

Признанный ас, лётчик-истребитель Люфтваффе, полковник Иоганн Штейнхофф, сбивший 176 самолётов в небе над Англией, Россией, Италией и Северной Африкой, получивший тяжёлые ожоги после катастрофы на реактивном «Me-262», в сво-

их мемуарах «Они забыли крышу» (вышедших после войны) отметит: «...сбивали мы русских лётчиков, как гусей»...

Сбивали немцы русичей, действительно, очень много. Будучи генерал-майором и членом-консультантом Военсовета НАТО от Западной Германии, Штейнхофф упорно умолчал о том, сколько «гусилебеди» намолотили «Мессершмиттов», «Юнкеров», «Фокке-Вульфов», «гадких утят» — «Хейнкелей», «Дорнье», «Арадо» и «Бломов с Фоссами». Как и немногие выжившие эксперты Люфтваффе, герр Штейнхофф, вместе с членами «Клуба 300», не пожелал признать, что Советские ВВС разрушили и истребили миф о непобедимости как летучих подданных фюрера, так и всего, что двигалось со свастикой на земле.

Спору нет, мастеров в Люфтваффе более чем достаточно. Увы, больше половины из них не вернулись в Фатерланд, став последними представителями родов-фамилий — такова была действительность сражений военных лет, а не едкая ирония после войны. Не потому ли на пике карьеры застрелился ас Первой мировой Эрнст Удет, сбивший в её годы 62 самолёта? Возможно, начальник Технического Управления Люфтваффе, воевавший под началом самого Германа Геринга, полетавший по Миру и даже снявшийся в ряде голливудских фильмов в роли воздушного трюкача, уже в 1941-м осознал бессмысленность столкновения с Англией и Советской Россией? Не только он помнил пророческое предостережение бывшего канцлера Отто фон Бисмарка...

«Я сравнивал немецких лётчиков с нашими, и

думал о том, что если бы такое же испытание при аналогичной ситуации обрушилось на гитлеровцев, то они не продержались бы и месяца. У наших же лётчиков, чем труднее им становилось, тем твёрже они воевали».

Такова справедливая и честная оценка Главного маршала авиации Александра Александровича Новикова, командовавшего ВВС Северного (с авг. 1941 г. Ленинградского) фронта, позднее командующего ВВС страны и замнаркома обороны по авиации.

Знаменитым на весь Мир станет авиаконструктор истребителей, уроженец Москвы (позднее без храма Христа Спасителя) — Александр Сергеевич Яковлев. Вспоминает о себе сам творец грозных машин:

«От предков своих я не мог унаследовать конструкторского призвания — они не занимались, да и не могли заниматься созданием самолётов.

Тогда ещё не было самолётов. В бумагах моего покойного отца, Сергея Васильевича, я обнаружил любопытный документ, удостоверяющий мою родословную: это свидетельство о рождении Афанасия Харлампиевича Яковлева — крепостного крестьянина Ярославской губернии, моего прадеда.

Деда своего, Василия Афанасьевича, хорошо помню: он в молодости имел в Москве у Ильинских ворот, свечную лавку. У него был подряд на освещение люстр Большого Театра — в столице тогда ещё не было электричества.

Отец мой по окончании московского Александровского коммерческого училища служил в нефтяной фирме «Т-во бр. Нобель», которая после национализации в 1918 году стала московской конто-

рой Нефтесиндиката. Здесь, в должности заведующего транспортным отделом, отец работал до последних дней своей жизни.

Конечно, никто в семье не думал, что я стану конструктором самолётов. Только мать пророчила мне будущность инженера.

Потому ли, что я любил свою мать и находился целиком под её влиянием, или потому, что она верно поняла мои склонности, но с тех пор, как я себя помню, я тоже мечтал стать инженером. Свои игрушки паровозики, вагоны, трамваи, заводные автомобили — я безжалостно разламывал, движимый непоборимым стремлением заглянуть внутрь, узнать, как они устроены. Крутить, завинчивать и отвинчивать что-нибудь было моей страстью. Отвёртки, плоскогубцы, кусачки — предметы моих детских вожелений. Верхом наслаждения была возможность покрутить ручную дрель. Увиденный в раннем детстве аэроплан не произвёл на меня никакого впечатления. Первое знакомство с самолётом произошло, когда мне было пять-шесть лет. Както в праздник, родители ушли в гости, и я остался один с бабушкой. Она всегда старалась меня чем-нибудь побаловать, а на этот раз она решила доставить совсем необычное удовольствие. «Мы, сказала она, — поедем на Ходынку смотреть, как шары летают». Бабушка имела в виду полёты воздушных шаров-аэростатов.

На трамвае мы доехали до Ходынки. Это было большое неограждённое поле. На нём собралось уже много народу.

Я внимательно разглядывал небо, но никаких шаров не было видно.

Становилось скучно. Вдруг послышался какой-то треск и шум. Протиснувшись вперёд, я увидел небольшой летательный аппарат, похожий не на шар, а скорее на этажерку. Говорили, что это какой-то французский аэроплан: теперь догадываюсь, демонстрировали «Фарман», а может «Блерио». Аэроплан неуклюже бежал по полю, растопырив крылья, трещал, наводил панику на любопытных зрителей.

— Сейчас полетит! — закричали кругом.

Но аэроплан развернулся в обратную сторону, пробежал в конец поля и там остановился. Через некоторое время он снова затрещал, побежал, вновь возвратился, и так несколько раз, а от земли оторваться почему-то не смог.

Поздно вечером вернулись мы с бабушкой домой: я был утомлён и разочарован. Это было моё первое знакомство с авиацией».

Затем последовала учёба в гимназии. Февраль и октябрь 1917 года внесли крутые перемены на фронтах Первой Мировой войны, политизировали все касты и прослойки дореволюционного общества. Смыслёный паренёк, не бросая учёбы, работал курьером в бывшей конторе Нефтьсиндиката, где ему доверили позже должность конторского ученика при архиве.

В период межгражданского братоубийства, разрухи, голода, беспризорничества, эпидемий и проституции, заселения высоких особняков низшими сословиями без образования, диктатура пролетариата не забывала о небе. В 1923 году в стране было создано добровольное общество друзей Воздушного Флота. Саша Яковлев, учась в десятом

классе, вместе с друзьями организывает кружок-ячейку этого общества, сильно увлекаясь авиамоделированием, понимает — авиация его призвание...

В жизни будущего конструктора 1924 год станет одним из важных и перспективных. На всесоюзных соревнованиях планеристов в Коктебеле Александр знакомится с тогдашними слушателями Военно-Воздушной Академии, неизвестными ещё Пышновым, Горощенко, Ильюшиным и многими другими пионерами советской авиации. Их дружеская поддержка и деловые советы сыграют главную роль в судьбе подающего надежды юноши.

«Что такое планёр и зачем он нам нужен?» — зывала к полуголодным и бедным крестьянам-трудящимся одна из передовых газет, призывая к «стремительному строительству» Воздушного Флота огромными буквами. «Развитие планеризма обеспечит нам в широких массах могучие резервы знающих и любящих авиационное дело людей, для которых постройка планёров и полёты на них являются превосходной авиационной школой». (Аналогично думали и в Германии, секретно готовя «широкие массы» для будущих Люфтваффе).

Через Коктебельную «колыбель», убедительно доказавшую возможности начинающих советских конструкторов, пройдут буквально все: лётчики, спортсмены, инструкторы, инженеры и теоретики воздухоплавания Туполев, Королёв, Ильюшин, Клементьев, Яковчук, Арцеулов, Томашевич, Железников, Зернов, Сергеев, Антонов, Люшин, Грибовский, Ромейко-Гурко, Черановский и Степанчё-

нок. Прошли через планёрные «университеты» Вахмистров, Кошиц, Чесалов и Юмашев, Пороховщиков и Анохин, Беляев и Толстых, а также Гришцин, Анощенко, Бенинг, Костенко, Кузаков, Гуца, Сеньков и Невдачин...

Один из первых слушателей «отца» воздухоплавания Н.Е. Жуковского организатор ЦАГИ, профессор, позднее автор трудов по динамике полёта самолёта и гребным винтам, ракетам и ветроэнергетике, Владимир Петрович Ветчинкин высоко отмечал заслуги учеников на международных соревнованиях в Германии:

«Русские планеристы оказались впереди Мартинов, Неринга, Папенмайера и Шульца — цвета немецких планеристов, а ведь те были лучшими в мире!»

Более подробно и объективно вещала Франкфуртская газета:

«Только русские планеристы внесли в этом году лихость в состязания. Русские планёры, построенные совершенно самостоятельно, без всякой копировки с заграничных образцов, по своим лётным качествам не уступают лучшим заграничным парителям, а русские лётчики за три недели достигли таких же результатов, каких в Германии достигли лишь на третий год планёрных состязаний».

На всесоюзных соревнованиях 1924 года Яковлев представил на «смотрины» свою первую конструкцию — планёр АВФ-10. Личное вмешательство в его судьбу и поддержка С.В. Ильюшина позволили Александру поступить в учебные мастерские Военно-Воздушной Академии имени Н.Е. Жуковского.

Старательный молодой человек будет замечен старшими и более опытными товарищами. В 1925 году он зачисляется мотористом Центрального аэродрома. Ежедневная практика сборки-разборки двигателей ведущих самолётов Первой Мировой и Гражданской войн, как и работа с конструкциями фюзеляжа и оперения, подтолкнул его к идее создания собственного самолёта. С этого времени всё свободные от работы часы энтузиаст-самоучка терпеливо «колдует» над чертежами и перевернёт не один килограмм авиахлама на свалках, в поисках подходящих деталей для своего первого детища. Около восьми месяцев Яковлев и единомышленники, не покладая рук, с рвением занимались постройкой биплана-авиетки, под девизом «От модели — к планёру, от планёра — к самолёту!».

Переживаний, сомнений, переделок и дум хватало с лихвой. Александр постоянно посещает общежитие Военно-Воздушной Академии в Фурманном переулке, где в небольшой тесной комнате проживали Сергей Владимирович Ильюшин с супругой и дочкой Ирой. Несмотря на учёбу и занятость, будущий автор штурмовиков — «летающих танков» всячески способствовал Яковлеву при прохождении его первой технической школы.

Как и в любом мало-мальски серьёзном деле, не обошлось и без «ложки дегтя». Однажды, начальник учебного отдела Академии, выступая «доброжелателем», завёл с одарённым юношей намекающий разговор:

— Товарищ, Яковлев! Вы не имеете никаких оснований для строительства самолёта. У вас ни опыта, ни образования. Не забываете, в самолёте —

пилот, человек. Даёте гарантию, что лётчик не разобьётся?

— Мне стало обидно, — пишет в «Записках конструктора» Александр Сергеевич. — Я не кончал Военно-Воздушную Академию, но сколько ночей просидел над учебниками и книгами! Сколько передумал!

Казалось, более сведущий и опытный начальник даёт здравомыслящий совет, и в то же время просматриваются нехорошее желание обрубить молодой талант на корню, попытка породить в душе начинающего панического червя сомнения.

А дальше — больше и глубже, ибо арифметика тут проста: сто подобных чинуш, даже при компетентности, в случае «дружбы» с НКВД, могли за просто оставить Родину без конструкторов...

Тем временем один из «академистов» заявил, что одна из деталей крепления крыльев рассчитана неверно. Авиетка, по его мнению, была «обречена на катастрофу» в первом же полёте...

Яковлев пошёл консультироваться к Виктору Сергеевичу Пышнову. Авторитетный учёный, автор теоретических трудов по манёвренности, управляемости, штопору и устойчивости летательных аппаратов, проверил пылкого дебютанта и поручился за прочность авиетки.

12 мая 1927 года можно смело считать Днём рождения самолётов «Як». Правда, авиетка, испытанная Юлианом Ивановичем Пионтковским, имела аббревиатуру АИР-1, и, хотя отдалённо напоминала одесскую «Анатру-Анасалъ», она прошла лётные испытания на «отлично», открыв эру самолётов А.С. Яковлева!

За первым тихоходным бипланом последуют другие разработки, замечательные по наглядной яковлевской стилистике, отвечающей устремлениям авиационных умов того времени. С теми же наименованиями в честь председателя ОДВФ А.И. Рыкова, появляются: первый спортивный гидросамолёт АИР-2 (биплан с мотором в 60, затем 85 л.с., стартовал и приводнялся на Москве-реке); двухместный моноплан 1929 года АИР-3 «Пионерская правда», на котором пилот А.К. Филин перелетел без посадок из Минеральных Вод в столицу, установив два мировых рекорда на скорость (170 км/ч) и дальность (1750 км), благодаря двигателю мощностью 60 л. с.; в том же году участвует в дальних перелётах его основательно доработанный «младший брат» — АИР-4, мастерски пилотируемый Ю.И. Пионтковским по маршруту Москва — Киев — Одесса — Севастополь — Москва...

Под занавес учёбы в Военно-Воздушной Академии Александр экстерном заканчивает «дипломную работу» — разработку и строительство пятиместного пассажирского самолёта АИР-5. Удачный самолёт, достигший скорости около 200 км/ч, был законсервирован в связи с постоянной проблемой отечественного авиастроения — отсутствием двигателей.

Отчаиваться и хандрить выпускнику Академии было некогда. Буквально по пятам, в союзе с друзьями-соратниками, он создаёт более лёгкую трёхместную машину с закрытой кабиной под двигатель М-11 (100 л. с.), спроектированный бригадой моторостроителей под руководством Аркадия Дмитриевича Швецова.

АИР-6 выпуска 1932 года являлся подкосным монопланом смешанной по материалам конструкции. Модельный ряд преимуществ этой машины, имевшей впоследствии морскую модификацию, при надёжности мотора и простоте сборки, привёл создателей к «хорошей репутации», согласно рапорту о госиспытаниях. Обрадованные «яковлевцы» чувствовали себя на высоте выше птичьего полёта, ибо АИР-6 развил 166 км/ч и стал их первенцем по части конвейерного производства. Не подвела машина и через год после того, когда «яковлевский поплавочник» заинтересовал даже братьев Шорт и Реджинальда Митчелла мировым рекордом дальности для гидропланов. В 1934-м группа серийных (без «наворотов») АИР-6 с честью выдержала испытание воздушно-водного километража по маршруту Москва — Иркутск — Москва.

Бесспорно и очевидно, что симпатичный новый авиаинженер завода имени В.Р. Менжинского, где строились «борцы за дело партии» — бипланы-испытатели Д.П. Григоровича и Н.Н. Поликарпова, сумел найти и объединить фаворитов своего будущего ОКБ — Е.А. Адлера, Л.М. Шехтера, К.В. Синельщикова, К.А. Виганта, О.К. Антонова и других. Влюблённые в авиацию «дети революции», о последствиях которой им было некогда думать, неутомимо спорят, ведут расчёты по вопросам аэродинамики, крыльев, двигателей и шасси, мечтая превратить новый проект — двухместный спортивно-низкоплан АИР-7 в выдающегося по скорости рекордсмена. Работа шла полным ходом в преддверии указанных выше событий, связанных с гаммой моделей АИР-6. В душе и разуме творцы но-

вой машины видели её исключительно скоростным истребителем.

К радости всех, удалось обзавестись хорошим поршневым мотором М-22, мощностью 450 л.с., авторы верили в преодоление рубежа скорости 300 км/ч. И, хотя создатели были, как позже пелось, «рождены, чтоб сказку сделать былью, преодолеть простор», оказалось, что «Семёрка», будучи «счастливым» числом и индексом, послужит началу чёрного «параграфа» родословной яковлевоких машин тяжелее воздуха...

Ошибки были у всех: авиаконструкторам, лётчикам-испытателям, вообще людям риска, страховых полисов и гарантий не выдают, особо если усиленно подгоняют руководство военных ведомств, лидеры партии, правительства и наркоматов. «Мандаты на удачу» не выдают, они не выигрываются и не проигрываются в пресловуто-окопачивающих народ денежно-вещевых потерях с элементами легализованного государственного «напёрстка». Банальное «пришёл, увидел, победил» — редчайшая случайность в реальной жизни, ибо жизнь — это не сценарий для «судьбоносного кинофильма».

Поначалу всё располагало к будущему триумфу под брызги шампанского. На госиспытаниях, проходивших осенью 1932 года, Юлиан Понтковский разогнал АИР-7 до 332 км/ч на высоте 1000 метров. Чёрт возьми! Казалось бы, ничего подобного ещё не было у Челестино Розателли, Робера Костелло, далёких Дзиро Хорикоси и Лероя Груммана!

Хотя весьма перспективные модели талантов

зарубежья уже продумывались, а кое-где начинали завинчиваться, моноплан Яковлева обошёл отечественного конкурента И-5 аж на 50 км/ч!

При последующих полётах и дебюте перед командованием ВВС РККА у АИР-7 отвалился элерон прямо в полёте. Яковлев и компания столкнулись с тем же, что и Н.Н. Поликарпов в ходе облёта «Истребителя Либерти-400». Коварное явление аэродинамики, «его величество» флаттер, повторно заявил о себе в полную силу, как вестник смерти. Совершенно не изученные колебания подлого свойства, возникавшие на больших скоростях, осиротили не одну семью лётчиков-испытателей, а при позднем проявлении — и рядовых пилотов в двух полушариях...

Лишь только чудо и очень обширный опыт воздушного виртуоза Юлиана Пионтковского смогли предотвратить обязательную (в большинстве случаев) катастрофу. По логике диктатуры пролетариата и карательных органов, уже закрывших в ЦКБ «вредителей трудящихся» Д.П. Григоровича и Н.Н. Поликарпова по сфальсифицированному «Делу Промпартии», следовало сверхбдительное на пунктуальность, расследование. Оперативно созданная «мудрая» комиссия заставила трепетать команду А.С. Яковлева вплоть до точильщиков карандашей...

Что оставалось смекалистым ребятам? Какой эпитет авиационной «лингвистики» могли они противопоставить очередным «экзаменаторам» их судеб и биографий? Какими аргументами и связями можно было отстоять выстраданные в союзе товарищества — самолёты?!

Комиссия — дело необходимое и, как факт, разумющееся. Ныне не восстановить вот что: была ли хоть у одного её представителя (а все были авиакomпетентны) мысль о неминуемости аварийности при достижении запредельных вершин для своего, «тридцатого» времени? Той осенью задали и рассмотрели уйму вопросов. Результатом годами воспитываемой строгости в гражданах и военнoслужащих СССР могло быть одно — запрет на проектирование любых типов самолётов. Группу А.С. Яковлева «попросили на улицу» — «врагам нечего делать на авиационном заводе»...

Расстроенный Александр Сергеевич вышел напрямую на Центральную Контрольную Комиссию, возглавляемую Я.Э. Рудзутаком. Он пошёл ва-банк прилетев в Горки. Покружив над Москвой с председателем Комиссии, Яковлев заручился его покровительством, получив «добро» на дальнейшую деятельность в помещении кроватной мастерской на Ленинградском шоссе.

Любопытна дискуссия, имевшая место в биографии авиаконструктора, возникшая у него со Сталиным после показательных полётов УТ-2 и У-2 на аэродроме у деревни Павшино. Отметим, что учебно-тренировочные скоростные упомянутые монопланы стали, вместе с У-2 Н.Н. Поликарпова, основными машинами, давшими путёвку на жизнь и смерть десяткам тысяч советских лётчиков и героинь легкомоторной ночной бомбардировочной авиации.

В присутствии Ворошилова Иосиф Сталин подошёл к машине и стукнув пальцем по крылу, с присущим только ему горийским акцентом спросил:

- Дерево?
- В основном сосна и берёзовая фанера, — ответил Яковлев.
- Какая наибольшая скорость?
- Двести километров в час.
- А у самолёта У-2?
- Сто пятьдесят.
- А на какой машине лучше готовить лётчиков для истребителей И-16? На У-2 или на этой? — спросил Сталин у толпившихся вокруг лётчиков.
- Конечно, на этой, — зашумели все в один голос.
- А почему?
- Да ведь УТы — монопланы и скорость больше. По конструкции и пилотированию ближе к И-16. А У-2 — биплан.
- Выходит, что надо переходить на более современные машины?
- Правильно, — дружно ответили лётчики.
- А на каком заводе строили вашу машину? — обратился Сталин к Яковлеву.
- В кроватной мастерской на Ленинградском шоссе.
- Как, как... (Вах-вах! — *Авт.*) — в кроватной?»...

Действительно, Яковлев со своими единомышленниками трудился в весьма стеснённых условиях в бывшей кроватной мастерской. Своими силами тридцать пять человек привели запущенное помещение в идеальный порядок и приступили к постройке и доводке учебно-тренировочных самолётов. Враги «яковлевцев» рискнули лишить КБ помещения, но заступилась «Правда». Пойти про-

тив боевого идеологического рупора В.К.П.(б) было равносильно саморасстрелу...

Показательные полёты на Тушинском аэродроме, когда УТ-2 вырвался в лидеры, преобразовались на земле в дружеское похлопывание по плечу Яковлева самим Сталиным. В двадцать девять лет заслужить высшую оценку от Хозяина Кремля означало открытие шлагбаума для плодотворно-широкомасштабной деятельности. С этого исторического момента врата неба будут открыты творениям КБ Александра Яковлева, поддержанного правительством и главой государства. Знаковым примером прямого и деятельного контакта начинающего авиаконструктора с властью станет лётная биография УТ-2, выпущенного с 1936-го по 1946 год в количестве свыше 7000 экземпляров. Эта же машина, послужившая заделом для будущего УТ-1 (АИР-14), принесла авторам и лётчикам всесоюзную славу, премии и награды за победу в перелёте Москва — Горький — Казань — Сарапул — Пермь — Свердловск — Оренбург — Куйбышев — Саратов — Сталинград — Луганск — Сталино — Днепропетровск — Киев — Бежица — Москва.

Итак, за плечами бывшего юноши-планериста была учёба в Академии, личный опыт работы инженером на авиазаводе, энтузиастское подвижничество и борьба при проектировании и сборке самолётов доконвейерного периода, их выход в массы для нужд аэроклубов и ВВС страны. Яковлев выступил поборником и популяризатором лёгкомоторной отечественной спортивной авиации, заняв лидирующее положение в обучении лётному делу широких масс наравне с «королём истреби-

телей» Н.Н. Поликарповым. Неудивительно, что в условиях «голода» на поставщиков идей и реальных проектов, ему была доверена ответственная должность Главного конструктора. Настырный и пробивной, он продолжает борьбу и просит поддержки правительства при закупке маломощных авиадвигателей за границей, акцентирует внимание власти на важность поддержки отечественных фаворитов моторостроения. Его самолёты побеждают в гонках и перелётах. Он дважды посещает Италию и знаменитую Миланскую авиавыставку, дружит и советуется с лётной и конструкторской элитой Отечества.

Анализируя производство «Фиата» и «Капрони», Александр Сергеевич бывал и во Франции в ходе приобретения быстроходных «Кодронов», закупаемых у фирмы «Рено». Французская авиапромышленность двигалась по линии неспешного и взвешенного планирования реализации новых замыслов и проектов. Свой отпечаток накладывал капиталистический уклад общества, а также забота об охране территорий колоний в Африке и Индокитае. Встречаясь с представителями заводов Мессье, Рено, Блерио и Потеза, Яковлев был несказанно удручён плачевным состоянием авиапроизводства. Родина Эйфеля, Вуазенов, Фармана, Кодрона, Блерио, выдающихся авиаторов Первой Мировой войны, накануне трагедии XX века утратила своё лидерство в авиации. Правительство забыло о доживающем старике, Герое Франции Луи Блерио. Бастовали рабочие и служащие заводов Рено. Производство самолётов шло кустарно, методом ручной сборки...

Позднее А.С. Яковлев, создавая фолиант «Цель жизни», вспоминал, что «к середине 30-х годов Франция утонула в огромном количестве новых образцов самолётов и совершенно запуталась в выборе тех, которые можно было бы пустить в серийное, массовое производство и использовать во время войны. Работа конструкторов стала бесплодной.

И в 1936 году, когда я побывал на французских заводах, и в последующие годы деятели французской авиации сознавали своё отставание от вероятного противника — гитлеровской Германии. Бывший министр авиации Франции сенатор Лоран Эйнак откровенно говорил о превосходстве немцев в авиационном отношении: «Потеряв превосходство в воздухе, — писал министр, — Франция должна поставить перед собой более скромную, но в то же время и более реальную задачу — добиться равенства с Германией или, по крайней мере, приблизиться к этому равенству».

Объективный вывод Лорана Эйнака экономически, технически и материально усугублялся тем, что даже о приближении к равенству не могло быть и речи. Авиационные бюджеты Германии, Англии и Франции тех лет составляли, соответственно — двадцать, восемнадцать и восемь миллиардов франков. Италия, СССР, Япония, США вкладывали в развитие и совершенствование авиапромышленности колоссальные средства от государственных денежных единиц до золота, драгметаллов и нефтяных долларов. На производстве самолётов и комплектующих к ним, во Франции было задействовано 50 000 рабочих, тогда как в Рейхе трудился по-

чти миллион, а в других странах — миллионы рабочих умов и рук.

Если человеко-ресурс, затраченный на производство готового к эксплуатации «Ситроена» измерялся в 600 часов, то время на производство безмоторного французского истребителя достигало показателя 15 000 часов. Для сравнения, трудоёмкость разработки опытных самолётов в Советской России в измерении тысяч, человеко-часов на класс, выглядела следующим образом:

- проектирование истребителя — 100 000 часов;
- штурмовика — 100 000–110 000 часов;
- двухмоторного бомбардировщика — 220 000 часов;
- дальнего двухмоторного бомбардировщика — 320 000 часов;
- четырёхмоторного бомбардировщика — 470 000 часов;
- двухмоторной летающей лодки — 320 000 часов;
- двухмоторного транспортника — 200 000 часов;
- учебно-тренировочной машины — 15 000 часов.

Поскольку проектирование подразумевало постройку опытного образца в двух экземплярах, следовало, что на истребитель уходило 170 000 человеко-часов, на штурмовик и бомбер — от 220 000 до 1 500 000 часов, на лодки, транспортники и учебные машины от 900 000 до 25 000 часов. Испытания и доводка в названных классах занимали — 20 000, 30 000, 200 000, 100 000 и 10 000 человеко-часов соответственно. Как видим, любой конструктор-одиночка, даже будучи гениальным и сверхталантливым, сам по себе ничего, кроме талантливости, не значил...

Итого, от проекта до водворения в жизнь ис-

требитель — неживое наступательно-оборонительное орудие — требовал от «пахарей» советских авиа-КБ — 290 000 человеко-часов, штурмовик — 355 000, бомбардировщики всех классов — свыше 1 500 000 человеко-часов, летающие двухмоторные лодки — 1 320 000, двухмоторные транспортные — 850 000, учебные самолёты — 50 000 человеко-часов. На этом фоне час Генсека, час НКВД, час религии, час кормильца и матери, час писателя и крестьянина, час рабочего и уборщицы как-то незаметны: будто и жизни не было...

Да, к сожалению, ввиду недалёковидности политиков, Франция оказалась в аутсайдерах мировой авиации. Переживая за французов, Яковлев отбыл в Великобританию, где посетил не только достопримечательности Лондона, но и ознакомился с новинками авиаконструкторов «владычицы морей». Здесь были представлены учебные и гоночные «Майлсы», бипланы «Дэ Хэвилленд», двухмоторные «Моноспары», «Харрикейны» и «Спитфайры», новые модели бомбардировщиков, разведчиков, пассажирские самолёты. Отметив перспективность исследований и проектов Р. Митчелла, Яковлев отдал должное и машинам фирмы «Дэ Хэвилленд», чьи легкомоторные самолёты выигрывали гонки, участвовали в Кубке Шнейдера и экспортировались по всему Миру.

Увиденное и осмысленное за рубежом оставило неизгладимый след в памяти авиаконструктора. Прибыв на Родину, он с головой окунается в новый виток творческого процесса, ибо война в Испании преподнесла неожиданные уроки и привнесла корректировку в ряд продумываемых пла-

нов. Печальный опыт истребления бомбардировщиков и истребителей А. Туполева, А. Архангельского и Н. Поликарпова пилотами легиона «Кондор» и ВВС мятежника Ф. Франко сподвигнул А. Яковлева к созданию двухмоторного учебно-тренировочного разведчика и затем бомбардировщика ББ-22. Ответом на экстренное совещание авиаинструкторов зимы 1939 года, КБ А.С. Яковлева продемонстрировало интересную машину, достигшую на испытаниях 560 км/ч. Как и знаменитый бомбер «Дэ Хэвилленд-Москито», он изготовлялся в основном из дерева лучших «самолётных» сортов. Военные отрекомендовали доработать машину перед постановкой в серийное производство, а Яковлева наградили лимузином «ЗиС», орденом Ленина и 100-тысячной денежной премией.

На первой боевой машине будущего референта И.В. Сталина по авиации, её тактико-технических показателях и биографии остановимся подробнее, ввиду 72 дефектов, выявленных по ходу её испытаний, проведённых признанными авторитетами Стефановским, Кабановым, Филиным, Третьяковым, Шеваревым и Холоповым. Несмотря на оптимистичный отчёт с указанием возможного лидерства данного самолёта в СССР и за границей, судьба машины оставляла желать лучшего, ибо заявки, требования и пожелания полностью не соответствовали испытательной практике. Невооружённый разведчик, без фоторадиоаппаратуры, из-за «сырости» винтомоторной группы имел затяжную скороподъёмность, ставящую его в роль живой мишени. Аэродинамичность высочайшего уровня в рамках спортивно-гоночных машин достигалась

скрупулёзностью ручных работ и полировкой, что ставило самолёт в сложную ситуацию на конвейере. Абсолютно не приветствовалось применение в конструкции самолёта неразъёмного крыла, ввиду проблематичности транспортировки по железной дороге, не говоря о буксировании тягачами. Имел место быстрый нагрев рабочей температуры двигателей и, как следствие, опасность их перегрева и заклинивания. Деревянная составляющая фюзеляжа, крыльев и оперения, без намёков и доносов, предупреждала о легковоспламеняемости при эксплуатации, ремонте и боевых действиях.

Названные причины вкупе с десятком не названных «детских болезней», аннулировали бы производство подобной машины любого конструктора с вероятностью исполнения «Дела» о вредительстве, саботаже и даже шпионаже, как это случилось с уважаемыми А. Туполевым, Р. Бартини, В. Петляковым и другими товарищами. Но Сталину — кровь из носу! — была нужна скорость. Скорость танков и амфибий, скорость самолётов и мотоциклов, скорость реализации всевозможных программ (от раскулачивания до репрессий и депортаций народов), скорость выполнения решений подданными Коммунистической партии СССР*...

Рассмотрев дефектологию аппарата, НИИ ВВС настоятельно рекомендовало устранить недостатки для последующих испытаний двухмоторника в роли ближнего бомбардировщика. Памятуя о сроках и конкуренции со стороны ведущих КБ, специ-

*Наступательная политика руководства вела народы к войне, однако это не означало, что СССР выступит в ней захватчиком.

ализировавшихся по различным типам бомбардировщиков, Яковлев проявил недюжинный талант лоббирования собственных интересов, используя близость к Сталину.

Руководство НИИ ВВС ожидало увидеть готовый образец ближнего бомбардировщика, оснащённого по рекомендациям председателя Комиссии И. Петрова задней кабиной стрелка и бомбодержателями к началу августа 1939 года. Увы, этого не произошло, зато началась сборка первой серии ББ-22 на заводе № 30. Там же налаживался выпуск главных деталей фюзеляжа. Оснащение самолёта вооружением в виде пулемётов ШКАС и внутренней подвески бомб весом до 400 кг не соответствовало запросам для манёвренного фронтового бомбардировщика. Перетяжеление машины и проблемы с винтомоторной группой, игнорирование сроков госиспытаний и возможное «самоуспокоение», зародившееся после заключения пакта И. Риббентропа — В. Молотова, привели к тому, что самолёт не смог стать ни полноценным бомбером, ни разведчиком.

Игнорируя вмешательство и требования военных, лидеры авиазавода, прикрываясь документами от А. Яковлева, продолжали сборку практически ненужного и небоеспособного самолёта, что подтвердится в 1941 году, в дни летних безумств Люфтваффе, Вермахта и Кригсмарине на территории СССР. Было выпущено свыше пятисот «Як-4», несмотря на аварию опытного образца в декабре 1940 года. Спешка при принятии решения, проявление самодовольства или инженерного эгоизма сподвигли к полному забраковыванию машины со

стороны войскового контингента ВВС, оценившего «Як-2» и «Як-4» однообразным «неудом».

Отказы в гидросистеме шасси, вибрирование хвостового оперения, срыв болтов крепления моторов, потеря скорости и набора высоты, рост числа дефектов и отрицательных отзывов со стороны лётсостава дошли до Вождя, наложившего вето на последующее «тиражирование».

Причины, проблемы, вопросы, интриги, требование скорости... Всего было сверх голов, но называя причины, мало ошибёмся в формулировке никогда не находящей альтернативы:

- а) репрессированные ВВС, как и всё, с чем были связаны люди тех лет, не имели независимости, что порождало ложь, истинно вражеский авантюризм и ошибки;
- б) ликвидаторы талантов с дореволюционным стажем в предвоенном ажиотаже могли «попросить» (в приказном порядке) переделать удачный разведчик в ближний бомбардировщик, что утяжелило самолёт, перекрыв ему все преимущества лётных данных;
- в) тяжесть, а порой и невозможность «проталкивания» проектов из-за гадкой деятельности «доброжелателей»;
- г) резкое сокращение сроков проектирования, доводки и испытаний в прямой связи с усложнением внешнеполитического курса страны и неадекватностью международной обстановки.

Так замораживались и этапировались люди и машины, в том числе земного, колёсно-гусенично-го происхождения. Достаточно упомянуть конструктора «Катюш» Г.Э. Лангемака, или моменты жиз-

несжигания главконструктора «ГАЗа» по спецмашинам В.А. Грачёва, так и не опомнившегося после расстрела «красного директора» «Русского Форда» С.С. Дьяконова...*

А что же марши, парады, отдельные «смотрины» авиатехники, шумиха пролетарской печати? Всё так и было, как видится ныне в кадрах отечественной довоенной хроники. Новые истребители А.С. Яковлева появляются через год над Историческим музеем и Мавзолеем 7 ноября, но прежде, для «вкуса» эпохи, несколько строк будущего автора Гимна СССР, датированные 1939 годом:

*Спит Москва. В ночной столице
В этот поздний звёздный час
Только Сталину не спится —
Сталин думает о нас* (продолжение займёт страницу).

...В последний мирный год для России, ОКБ А.С. Яковлева работало, думая о настоящем и будущем, с перенапряжением. В грозовом предчувствии войны для инженеров, техников, рабочих и служащих место работы и цеха опытного завода станут вторым домом. «Нам разум дал стальные руки-крылья»: плотность проводимой коллективом работы говорит сама за себя, открывая «кулисы» ранее запретного занавеса. Новые самолёты, спрятанные от посторонних глаз чехлами, систематически поступали на испытательный аэродром...

*Убийство невинных не прощаемо вечно и не оправдывается даже Победой, ибо, не будь загубления жизнью, она пришла бы намного раньше.

Что же это были за машины? Конечно же, это были проходившие жёсткий воздушный экзамен на зрелость — «слабость» Яковлева — истребители.

Среди них — первый истребитель «яковлевцев» — И-25, скоростной И-26-3, высотный И-28. Огромный труд инженеров и авиастроителей феноменален: за месяцы до расшифровки немецкой депеши «Дормунд Мон Крессе Астер Астер», полученной штабами Люфтваффе 21 июня 1941 года, взлетает двухмоторный И-29, дорабатывается ББ-22 бис. Чуть позже появится трёхпушечный цельнометаллический И-30 с высокими лётно-эксплуатационными данными...

Все боевые экспериментальные машины, при стрингерно-шпангоутно-нервюровом «взгляде» имели простую облегчённую конструкцию с применением полотняной обшивки и дерева (за исключением И-30). Все опытные образцы отличались аэродинамическими показателями, разнились по мощности и схеме силовых установок. Пока о господстве в воздухе боялись говорить вслух, лётные испытания доказали Яковлеву, что сплочённые усилия работавших с ним бок о бок талантов позволят ОКБ создать более совершенный, в сравнении с западными новинками истребитель. Высший пилотаж мысли, поиск наиболее выгодной и практической формулы истребителя проходили взвинченными и бессонными темпами, подталкиваемыми взрывоопасностью международной обстановки, Положением страны и отношением к ней в Мире.

Но даже в этой острейшей накалённой обстановке, злые языки, привыкшие смаковать наполо-

вину заработанный коньяк, нашёптывали: «Молод, не выйдет у паренька. Ему бы только белоснежных исполкомовских «Дюймовочек» выпускать... Поди, тыщу поставил на нужды партии»...

Разумеется, для имён «гадких утят» при всей их «лебединой» для НКВД «песне» — нет места на белой бумаге. Однако помнить о них надо всегда, поскольку зараза подобного вида живуча и до сих пор.

«Конец декабря 1939 года, — пишет Александр Сергеевич. — У Сталина хорошее настроение, он шутит, смеётся. Рассаживает вдоль кабинета, пыхтит трубкой.

— А сколько вам лет, молодой человек?

— Тридцать три, товарищ, Сталин.

— Сколько, сколько? Тлицать тли? — шутит он, желая подчеркнуть моё «младенчество». — Это хорошо.

Набил трубку табаком, разжёл её, остановился передо мной и уже серьёзно:

— Вы коммунист?

— Да, товарищ Сталин.

— Это хорошо, что коммунист, это хорошо...

И опять стал прохаживаться, повторяя в раздумье: «Хорошо, хорошо»...

Очень скоро я понял, почему в этот вечер Сталин интересовался моим возрастом и партийной принадлежностью».

Действительно, «хороший» партийный юмор диктатора, спустя время, «преобразовался» в постановление Совета Народных Комиссаров СССР, в котором говорилось о назначении А.С. Яковлева на пост заместителя наркома авиапромышленнос-

ти по опытному самолётостроению и науке. Пост наркома после самоубийства брата Лазаря Кагановича – Михаила* займёт талантливый организатор Алексей Иванович Шахурин.

Непосредственно перед назначением (в октябре 1939 года) Яковлев посетил Германию, в составе научно-технической делегации видных представителей советской промышленности. С протекции генерал-полковника Эрнста Удета, бывшего замом Германа Геринга, участники ознакомительной поездки смогли посетить передовые концерны и фирмы Третьего Рейха, в том числе и самолётостроительной отрасли. При посещении авиазаводов Мессершмитта, Хейнкеля, Фокке-Вульфа, Юнкерса, Дорнье и других, а также при показательных полётах, немцы, не скрывая, продемонстрировали — война, несмотря на «пакт о ненападении», дело времени. Была осуществлена закупка ряда заинтересовавших самолётов, оговаривались последующие контакты и обмен на поставки сырья и оборудования. Многие дали личные встречи с В.Э. Мессершмиттом, К. Танком, Э. Удетом и другими представителями элиты Люфтваффе. Кое-что будет заимствовано СССР из германского опыта, о чём несколько подробнее, ниже...

Многие годы тема была строго засекречена — сотрудничество с главнейшим потенциальным противником накануне войны – не укладывалось в простых и сверхзаумных головах. Между тем более двадцати советских заводов, производящих двигатели, приборы и самолёты, были задейство-

*Бывший нарком оборонной промышленности возглавлял авиазавод, но не выдержал тисков массовых репрессий.

ваны совместно с НИИ ВВС, ЦАГИ и ЦИАМ. Были испытаны истребители «Мессершмитт-109Е», «Хейнкель-100», учебно-тренировочным и разведывательный «ФВ-58» и «Физилер-Шторх», дальнебойный бомбер «Юнкерс-88». 21-й Отдел, входивший в Бюро новой техники при ЦАГИ, был загружен сверх сил, для оперативного и документационного анализа техновинок Рейха.

Народный Комиссариат авиационной промышленности, немалое число ведущих лётчиков-испытателей, упомянутое Бюро, не без «опеки» НКВД, контролировали внедрение конструктивных усовершенствований на ниве отечественных технологическо-заводских мощностей. Предвоенное ускорение не обошло ни одно из советских КБ, оно детально способствовало революционному рывку в самолёто-моторостроении. С двигателя «Даймлер-Бенц 601», прошедшего «обкатку» битвами небесных снайперов в Европе и Северной Африке, заимствовали гидромуфту нагнетателя. Немецкое решение конструкции ручки управления и крыла перешло на борт истребителей Яковлева, как и замки лючков и капотов. На прототипе «МиГов» военной поры авторства Поликарпова-Карева (И-200) ввели подвесные щитки шасси, экстренный выпуск закрылков и колесо «от Хейнкеля». Параллельные работы этого же направления проводились вокруг И-26. С нашумевшего скоростного «Хе», нещадно испытанного асами Степаном Супруном и Иваном Фёдоровым, в советские истребители были внедрены обтекатели патрубков и синхронизатор для двигателя жидкостного и воздушного охлаждения, а также кок винта...

На самом массовом истребителе ВВС СССР — И-16 планировалось заменить лопасти воздушно-го винта и установить сдвижную конструкцию фонаря кабины пилота. В тяжёлый истребитель сопровождения Н. Поликарпова ввели предкрылки Ме-109. Заводом № 156 выпускались серийно фонарь кабины и ручка управления, однотипные конструкции главного «роджера» немцев.

Копирование, заимствование, тунинг, плагиат — понимайте явление как угодно, коснулись конструкций хвостового колеса, маркировки деталей и секторов самолётов, гидроприводов и гидропомп авиадвигателей. По немецкому заделу были доработаны, улучшены или внедрены без изменений синхронный прицел, система бомболюков, пушечный лафет, кнопочный механизм пушечной стрельбы, обогрев и антиобледенитель кабины. Немецкая мысль присутствовала при доводке не только истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков, бомбардировавших по горизонту, но и в конструкции пикировщиков. Из того же «пакета» «пактовых друзей» следует назвать сепаратор водосистемы, электромехкран для сброса топлива, автомат пикирования и схему воздушных тормозов, амортизатор двигателя, фибровый бензобак, пластинчатые радиаторы системы охлаждения, тормозные колёса с ребристой тормозной рубашкой, эталон остекления кабин, электрификацию управления и даже опыт шпатлевочно-лакокрасочных работ...

Жизнь конструктора потеряла временные рамки. День — ночь, утро, обед, вечер — ночь — день. Пролетали месяцы. Не давали покоя конкурирующие фирмы Вилли Мессершмитта и Курта Танка,

жёсткая профессиональная борьба за обладание госзаказами правительства и всех веток промышленности. Заставляли задуматься события в Испании, в Китае, опыт зарубежных коллег, воздушные сражения Хасана и Халхин-Гола, бои над Ла-Маншем и во Франции, оккупация Польши и других европейских стран. Сотни бед и трагедий принесли на своих крыльях и финские мастера пилотажа и прицельной стрельбы, отличившиеся в кровопролитно-мёрзлой Финской компании. Достаточно сказать, что белокурые уроженцы тысячеозёрной страны заняли вторую ступень чемпионского «осевого треугольника» после асов Люфтваффе. Они сражались на зарубежных машинах «Фиатах», «Брюстер-Буффало», «Фоккерах», «Моранах», «Мессершмиттах» и трофейной технике. Судя по результатам, с головой, глазомером, техзнаниями и руками у них всё было в «новом порядке». По официальной статистике, боевые летучие «викинги» из состава «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии), истребительных групп «Мерсу Лайвул», «Линкс», соединений HLELV 26, 28, 34 и других, уничтожат 1567 красnozвёздных самолётов различных типов с 1940 по 1944 год...

Известны имена, подвиги, преступления — война не знает жалости и сердечности для противоборствующих сторон. Кавалер двух Крестов Маннергейма Эйно Илмари Юутилайнен («Иллю») сбил 95 самолётов. Однажды превзошел себя, уничтожив два «Як-9», «Ил-2», «Ла-5» и две «Аэрокобры» в одном бою.

Ганс Хенрик Винд воевал на штатовском «Брюстере» в составе истребительной группы «Рысь».

Сбил 72 самолёта лично и 6 в группе со своими «рысятами».

Тридцатилетний Ойва Эмил Туоминен, сражаясь на «Фоккере», «Глостер-Гладиаторе» и «Фиате», уничтожил десятки советских лётчиков. Освоив «Мессершмитт-109», он «долетался» до 43 побед, украсив грудь множеством орденов и высшей наградой Финляндии — Крестом Маннергейма...

«Король пилотажа среди снегов и льдов» — бесстрашный майор Эйно А. Лукканен боготворился Родиной, став третьим по результатам асом, сбив 54 машины ВВС РККА.

Лейтенант Йорма Сарванто, по морозу января натолкнулся на восемь бомберов С.В. Ильюшина. Используя отсутствие истребительного прикрытия, он на своём «Фоккере» сбил шесть из них в течение 4–5 минут.

Знали ли советские авиаконструкторы, простые люди сёл, деревень, хуторов, городов и городков хотя бы о четверти трагичного вышеизложенного? Нет, не знали, а многие — никогда не узнают. «Правды» лгали в захлёб, трафаретно «рубя носы» любопытствующим читателям по подписке, оптом и в розницу*.

«За вторую трёхнедельку боевых операций в Финляндии не произошло на фронте существенных изменений», «Противник несёт большие потери», «За период второй трёхнедельки дело ограничилось обычными стычками разведки сторон и небольших пехотных частей»...

*Авторы знают о чём пишут и говорят, поскольку имели продолжительные рандеву не только с мэром г. Нокиа Марку Рахикало.

И «это» тогда, когда ВВС Финляндии и финская ПВО истребили около пятисот самолётов! Об ужасе, обморозившем и заморозившем нашу пехоту, о снайперстве «кукушек» — лесных стрелков, мы уж помолчим...

По возвращении из Германии Яковлев имел длительную беседу со Сталиным. Рассказав вождю об увиденном, он сказал, что пушечный истребитель с доработанным мотором В.Я. Климова будет готов к празднику — Новому году.

13 января 1940 года взлетел кумачовый Як-1 (И-26) под пилотированием Ю.И. Пионтковского. «Гвоздь» программы ОКБ, оснащённый двигателем жидкостного охлаждения М-105П и пушкой, стрелявшей сквозь вал воздушного винта, был разработан почти одновременно с «МиГом» и «ЛаГгами». Идейными вдохновителями создания манёвренного истребителя являлись знаменитые пилоты-испытатели С.П. Супрун и П.М. Стефановский. Пётр Михайлович не раз испытывал самолёты А.С. Яковлева, отмечая их спортивность и лёгкость в управлении, в июне облётывал И-26, и ничуть не ошибся, давая ему предварительное заключение перед постановкой в крупносерийное производство. При проектировании и доводке машины весомо и детально дополнили разработку советы и пожелания пилотов-добровольцев, прошедших Испанию, особенно комбрига С. П. Денисова, сбившего 12 франкистов.

Тщательный анализ аэродинамики, уменьшение веса конструкции, прочностная проверка деталей уменьшили лобовое сопротивление воздуха и позволили достичь скорости 580 км/ч. Почти девяти-

метровый истребитель с убирающимся шасси и размахом крыла десять метров при его площади 17,15 кв. метров, представлял смешанную конструкцию. Фюзеляж и оперение были металлическими, обшивка — полотняной, крыло — деревянным. Позднее деревянные лонжероны крыла заменили дюралюминиевыми (на «Як-3»), устанавливались дополнительные баки в крыле, возросла дальность полёта до 850 километров.

Самолёт с широкообзорным прозрачным фонарём кабины пилота отличался сжатостью и плавностью внешних очертаний, вследствие чего ускорилась скороподъёмность — 1000 метров в минуту. Пара пулемётов традиционного винтовочного калибра (7,62 мм) вела огонь сквозь лопасти воздушного винта. В развале головки цилиндров размещалась 20-мм пушка, положительно зарекомендовавшая себя в ходе испытательно-показательных стрельб.

Мощность двигателя жидкостного охлаждения составляла 1050 л.с. и могла существенно повышаться в зависимости от новых моделей и марок, создаваемых моторостроительными товариществами В.Я. Климова, А.А. Микулина, А.Д. Швецова. Пальму первенства держали движки Владимира Яковлевича, имевшего классическую школу как собственных моторо разработок, так и доводок «Испано-Сюиз», BMW, «Даймлеров», «Райтов» и т.д.

Массовость боевого применения в небесах, саму судьбу модифицированного «Первого Яка» провёл замечательный лётчик НИИ ВВС РККА, С.П. Супрун. Подполковник, депутат Верховного Совета СССР, лидер лётной династии Супрун, после первых полётов отметил следующее:

«На взлёте поведение самолёта такое же, как и самолёта Як-1, немного только увеличилась длина разбега. По технике пилотирования самолёт Як-1М ещё проще, чем Як-1.

Самолёт делает виражи устойчиво на скорости 200 км/ч. При выполнении петли самолёт устойчив и в верхней точке даже на скорости 120 км/ч. Иммельман самолёт выполняет на скорости 150 км/ч.

Парашютирует самолёт на скорости 120–125 км/ч, после чего сваливается строго на нос; набрав скорость, снова начинает парашютировать...

Нагрузки на рули при выполнении фигур высшего пилотажа нормальные. Самолёт слушается всех рулей.

Планирует самолёт устойчиво.

Посадка самолёта простая: на пробеге ведёт себя так же, как и самолёт Як-1.

Самолёт представляет большую ценность своей простотой в технике пилотирования.

Необходимо срочно запустить самолёт в серию».

Именно этот «Ястребок» взлётным весом 2895 кг стал родоначальником непревзойдённой серии знаменитых на всех фронтах Великой Отечественной войны — легендарных истребителей «Як-7», «Як-9», «Як-3» и их модификаций.

Накануне войны, в марте 1940 и в ноябре того же года, Яковлев дважды выезжал в Германию в роли руководителя авиагруппы и члена правительственной делегации. Сталин безгранично доверял ему. Яковлев не доверял «авиапоказухе» немцев, а те доверяли только собственным пальцам при замере калибра советских авиапушек и пулемётов. Реорганизация ряда отечественных КБ, имевшие

место шарадообразность документации и трудоголизм запёртых в «шарагах» гениев, ввели в смятение некоторых конструкторов, давших понять об опасности монополизации в отрасли.

Естественно, Иосиф Виссарионович умело охладил роптавших, дав понять каждому, что труд на благо Родины не останется за бортом. Он давно и самолично контролировал судьбы авиаторов, поставку комплектующих и производство моторов, наркоматовские перипетии и даже семейные неурядицы...

Основное производство яковлевских машин было сосредоточено на Саратовском заводе, ранее выпускавшем комбайны. Большой вклад в становление конвейерной сборки внесли выдающиеся организаторы, руководители и патриоты — И.С. Левин, А.М. Тер-Маркарян, их заместители и самоотверженные бригады сборщиков.

«На завод была послана группа лучших специалистов во главе с Константином Синельщиковым, — вспоминал Александр Сергеевич. — Она встретила с огромными трудностями. Предприятие не было приспособлено для производства самолётов. Хотя завод раньше выпускал большие и сложные машины, но они были несравненно проще конструктивно, имели меньше деталей и, самое главное, изготовлялись с гораздо меньшей степенью точности, чем самолёт. Да и квалификация рабочих не такова, чтобы производить самолёты. По этому пришлось совершенно заново налаживать весь технологический процесс, перестраивать большинство цехов и одновременно переучивать несколько тысяч рабочих».

Чтобы оправдать средства, затраченные на титанический труд, важно назвать технические данные «Яков», каждый из которых состоял из 12 000 деталей. «Паспорт» боевого самолёта и через годы тоже «умеет разговаривать». Мощность двигателей, согласно модели или модификации, колебалась от 1050 до 1270 л. с. взлётный вес — до 3000 кг, скорость — до 651 км/ч, дальность действия — около 1000 км. На все истребители устанавливалась 20-мм пушка ШВАК. На «Як-7» и «Як-3» — дополнительно скорострельные пулемёты калибра 7,62 или 12,7 мм. На «Як-9» монтировался один пулемёт последнего калибра, а практический потолок, по сравнению с предшественниками, достигался на уровне 11 000 метров.

Была предусмотрена подвеска бомб под центропланом. В развале V-образного двигателя устанавливалась 37-мм пушка, работавшая по врагу через втулку пропеллера, а также была проявлена забота о пилоте: истребители оборудовались бронированными сиденьями и бронещитками за спиной. Никто не желал дублировать губительный опыт Испании, когда горели и гибли лучшие «соколы»-камарадо...

Не всё проходило гладко при освоении новых машин в авиачастях: чаще всего отказывало вооружение. Были обнаружены недостатки в воздушной системе уборки и выпуска закрылков и шасси (нарушение герметичности). Массу нервозных и тяжёлых на вес хлопот повлекла изматывавшая техников ручная подвеска восьми реактивных снарядов.

Сам прототип серии Як-1 был «растиражирован»

в десяти модификациях в количестве 8721 экземпляр и выпускался до 1942 года. В середине войны, несмотря на адскую обстановку на фронтах и грандиозную эвакуацию производств, наши конструкторы, на зависть и месть «экспертам» и гонцам Люфтваффе размещали такую батарею, которая на немецком звучала, как «летающий фердинанд». «Ястреб» превращался в огнедышащего летающего дракона, начиная расстрел врага из 45-миллиметровой или 57(!)-миллиметровой пушки. «Летающая гаубица» В. Мессершмитта «Me-410», хоть и была двухмоторной, была и запоздалой.

На «платформе» «Як-7», выпускавшегося с 1941 года, проводились перспективные эксперименты с двумя реактивными ускорителями, давшими прирост скорости до 90 км/ч. Названный поршневым истребителем вылетал на фронты и крушил агрессоров под пилотажем 6339 мужественных защитников поруганного Отечества. Всё лучшее, выявленное в этой машине, воплотится в «Як-9». К боевому примеру, дальнобойные «Як-9 ДД», с радиусом действия 2200 км, через итальянский городок Бари выручили повстанцев во главе с И. Броз Тито...

«Авиационная промышленность работала очень чётко, ритмично, всё время наращивая выпуск продукции, — пишет нарком авиапромышленности А.И. Шахурин в мемуарах «Крылья Победы». — Когда говорится о готовности к войне и освоении новых конструкций самолётов, когда приходится слышать, что новые самолёты появились у нас только во второй половине войны, то совершенно очевидно, что утверждают это люди мало компе-

тентные, слабо разбирающиеся в технике, не понимавшие, что такую технику создать в ходе войны уже невозможно. Если бы война застала нас со старой техникой на стапелях, то никакими усилиями мы бы уже не освоили серийное производство самолётов».

Внезапная гибель Юлиана Ивановича Пионтковского на испытаниях опытного «Як-1» нанесла по ОКБ А.С. Яковлева психологический и моральный удар. Память о нём осталась в разуме и сердце каждого знавшего его, работавшего с ним, слышавшего об его личном героизме при испытаниях. Но дело его осталось живым, а крупица души и труда лётчика-испытателя будет сражаться с заводателями до Победного Мая 1945-го...

«Як-1» и его модификации превзошли все ожидания. Профессионально выведенный математически и аэродинамически, истребитель, близкий внешне и по показателям к «Супермарин-Спитфайру» Р. Митчелла и Дж. Смита, был встречен «на ура» нашими лётчиками — виртуозами по владению машинами Н. Поликарпова, не говоря о «кузнечиках» и «смуглянках»...

Заслуживает более пристального внимания технология изготовления и сборки «Яков», раскрывающая особенности их конструкции в инженерном, производственном и практическом планах. Так, ферменный фюзеляж нёс в себе ферму, сваренную из стальных труб. Спереди он закрывался дюралюминиевыми крышками-лючками, облегчающими обслуживание. Из опалубки, состоявшей из дужек-шпангоутов и сосновых стрингеров, выполнялась форма хвостовой части. Фюзеляж обтягивал-

ся полотном, фанера шла на обшивку верхнего гаргрота, пониженного на «Як-1Б». На старте героической эпопеи по массовому производству истребителей мало кто мог представить, что подмоторные рамы и каркасы фюзеляжей из тонкостенных стальных труб будут давать трещины из-за сквозняков! Под страхом увольнения в цехах запретили открывать двери в часы проведения сварочных работ...

Ещё больших, даже скрупулёзных забот и мастерства требовало цельнодеревянное двухлонжеронное крыло с фанерной обшивкой. Лонжероны склеивались шпоном в 10–12 слоёв, изготовлялись из сибирской сосны и берёзовой фанеры, между ними устанавливались бензобаки. Лущёная фанера в 1–2 мм слоями накладывалась на плоскость крыла. Если в клей залетала или попадала каким-то образом пыль — крыло забраковывалось или возникало «дело о вредительстве». К строжайшей дисциплине в самолётостроительной отрасли призывал и обязывал сталинский приказ № 518, запрещавший изменение конструкций моторов и крылатых машин без ведома правительства.

От зари до зари алгебра войны в виде формул аэродинамики, заставляла рабочих зашкуривать, шпатлевать и даже полировать не только лобовые части крыла и оперения, но и кок воздушного винта. На финальной части работ крыло обтягивалось тканью и тщательно, как и весь самолёт, окрашивалось высококачественными огнеупорными эмалями.

Были, казалось бы, «простые» проблемы в ходе освоения массового производства бензобаков и трубопроводов. После испытаний на вибрацию

выяснилось, что в местах пайки нарушается герметичность, как следствие дефекта появляется течь. В условиях, когда полигоном становился фронт, когда на каждую деталь самолёта ложилась почти не просчитываемая математически, сверхпредельная нагрузка, вопрос с бензобаками и трубопроводами становился дилеммой жизни и смерти. К чести наших тружеников-рабочих, к их круглосуточному мастерству, выявленную «болезнь» вылечили в кратчайшие сроки!

Основательной переработке подвергся бывший УТИ-26 — «педагог» яковлевской школы пилотов. Двухместный учебный истребитель с улучшенным подкосным шасси с жидкостно-газовой амортизацией переоборудовался по замыслам его ведущего конструктора, друга А.С. Яковлева — К.В. Синельщикова. Демонтировали «спарку» управления сзади, вооружили пушкой и пулемётами, поставили протектированные бензобаки и бронеспинку кресла пилота. Эта машина с фанерным колпаком задней кабины станет широкоизвестным фронтowym истребителем «Як-7Б».

Не нарадовались «боги аэродромов» — механики: теперь они хоть на час становились «лётчиками». Внутреннее пространство фюзеляжа за спиной пилота позволяло перебазироваться с инвентарём на «новые квартиры». Весьма редкий и примечательный факт из истории истребительной авиации, для которой мобильность — ЖИЗНЬ...

Ещё одна незаметная «изюминка» конструкции названного самолёта «пряталась» в более позднем варианте — гидравлически убираемом хвостовом колесе, а в свою очередь приметная — в установ-

ке под крыльями реактивных снарядов-82. Часть машин снаряжалась крупнокалиберными пулемётами ВС, имела бомбодержатели для двух бомб по 100 кг каждая, оснащалась новым двигателем М-105 ПФ с винтом изменяемого шага 6П. Большое внимание уделялось топливной системе и электрооборудованию. Мощность мотора повышалась за счёт нагнетателя Э-100.

«В сборочный цех стекаются агрегаты, узлы, сотни деталей, — вспоминает нарком авиапромышленности А.И. Шахурин, знавший все «болячки» «Яков» и других крылатых машин от А до Я. — Самолёт — это не только фюзеляж, крыло, мотор и бензиновый бак. Десятки метров труб и тросов управления, сотни метров жгутов электропроводки укладываются в тело машины. Все части самолёта, все агрегаты подгоняются, стыкуются. Устанавливают двигатель, радиатор, вооружение, капот, лючки и т. д.

Но это ещё не значит, что самолёт готов. Пока он не полетит, пока не заговорят его пушки и пулемёты, это ещё не готовый к бою самолёт. Он должен ожить, показать лётные и боевые качества, которые ему задали конструкторы.

Всё это и многое другое нужно проделать, создавая только одну боевую машину. Но ведь их надо выпускать десятки, если не больше, в день! И самолёты должны походить друг на друга, как близнецы.

Вместе с рождением новых самолётов появился плазово-шаблонный метод, — конкретизирует специфику авиапроизводства Алексей Иванович. — Самолёт расчерчивали на плазах — больших фа-

нерных листах. На них в натуральную величину наносились все части самолёта, вся его «начинка». С плазов снимались так называемые шаблоны, а по шаблонам изготовляли оснастку. Нужно, например, сделать крыло, которое имеет различную крутизну, разные выгибы и т.д. По шаблону делается оснастка приспособления, а потом уже и сами детали, необходимые для сборки крыла. Шаблоны всякой величины: от крыла до маленькой нервюрки... Поэтому на вычерчивании плодотворно и целенаправленно трудился огромный коллектив конструкторов».

С моторами ещё до войны хватало проблем, предсказуемых и непредсказуемых сложностей, а работавшим над их срочным разрешением было не до театров, «Утомлённых солнцем» и лицемерия очередных шедевров просталинского кинематографа. Случайно избежал ареста двигателю Климов за самоличное увеличение наплыва в картере, вследствие чего мотор потяжелел на двести граммов. Появление наплыва было вызвано наличием трещин в месте крепления пушки к картеру, возникавших из-за запредельных нагрузок при стрельбе в воздухе в боевой обстановке. После доработки двигателя не посрамили создателей и оружейников, но из-за умалчивания об изменении конструкции Шахурин получил выговор от Вождя, и лишь заслуженный авторитет спас от взыскания наркома вооружения Б.Л. Ванникова.

К маю 1942 года неутомимый и одарённый Климов подготовил к производству новый мотор М-107. Яковлев, высоко оценивая труд Владимира Яковлевича, счёл нужным заметить, что в условиях

боевых действий и эвакуации заводов более выгодно форсировать бывалый М-105П, поскольку не было времени на перепрофилирование и доводку нового двигателя. Александр Сергеевич как в воду смотрел: 203 часа работы форсированного мотора М-105ПФ превосходили моторесурс стандартного нефорсированного. Выпуск двигателей, поставляемых также для пикировщиков «Пе-2», не был приостановлен, а Яковлеву и Климову вручили Сталинскую премию. Примечательно, что авиаконструктор передал её на строительство истребителя «Як-7Б», который перейдёт в руки дважды Героя Советского Союза П.А. Покрышева, воевавшего в составе 29-го Гвардейского истребительного авиаполка.

Модифицирование боевого самолёта в ходе войны — задача сложная не только физически, материально и в сроки, но и задача, исключавшая понятие «ошибка» для всех причастных к конструированию и производству машины. Соратники по КБ должны руководствоваться достижениями науки и техники своего времени, учитывать технологии и сырьевую базу противников, быть в курсе направления вектора своевременности при изучении международных тенденций в эволюции авиации. Воюющие умом должны знать и понимать замечания и пожелания лётсостава ВВС, координировать свою работу с тактикой и стратегией высшего командования, контактировать с военно-промышленной разведкой, в целях предупреждения «мозговой атаки» противников. Люди, ступившие на эту архисложную стезю, шаткую в условиях военвремени, должны уметь быстро воплощать

успехи союзников с учётом качества и конвейерного производства. Последнее автоматически тянет за собой металлургическую, станкостроительную, деревообрабатывающую, приборостроительную, электротехническую, моторостроительную, стекольную, шинную — все отрасли тяжёлой и лёгкой промышленности. Сплочение мускульно-интеллектуальной энергии миллионов рук и умов единого советского народа, великое мужество женщин, детей, стариков и калек, ковавших Победу в глубоком тылу во всех сферах человеческой деятельности, многомиллионные жертвования граждан республик, только на примере «Яков» позволили выпустить 2431 «Як-7» в 1942 году, по сравнению с 166-ю машинами, собранными в 1941-м. А ведь были ещё «ЛаГГи», «МиГи», «Илы», «Петляковы», «Еры», «Ту», «Бе», «Че», задел поликарповского содружества. Были амфибии Шаврова, «УралЗиСы», Т-34 и САУ, «Катюши», ППШ и «Максимы», вездеходы «ГАЗа» и десятки тысяч радиостанций. Были овчарки-камикадзе, неподсчётное количество бомб, снарядов, торпед, пуль и гусениц, мотоциклы и гужевой транспорт, поставки по Ленд-Лизу и тысячи мин, катера-охотники и субмарины, паровозы, вагоны, шахты, рудники, зоны, нефтедобыча и непередаваемый ад сельского хозяйства, в котором почти не было мужиков!!!*

С облегчением алюминиевого бремени на предприятиях оборонной промышленности СССР, претерпел конструктивные изменения и «Як-7», послу-

*Об «этом» не пишут русофобствующие субъекты СМИ, а также паралитераторы, спрятавшиеся в коммерческие издательства «Под охрану» УК РФ.

живший прототипом для самого распространённого истребителя «Як-9». Самолёт обладал рядным двигателем М-105ПФ мощностью в 1180 л.с., имел скороподъёмность 5,4 мин. до 5000 м, и разогнался до 592 км/ч на «планке» около 4000 метров. Истребитель пришёлся по душе нашим великолепным мужчинам-воинам — прадедам, дедам, отцам, ровесникам, братьям, строился во множестве модификаций.

Гаррот фюзеляжа и каплевидный фонарь кабины были оставлены как у «Як-1», а сниженный за счёт дюралюминия вес крыльев позволил увеличить объём баков для горючего. Оборудование «Як-9Т» 37-миллиметровой пушкой повлекло перепланировку размещения кабины лётчика, которую отодвинули на сорок сантиметров назад. Лёгкий бомбардировщик «Як-9Б» снаряжался бомбоарсеналом до 400 кг. «Девятые» дальние и дальнего действия имели козырь продолжительного полёта в рубеже от 1330 до 2200 км. Требования командования Вооружённых Сил и войны воплотились в маршрутном фоторазведчике «Як-9Р», в пушечном богатыре «ЯК-9К» и высокоскоростном «Як-9У», покоровшем показатель скорости 700 км/ч. Существовал и невооружённый двухместный «курьерский» вариант.

«Наши истребители ЯК-7Б и ЯК-9 превосходили по скорости и манёвренности основные гитлеровские истребители ME-109E и ME-109F на всех высотах, а новейший ME-109G-2, появившийся в небольших количествах в сорок втором году, — до пяти тысяч метров. Впрочем, выше мы обычно не дрались», — отмечал Герой Советского Союза

Н.В. Руденко, всю войну сражавшийся на яковлевских машинах...

Случались и коварные неприятности, которые могли стоить многим пилотам жизни. Однажды в 206-ю ИАД полковника Н.С. Герасимова поступили «Як-7Б», у которых отставало полотно от фанерной обшивки. Командиры, и не без оснований, впали в замешательство: «На чём воевать?!»

Оказалось (уже после проверки в Москве), что обшивка отстаёт только на тех истребителях, при изготовлении которых применялся клей-заменитель. Прибыла бригада рабочих с завода-изготовителя, переклеила полотно, и сразу же начались боевые вылеты...

И всё же, при всей многоликости модификаций «Яков» и круговороте применявшихся в них материалов, при сотнях несчастных случаев на производстве и испытаниях, при эвакуации и становлении стапелей, первенство среди истребителей этого типа (марки) по завоёванному праву принадлежит великолепной машине — скоростному перехватчику «Як-3». Поскольку он оказался лучшим истребителем в Мире вплоть до 1946 года, показал выдающиеся лётно-тактические данные, простоту в обслуживании и боевую долговечность, его судьба заслуживает более детального рассмотрения...

Бесспорно, профессор из Франкфурта Вилли Эмиль Мессершмитт задал восточным коллегам каталог сложных проблем в связи с появлением на фронтах своих грубоватых, но надёжных машин. Истребители с именем автора «Vf.109E», «109F», «109G», их разномодифицированные «готические братья» в союзе с двухмоторными «Vf.110» сеяли

смерть и разрушения, за что тысячи раз были сбиты сожжены, уничтожены на аэродромах, затоплены океанскими, морскими, озёрными и речными водами. Один из крупных портретов в авиационной истории оставил потомкам Александр Яковлев, познакомившийся с «герром» воздушных атак в ходе «дружественных вояжей» в Германию. Схватенное им даёт не полную картину встреч и не раскрывает личности передового конструктора немцев, зато содержит его облик и отношение к Советской России.

«Вилли Мессершмитт — высокий, худой, с большой головой, острыми, злыми, но умными глазами, с крупными чертами лица. По технической литературе, по статьям и журналам я знал об этом человеке как о самом видном немецком конструкторе. Иссиня-чёрные волосы заметно начинали редеть. Ему было лет сорок пять. Разговаривая, он глядел исподлобья, и любезность в отношении русских ему давалась с большим трудом. Как нам рассказали, Мессершмитт был ярым и убеждённым членом нацистской партии.

После осмотра новинок Люфтваффе на заводах в Аугсбурге и обсуждения их со знаменитым лётчиком, Героем Советского Союза С.П. Супруном, мы в деликатной форме высказали Мессершмитту свои впечатления по сверхскоростному разрезамированному «Me-209». На него наша инженерная оценка самолёта подействовала не менее возбуждающе, чем на его помощников. Он покраснел, разнервничался, но тоже признал в конце концов, что это не тот истребитель. Пришлось ему показать настоящий «Мессершмитт-209».

Машина была в сыром виде, не закончена, её требовалось доводить.

Задетый нашей критикой, Мессершмитт взбеленился, не вытерпел, вскочил со своего места и злобно заявил:

— Вам не нравится — как хотите! А по-моему, хорошая машина.

«Мессершмитт-209» не увидел света. Во время войны он так и не появился в воздухе против наших самолётов».

Позднее сын крупного винодела и виноторговца, поддержанный семьёй Раулино, её главой Михелем и миллионами рейхсмарок истребителя евреев, австрийца-арийца фюрера, столкнётся со знаковым явлением, рождающимся в годы войн и «гонок» вооружений. Погоня за увеличением мощности двигателей и усилением оружия на борту, практическим потолком и высокой скоростью прямо или косвенно привела к его конструктивному штопору. Даровитый владелец «Золотого значка», начавший карьеру среди планеристов Гарта, увлёкся безостановочными модернизациями своего пиратского детища. Лидер 30-х годов, «Стодевятый», поразивший всех на довоенных Олимпийских играх в Германии, быстрый и манёвренный истребитель, поливший кровью Испанию, Северную Африку, Великобританию и страны БЕНИ-ЛЮКС, рычаг Люфтваффе в операции «Барбаросса», был непомерно утяжелён в ходе 40 модернизаций. В будущем Мессершмитт один из первых осуществит рывок в эру реактивной авиации в виде «Me-262», поддержит изыскания Г. Вальтера, А. Липпиша, Г. Физелера. За ним передача лицен-

зий собрату по «Оси» — милитаристской Японии...

Единомышленники референта И.В. Сталина по авиации А.С. Яковлева десятилетиями трудились в обратном направлении, всячески облегчая, а где возможно и упрощая, свои эпохальные разработки. Они прекрасно знали про «ахиллесову пяту» «Байерише флюгцойгверке» и с оптимизмом вели инженерную войну, дабы не предоставить противнику бывшего лидерства.

«Атака» Особого конструкторского бюро была предпринята на кардинальное снижение общего веса конструкции и коэффициента лобового сопротивления воздуха. Было чему опасаться: на фронтах, помимо модернизированных «Мессершмиттов», появились новейшие «Фокке-Вульфы» Курта Танка, лично «дрессировавшего» прототипы-опытные образцы. Вес частично бронированных «190-х» превышал 4000 кг, была устранена довоенная громоздкая система охлаждения звёздообразного BMW. Однако усовершенствованный мотор «BMW-801» и его более поздние модификации с системой впрыска, в сочетании 1700 л.с. с двумя 20-миллиметровыми пушками и двумя 13-миллиметровыми пулемётами, олицетворяли грозного врага, полноценно владевшего такой техникой при опыте и уме. Фундаментально подойдя к снижению веса по типу положительных свойств и качеств «Як-9», создатели доработали все выступающие элементы конструкции, не забыв и опыта от «Як-1». Изменения коснулись масляного и водяного радиаторов, фонаря кабины, антенны радиосвязи, хвостового колеса и оперения. Основательной переработке подверглось крыло, ставшее цельноме-

таллическим меньшей площади. Весь коллектив с энтузиазмом включился в борьбу за снижение аэродинамического сопротивления, которое и без того было невысоким, начиная с эталона серии «Як-1». После катастрофы и гибели Ю.И. Пионтковского все машины испытывал мастер высшего пилотажа Павел Яковлевич Федров.

Проявив отличные взлётно-посадочные характеристики, лёгкость в управлении и манёвренность, «Як-3», взлётным весом 2650 кг, закрепил славу «старшего брата» «Як-9», выпущенного в количестве 16 769 истребительных единиц в 17 модификациях. Радовавшая наших соотечественников машина вооружалась одной 20-миллиметровой пушкой и двумя 12,7-миллиметровыми пулемётами. Иногда «Як-3» укомплектовывали двумя ШВАКАми и реактивными снарядами. Имел место опыт применения 57-миллиметровой пушки, значительно изменялась конструкция планёра.

Результат вдохновенного труда над истребителем немедленно сказался на скороподъёмности и скорости. Серийный экземпляр 1943 года, обладая 1240 л.с. форсированного мотора ВК-105ПФ, развивал «прыть» от 651 до 660 км/ч. Практический потолок был достаточно высок — почти 11 000 метров. Запас топлива позволял совершать боевые рейды и вести продолжительные воздушные бои над территорией противника — дальность составляла 900 км. Машина имела большой запас прочности и неоднократно ввергала врага в панику своей потрясающей изворотливостью и неуязвимостью, особенно в руках асов... Ну и, конечно же, легендарные моторы В.Я. Климова:

М-105П (доработанный по указанию И.В. Сталина);

ВК-105ПФ и ВК-105ПФ-2;

ВК-107А (форсированный до 1500 л.с.);

ВК-108 (рекордсмен, выдавший под пилотажем В.Л. Расторгуева 745 км/ч.). В Победный Год была попытка оснащения истребителя двигателем АШ-82 (1300 л. с.). Являясь наиболее совершенным среди «Яков», «Третий», как и собратья по авиаформированиям, имел шесть модификаций. К финалу войны, стараниями тружеников, неизвестных Героев Советского Трудового Фронта, он был выпущен в небо в количестве 4848 экземпляров*. Наиболее мощной модификацией была машина с двигателем ВК-107А с «табунным» составляющим в 1650 л. с., благодаря которым «Як-3» «максимальничал» на скорости, близкой к 720 км/ч. Выполняя вираж за 17–18 секунд, простой в пилотировании истребитель нёс лётчика до высотной планки, равной 11 800 метрам. Всего 3,9 минуты требовалось всеми любимому «Якушке», чтобы достичь пятикилометрового высотного рубежа. За «такое» можно было простить ограничение боевого режима двигателя по времени...

В связи с полным перевооружением ВВС СССР, на самолётах А.С. Яковлева довелось воевать почти всем лётчикам-истребителям, в том числе большей части молодёжи, выпускникам Качинского авиаучилища, Липецкой авиашколы и многих других лётных заведений и аэроклубов страны. Среди них — асы, начинающие пилоты, ветераны Китая,

*Честь и Хвала рабочим и служащим, трудившимся на авиазаводах № 31 и 292!

Испании, Финляндии, Хасана и Халхин-Гола. В этом святом и бессмертном ряду — будущие генералы и маршалы авиации, Герои Советского Союза (многие посмертно и дважды), орденосносцы, тактики воздушных схваток и изобретатели изумительных доработок серийных машин, редчайшие снайперы и искусные таранщики, будущие командующие авиаармиями и флагманы ДОСААФа, лидеры военвузов и наставники космонавтов. Их ждали всегда и замороженно слушали выживших в Домах культуры и сельсоветах, в военкоматах и редакциях газет и журналов, в кружках рабочей молодёжи и литературно-художественных объединениях, в секциях авиамоделирования, картинга и мотокросса, в начальных школах и институтах. Они были первыми гостями в санаториях и пансионатах Крыма и Кавказа, в столицах бывших стран СЭВ, которые они лично освобождали, в музеях Боевой Славы, на передачах телевидения и радио. Они явились Победителями монстров агрессии и Учителями подрастающих поколений, настоящими коммунистами.

*При орденах или с медалью,
Или калек из калек...
Великим счастьем и печалью
Объединённые навек!*

...Г.Н. Захаров, Г.В. Зимин, А.И. Покрышкин, Г.Г. Голубев, Ф.И. Шанкаренко, С.Н. Найдёнов, А.В. Зазаев, А.Н. Деркач, Д.И. Кудрявцев, А. М. Манов, И.К. Сомов, И.Я. Попович, П.К. Лобас, Н.И. Марченко, Г.Я. Ходаков, И.Д. Лихобатин, М.Ф. Манулин, Г.С. Лисицин, В.М. Зиборов, И.Ф. Мотуз,

А.П.Мешков, В.Г. Семенишин, А.М. Булочкин, М.П.Девятаев, В.И. Кокошин, И.В. Тихонов, А.М. Легчаков, Д.П. Моцаков, Ф.Т. Бутурлин, Г.Ф. Лясецкий, С.М. Бражнец, В.П. Бойко, П.П. Просяник, П.А. Дадыко, Б.Б. Глинка и Д.Б. Глинка, П.А. Пологов, Б.И. Ковзан, Ю.В. Лямин, П.С.Шемендюк, А.А. Артамонов, Ф.И. Макарихин, В.Н. Барсуков, В.Г. Гугридзе, И.И. Клещёв, А.О. Шименас, В.Я. Алкидов...

Поклон, час молчания и Вечный Салют Нашим Соотечественникам, непревзойдённому по воле, характеру, самопожертвованию и вере в Победу, воевавшим в Московской, Сталинградской, Курской битвах, в сражениях на Кубани, в Донбассе и Крыму, на Балтике и в Европе, над дальневосточными морями против Японии и в лютом холоде Заполярья...

...Н. Лавицкой, А. Поддубский, В. Шаренко, Н. Старчиков, Г. Дольников, С. Луганский, А. Ворожейкин, Н. Сергунин, М. Авдеев, П. Берестенёв, А.Филатов, М. Петров, С. Долгушин, А. Выборнов, И. Гусев, А. Ершов, Л. Брыжко, В. Щербина, В. Добров, И. Емельяненко. Г. Репихов, Б. Сушкин, Н. Митюрин, Л. Казакевич, П. Павлов, К. Теплинский, К. Присяжнюк, Ю. Храмов, Д. Кириллов, А. Почивалов, Б. Лощенков, В. Ткачёв, Т. Фрунзе, Я. Слепенков, Н. Власов, И. Голубин, Б. Морозов, А. Хользунов, П. Ходаков, И. Избинский, Н. Парфёнов, П. Трутнев, М. Чабров, В. Сталин, К. Горохов, И.Я. Сержантов, М. Баранов...

Фронтовые корреспонденты, писатели, драматурги, поэты и композиторы, кинооператоры и режиссёры посвятили тысячи строк, нот и кадров бес-

страшным лётчикам-истребителям, приводя их земляков в восторг от побед и в скорбь от невосполнимых утрат. Их имена, навечно покрыты неуывдаемой славой, внесены в ряды тех авиаформирований, где они жили, неся на крыльях Доблесть Боевого Содружества, где они делили паёк, чинили буквально изорванные «Яки», где каждый из них был тактиком и стратегом, другом и воином, кумиром для «кузнечиков», готовым отдать жизнь ради Матери-Родины и народа...

Среди Героев Советского Союза с Золотой Звездой и без таковой были славные сыны Отечества: М.Ф. Шаронов, М.П. Жуков, Л.И. Иванов, И.И. Копец, И.Т. Тутнев, И.В. Бочков, Л. Сазыкин, И. Рязанов, Н. Богатырь, К.Ф. Фомченков, Е.А. Кривошеев, П.С. Кутахов, Н.П. Губин, И.Д. Гайдаенко, А.П. Поздняков, И.И. Ибрагимов, В. Сидоренко, В. Королёв, С. Лобкович, А.Д. Рябов, В.Н. Сугак, А.С. Юдин, С.П. Данилов, В.М. Константинов, А.Д. Бояркин, А.П. Показий, А.Ф. Соломатин, С.Л. Белосов, А.В. Алелюхин, П.Я. Головачёв, Ф.С. Ветчинкин, Р.И. Слободенюк, И.З. Тимофеенко, В.Д. Лавриненков, М.Г. Гамшеев, А.У. Ерёмин, В.А. Егорович, А.Е. Рубахин, Л.Н. Слизень, В.И. Сувилов, С.И. Маковский, И.Г. Кузнецов, И.С. Сосегов, В.В. Климов, Н.А. Андрюшенко, К.П. Комардинкин, В.Д. Шишкин, В.Ф. Василенко, И.Ф. Попов, И.В. Фёдоров, Г.П. Кравченко, А.П. Осадчий, Н.Д. Гулаев, К.Г. Баранчук, Н.К. Шутт...

Практически ежедневно вылетали навстречу бессмертию и осваивали трудности ночных (!) полётов исключительные храбрецы (по Боевой Чести это справедливо относится ко всем названным):

В.Т. Кулагин, П.А. Гнидо, А.И. Новокшенов, М.Г. Мачин, А.В. Хирный, Е.Я. Савицкий, И.М. Дзусов, С.А. Красовский, М.С. Токарев, Ф. Файтл и Ф. Хабера, Б.П. Трифонов, Амет-хан Султан, И.Г. Борисов, А.Е. Голубов, А. Стариков, И. Кукин, И. Троян, С. Долголев, А. Машкин, П. Гавриков, И. Жидков, А. Пестряков, И. Ананьев-Федоза, Н. Свитченко, А. Петровец, К. Неотеренко, Я. Удовицкий, Ю. Максимов, И. Заморин, и многие, М Н О Г И Е другие...

С юности выбрали крылатую судьбу Николай Пинчук, Семён Сибирин, Борис Ляпунов, Николай Даниленко, Митрофан Ануфриев, лейтенанты Мясников и Кутняков, Владимир Антонов, Василий Дрозденко, Иван Черняк, капитан Точков, Л.И. Горегляд, генерал-лейтенант Благовещенский, а также Е. Точилин, Ю. Кувшинов, Н. Непченко, Н. Каннин, А. Хорунжев...

Только за один день — 16 июля 1944 года — в воздушном бою на Западном направлении 18 «Як-3» сбили 15 немецких истребителей, из двадцати четырёх, попытавшихся взять реванш за счёт численного преимущества. Только один «Як» был потерян и один повреждён...

Пилоты авиаполка «Нормандия-Неман», перевешившие на новейшие «Як-3», проигнорировали тысячи долларов, предложенных И. Сталиным, уничтожив 119 «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов» за одну декаду октября 1944 года. В ходе ожесточённого противостояния в воздухе и на земле не было потеряно ни одной машины. Отсюда — безграничная любовь французов к «фирме» Александра Сергеевича Яковлева, отобразившего цель своей жизни в «Записках конструктора» и других

произведениях, ставших путеводителями для будущих инженеров и пилотов.

Мы обязаны помнить отечественных и зарубежных небесных снайперов, рыцарей и богатырей небес, для которых стремительные и изящные «Яки» стали карающим мечом, остановившим агрессора с «цивилизованным» европейским образованием. К великой горечи и глубочайшему сожалению, очень многие уже никогда не обнимут родных, жён и детей, а многие и не успеют оставить продолжателей родов и фамилий. Тысячи не прокатятся на конях верхом, на дрожках или саянях, не починят и не построят хату или избу, не хлебнут влаги из родников и колодцев, не наладят удочки, сети и вентеря. Тысячи не оставят мемуаров и дневников, не успеют написать и отослать письма на Родину, не излечатся от ранений, отойдут в мир иной в госпиталях, погибнут по дороге с фронта и на фронт...

Они не увидят в миру — зорь и закатов, зимы, лета, осени и весны, не порадуются зайцу, лисе, кабану или сайгаку, не возьмут в руки плуг и не отремонтируют семейную реликвию — мотоцикл, не услышат перезвона кос в россыпи рос, не растянут гармонику и не спляшут. Они не почувствуют любви и заботы, счастья и сострадания, болезни и здоровья, запаха хлеба и водки, кваса и кумыса, жареной картошки и холодца, не хрустнут огурцом на поминках однополчанина, не узнают час, день, месяц, год Всеобщей Победы над Германией и Японией. И долго-долго — будут их ожидать семьи, смотря на горизонты обезцерковленной России во всех направлениях — с севера на

юг, с запада на восток, с юга на север, с востока на запад...

Герои, не называвшие себя патриотами и героями, погибнут за Свободу и Независимость Края Предков, ничего не успев в собственной жизни, став вечными заложниками времени из-за планетарного сверхжесточайшего столкновения идеологий, религиозий и преступно-демагогического маразма избранных и самопровозглашённых диктаторов. Идолы Планеты, «конструкторы» межнационального человеконенавистничества, погубили их жизнь на взлёте...

К чему тут греметь фанфарами и салютами, когда случалось ужасно — необратимое — Дом родни оставался пуст! Мать, отец, жена и дети погибли при бомбёжке, оккупации, от пуль «лесных братцев», абверовцев-диверсантов и при эвакуации. Тётки, дядьки, свекрови, зятьки, невестки, тёщи, сёстры и братья исчезли в ГУЛАГе, в дни массовых расстрелов и сожжения деревень, пропали при интернировании, пленении, на шахтах, рудниках, заводах и фабриках, при «медицинских» экспериментах, сгорели в крематориях Рейха. Но было ни на чуток не легче, если сирота, кормилец самого себя после детдома-шкидочки, навечно оставался где-то под Ладогой и Ржевом, в болотах Белоруссии, в лесах и полях Орловщины, под Поньрями и Ольховаткой, на Волге и под Майкопом, в кубанских степях и в бездне северных вод при охране конвоев, при обороне Минска, Тулы, Керчи, Севастополя и Кавказа. Тысячи трагедий прошли сквозь разум, души и сердца советского народа задолго до Пёрл-Харбора, «Дня Д» (открытия

Второго фронта) и переживательно-эмоциональной встречи на Эльбе...

Дети Страны пролетариев своим мужеством и стойкостью творили, не задумываясь, Историю Великой Отечественной и Второй Мировой войн, затопив своей и вражеской кровью тысячи вёрст земли и тысячи миль океанско-морских акваторий. Пройдя боевую школу в Китае, Испании, Финской кампании, Хасана и Халхин-Гола на истребителях Н.Н. Поликарпова, они нашли в себе силы переучиться в ходе войны на «Яковлевы», «Лавочкины», «МиГи», «Киттихауки» и «Харрикейны», освоили «Спитфайры» и «Аэрокобры», знали на зубок трофейную технику и её уязвимые места. По требованиям боевой обстановки и командования они сражались за штурвалами «Петляковых», «Ильюшиных», «Туполевых», «Сухих», «Ермолаевых», «Бериевых» и других крылатых ратников, прикрывших собою не только Родину, но и Европу, Африку, Азию...

В общей сложности за годы войны будет выпущено 36 677 «Яков» всех модификаций. Помимо закономерно сухопутной роли, часть из них, под пилотажем «сталинских соколов» осуществила тысячи боевых самолёто-вылетов и подвигов, будучи приписанными к базам ВВС при Краснознамённом Балтийском Флоте, Северном и Тихоокеанском Флотах. Как они громили и изгоняли захватчиков — «Юрок», «Рам», «чёрнопузых» и «худых», «лаптёжников» и «тётушек Ю», «Арадо» и «Дор», «Фиатов» и «190-х» «Фокке-Вульфов» — поведают опубликованные мемуары очевидцев и участников событий, успевших взяться за перо.

В них и в километрах фронтовой документальной хроники будут «корриды» с асами из «Удета», «Рихтгофена», «Зелёного сердца», «Мельдерса», «Ас-Пика», «Трефового туза» и других соединений Люфтваффе. На выстраданных страницах авторов, вышедших невредимыми из ада, будут гореть и взрываться «Цюндаппы» и BMW, «Опели» и «Хорьхи», «Кюбель-вагены» и «Мерседесы». Будут превращаться в изорванный металлолом позднее отправленные на переплавку БТР и «Бюссинг-НАГи», «Тигры» и «Пантеры», «Фердинанды» и трофейная техника порабощённых Германией стран. Мы будем ясно представлять через годы — крушение эшелонов и потопление барж с живой силой и техникой, видеть воображением обстрел советских самолётов «Эрликонами», «Флаками», «Шмайссерами» и «МГ». В воспоминаниях прошлого будущее будет изучать атаки на корабли, транспорты и «москитный флот», подавление ПВО и аэрофоторазведку, совместные действия «Яков» с торпедоносцами и бомбардировщиками СБ, ДБ, «Бостонами» и «Хэмпденами», взаимодействие истребителей со штурмовиками «Ил-2» и летающими лодками «Каталина».

Несколько эпизодов той далёкой-близкой войны, восстановленные авторами строк, фактически покажут, как это выглядело на земле, в воздухе и на море. Разница только в одном: наше оружие — Мысль и Слово...

Как не вспомнить разговор будущего трижды Героя Советского Союза А.И. Покрышкина с командиром его истребительного авиаполка майором В.П. Ивановым? Командир берёт и сдерживал рвущих-

ся в бой с армадами Люфтваффе. В первые дни войны разгорячённый Покрышкин вспылил:

— Товарищ командир полка! Я же лётчик-истребитель, хочу драться в воздухе и штурмовать врага на земле.

— Не торопись! Всё будет! И разведка, и бой...

Знал бы Александр Иванович, заступник Леонида Быкова, что через 60 лет его имя и труд будут вычёркивать из произведений Виктора и Сергея Рассохиных эмигрантские фискалы федерально-каботажных, «безцензурных» российских СМИ! Как бы повело себя его израненное душевно и физически поколение, узнай оно о появлении натуральных врагов народа на рубеже XX–XXI веков?

КАРА ЗА ОСКВЕРНЕНИЕ СВЯТЫНЬ И ГРЯЗНОЕ ПРИКОСНОВЕНИЕ К НАСЛЕДИЮ ОТЧИЗНЫ И ЦИВИЛИЗАЦИИ ЕЩЁ НАСТИГНЕТ ПРОКАЖЁННЫХ ИРОДОВ, ПЛЯЩУЩИХ НА ГОРЕ НАРОДОВ БЫВШЕГО СССР!!!

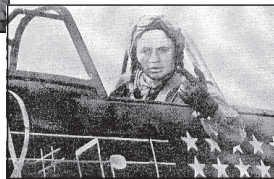


Враги боялись знаменитого аса, оповещая: «Ахтунг! В небе Покрышкин!»



Трижды Герой Советского Союза, генерал-полковник Александр Иванович Покрышкин просматривает военную литературу.

Народный любимец — артист Леонид Быков в кинофильме «В бой идут одни «старики».



«АТАКУЕМ!»

Начало марта 1942 года. Эскадрилья ветерана Хасана, капитана Б. Ёремина прикрывала огнём и крыльями нашу легендарную пехоту от самолётов врага. Капитан с десятилетним стажем летел впереди. Чуть позади на флангах, монотонно урча, держались машины лейтенантов Саломатина, Седова, Мартынова и младшего сержанта Короля. В небольшом интервале по левому и правому крылу от командира напряжённо всматривались в облака лейтенант Скотной и капитан Запрягов. Семеро смелых на семи стремительных «Як-1»...

Внизу шёл жестокий уличный бой: взламывались укрепления и наши бойцы начинали теснить бесперебойно палящий гарнизон немцев. Вдруг за какие-то секунды до часа дня, лейтенант Скотной увидел на дистанции около полкилометра шесть «Юнкерсов-87», 18 «Мессершмиттов-109» и один «Юнкерс-88», летевших курсом на нашу атакующую пехоту на высоте двух километров.

Времени на раздумья не было. Наши лётчики решили принять бой, несмотря на численное превосходство немцев. Оставалась надежда на внезапность удара, вера в «Яки» и ШВАКИ, продумывание тарана.

Сектор газа вперёд — на бомбардировщики. «Пока «мессеры» оклемаются да перестроятся, мы обязаны снять по «лаптю», — волнуясь, быстро соображал Ёремин. В этот момент лейтенант Седов пошёл в головокружительную лобовую атаку на бронированный пикировщик...

«Что ты делаешь, что ты делаешь, лейтенант!» —

едва не закричал его друг Саломатин. Расчёт Седова был поразителен: шесть снарядов — прямое попадание, и, в каких-то метрах от судорожно затрясшегося врага, резко в сторону от него...

«Завыл, стервятник! Ты будешь не одинок», — сквозь зубы процедил Седов, заметив, как он, куврякаясь, врезался в землю. Строй немцев был тут же нарушен: пилоты, выжимая из «Юмо» предельное число оборотов, «налегли» на крыло. Резко набрав скорость, они повернули к своим позициям, так и не отбомбившись...

Частично очистившееся небо не предвещало ничего хорошего. Предстояла тяжелейшая схватка с восемнадцатью опомнившимися «срубленными» и угловатыми «Мессершмиттами». 18 против 7 «Ястребков».

Капитан Ёремин, не меняя курса, с первой же атаки «лоб в лоб», зная о броневой защите «Vf.109» сзади и отчасти сверху, превращает его в пылающий факел прямо перед собой. «Худой» из далёкой Германии, свалился, объятый пламенем, на русскую землю, которая его не ждала, но стала его могилой...

В это же время лейтенант Саломатин, быстро сблизившись со вторым «Мессершмиттом», основательно потряс его пулемётно-пушечным залпом и затем поджёт спешившего ретироваться врага. Отличились однополчане — лейтенант Мартынов и старший сержант Король, сразившие двух «крестоносцев». Защитники Отечества не просто обошлись без потерь, но и повергли оставшихся «Мессеров» в поспешное бегство, и не один и не два, а «чёртову дюжину»!

Воевавший с самураями капитан, комэск

«Яков» Б. Ёремин, напишет после боя такие слова, которые опубликует на весь Советский Союз «Красная звезда»:

«7 победили 25. Это убеждает нас в том, что наши лётчики и наши машины лучше немецких. Это доказывает, что в любом воздушном бою нужно навязывать противнику свою волю, не ждать его нападения, а первому нападать и истреблять его».

* * *

В шестнадцатом Гвардейском истребительном полку прибыло: лётчики, по-разному относившиеся к истребителям Н. Поликарпова, С. Лавочкина, А. Микояна, Гуревича и других, радовались только что полученным «Якам». Многие, даже в редкие свободные часы, нет-нет, а заглянут под чехлы и маскировочные сетки, залезут в кабины или постучат по фюзеляжу и крыльям ладошкой: «Красавец, народный мститель. И не говори!»

— А мотор, мотор-то какой! Не хуже «Испано-Сюизы» и «Даймлеров», — приговаривал любимец и душа эскадрильи, её командир, опытный и требовательный капитан А. Комоса. — Теперь-то мы повоюем! Покажем немчуре, где на Донце раки зимуют, — не раз повторялся он, встречаясь за чаем и «наркомовскими» с лётчиками Я. Князевым, А.Фёдоровым, Л. Бельмутцким, Б. Козловым и С. Вербицким.

Увы, фронтовая дисциплина и тревожная обстановка сокращала редкие шутки и колкости: час, два, три — «От винта!» Взлёт..

Поставленную командованием задачу — прикрытие действующей переправы через Северский Донец — товарищам придётся выполнять вместе.

Каждому было не до улыбок — гибли друзья, погибали пехотинцы и танкисты, сапёры и артиллеристы. Земля жглась и топталась врагом безжалостно...

В воздух поднялась шестёрка «Яков» под руководством командира эскадрильи. Быстро набрав три тысячи метров, лётчики внимательно всматривались в горизонт, осматривались влево и вправо, вверх, назад, вперёд и на землю — немцы не дремлют. Аркадий Фёдоров, напевая про себя любимую песенку, не смог сдержать радости: «Мать честная, пятьсот километров в час! Сказка, а не машина. Жаль, маловато пока. Ничего! Догоним «освабодителя», подмявшего под себя Европу. Придёт наш час!»

Купянские земли меняли цвета и очертания, словно подчиняясь режиму скорости. Мелькнула под крылом белая полоса Северского Донца, переправа...

«Пока всё спокойно», — послышался в наушниках голос комэска. И вдруг, не прошло и минуты, как Фёдоров засёк ниже себя, впереди, десятку «109-х», летевших на пересекающихся курсах. Вероятно, немцы задумали атаковать переправу со стороны наших позиций.

«Не успели заметить. Сшибать надо бюргеров», — током мелькнуло в голове Фёдорова. — «Товарищ капитан! «Худые» под нами! Разрешите атаковать!» — передал он Комосе.

«Добро! Мы их видим! Ребята, атакуем!»...

Атака была настолько стремительно-поразительной, что немцы оказались в шоке — русские свалились прямо на голову на большой скорости, не давая возможности уйти или развернуться для

контратакующего удара. С первых очередей запылали хлопочущим пламенем три «Мессершмитта». Владельцы остальных проявили слабые нервы, избежав поединка. Под прикрытием коптящих шлейфов собратьев, они шарахнулись по сторонам...

* * *

В тяжелейших кровопролитных боях под Курском и Орлом отличились многие лётчики-истребители, взаимодействующие с танковыми группами, пехотой, штурмовиками и бомбардировщиками. Среди сотен воздушных богатырей был и лейтенант Н.Д. Гулаев. Ас контактного боя будет награждён двумя медалями «Золотая Звезда». Одной из них — за месяц до Великой Победы...

Немцы перебазировали к линии фронта огромное количество самолётов. Но разве мог представить себе заместитель комэска 27-го ИАП, что ему вместе с однополчанами доведётся вступить в бой с почти полусотней бомбардировщиков и истребителей неприятеля?!

Те немецкие пилоты, что пережили войну, не раз расскажут потомкам о том бое, ставшем при жизни советских лётчиков настоящей легендой. А ведь схватка была для немцев траурной быльёю, и вряд ли нечто подобное было у героев-экспертов Люфтваффе...

Четвёрка «Яков», словно выпущенные пращей дротики, вцепилась в бомбардировщики на глазах поразившихся такой атаке экипажей. Подобное было вне европейского склада ума! Этого поступка не понял бы Герман Геринг, да и Адольф Галланд, бывай они тогда на месте своих пилотов. Атака при

100% обречённости — это было уму непостижимое явление родом из загадочной Русланд...

Однако, видно, вправду не так страшен чёрт, как его малюют, пусть даже на фюзеляжах. Четыре краснозвёздных истребителя расстроили свастиковый «клин» на полной ракрутке двигателей. Воспользовавшись сметением и хаосом перестроения врага, они с ходу сбили четыре бомбардировщика и два истребителя. Честь и хвала моторам! Они вынесли наших героев из лап неминуемой смерти — все вернулись живыми из не имевшего аналогов боя.

Пройдёт несколько дней и бесстрашная четвёрка «Яков» Гулаева уничтожит шестнадцать машин противника, причём самолётов различных типов. Нашлась дополнительная работа механикам, но она была радостной: «Бери краску, рисуй звезду!»

В одном из последующих боёв старший лейтенант Николай Гулаев, израсходовав боезапас истребителя, рискуя жизнью, пошёл на таран одного из недобитых им «Юнкерсов». Ценой левого крыла своего спасителя «Якушки» он отправил «люфтваффовца» в землю и, к счастью, не пострадал сам.

Свидетели боя — артиллеристы, «поймали» Героя, выпрыгнувшего с парашютом. На всю оставшуюся жизнь будущий наставник пилотов запомнит тот день. «Боги войны» здорово «помяли» Николая своими повидавшими порох руками...

* * *

Любопытно, что во время воздушных сражений на Восточном фронте, а затем и в Европе, изредка случались коварные схватки с опытейшими асами Люфтваффе. Известные члены истребительных

эскадр, как и инкогнито, не без ума использовали против русских тщательно подготовленные к вылетам, трофейные истребители.

«Сбоку от нас, — вспоминает май 1943 года освоивший «Аэрокобру» Саша Покрышкин, — на удалении до двух километров, появилась шестёрка Ме-109. Они летели параллельно нашей группе и в бой не вступали. Мы поджидали вражеские бомбардировщики и не старались связываться с истребителями. В направлении Анапы, на фоне облаков, уже были видны силуэты тяжёлых самолётов. Так мы и ходили с севера на юг и обратно, недалеко от группы «мессершмиттов». Вдруг западнее нас выскочил Як-1 и пошёл прямо на меня.

— «Як», «Як», я свой! — немедленно предупредил его, но тот атаковал в лоб и, стреляя, проскочил мимо. Хорошо было видно, как из выбрасывателя его пушки вылетали гильзы. Тут сомнения, что на нашем самолёте был фашист, у меня исчезли. Дал команду своим лётчикам сбить «яка». (Александр Иванович был тогда командиром эскадрильи. — *Авт.*). — Но он успел развернуться и ушёл к группе «мессершмиттов». После этого «мессы» ринулись на нас. Мы тоже сделали доворот и пошли в лобовую. Поймав с упреждением в перекрестие прицела ведущего группы противника, я длинной очередью сбил его. Остальные сразу же ушли. Бомбардировщики так и не появились, очевидно, отменили налёт».

Да, случались на фронтах парадоксы: перелетали к нам чехи и бежавшие из плена лётчики на «Мессершмиттах» и прочих сверхопасных «желе-

зьяках». И всё-таки прав был смелый пилот-истребитель 20-го ИАП Героя Испании Алексея Старикова — Иван Троян. Ещё до того, как его собьют, до «Тёркинской» истории, когда он вернётся в полк на трофейном BMW с «языком», связанным в коляске, крылатыми станут его слова: «Чем больше их сгорит на земле — тем меньше их будет в воздухе».

Нет смысла говорить, эти слова не были пустозвонным красноречием. Исключительно все пилоты, вновь ожившие на этих страницах, как никто знали, что только лишь пикированием, сваливанием машины на крыло, поворотом на горке, смертельными вертикалями и лобовыми атаками, выполненными на «десять баллов», можно уничтожить, навсегда сжечь вопросы: «Кто кого перехитрит? Чьи нервы и разум окажутся крепче?»

* * *

...Последние дни декабря 1941 года. Во всех газетах, вскользь, прошло сообщение о сокрушительном нападении японской палубной авиации на Гавайские острова и последующих триумфах Императорского Флота и Квантунской армии. России было не до Тихого океана — до конца месяца, хотя и был приложен максимум усилий под Сталинградом, ни ПВО, ни истребители, не отправили на землю ни одного самолёта с бортовым крестом.

Здесь проявил доблесть совсем юный лётчик 788-го ИАП Юрий Лямин, преподнёсший «гостинец» Люфтваффе буквально после испития бокала «за удачу в небесах 1942 года»...

Крепкий и лёгкий мороз нигде не отменял боевых вылетов и патрулирования. С утра прогретые техниками «Як-1» уже ожидали «родного веса»

владельцев — Юрия и командира звена младшего лейтенанта Васина, которым ещё на ночь была поставлена боевая задача — прикрытие Сталинграда. Не мешкая с рулёмкой и взлётом, крещёные воздухом, выйдя на высоту 6000 метров, уличили «Юнкерс-88», преступно-нагло следовавший курсом на город. Зная, чем может загрузить Рейх, командир звена подлетел к бомберу с неудобной позиции и попытался обескрылить его с ходу. Однако, и это было очевидно, за экипажем был весомый опыт бомбардировочного «освоения» чужих земель. Теперь он заключался в том, чтобы не жалея моторов, оперативно удалиться восвояси, с тем, чтобы подставить «красных» под скорострельные «эрликоны» и «флаки».

Но не тут то было! («Вольга, Вольга, Муттер Флюс!») Храбрец Юра не хотел, чтобы про Волгу пели завоеватели: с неуловимым глазом напором в них полетели длинные очереди из пулемётов и ШВАКа. Злость не знала предела — «Юнкерс» же, словно заколдованный, продолжал маневрировать. «Мы что с Васиным — мазилы?» — в доли секунд пронеслось в голове...

«Не пуцуу!» — на одном дыхании с увеличенными децибелами звучания климовского тысячесильного движка, прокричал молодой лётчик. Словно стрела, он мгновенно сблизился после промахов и рубанул винтом по хвостовому оперению «двухвосьмёрочного» типа...

Страшный удар, постигший «Якушку», походил на удар отбойника паровоза по велосипедисту. «Юнкерс», «шипя» мусором останков стабилизатора, «клюнул носом» и, заняв по-сиротски двига-

телями, пошёл, пошёл навстречу заслуженной смерти к русской земле...

Вот отделились от него в разных направлениях белые точки — чужестранцы по приказу выбросились с парашютами. Однако ни Лямин, ни Васин, их не расстреливали: все четверо попали в плен.

...Юрий Лямин с большим трудом спланировал, упал «на брюхо», не выпустив шасси и, к счастью, остался невредим. О подвиге пилота «Яка» узнали все защитники и жители осаждённого Сталинграда. Корреспонденты фронтовых газет, зная друг друга в лицо и лично, сталкивались между собой с вопросом: «Как проехать в 788-й ИАП?»

Замнаркома обороны, командующий ПВО страны, генерал Михаил Степанович Громадин, кстати сам уроженец Волжской Твердыни (село Краишево Еланского района), почему-то подумал тогда о сотнях «Ляминных», награждая его орденом Ленина.

Надо ли говорить, как был счастлив, горд за себя и «Як» сам Юрий Лямин, одновременно с награждением получивший звание младшего лейтенанта?

* * *

О днях обороны, сильно волнуясь, рассказывал Герой Социалистического Труда, новосибирец Александр Романович Попов. Он храбро сражался на И-16 и (кто бы мог подумать?) «Чайке» погибшего в авиакатастрофе «воздушного акробата» Анатолия Серова. Попов воевал в составе 629-го ИАП 102-й ИАД ПВО.

«Открыли счёт» и мои однополчане. 27 июля, взлетев по сигналу поста ВНОС наперерез фашистскому самолёту, лейтенант Александр Логинов та-

ранил его, вогнал в землю «Фокке-Вульф-178» и благополучно посадил свой повреждённый истребитель. 4 августа три группы бомбардировщиков «Ю-87» по 7–8 самолётов в каждой, под прикрытием двадцати истребителей «Ме-109», встретила на подходе к станции Абганерово, где сосредотачивались наши войска, десятка «Як-1» под командованием штурмана 788-го авиаполка майора С.А. Удовенко. Они атаковали в лоб «Ю-87» и разбили их строй, а затем вступили в схватку с «мессерами». В неравном бою — десять против сорока! — наши истребители вышли победителями, уничтожив пять бомбардировщиков и четыре «мессера». Этот бой мы изучали во всех подробностях.

А подробности Боевого Героического Пути 629-го ИАП, по воспоминаниям выпускника Барнаульского аэроклуба, награждённого орденом Ленина, языком цифр говорят сами за себя. Уничтожено в боях 107 самолётов противника различных типов. Лётчиками полка проведено более 175 индивидуальных и групповых боёв, проходивших в ходе свыше 4700 боевых вылетов. Успешно совершено 62 разведки тыла врага по заданию командования. В сорока трёх штурмовках нашли свою смерть 18 танков, 23 автомашины и немалое число живой силы отнюдь не трусливо сражавшегося противника...

Четверо однополчан — В.П. Смирнов, Е.А. Евсеев, Ф.Ф. Фёдоров, Н.И. Столяров за безграничную отвагу в небе Сталинграда награждены «Золотой Звездой» Героя, 48 стали орденосносцами. Тяжело раненный в одной из десятков воздушных дуэлей, молодой Саша Попов, переживая гибель

почти половины товарищей, позднее справедливо подметит: «Як» есть «Як», а «ишак» (И-16. — *Авт.*) он и есть «ишак»...

* * *

Велик вклад пилотов истребителей А.С. Яковлева и в сложную, специфическую войну с агрессором на море. В разное время и в неповторяемой боевой обстановке на их крылья, на ум, глаза, руки и ноги лётчиков ложились трудные и ответственные задачи. Назовём лишь основные из них:

- отражение налётов на объекты, коммуникации и корабли Северного Флота;
- прикрытие главной военно-морской базы Балтийского Флота в Таллине;
- отражение налётов врага на Николаев, Одессу, Севастополь, другие города и малые населённые пункты побережья Крыма и Кавказа;
- ежедневное патрулирование в Финском заливе и в акватории Мурманска;
- сопровождение штурмовиков, пикировщиков, торпедоносцев, топмачтовиков, летающих лодок при ударах по передовому краю обороны, отдельным кораблям и конвоям, портам и военно-морским базам противника;
- охрана самолётов базовой и корабельной разведывательной авиации;
- блокирование истребителей сопровождения дальнебомбардировочной и фронтовой авиации, их разгром на аэродромах;
- прикрытие конвоев, кораблей, субмарин, транспортов в море;
- минирование стратегически важных вод и фарватеров;

- обеспечение огневым прикрытием войск фронта и десантов;
- участие в потоплении малых судов и кораблей Японии на заключительном этапе Тихоокеанской войны;
- техническая помощь терпящим бедствие на море, островах и побережье, обеспечение пилотов и самолётов, участвовавших в перегоне самолётов по программе Ленд-Лиза (АЛСИБ).

Кроме того, истребители ВВС Северного, Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского Флотов привлекались как разведчики, корректировщики огня, охотники за субмаринами Кригсмарине и Объединённого Флота ВМС Японии.

Вот характерный пример дружеского «крыла» по отношению к торпедоносцам, готовившим удар по вражескому конвою...

В последнюю неделю августа 44-го разведка донесла о перемещении крупного каравана противника в нашпигованных минами водах Балтики. На выполнение поставленной командованием задачи поднялись в воздух семь ленд-лизовских торпедоносцев «А-20G» ведущего капитана С.И. Смолькова в сопровождении десяти «Як-9» капитана Ю.В. Храмова.

Действия истребителей были «разбиты» по пунктам ещё на земле: шести «Якам» предписывалось быть «телохранителями» экипажей торпедоносцев, оставшимся четырём — в составе группы воздушного боя. В небе это выглядело следующим образом: торпедоносцы шли на высоте 150–200 метров, выше их на 30–50 метров держались истребители прикрытия, и самый верхний «этаж» занимали

«Яки» из группы боя, летевшие на высоте не более 400 метров.

Вскоре экипажи русских «бостонцев» увидели четыре сторожевика и три транспорта из состава конвоя, зенитчики которого обрушили на них снарядодуплепад, во много раз потяжелее Ниагарского водопада. Несмотря на эту летевшую свинцово-бронестойкую убойную массу, наши морские лётчики преодолели заградительный огонь и потопили пятитысячник-транспорт. Одновременно они нанесли тяжёлые повреждения сторожевому кораблю с некогда гордо реявшим флагом воспитанников Маршалля и Редера...

Предстояло возвращение к родным берегам, на родной аэродром. Однако не всё прошло-пролетело, как хотелось бы лётчикам...

Неподалёку от порта Виндава торпедоносцы были внезапно атакованы двумя «Фокке-Вульфами-190» из состава береговой авиации. Ведущий группы воздушного боя капитан Б.М. Сушкин вместе со своими «соколами» не был застигнут врасплох — недаром пилоты отмечали каплевидный фонарь кабины — ведь он давал отличный обзор задней полусферы. Лейтенант Л.А. Брыжко, за которым уже числилась не одна навечно затонувшая машина, приблизившись к девятиметровому «Фокке», метким расстрелом в упор уничтожил его.

Через минуты появился «Schwarm» (рой), посланный немцами в виде четвёрки «Фокке-Вульфов». В бой с ними вступили «Ястребы» из обеих истребительных групп. Вновь мужественный снайпер, лейтенант Л. Брыжко, использует преимущество по высоте, сбивая ведущий истребитель чет-

вёрки. Проявил смелость и решительность лейтенант В.П. Щербина, подкосивший ведомого, слишком самоуверенно летевшего за своим ведущим.

Так немецкие лётчики потеряли «пропуска» в небо. Усилиями и мастерством наших пилотов были сохранены торпедоносцы и истребители с красной звездой.

* * *

...Германия капитулировала... Но «Якам» ещё придётся повоевать над Гоби и Хинганом, в Китае и Корее, с крепко засевшими в забетонированных дотах, в катакомбах и на «кладбищах» кораблей верноподданными «Сына Неба» — Императора Хирохито. Боевые действия проходили меж мысами Котомари и Кокутан, на острове Шумшу (ВМБ Катаока), на островах Парамушир, Онекотан, Матуа, Уруп, Итуруп и Кунашир. К окончательному подавлению жестокого и фанатичного самурайства привлекались истребительные полки ВВС Тихоокеанского Флота и смешанные по составу авиадивизии, действовавшие в небе Расина и Сейсина.

Не верьте никогда тому, кто расскажет вам о том, что «красносолнечная» авиация не оказывала сопротивления, была малочисленной, слабой, устаревшей и, наконец, никуда негодной — это ложь. Порой даже странно, как люди могут беззаветно верить идеологическим рупорам статистики, псевдонаучным «трудам» и партийным «машинам».

Об авиационных сражениях в Азии, на Тихом океане, в небе Океании, Новой Зеландии, Австралии и Японии, а также о битвах ВМС Японии и США выйдет отдельная книга, где авторы более подробно раскроют недостатки и преимущества «Зеро»,

«Накадзима», «Айти», «Хаяте», «Рейдэнов» и других самолётов захватчиков. А сейчас приведём не конкретный пример жаркого боя (их сотни!), а случай, свидетелем которого был один из авторов «Небесных снайперов» — Виктор Рассохин.

Общеизвестно, как широко и с какой радостью (с одновременной горечью) праздновалась 50-я годовщина Великой Победы над Германией и Японией. Играли оркестры, «горели» цветами флаги и транспаранты. Все улыбались от внезапных встреч и открытий. Кто-то всплакнул о боевом друге и однополчанине, не дожившем до столь значительной даты, но бывшем здесь в мае прошлого года. Интуитивно глаза выхватили резкую несовместимость на фоне крутящихся взахлёб кинокамер и блеска заслуженных кровью мундиров...

Чуть поодаль от Вечного Огня стояли, обнявшись, два дедушки-ветерана. Один из них плакал. Какой-то невидимой связующей волной меня подхватило к ним. Случилось так, что я ненароком подслушал их разговор, бросивший меня в дрожь.

Дословно: «Вот, Василич, много щас пишут: мол, плохие бойцы япошки. Всё отмахиваются — «десанты высажены на берег без потерь». «Харакيري», вишь, запомнили, да «камикадзе».

А вот братишка мой, Лёшка-то, говорил, что у японцев были неплохие самолёты, особо «Зеро». Били мы их, но и они воевали, жуть как жестоко!

Не дожил братуля до победы на Дальнем Востоке. Сбили его. А через неделю, может, чуть больше, подписали мир на «Миссури», — со сникшей головой заключил свой рассказ прослезившийся ветеран...

Тогда и теперь очень жалею, что не хватило смелости (или мудрости) подойти, расспросить, записать беседу воинов, на груди которых сверкали не ордена, не «Золотые Звёзды», а нашивки за ранения и медаль «За Победу над Японией». ОДНА на двоих...

Я стоял в полном шоке и мучительно думал, смотря, как один из Героев с болью налегает на костыли:

«Тысячи, тысячи, тысячи лётчиков — тысячи, тысячи, тысячи «Яков» полегли в сырую землю и солёные воды». Увы, становилось непередаваемо тяжело от простых, казалось бы, слов: «Пусть Земля и Море навеки будут им пухом...»



Капитуляция японской армии.

(С картины П. Судакова)



Линкор «Миссури». Союзники победили!

В ЛОГОВЕ ПРОТИВНИКА

Почти десятилетняя Вторая Мировая война, с вошедшим в неё кровопролитнейшим четырёхлетием Великой Отечественной, требует тщательного рассмотрения нашего главного противника на Европейском ТВД и Восточном фронте — гитлеровской Германии.

Незнание, неуважение, слепая месть с игнорированием изучения тактики, стратегии и вооружения врага — предтеча поражения. Величайший военно-промышленный и экономический колосс, выращенный нацизмом и Западом в несколько раз быстрее военного коммунизма, при книгофильмонасыщенности так и остался малоизученным, будучи феноменальным и лидирующим в истории войн Человечества. Отдельной энциклопедией в этом феномене были и остаются рождение, эволюция, деятельность, крах — НСДАП, СД, СС, РСХА, Абвера, Кригсмарине и Вермахта, ну и конечно же, Люфтваффе, означавших, в прямом переводе, ВВС Третьего Рейха.

Гремели, словно факельные торжища и парады, прогрессирующие КБ и фирмы: «Байерише флюгцойгверке», «Эрнст Хейнкель флюгцойгверке», «Гамбургер флюгцойгбау», «Арадо флюгцойгверке», «Блом унд Фосс», «Дорнье верке», «Хеншель»...

У Юнкерса («Юнкерс флюгцойг унд моторенверке»*) трудились американские конструкторы Эверс и Гасснер, участвовавшие в разработке «Ю-88», известный лётчик-испытатель Киндерман. Большие

*До войны отличились в Швеции Карл Плаут и Герман Похлманн – соавторы «К-17» и «Ю-87-ШТУКА».

надежды подавал знаток гидроавиации и автор ряда проектов Э. Цендель. Шеф-пилотом у Гуго Юнкерса служил «воздушный фокусник» Циммерман. Его коллега, знаменитый герр Рудольф Опитц вёл родословную пилотажа не одной модели Вилли Мессершмитта в союзе с гауптманом Венделем незадолго до присвоения фирме фюрерского термина «Мессершмитт АГ». В апартаментах «Хеншеля» работал над концепцией штурмовиков и лёгких бомберов Фридрих Николаус, на фирме «Гота» — творец боевых планёров Альберт Калькерт. Отличных результатов на испытаниях доверенных истребителей Эрнста Хейнкеля добились «акробаты» Эрих Варзиц, Ганс Дитерле, Пауль Бадер, Эрнст Удет, Фриц Шефер. Курт Вальдемар Танк, прошедший курсы у профессоров Эверлинга, Вебера, опыт проектирования в фирмах Рорбаха и Мессершмитта, испытывает свои машины сам, едва не сгорев при посадке опытного «L-102»...

Немало лётчиков-испытателей, потеряв друзей и сослуживцев в ревущей погоне за идеалом, жили в подвешенном состоянии или жгли жизнь в обильной на катастрофы атмосфере испытаний. Здесь не обошлось без нашумевшей доктрины итальянского генерала Джулио Дуэ.

Идеолог повелителей воздуха смог переступить порог будущего, пророчески предсказав господство авиации в предстоящей войне. Однако авиационная промышленность Германии, оставаясь долгое время авангардной, попадёт не в одну «воздушную яму», ведомая отчасти недалёковидными, а где-то слишком самоуверенными крылатыми бонзами.

Фундаментирование освоенного и прорыв в осваемое проходили в наэлектризованной обстановке интриг, очковтирательства, пруссачества, теневого спонсорства и вирусоподобной бюрократии. Находились «любители» покопаться в обширных досье друг у недруга, с акцентом на поиск еврейской крови и кровосмесительных (неарийских) браков. Цель публичных ворожил была единой: максимально приблизиться к «нации № 1» Адольфу Гитлеру, обеспечить себя и семью партийной неприкосновенностью, участвовать во внереихстаговом переделе постов и финансов и т.д., и т.п. Высвеченное и зазеркальное с учётом спичей о непобедимости Фатерланда, позволяло вышибить штурвал Люфтваффе у расслабившихся членов пока ещё секретных авиаформирований и участников мероприятий, чья земная жизнь шла на ускоренное покорение воздуха.

«Гонка» за чистокровностью нордического вида состояла не только в антисемитских погромах и глумлениях над представителями других конфессий, нацменьшинств и народностей. Мистическая антропология, восходившая до пиков и письменного послания лам Тибета, доходила до курьёзов, где действующими лицами были не младенцы «расовых» игр, а свежесостоявшиеся госмужи А. Гитлер и Г. Гиммлер, А. Розенберг и Р. Гейдрих. Несколько месяцев они спорили о том, может ли японец, сотрудник посольства, друг по «Антикоминтерновскому пакту», взять в жёны молодую немку. Почти утонув в бумажной «войне», оценщики расовых взаимоотношений оказались мудрее своих испепеляющих шефов, предоставив влюблённым

право на брак. Всепланетные прожектёры споткнулись о цветы и травы на земле...

«При взлёте и посадке» сметёт немало «неудобных» лиц бывший директор «Люфтганзы», правая рука Геринга, имперский секретарь по авиации, генерал, позднее фельдмаршал Эрхард Мильх. Его еврейское происхождение умело прикрыл, с выгодой для себя, бывший командир «Летающего цирка», любитель картин, гобеленов и золотой утвари. Любопытно, что благоухавший Герман и вездесущий глава МИДа Иоахим, терпимо относились к иудаизму и синтоизму.

Властолюбие и карьеризм Мильха не знали границ. Его жертвой падёт семья выдающегося авиационного промышленника Гуго Юнкерса, обвинённая «врагами Рейха». Все склоки, происходившие между Вермахтом, Люфтваффе и Кригсмарине, между Гестапо и Абвером принимались «на ура» слишком быстро восходящей и зловещей фигурой, энергичным группенфюрером СС Рейнхардом Гейдрихом, мстительным начальником Управления Государственной тайной полиции и одновременно шефом службы безопасности (СД). Бывшего скрипача, члена «Немецкого национального союза молодёжи», служившего в дивизии «Люциус», недолюбливали два Генриха — Гиммлер и Мюллер, осторожный Борман, язвительный Кальтенбрюннер, пантомимный Шелленберг*...

В этой «хрустально»-непредсказуемой обстановке достиг больших успехов один из ведущих

*Организационно-финансовой структуре спецслужб «новой» Германии мог позавидовать авторитет контрразведки начала XX века – Вальтер Николаи.

конструкторов гидросамолётов и летающих лодок Клаудиус Дорнье. Воспитатель целой плеяды талантливых авиаинженеров, более известный под именем Клод, вывел в небо и на воду поплавковые истребители-разведчики, летающие лодки и бомбардировщики. Помимо знаменитой довоенной лодки «До-Х», среди них числились: цельнометаллический моноплан-парасоль «До-15 Валь», трёхмоторная двухкилевая «До-24», более ранняя двухмоторная летающая лодка «До-18», одномоторный двухпоплавковый лёгкий бомбер, разведчик и торпедоносец «До-22». Все работы в КБ фирм «Дорнье металлбауген», «Актиенгезельшафт фюр Дорнье-флюгцойгверке», «Дорнье верке» патронировались и отслеживались лично Клаудисом, ставившим автографы обожавшим его пилотам прямо на их спине. Производство гидросамолётов и летающих лодок сосредоточивалось в Фридрихсгафене, Норденхаме, Эйнсвардене и Альтернхейме. Кроме того, как факт мирового признания, морские самолёты Дорнье выпускались по лицензиям в Испании, Нидерландах, Италии и СССР. Военные и гражданские, они также экспортировались в Аргентину, Чили, Югославию, Грецию, Финляндию, стояли на вооружении ВВС Голландии, Франции в Европе, Ост-Индии и Индокитае. Лучшее из них с успехом переняли японские авиаконструкторы, а часть «Дорнье» перешла от союзников к ВВС Австралии, после японского разгрома американских ВМС в Пёрл-Харборе... На суше продукцию марки «Дорнье» представляли двухмоторные «До-17» и «До-217», входившие в состав Люфтвафлоттов и бомбардировочных эскадр Люфтваффе.

Вперёдсмотрящая амбициозность Германии в освоении далей и островных клочков суши Мирового океана проявилась и в военно-творческой деятельности «Гамбургер флюгцойгбау» и корабле-концерна «Шиффсверфт Блом унд Фосс». «Гамбургер...» являлась дочерним подразделением последнего с собственным авиа-КБ, где рано уяснили будущность дальней морской авиации и её конкурентоспособность по отношению к торговому и пассажирскому судоходству.

Ажиотаж вокруг межконтинентальных перелётов и усиленная подготовка ведущих держав к новым рекордам сподвигли дальновидного Вальтера Блома к обращению к «наци № 2» Герману Герингу, с просьбой о содействии в открытии авиационного филиала. Тот дал «отмашку» маршалским жезлом, понимая, что будущая война на море невозможна без качественной и боеспособной морской авиации*.

С приходом фюрера к власти, антивоенные замыслы и проекты В. Блома приказали долго жить — КБ «Гамбургер флюгцойгбау» занялось проектировкой и доводкой тренировочного биплана «НА-135». Позднее руководивший этими работами Рейнхольд Мевес перешёл «под крыло» Г. Физелера. Биплан «вели» уже без него, а на должность главы КБ был приглашён незаурядный Рихард Фогт, почти десять лет до этого трудившийся в апартаментах «Кава-саки».

С появлением нового «генератора» идей «Блом унд Фосс» накрывает «цунами» творческой дея-

*Становление штурмовой авиации под тем же протекторатом курировали Галланд, Гнамм, Пфейл, Ренч, Корнатци, Шпильфогель и др.

тельности, на основе знаний и работоспособности главного конструктора. Фогт усовершенствует истребитель «Кавасаки Ki-5», снабдив его оригинальной конструкцией крыла для режимов пикирования и мотором BMW. Позже появляются биплан с американским «Райт-Циклоном», где, как и в предшествующем моноплане, проводилась конструкция крыла, максимального приспособленного для перегрузок, а также серия одномоторных «НА-137».

Впоследствии команда Р. Фогта и сотрудничавших с ним Германа Пульмана и Вальдемара Фойгта добьётся значительных результатов в проектировании дальних морских патрульных летающих лодок. Его проекты оставят заметный след в мировой авиации, поддерживались Техническим департаментом Люфтваффе. Среди широкоизвестных из них — «Летающий башмак» «BV-138», трёхмоторный цельнометаллический моноплан двухбалочной схемы, выполнявший функции разведчика, лёгкого бомбера и тральщика магнитных мин, а также крупнейшая летающая лодка Второй Мировой войны «BV-222 Викинг».

Помимо множества модификаций названных машин, увидят небо и приведутся трансатлантический четырёхмоторный «BV-139», двухмоторный «НА-140» с амфибийным вариантом, ближний разведчик «BV-141» оригинальной компоновки с редким решением обеспечения кругового обзора для одномоторных самолётов. Из «почтарей» «Дойче Люфтганзы» превратятся в бомберы «BV-142» в базово-сухопутном исполнении. В середине войны будет интересная попытка создания палубного истребителя совместно с КБ В. Мессершмитта.

Очевидно, не без внимания главкома Кригсмари-не Эриха Редера и влияния на Германию японских побед на Тихом океане «BV-155» задумывался под авианосец «Граф Цеппелин». Блистательно решив важную для ВМС Германии задачу, Рихард Фогт и «Блом унд Фосс» окажутся невостребованными, ввиду... отсутствия авианосца и входа советских войск на территорию Рейха...

А за пять лет до сокрушительно-безоговорочного поражения, когда ещё были живы тысячи немцев, позднее погибших под однотипно варварскими бомбардировками союзнической авиации, КБ Р. Фогта погружено в проектирование «BV-238» в морском и сухопутно-военно-транспортном вариантах. Мировая война предусматривает неусыпное патрулирование Атлантики и побережья США, а редан лодки, по замыслам конструкторов, можно использовать как бомботсек, способный вмещать 20 тонн бомб. Сверхгрузоподъёмный мастодонт задумывали вооружить четырьмя 20-мм пушками и четырьмя 13-мм пулемётами. При глобальности разработки и гигантомании «фюреров» три машины этого типа так и не увидят неба, превратившись в металлолом. Та же незавидная участь, по закону неминуемой кары агрессоров, постигнет одну из финальных разработок Р. Фогта времён войны — безмоторный планёр-истребитель «BV-40», а также шестимоторный «FGP-227», «зарубленный» не без участия пленных французов, грузивших его перед испытаниями в Травемюнде. В качестве справки напомним, что центры производства «летучих мореходов» находились в Берлине и Финкенвердере.

Говоря о руководящих кадрах и элите Люфтваффе, заметим, что не все стоявшие у истоков были подвержены фарисейству и лицемерию, болезненному эгоизму, псевдоарийству и сокрушающим морально-партийный облик грязным порокам. Пока Рудольф Гесс только пробовал себя за штурвалом лёгкомоторных спортивных аэро, на мирном небосклоне зажглась звезда начальника Генштаба Люфтваффе, генерал-лейтенанта Вальтера Веффера, перенявшего эстафету от Эрнста Бранденберга*.

Его головокружительная карьера была сама по себе высшим пилотажем в иерархии Рейхсвера донацистского периода. Родился в Познани, тогдашнему Позене, в Польше. В год русско-японской войны вступил в армию кайзера. Прошёл ужас перемен на Западном фронте в ходе Первой Мировой войны, будучи командиром взвода, затем капитаном при Генштабе. Был отмечен за тактико-организаторские способности и назначен личным адъютантом идеолога «тотальной войны» генерала Эриха Людендорфа. Поддержанный им и командующим Рейхсфером Вермарской Республики генерал-полковником Гансом фон Сектом, Веффер упорно устремлялся ввысь по служебной лестнице. Он мог бы приунуть после нашумевшего «дела» (явного фарса) генералов В. фон Бломберга-В. фон Фрича. Военного министра и бывшего главкома сухопутными силами столкнули с блестящего Олимпа в болото аморальности в угоду избранному на-

*Бывший командир эскадры «Англия» руководил Отделом гражданской авиации в Министерстве транспорта в конце 20-х гг.

родом рейхканцлеру А. Гитлеру, мечтавшему стать «Главнокомандующим Вселенной»...

Будучи здравомыслящим офицером Генштаба, преданно веря в иллюзорную «миссию» НСДАП, Вефер сохранил себя как личность, выдвигая мега-проекты похлеще нервозных речей участников партсъездов в Нюрнберге. Стратег воздушной войны считал, что сокрушающая бомбардировка наземных объектов Франции, Англии, России — способна обесточить обороноспособность этих держав, предоставив набиравшему силу Вермахту захват огромных территорий и быстрое продвижение в глубокий тыл.

Когда зародилась у него «бомбардировочная доктрина» — утверждать трудно. Несомненно одно: тут, конечно, косвенно, виновны мировые рекордсмены межконтинентальных перелётов — Д. Алкок, Д. Браун, Л. Смит, П. Арнольд, Э. Нельсон, Д. Хардинг, неугомные Ч. Линдберг и Г. Хьюз, В. Чкалов и М. Громов, К. Пангборн и Х. Хердон, А. Сент Экзюпери, П. Осипенко, В. Гризодубова, М. Раскова и даже Х. Райтш с голливудскими кинотрюками Э. Удета...

Германия, внешне радуясь, внутри — злилась, ибо была стреножена положениями Версальского договора, однозначно запрещающего ей разрабатывать, строить, иметь свои Военно-Воздушные Силы. Однако кроме крылатых армад ещё надо было думать о рождении и воспитании нового поколения офицеров Люфтваффе!

Разумеется, Вальтер Вефер, как первый начальник Генштаба Люфтваффе, не раз просмотрел тысячи кадров «перелётной» кинохроники, видя ли-

кующий народ, осыпанный белым снегом листовок и цветами всех оттенков радуги. Совмещая их с чтением свежих газет, гуманная цель сближения народов будет приподнесена Вефером убийственно наоборот: «Германии нужны сверхдальние тяжёлые бомбардировщики».

Красноречиво ломая стереотипность представлений Геринга, Мильха, Удета и других, уже уставших от «Хайля!» сослуживцев по беспрецедентной партии, он яростно убеждал их в том, что дальнейбомбардировочная авиация должна получить первостепенное, наимогущественное развитие, чтобы успешно уничтожать промышленный потенциал той страны, конфликт с которой неизбежен. Появившиеся в скрытых ангарах в 1936 году «Дорнье-19», «Юнкерс-89» и другие новинки, проходившие госиспытания, были обязаны «выходом в свет» именно Веферу, ломавшему голову над разрешением дилемм, связанных с производством четырёхмоторного стратегического бомбардировщика. Мечтам с преступным и бесчеловечным лицом смерти будет сбыться не суждено. Его безжалостная идея бомбардировок глубокого тыла России вплоть до Урала, рухнет так же бесславно, как и запроваленный под завязку генеральский «Хейнкель-70», взорвавшийся на взлёте его карьеры в начале лета 1936 года...

Дойчланд тяжело скорбил о безвременной потере в рядах Люфтваффе. На пышной церемонии похорон генерал-лейтенанта плакали не только родственники погибшего, но и весьма титулованные мужи из правительства. Они помнили целеустремленного Вальтера Вефера как блестящего офице-

ра, скромного и в то же время «великого» человека, отдавшего себя целиком делу, которое и загубило его*.

Идеи отошедшего в небытие Вальтера Вефера в новых видах, проектах и интерпретациях будут проводить в жизнь занявший его пост генерал-лейтенант Альберт Кессельринг и воспрянувший духом после утряски вопроса об еврейской родне, начальник вооружения Люфтваффе, будущий фельд-маршал Эрхард Мильх. Не останутся безучастными от технико-организационной проблематики и программ инспектор бомбардировочной авиации, опытный полковник Курт Пфлюгдойль, начальник Оперативного отдела Люфтваффе, полковник Пауль Дейхман, будущий начальник Генштаба Ханс Ешоннек. Весомую лепту успеет внести хулиганистый ветеран Первой Мировой, генерал-майор и глава Технического Управления Люфтваффе Эрнст Удет, хотя Геринг считал, что он лично загубил планы развития боевой авиации.

Как видим, «ручка» была взята довольно-таки резко на себя, несмотря на вибрацию, недоработки двигателей и конструкций самолётов, разногласия мнений, недостаточность финансирования и такие неприятные явления, как флаттер и штопор. Окрылённая будущим сверхдержава со свастикой на борту готовила нечеловеческое настоящее соседним народам-современникам, сжигая на кострах произведения великих мыслителей прошлого...

С этого времени самолёт, доказавший свою

*По воспоминаниям элиты Люфтваффе, смерть В. Вефера наложила отпечаток на операции ВВС в ходе войны – у Рейха не было аналогов типа «Ланкастеров» или «Б-17».

многофункциональность на разных ролях ещё в Первую Мировую войну, прочно входит в жизнь и промышленность развивающихся стран. Крылатое и омоторенное детище человеческой мысли будет использоваться не только как средство доставки людей и грузов, но и как одна из главных боевых единиц Вооружённых Сил в разрешении международных притязаний и конфликтов...

В конце тридцатых — начале сороковых годов XX века лучшим истребителем тех времён по праву считался «Мессершмитт-109». Одномоторный моноплан, обладавший высокими скоростными, манёвренными и эксплуатационными показателями, был разработан в недрах КБ профессора, авиаконструктора и промышленника Вилли Эмиля Мессершмитта ...Мальчик, записанный в метрики под именем Вильгельм, увидел свет и небо в 1898 году в многодетной семье. Рос, как и все обычные дети, увлекался рисованием. Любовь к живописи он пронесёт с собою по жизни, а до взрослой и суровой поры его душа прикипает к книгам. Среди них были художественные и политические, религиозные и карикатурно-сатирические, были газеты и журналы по истории техники. Родина — Франкфурт-на-Майне — обязывала отрока-вундеркинда к самосовершенствованию.

Расцвет дирижаблестроения и аэропланная зреть германской авиации predeterminedили его судьбу, как и многих его погодков в Фатерланде и за рубежом. Поддержанный на ниве рисования художником дядей, племянник интересуется авиамоделированием, по чертежам пытается собрать и обкатать в воздухе свои первые летучие аппаратики.

Уже тогда он всё чаще задумывается о предназначении и смысле существования авиации, мечтает о полномасштабных моделях, примыкает к кружку планеристов герра Фридриха Харта.

Избежав призыва в армию и фронтов Первой Мировой по возрасту, Мессершмитт, игнорируя что-либо другое, продолжает посещать кружок и работать в нём, оставаясь на равных со взрослыми. Здесь он проявляет творческую сметку, дотошность и скрупулёзность в любой поставленной задаче и работе. Он добивается уважения среди планеристов тем, что не ищет лёгкого и простого разрешения вопросов, а идёт путём максимального сопротивления от мечты и эскиза — до реального воплощения своего труда. Как следствие, разработка, постройка и испытания собственной конструкции планёра «S-5» выпуска 1915 года.

Учитель Харт даже отвлёкся от семьи и планов отпуска, высоко оценив безмоторный дебют будущего автора истребителей, предпринимателя и промышленника.

Наращивая опыт в создании последующих моделей, словно снежок, превращаемый в снеговик по оттепели, Вилли интуитивно предугадал перспективное будущее цельнометаллических монопланов, много трудился и экспериментировал, создавая лёгкомоторные, спортивно-гоночные, почтовые и пассажирские аэро. Ему и его делу удаётся выжить в немыслимом всемирном экономическо-банковском кризисе 20-30-х годов, найти нишу в авиации, когда она находилась под вето жёстких соглашений Версаля.

13 апреля 1932 года взлетает высокоаэродина-

мичный красавец «М-29», открывший старт скоростным и боевым машинам Мессершмитта. Самолёт с закрытой кабиной лётчика, с тонкосигарообразным фюзеляжем и обтекателями колёс бесподобного одностоечного шасси, привлёк внимание как мэтров и энтузиастов, так и абсолютно далёких от авиации немцев. Впоследствии неоднократно модифицированный «М-29» доказал конструктору правильность выбранного направления и практики, ибо принёс на своих крыльях первые маленькие рекорды по дальности полёта, высоте, скорости...

К тому времени основатель авиазавода в Бамберге разработал и вывел в воздушную жизнь нашумевший «Тайфун» («Vf.108»), который, будучи развитием «М-29», послужит предтечей при создании «Vf.109». Четырёхместный гоночный самолёт принимал участие во многих спортивных состязаниях середины 30-х, обставляя по показателям даже одноместные и двухмоторные машины. Вскоре появляется любимец пилотов Люфтваффе, едва не самый массовый немецкий истребитель «Me-109».

Созданный под непосредственным вмешательством Вилли Мессершмитта в расчёты и чертежи, чётко выведенный аэродинамически и крепко проинвестированный самолёт впервые оглушил собравшихся зевак в 1936 году, при демонстрационном полёте на XI Олимпийских играх. Так триумф Мессершмитта совпал с массовым прокатом документального «Триумфа воли» кинорежиссёра и актрисы Лени Рифеншталь, падавшей в обморок от неохватных цветочных букетов фюрера...

Вскоре после дебюта с английским мотором самолёт получает отечественное «сердце» — мно-

гоцилиндровый «Юнкерс ЮМО-210» жидкостного охлаждения, мощностью 695 л. с. В модификации «G» (700 л. с.) он разгонял почти девятиметровый моноплан полётным весом 2200 кг до максимальной скорости 470 км/ч. Площадь крыла и его размах составляли 16,5 кв. метров и 9,9 метров. Истребитель, обладавший дальностью полёта 700 км, был быстро принят на вооружение Люфтваффе и вооружён сначала тремя, а затем четырьмя пулемётами винтовочного калибра.

«Трагедия нашего призвания состоит в том, что задолго до появления нового летательного аппарата мы знаем — он мог бы быть лучше. Авиационный конструктор видит не только летающую ныне машину и не только ту, что ещё строится или лежит пока в первых набросках. Эти обстоятельства и нюансы приводят нас к безостановочному поиску и неустанному творчеству», — справедливо отмечал Мессершмитт, создавая свои неординарные мемуары. Его мнение разделял соавтор «Me» — Вальтер Ретель.

Подтверждением сказанного, после дебюта «Vf.109B» в воздушных боях над Испанией — рождаются модификации «C», «D», «E» и т. д. Флагман германского моторостроения «Даймлер-Бенц» поставляет на заводы Мессершмитта проверенные и выносливые двигатели «DB-600», «DB-601D», позднее «DB-605». Последние имели прямой впрыск горючего в цилиндры двигателя, а также могли оснащаться системой «MW-50» для впрыска водно-метаноловой смеси*.

По ходу боевой эксплуатации шла рокировка и

*Первые (довоенные) серии «Мессов» оснащались карбюраторными двигателями.

со ствольными слагаемыми истребителя. Устанавливались одна 20-мм или 30-мм пушка, убивавшая всё и вся через втулку воздушного винта. Пулемётов калибром 13-мм могло быть два, четыре в модификациях с пушками и без них. На «Фридрихе» («Vf.109F») стояла 15-миллиметровая «MG-151», а на «Густаве», призванном уничтожать «Летающие крепости», «Либерейторы», «Ланкастеры» и истребители сопровождения союзников, монтировалась пушка калибром 30 мм. Существовали и выпускались модификации фоторазведчика, истребителя-бомбардировщика, варианты для поддержки Кригсмарине и для истребительных эскадр, воевавших в тропических условиях Северо-Африканской кампании.

Самым первым в массовое производство пошёл «Me-109E». Сконструированный в лучших традициях аэродинамики, он имел практичный двигатель «Даймлер-Бенц-601» или «DB-601D» мощностью 1150 л. с.* Скорость, при потолке 11 000 метров, составляла 570-580 км/ч. Развитием этой машины, участвовавшей в «блицкригах» в Голландии, Бельгии, во Франции, Норвегии, в битве за Англию, в Польше, на Балканах, в Северной Африке и в СССР, станет «Me-109F», оснащаемый «Даймлерами» «601N» или «601E», которые укомплектовывались системой впрыска закиси азота для форсажных режимов двигателя в полёте. По единодушному мнению экспертов Люфтваффе, «Фридрих» являлся верхом желаний пилотов и лидером германской авиапромышленности до появления «Фокке-Вульфов» и поздних модификаций «Густавов».

*В экстренном режиме КПД мощности был значительно выше. Удельная нагрузка на крыло равнялась 156 кг/м².

С этой истребительной единицей, как и с другими упоминаемыми машинами, у противников будут очень большие «проблемы», цена которых — СМЕРТЬ ПО ОБЕ СТОРОНЫ ФРОНТА...

Взлётный и полётный вес «Me-109» во множестве модификаций под индексом «G» и последующей цифирью колебался от 3150 кг до 3680 кг. Истребитель обладал также модернизированными моторами «Даймлер-Бенц»-605, 605A и 605AM, мощностью 1475 или 1800 л. с. Их рядная компоновка, образующая «длинноносность» «худых» не раз спасала «ястребов фюрера» в моменты лобовых атак неприятеля. Претерпев изменения в конструкции фюзеляжа, хвостового оперения, силовых установок, схемы крыла и оборудования, «Густавы» покоряли небо до 6000 метров всего за шесть минут. Практический потолок «держался на высотах между 11750 и 12600 метрами. Максимальная скорость полёта достигала показателей от 600 до 700 км/ч. Финальной точкой в модернизационных революциях В.Э. Мессершмитта явится «Me-109K» — последняя и любимая машина не только «белокурого рыцаря» Эриха Хартмана. Всего же авиапромышленностью Третьего Рейха, так и не ставшего «Тысячелетним», будет выпущено 33 000 «Мессершмиттов» разных модификаций...

Авторы нарочито подробно рассматривают конструкторские перипетии в авиационном стане противника, в целях действительного и фактического показа того, с кем и чем доведётся столкнуться насмерть уроженцам держав Антигитлеровской коалиции. Летучая судьба и боевая биография «Стодевятого» была отнюдь не безоблачной. «Бай-

ерише флюгцойгверке» придётся преодолевать колоссальное сопротивление конкурирующих фирм Фатерланда как до Второй Мировой войны, так и в её трагичнейшем ходе на Восточном фронте в годы Великой Отечественной. Плодотворные мозговитые и ведущие конструкторы КБ В. Мессершмитта Людвиг Бёльков, Йозеф Фролих, Вальдемар Фойгт, технический директор фирмы Тео Кронейсс, воздушные «каскадёры» — испытатели Карл Бауэр, Рудольф Опитц, заслуженный ветеран Карл Франке и другие непререкаемые авторитеты будут бороться за «Me-109» всей силой профессионализма и таланта. Всем им, иже с ними, приходилось задумываться не только о настораживающем проникновении выхлопных газов в кабину*...

Так как лучшим довоенным истребителем до «Me-109» считался его предшественник «Хейнкель», обладавший скоростью на 70 км/ч выше, да к тому же и лучшей манёвренностью, видимой даже невооружённым взглядом, перспективность карьеры «жёлторотого» «Vf.109» с первоначально слабым двигателем явно начинала затормаживать. Дело в том, что преимущество высокоскоростного, «ужатого» по законам аэродинамики «Хе-100» достигалось за счёт лучшего охлаждения двигателя, модернизированного «Даймлер-Бенца 601», мощностью 1175 л. с. Повышенная рабочая температура эффективно «сбивалась» благодаря тому, что радиаторные трубки системы охлаждения размещались по всей толщине крыльев. Исходя из этого, мотор был более терпим к неминуемому, в боевых усло-

*Имели место капотирование и опрокидывание из-за недоработок в системе шасси.

виях, перегрузкам. Время покажет, что «kozyрь» может быть и «ахиллесовой пятой» истребителя, независимо от политики и опознавательных знаков. Отличная машина Эрнста Хейнкеля будет «заморожена» в производстве. Причину сформулировала элита и инспекторы Люфтваффе: «одна пулевая пробоина может привести к гибели самолёта из-за потери охлаждающей жидкости и последующих перегрева, остановки или заклинивания мотора».

Это ещё что! Они не учли, что в условиях крутой русской зимы германские антифризы и смазки замерзают, как не учли танкисты, что летнее топливо дизелей зимой — загустевает...

По этим ли, другим причинам, немцы отказались от «Хейнкеля» в пользу «Мессершмитта». Авиаинженерный «мозговой трест» «Э. Хейнкель флюгцойгверке» продолжит работы по вводу в строй учебно-тренировочных, спасательных, катапультных корабельных и самостоятельных разведчиков, бомбардировщиков и торпедоносцев на поплавках. «Хе-59», «Хе-60», «Хе-114», «Хе-115» заслужили немало похвал и нареканий как в самой Германии, так и в Испании, Италии, Болгарии, Швеции, Румынии, Финляндии, Норвегии и Англии, ибо десятками и сотнями поставлялись на экспорт. Немало проектов концерна Э. Хейнкеля ушло авиалицензиями в Страну Восходящего Солнца. Во всю разворачивалось производство крушителя стран и человеческих судеб — двухмоторного бомбера «Хейнкель-111» и его модификаций. Велись работы по проектированию «летающей крепости» Люфтваффе «Хейнкеля-177 Грифа» и его торпедонос-

ной модификации («177-й» мог стать носителем немецкой атомной бомбы, которая, к счастью, не состоялась).

Попутно, пока в стадии «сырого» эксперимента «ваялись» первые «скульптуры» — моторы и фюзеляжи, ускорители, шасси и технологии неизвестной реактивной эпохи.

И вот, по отношению к детищу В. Мессершмитта и Л. Бёлькова совершается акт антиарийского пиратства. Бывший пилот, сотрудник авиакомпании «Юнкерс» и в своё время шеф финансового управления однотипной «Люфтганзы» Э. Мильх принял попытку отодвинуть «Me-109» на второй план. Что в нём «заело» против скоростного истребителя с убирающимся шасси? Никто не знает...

В то время, когда Гитлер совместно с придворной камарильей самовлюблённо беседовал о двух краеугольных постулатах «мировом господстве или крахе», Вилли Мессершмитту и Тео Кронейссу стоило больших трудов, чтобы добиться постройки 20 истребителей и последующей за ней переброски новых машин в дымящуюся Испанию.

Конечно, людям «мессершмиттовской косточки» никакие проеврейские «милыхи» были не страшны. Зарекомендовав себя над Пиренеями с лучшей стороны, «Мессершмитты» полюбились избранным легиона «Кондор», в том числе его командующему, зловещему на вид Хуго Шперрле, а также сменившему его на посту, жёсткому генералу Хельмуту фон Фолькману, к тому времени уже задумавшемуся об уходе из авиации. Здесь, до и после варварской бомбардировки Герники, прошли боевую подготовку лучшие пилоты Люфтваффе

Адольф Галланд, Вернер Мельдерс, Гюнтер Лютцов, Йоахим Шлихтинг и многие другие. Используя боевые манёвры «петля Иммельмана», «бутерброд», «петля Нестерова», «ножницы», «перекрёстный разворот» и прочие составляющие высшего пилотажа, они противостояли русским лётчикам-добровольцам, сражавшимся на бипланах и монопланах конструкции ОКБ Н.Н. Поликарпова. Среди воздушных стрелков-интернационалистов — Я.В. Смушкевич, Г.Н. Захаров, И.И. Копец, Е.Ф. Кондрат, С.П. Денисов, ставшие крылом к крылу с испанскими лётчиками. Их боевая работа не сложилась бы в полной мере и виде без поддержки сил флота во главе с военморатташе Н.Г. Кузнецовым (будущим наркомом ВМФ СССР), отвечавшим за доставку истребителей и запчастей к ним.

Испания и Россия рукоплескали Героям — Герои гибли в далёкой чужой земле, свято веря в честность, необходимость и справедливость братской интернациональной миссии. Не все самолёты имели бронеспинки, но наши ребята отличились в «бронедизайне», найдя общий язык с металлистами-кузнецами и бывшими рабочими сталелитейной производства...

Поклонимся через шесть с половиной десятилетий — земляку, первому Герою Советского Союза на Орловщине, Владимиру Бочарову, Героям Советского Союза Сергею Грицевцу и командиру группы «чатос» Анатолию Серову, сбившему 15 машин. Вспомним комэска, будущего Героя Советского Союза и начальника Главного Управления ВВС РККА Павла Васильевича Рычагова, расстре-

лянного НКВД в 1941 году по лживому обвинению*.

Вечная слава ушедшим от очагов, выступившим против диктаторной сцепки — их друзьям-товарищам, «русо авиньон»: Сергею Тархову, небесным снайперам капитану Ковалевскому, комэску Сальникову, известным всей стране лётчикам Лакееву, Прокофьеву, Проскурову, Матюнину, Артемьеву, Мирошниченко, Острякову, Пуртову, Ковтуну, Пумпуру...

Не просто «в небесах мы летали одних», а героически сражались «русо камарадо» — Ф. Аржанухин, М. Якушин, И. Солдатенко, П. Бутрым, В. Бобров, И. Душкин, Е. Степанов, И. Волошук, В. Клевцов, Е. Птухин, Е. Ерлыкин, П. Агафонов, Ф. Агальцов, Н. Шмельков, их коллеги-пилоты, летавшие на «СБ» и «Р-зэтах»...

Испания не осталась в долгу. В скором будущем за погибшего А. Герасимова будет мстить всю войну в небе опалённой России Альфонсо Гарсиа Мартин, ставший пилотом «летающего танка» — «Ил-2».

Немало боевых вылетов провели на волосок от смерти испанцы Квартеро, полковник Гулио (зам Смушкевича по истребительной авиации), подполковник Мартин Луна, начальник Республиканской авиации «красный граф» Игнасио Идальго де Сиснерос. Не раз спасали себя и друзей уверовавшие в «святость коммунизма» Сан Хосе, Леопольд Моркиляс, Хуан Комас, Андреас Лаккалье, Санбудио, Панадеро, Фео, Божко Петрович, Бакедано,

*Памяти репрессированных ВВС и РККА — стихотворение В.В. Рассохина «Лётчик» («Память, как неглохнувший пропеллер, / Втягивает нас в круговорот...»).

Магринья, а также Вальтер Короуз, Том Добиаш, Хозе Редонт, Луис Сардино. Всем названным и неназванным были ненавистны имена коменданта Канарских островов генерала Франко, коменданта Памплоны генерала Мола, генералов-заговорщиков Кейпо де Льяно и коменданта Балеарских островов Годеда, командующего войсками в Астурии полковника Аранда, «марроканца» генерала Ягуэ и Кабанельяса из Сарагосы. Пока ещё подрастал мало кому известный сын Долорес Ибаррури — Рубен, было о чём задуматься крупнейшим помещикам, аристократам с тысячами гектаров — герцогам Мединасели, Пеньяранда, Вильяэрмоса и Альба, богатейшим маркизам Романа и Комильясу...

Было чему удивляться и было о чём резко спорить брату главаря мятежников, известному асу Рамону Франко, «кондорцам-легионерам» — генералам Хуго Шперрле, Хельмуту Фолькману, бригадному генералу Вольфраму фон Рихтхофену — гибли пилоты Фатерланда. Это в полной мере относилось и к Апеннинским авиа-профи из экс-корпуса «Ла Куккарача», а также к Леонардо Феррули, Андриано Висконти, Франко Бордони-Бизлери, рекорсменам Бернарди и Донати, сотрудникам института ВВФ в Монтечелио — русские, французы, американцы, югославы, показали чудеса храбрости, не уступая в мастерстве ведения воздушных боёв им самим...

Немцы, увлёкшиеся ротацией «летучих кадров», сокрушались ещё больше: новейший «Мессер-109В» выпуска 1936 года был вынужден приземлиться на территории республиканцев, где (из-за незначительной поломки) попал к ним в руки. Фю-

реры Люфтваффе, вероятно, обратились бы за помощью к врачам, узнай они, что спустя месяц истребитель попал... в НИИ ВВС, в Москву!

Состоялась редкостно-историческая встреча: Николай Николаевич Поликарпов тщательным образом взвесил и оценил плюсы и минусы истребляющего детища Вилли Мессершмитта. Но «земного» взгляда «королю истребителей» и замечательному орловцу было, конечно же, мало. Придерживаясь мнения, что идеальной техники не существует, авиаконструктор подошёл к лётчику-испытателю Супруну:

— Степан Павлович! Как вы смотрите на то, чтобы «встряхнуть» «Мессершмитт» в воздухе?

Головокружительную «встряску» до мелочей анализирует очевидец, автор книги «Время, люди, самолёты», большой знаток крылатого мира, И.Г. Рабкин:

«Повинуясь воле лётчика, самолёт легко выполнил одну фигуру за другой и молниеносно переходил на выполнение следующего каскада фигур, ещё более красивых, ещё более неожиданных и более рискованных. Да, рискованных, так как фигуры выполнялись со всё большим приближением к предельно допустимым режимам. Чтобы так летать, надо было обладать филигранной техникой пилотирования и способностью мгновенно и безошибочно оценивать предельные возможности самолёта, а главное — обладать умением полностью использовать эти возможности. Супрун всем этим обладал и, видимо, задался целью продемонстрировать предельные возможности немецкого самолёта. Даже сверхпредельные».

О «мессершмиттовских» и «хейнкелевских» сверхвозможностях авторы более-менее подробно рассказали по ходу повествования. Авиационного мастерства захватчиков и «нутра» их машин мы ещё не раз коснёмся в рамках глав «В логове противника» и «Защищая будущее». Сравнительные данные лётно-технических характеристик основных фронтовых истребителей 1939-45 гг. даны для любителей и историков авиатехники в таблицах приложения. Взволновало другое...

Немцы, при всём их сверхнавороченном европейском образовании, в Испании показали себя настоящими зверьми, опозорили благородство и рыцарство воздушных поединков Первой Мировой, когда на дуэли вылетали по личному письменному обращению сторон друг к недругу.

Свидетельствует Герой Советского Союза, генерал-майор авиации, ветеран Испанской Гражданской и Великой Отечественной войн, Емельян Филаретович Кондрат (аж мурашки по коже, просто нет слов):

«А Володя Бочаров не вернётся. (Уроженец Колпны, что на каменистой Сосне Орловской области. Погиб в середине ноября 1936 года, защищая Мадрид. — *Авт.*). Хосе-Володя... С грустью вспоминали его стеснительную улыбку, его виртуозность, когда показывали класс пилотирования американцам. Рассказывали, как героически он проявил себя в первых боях. Опечалены: едва начав, потеряли двоих — Тархова и Бочарова. Что поделаешь, у нас в эскадрилье тоже так было. Пуртов и Ковтун...

Нет, Володя всё же вернулся, и страшным было его возвращение.

На другой день, после того как Бочарова сбили, с фашистского самолёта сбросили на город груз. Вскрыли ящик, сверху лежала записка:

«Это подарок командующему воздушными силами красных, пусть знает, что ждёт его самого и его большевиков!»

Развернули полотно — в ящике лежало изрубленное на куски тело старшего лейтенанта Бочарова...

Михаил Кольцов, известный журналист и поэт, очевидец этого жуткого случая, рассказывал нам всё по порядку, за стёклами его очков блестели слёзы. — Эти звери его рассекли живым! — губы Кольцова подрагивали...

Вот какие «люди» бомбардировали Гернику и Барселону. Не последнее слово участников злодеяния и «репетиции» Второй Мировой войны сыграло «звёздную роль» в «Деле Мессершмитта» при переосмыслении значения нового истребителя среди элиты Люфтваффе. Благодаря их наэлектризованным рапортам и докладам, с «макушки нацистского айсберга» поступило указание о запуске крупносерийного производства, сосредоточенного в Аугсбурге*.

Справедливости ради, важно заметить, что Мессершмитт не ограничивался концепциями однодвигательных аппаратов. Он пошёл полярным от А.С. Яковлева курсом, решив создать двухмоторный многоцелевой и автономный истребитель с двухкилевым хвостовым оперением, известный, как

*Тактическим минусом «Эмиля» и др. «Мессов» остается ограниченный радиус действия – 200 км, несмотря на «паспортную» дальность – 660 км.

«Me-110». Задуманный двухместным, тяжёлый прототип испытывался Рудольфом Опитцем 12 мая 1936 года и был оснащён двумя «Даймлер-Бенцами-600А», по 960 л. с. каждый. Фюзеляж машины, длина которой была более 12 метров, представлял собой клёпанный полумонок. Спереди был отсек стрелкового вооружения, затем располагалась кабина с местом пилота и штурмана-радиста-стрелка. При размахе крыла свыше 16 метров и стабилизатора 4,58 метров, опытные «Vf.110» имели пустой и взлётный вес 5200 — 6750 кг. На первые экземпляры до запуска в серию устанавливались по паре 610 — сильных «Юнкерс-Юмо-210», заменённые (в крупносерийном производстве) на «Даймлер-Бенцы-601А». Многоцилиндровые моторы с впрыском горючего развивали 1100 л. с. «на крыло», имели водно-гликолиевую систему охлаждения. Оглушительно ревя, они вращали трёхлопастные металлические воздушные винты с автоматически изменяемым шагом.

Цельнометаллический моноплан за свою убойную биографию в Рейхе претерпит большое число конструктивно-инженерных и оружейно-двигательных «трансплантаций». Он оборудовался разноёмкостными бензобаками, разными по мощности двигателями, стрелково-пушечным вооружением, броневой защитой экипажа, лучшими рациями. По количеству ролей, «бенефисно исполненных» «Мессершмиттом-110», ему, пожалуй, не сыскать равных среди однотипных машин ВВС других стран (его превзошёл только «Дэ Хэвилленд-Москито», сразу задуманный, как бомбер и скоростной разведчик).

Итак, в разных модификациях, самолёт мог быть истребителем-бомбардировщиком, дальним сильно вооружённым, а не просто фоторазведчиком, носителем двух 998-килограммовых бомб или двух ракетных установок «Wgr-21» калибра 210 мм. Почти четырёхметровый «в холке» «Ягуар», разгоняясь после взлёта до скороподъёмности 660 метров в минуту, мог достигать скорости 561 км/ч на 7000 метрах. Практический потолок составлял 11 500 метров, а дальность действия (в т. ч. с допбаками) — от 700 до 1400 километров.

Крестоносный «роджер» с трёхопорным шасси с масляно-пневматическими амортизаторами, имел низкорасположенное двухлонжеронное крыло площадью около сорока квадратных метров. Гидравлика «прятала» пару «лап» в мотогондолы, закрывая их створками, заднее (хвостовое) колесо было неубирающимся. Перегрузочный взлётный вес мог достигать 7500 кг, нагрузка на крыло — 176 кг/м².

Комплектация вооружением могла варьироваться в зависимости от модификации истребителя. Он мог снаряжаться четырьмя пулемётами калибра 7,92 и четырьмя пулемётами калибра 20 мм. Могли стоять пять пулемётов первого калибра и одна 20-мм пушка типа «Эрликон». «Vf.110F» вступал в бои-штурмовки, открывая огонь из двух 30-мм подфюзеляжных пушек, а в модификации «4/U-1» вооружался эксклюзивом тех лет — 20-мм пушечной спаренной установкой «Шрегэ мюзик», работавшей по врагу вертикально вверх. Иногда четыре пулемёта 7,92-мм могли заменяться парой 30-мм пушек «МК-108» в носовой части фюзеляжа. Для огня вниз — пара пулемётов калибра 20 мм. По-

ставщиками стволов (и в первую очередь сборщиками) являлись «Рейнметалл-Борзинг» «MG», «Маузер» и швейцарская «Эрликон»*.

Ввод в строй ПВО и ВВС радиолокационного оборудования предоставил «Стодесятому» широкий размах и спектр деятельности. Он становится лучшим ночным истребителем и разведчиком германских ВВС, будучи оснащённым инфракрасным пеленгатором «Спаннер». Командование Люфтваффе и Люфтфлоттов считает необходимым его присутствие не только в Ягдгешвадер (истребительной авиации), но и в Кампфгешвадер, Нахтягдгешвадер и Шнелькамфгешвадер (бомбардировочной, ночной и скоростной бомбардировочной авиации). Поздние «Vf.110F» могли вооружаться 37-мм подфюзеляжной пушкой, задействовались совместно с «Me-109», «Ю-87», «Ю-88» и другими машинами в дни нападений Германии на порты, морские коммуникации и конвои противника.

Авиазаводы Мессершмитта в Регенсбурге и Аугсбурге выпустят 6150 «Me-110», в том числе в модификации пикирующего бомбардировщика. За штурвалами этих машин сидели создатели наземного ада, многие из них не доживут до полного краха Рейха в 1945 году. Но в вечных военных списках и архивах боевой авиации стояли и будут числиться обречённые завоеватели и «профессора» по владению «Me-110» — Х. Грассер, Ф. Хют, Ф. Фолльбрахт, В. Макровицкий, О. Лайнсбергер, Э. Грёт, Й. Шальке, В. Рюбенсдорффер, В. Фаль-

*О деятельности швейцарско-германских «нейтралитов» можно сказать, что им повезло – торговцев смертью избежал Нюрнбергский процесс.

ке, Г. Голлоб, Г. Лент, В. Грабман, Г. Ябс и Э. Тратт. Большой вклад в освоение ночной истребительной авиации внесли Й. Каммхубер, В. Штрейб, В. Эеле, В. Тимминг, Э. Липпе-Вайссенфельд, Г. Наке, Г. Радуш, Г. Штюнинг, П. Земрау, В. Байер, А. Кестер, Г. Хан, Х. Зоммер, П. Гильднер, Р. Кнаке, Л. Беккер, Г. Майсснер, Г. Крафт. Не оставали от них в смелости, выносливости, в глазомере и технической грамотности асы Г. фон Зайн-Витгенштейн и М. Мойрер, Г. Шульте и М. Беккер («Тино»), Г. Краузе и Г. Реккер, П. Цорнер и Г. Рат, Г. Штрюнинг и «глаза ночи» — члены экипажей всех вышеназванных...

Не все из них воевали, сбивали десятки самолётов и погибали сами на «Me-110», но все прошли начальную школу в основном на этих машинах. Вилли Мессершмитт и его сплочённая под контролем ищеек Рейха команда, продолжают свою напряжённую деятельность в истребительной и — особенно — в реактивной авиации, оставив за собой имя и дело первопроходца в одноимённой отрасли боевых Военно-Воздушных Сил. Через день после нападения на Польшу взлетает поршневым опытный тяжёлый двухмоторный истребитель «Me-210» с двумя пушками и двумя пулемётами на борту. Призванный на смену «110-тому», в его дневной роли, новый самолёт имел массу сложностей в управлении и финансировании, ввиду чего в условиях войны его будущее оставляло желать лучшего как минимум на год. Между тем, «мессершмиттовцы», проектировавшие и патронирующие новую разработку «Шершень» («Хорнисс»), кое-что взяли из предшественника для его последователя

«Ме-410», дебютировавшего незадолго до начала 1943 года.

Двухместный свободнонесущий цельнометаллический моноплан с низкорасположенным крылом и убирающимся шасси имел однокилевое хвостовое оперение и более утолщённый фюзеляж спереди. Двухлонжеронное крыло трапециевидной формы было округлым на концах и составляло площадь свыше 36 квадратных метров. Шесть протектированных баков вмещали до 2520 литров горючего, что позволяло машине взлётной массой 9800 кг иметь дальность полёта до 2600 километров. Тем не менее, все преимущества «Ме-210» и его предназначения в новых ролях были уничтожены не только недосмысленностью и предвзятостью Э. Удета, но и коварнейшим поведением данного истребителя в полёте. «Репьями» «детских болезней» к нему «цеплялись» бафтинг, штопор и флаттер и тут уже не помогали пилотам выдвигаемые посадочные фары...

Разрыв Германии на два, а по сути три фронта (Европа – Россия — Северная Африка) не мог не сказаться на авиапромышленности, чьи разработки были зажаты кратчайшими сроками и необсуждаемыми приказами командования Люфтваффе. Из шести серийных «Ме-210» «сварганили» опытный «Ме-410». Самолёт претерпел изменения по габаритам, миделю фюзеляжа, в конструкции крыла, оснащался моторами «DB-601» (позднее устанавливались форсированные 1850-сильные «DB-603A-1»).

Истребитель, с опаской принятый основным лётным контингентом, выпускался в четырёх модификациях и почти в тридцати вариантах. Это были

скоростные разведчики, шнельбомберы, дальние фоторазведчики, штурмовики, лёгкие бомберы, торпедоносцы, ночные перехватчики и фоторазведчики. Многоцелевые тяжёлые истребители оборудовались различным вооружением, радаром «Гогентвейль», крупнокалиберными пушками для ударов по кораблям. Основное производство было сосредоточено в Венгрии, на Дунайском авиазаводе, выпустившем, до уничтожения бомбардировщика-ми союзников, совместно с другими предприятиями, свыше 1000 «Me-410».

Почти десятитонный истребитель был обречён при встрече с более лёгкими одномоторными и манёвренными истребителями противника, хотя «прописался» на всех фронтах. При этом он имел потрясающую скорость полёта на высоте около 7000 метров — 625 км/ч. Самолёт задействовался в бомбардировках Британии, атаковал корабли и транспорты Гранд Флита, нещадно уничтожался «соколами Сталина» на Восточном фронте, прошёл испытания, как военный трофей, в НИИ ВВС Советской Армии. Было отмечено, что «Me-410» сверхопасен для бомбардировщиков А.Н. Туполева — В.М. Мясищева, а также знаменитого пикировщика В.М. Петлякова «Пе-2», ибо был неуязвим на высотах, близких к практическому потолку и превосходил последний на 40 км/ч на 4000 метрах. 50-миллиметровая пушка БК-5, скорострельностью 40 выстрелов в минуту, при боезапасе 21 снаряд и весе свыше полутонны, могла вести огонь на поражение на расстоянии свыше 1000 метров, что достигалось установкой увеличительной телескопной трубы и коллиматорного прицела. Снай-

перское попадание единственного снаряда БК-5 в «Пе-2» или «Ту-2», имевшее вес залпа 4,65 кг/с, являлось почти стопроцентной гибелью советских машин и их экипажа...

Старый «добрый» «Ме-110» по-прежнему оставался в строю, был более «прилётанным» и хоть и устаревшим, более ценным в истребительно-бомбардировочных эскадрах Люфтваффе. С этой машиной связаны не только преступления Германии против мирных жителей попавших под «блицкриг» стран, но и загадочный перелёт сподвижника А. Гитлера по НСДАП Р. Гесса в Шотландию, где он планировал повстречаться с герцогом Гамильтоном.

«Ме-110D» с заводским номером 3869 и радиокodem VQ+OQ, был предоставлен Рудольфу Гессу лично профессором Вилли Мессершмиттом, благо аугсбургские цеха находились от поместья «сумасшедшего египтянина» в каких-то пятидесяти милях. Наставником и инструктором выступил один из лучших лётчиков Рейха, шеф-пилот фюрера Ганс Баур. Фашистская клика будет взбешена последующим экстренеординарным поступком перелётчика, хотя не исключена протекция самого А. Гитлера, помнившего «Мюнхенский сговор». Знающий историю цивилизации, где бы он не жил, работал и не творил, вряд ли забудет истинное отношение великобританца У. Черчилля к Советской России...

Личный стенографист будущего рейхсканцлера при создании нашумевшей «Майн Кампф», однополчанин «Адольфа-законника» в годы Первой мировой, командир взвода, раненый в «мясоруб-

ке» под Верденом — не мог быть «мальчиком на побегушках». Ученик геополитика Карла Гаусгофера, бывший член секретного общества «Туле» и «Добровольческого корпуса», участвовал в «Пивном путче» 1923 года, скрывался в Австрии, отсидел семь месяцев в паре с «небесным арийцем» в застенках Ландсберга. Начиная с 1932 года он занимал высшие посты в НСДАП и госиерархии нацистской Германии: председатель Центральной парткомиссии, депутат Рейхстага, заместитель фюрера по партии, рейхсминистр без портфеля, член Тайного кабинета и исполнительного совета по обороне. В его руках и голове сконцентрировался тотальный контроль за правительством и госорганами, он являлся официальным приемником Гитлера вслед за Герингом. Уроженец Александрии выносил решения от имени фюрера, был его доверенным лицом на всех проводимых мероприятиях, руководил канцелярией «наци № 1»...

Всю свою сознательную жизнь он боготворил фюрера, как лидеры НКВД СССР идеализировали рождение идолоподобия «гениального» Сталина. Гесс считал глупым и преступным воевать с англичанами, которых не раз называл «братьями-арийцами» по крови. Тайный советник и правая рука Гитлера, Рудольф Гесс находился под влиянием геополитических теорий основателя журнала «Цайтшрифт фюр геополитик» Карла Гаусгофера и видел передел Мира исключительно в союзе Рейха с Великобританией.

10 мая 1941 года, втайне от всех, он стартовал в одиночку с взлётно-посадочной полосы аэродрома в Аугсбурге, с верой, что лорд Гамильтон, как

представитель Виндзорской династии, сможет понять его «гигантоманские» устремления. На полёте к усадьбе Гамильтонов он был вынужден покинуть самолёт с парашютом из-за технической невозможности приземления «Me-110» на площадке, используемой строго для лёгкомоторных спортивных самолётов.

А по ту сторону Ла-Манша рейхсмаршал Герман Геринг рвал и метал, находясь в нервно-яростном состоянии. «Как вы могли допустить этого сумасшедшего к полётам на вашей машине?!» — кричал он на Мессершмитта, прибывшего по срочному вызову к нему на приём. Герр профессор, как и подобает стремительно думающему конструктору, резко осадил психически неуравновешенного морфиниста:

— А как вы допустили такого безумца к управлению страной?!

Гесс, сдавшийся в плен, отлежался в госпитале Глазго, прикрываясь псевдонимом, затем открылся, пояснив свою «миссию». Он призывал к объединению сил против «мировых большевиков», в первую очередь против Советской России. От себя, Германии и от фюрера он предлагал «владычице морей» вернуть Дойчланду колонии, утраченные после Версальского договора. Самовлюблённый и эгоистичный Гесс смел указывать сэрам, лордам и пэрам о необходимости вывода английских войск из Ирака, а также упрашивать вышеназванных о заключении мира с Римом в лице диктатуры Бенито Муссолини. Он прямо и категорично заявил об отставке премьер-министра Уинстона Черчилля и нереальности переговоров с ним лично Адольфа Гитлера...

Обожатель киноактрис и многодетный папа, виртуоз демагогическо-планетарного и антисемитского ораторства, поджигатель мыслей и знаний Земли, хватавшийся при слове «культура» за пистолет, ущербный Йозеф Геббельс отличился на всю «пропаганд-катушку»:

«...Гесс жил в мире галлюцинаций, в результате чего он возомнил, что способен найти взаимопонимание между Англией и Германией. НСДАП считает, что он пал жертвой умственного помешательства. Таким образом его поступок не оказывает никакого воздействия на продолжение войны, к которой Германию вынудили».

Премьер-министр Великобритании не сочтёт возможным снизить до обсуждения обоюдоострых проблем с Гессом, но предоставит ему «политическое убежище» в лондонской тюрьме Тауэр вплоть до Нюрнбергского процесса. Там, на скамье подсудимых Международного трибунала, Геринг, отказавшийся от услуг адвоката, напомним симулирующему умопомешательство Рудольфу следующее:

«Ты помнишь господина Мессершмитта? Ты хорошо знал его. Он сконструировал все наши истребители, и он дал тебе самолёт, на котором ты летал в Англию. Господин Мессершмитт сделал это за моей спиной»...

Продолжая обзор конструкций передового автора немецких истребителей, рассмотрим подробнее другие разработки возглавляемого им КБ. На фоне проектирования удачных или полностью проваленных двухмоторников, заслуживают внимания самолёты, имевшие ряд особенностей и перспек-

тив, по массе причин не принятые на вооружение Люфтваффе. Среди них числятся «Me-209», забракованный представителями ОКБ А.С. Яковлева и «Me-309», цельнометаллический низкоплан с носовой (тогда авангардной) стойкой шасси.

Первый родился в конкурентной борьбе с ведущим оппонентом и соперником Вилли Мессершмитта — уроженцем Грюнбаха, почётным доктором Высшей технической школы Штуттгарта, Эрнстом Хейнкелем. По сути дела, «мессершмиттовцы» создали гоночно-рекордный цельнометаллический моноплан с однокилевым хвостовым оперением под суперфорсированный движок «Даймлер-Бенц-601RJ», выдававший 1550 л. с. и 2300 л. с. в кратком режиме впрыска водно-метаноловой смеси в цилиндры. К Первوماю 1939 года гауптман Ф. Вендель, пилотируя «Me-209» на пределе оборотов, покорил барьер скорости 750 км/ч, превзойдя рекорд Ганса Дитерле, развившего 746 км/ч на «Хейнкеле-100V-8». Длинноносость машины с неудобной посадочной лыжей вместо хвостового колеса, доставляла неудобство при обзоре и маневрировании. Мотор «страдал» стремлением к перегреву, несмотря на применение пароконденсаторной системы охлаждения, сходной по схеме с рекордным «Хейнкелем».

Окружение Яковлева и сам Александр Сергеевич не ошиблись, констатировав жёсткий приговор «Двестидевятому». Снаряженный пушкой и двумя пулемётами, двумя подкрыльевыми радиаторами и другим дополнительным оборудованием, самолёт утратил аэродинамичность прототипа и даже отстал по скорости от стандартных «Эмилей-109».

В ходе войны Мессершмитт вернулся к этой машине, веря в возможность конструктивных перестановок на детальном заделе от «Me-109». Изменив фюзеляж, крыло, оперение, конструкцию шасси и винтомоторную группу, инженеры фирмы подвели «Me-209-II» под госиспытания. Полёты и рекомендации-отчёты пилотов имели положительный резонанс. Однако летом 1944 года вводить эти машины в серию сочли нецелесообразным, ввиду модификационной гаммы «Фокке-Вульфов» и реактивных «ласточек» — «Me-262». Лишь десятке «Me-209A-2» доведётся вылететь на перехват противника и, наконец, погибнуть в дни майского краха Рейха...

Куда большие надежды подавал «Мессершмитт-309», абсолютно новый истребитель, спроектированный по заказу, просьбам и советам командования и экспертов Люфтваффе. Будь такой скоростной истребитель у германских ВВС на конвейере к началу Второй мировой войны, ВВС оборонявшихся стран, попавших под массированные атаки захватчиков, не сразу бы осознали суть оперативного перелома понятия «господство в воздухе». При высоте чуть больше трёх метров почти десятиметровый самолёт с динамичным 12-цилиндровым «Даймлер-Бенцем-603 А-1», развивавшим до 1750 л. с., мог разогнаться, по расчётам создателей, до 740 км/ч. Истребитель не задумывался под подвеску бомб, но вооружался четырьмя пулемётами MG-131 (13 мм), двумя пушками МК-108 (30 мм) и одной 30-миллиметровой пушкой МК-103. В сочетании с улучшенным шасси, доработанным в связи с его недостатками на «Me-109», отлич-

ным фонарём и регулировкой охлаждения двигателя в полёте, «Ме-309» имел бы будущность, если бы не натиск советских войск и союзников, а также ввод в строй реактивного «Ме-262». Каким бы он ни был — он остался всего в четырёх опытных образцах, по состоянию на июль 1943 года...

КБ В. Мессершмитта и сам шеф фирмы по своим именем трудились и над военно-транспортными самолётами. За ними проектирование, постройка, испытания, доводка и выпуск в боевую жизнь самого большого самолёта войны — шестимоторного мастодонта «Ме-323». Взяв за основу сверхгромоздкий планёр ВДВ повышенной грузоподъёмности, инженеры совершили невозможное. Неудача с четырёхмоторной компоновкой первого образца, который не смог подняться в воздух даже с помощью реактивных ускорителей, показала на значимость усиления мощности силовой установки. К четырём «Гном-Ронам» по 1140 л. с. каждый, добавили мощность пары однотипных «14N 48/49», доставшихся немцам в качестве трофеев от французских ВВС. «Гигант» полностью соответствовал и даже превышал параметры своего обозначения. Так, при длине свыше 28 метров и высоте 9,60 метров «транспортёр» имел размах крыла 55,0 метров, при его площади 300 квадратных метров! 45-тонная машина брала на борт до 130 человек десанта, обслуживалась экипажем из 5–6 человек, располагала запасом горючего в крыльевых баках, ёмкостью 5340 литров. По необходимости могли быть установлены допбаки в грузоотсеке. Указанный объём топлива позволял выходить на дальность действия до 1100 километров. Мак-

симальная скорость полёта составляла 240 км/ч на высоте 1500 метров или 285 км/ч на уровне моря, а скороподъёмность — 216 м/мин. Если «Гигант» привлекался в качестве доставщика грузов без десанта, он брал на борт около 16 000 тонн груза.

Особой «изюминкой» самолёта было его шасси. Переделанное из колёсно-лыжного в неустанавливаемое колёсное с обтекателями, оно размещалось на четырёх тележках по левому и правому борту. Передняя сторона комплектовалась скатами малого диаметра, а задняя — тремя колёсами увеличенного диаметра. Работа шасси усиливалась гидравлическим приводом тормозов и пружинными амортизаторами повышенной прочности.

На первом и последующих этапах проекта, ведомого герром Йозефом Фролихом, к испытаниям подключались пилоты Баур, Флинш, Браутитам, Рем, Крафт, Франке, любимица фюрера Ханна Райтш и наблюдатель Зейлер. Крещение воздухом повлекло за собой цепь случайностей, технических недоработок и трагичных катастроф. Лопались тросы буксировщиков, разбивались сами буксировщики, отказывала система, включавшая стартовые ускорители. В последнем случае, при схлёстывании тросов, исполин, после отрыва от земли, рухнул в чащу поблизости от ВПП. Жертвами «Гиганта» стали 130 человек, включая последующую аварию «Me-321» под пилотажем маститого планериста Отто Браутитама, погибшего из-за перемещения груза в воздухе...

Буксировщиками выступали «Me-110» или двухмоторные «Хейнкели-111». Сборкой машин занима-

лись бригады сборщиков на заводах в Лейпхейме и в пригороде Регенсбурга, а также на предприятии фирмы «Цепелин» во Фридрихсхафене.

В защитное вооружение входили две 20-мм пушки MG-151/20 и семь 13-мм пулемётов MG-131. Арсенал мог быть и другим: 10 пулеметов калибра 7,92 мм и 5 пулеметов калибра 13 мм. Экипаж, в зависимости от модификации, увеличивался до 17 человек. Имела место перестановка французских моторов от бомберов «Блох-175» и «Лео-451» на отечественные «рейховские» «Юнкерс-ЮМО-211R». Всего было выпущено около 200 «Гигантов», оказавшихся спасителями и снабженцами бедствующих или терпящих поражение немцев как в Северной Африке, так и на Восточном фронте. Примечательный конструктивно и как веха в истории боевой авиации, «Мессершмитт-323» и его модификации был такой же обречённой воздушной жертвой истребителей, как и советские «ТБ-3» на начальном этапе Великой Отечественной войны...

Реактивные проекты концерна Вилли Мессершмитта, эксперименты с жидкостно-реактивными, турбо-реактивными и водородно-пульсирующим двигателями олицетворяли прорыв немецкой авиамысли в вакуум неизведанного в науке и пространстве. «Комета» и «Швальбе» («Me-163» и «Me-262») были революционными эталонами, заглядывавшими много дальше автожирной и вертолетной области, хотя и в них Германия смогла достичь успехов в ходе войны. В качестве предтечи вертолетостроительного бума назовём WNF-342 Фридриха Добльгоффа, работавшего над реактивными про-

ектами в апартаментах «Винер Нейштадтер флюгцойгверке» в Вене.

Первостепенное авторство над «Кометой» принадлежит единомышленникам из Германского научно-исследовательского института планеризма и, в частности, группе под руководством давнего приверженца «бесхвосток» Александра Липпиша. Испытания мотопланёра DFS-194 с ЖРД Г. Вальтера показали, что летательный аппарат может быть рассмотрен командованием Люфтваффе в амплу высотного и самого быстрого в Мире истребителя перехватчика.

Команда Липпиша органично влилась в КБ фирмы «Мессершмитт», где продолжила изыскания над компоновкой, работающей на двухкомпонентном топливе. Безмоторную «Кому» «обкатали» с помощью буксировщика «Ме-110». Конструкция среднеплана-малыша была смешанной по материалам: фюзеляж — цельнометаллический, крыло — деревянное. Шасси вообще оригинальное: двухколёсное, оно сбрасывалось после взлёта, а приземление обеспечивала убирающаяся металлическая лыжа. Крыло размахом 9,33 метров являлось стреловидным и играло роль продольного балансира, подстраховщика машины без горизонтального оперения*.

Дальновидный Г. Вальтер разрабатывал ЖРД с середины 30-х годов, его первенец испытывался в воздухе на «Хейнкеле-176». Его «жизнь» подпитывалась монотопливом — перекисью водорода, а катализатором добавлялись перманганат кальция

*Площадь крыла составляла 19,62 м².

или калий. Двигатель получился смертельно опасным (образно — «взрыволюбивым»), поэтому позднее он претерпел значительную переделку.

Новый двигатель работал при более высоких температурах на метиловом спирте и гидрате гидразина. Выпускаемый серийно под индексом 109-509А, он имел тягу от 200 до 1700 кг, применялся на первых «Кометах», а также, будучи усовершенствованным, на последующих модификациях «Ме-163». По воспоминаниям немцев, эксплуатация этих двигателей осталась проблематичной по причине высокой коррозионности и нестабильности горючего. Контакт топлива с цветными металлами и органикой мог вызвать реакцию, аналогичную горению пороха. Т-З-С-штоффы наносили почти не заживающие раны обслуживающему персоналу при случайном попадании их компонентов на кожу. Ответственность топливозаправщиков была стократно рискованней, чем у нынешних «кюшен» «Формулы-1» на пит-стопах...

13 августа 1941 года «формулист небес» — мастер пилотажа Хайнц Диттмар, не без тревоги в уме, разместился в кокпите «Кометы». Отбуксированный на высоту 4000 метров «Ме-110», он отсоединился от него и включив двигатель, разогнался до... 1003,9 км/ч в свободном полёте*. В Люфтваффе и КБ Мессершмитта ликовали — в ВВС Мира не было ничего подобного...

Позднее немцы столкнулись не только с разрешением вопросов, касательных продолжительности полёта, но и со звуковым барьером, который

*Исторический форсаж, зафиксированный в Книге рекордов Гиннеса.

загубит не одну пилотскую жизнь по обе стороны противоборствующих сторон. Так или иначе, германской авиапромышленностью будет выпущено 365 «Комет». В составе элитной истребительной эскадры JG-400 или самостоятельно, они участвовали в скоротечных боях в финале войны с бомбардировочными армадами союзников, однако не добились значительных успехов, сбив число самолётов, сопоставимое с собственными потерями. Часть машин интернировалась победителями, тщательно исследовалась и испытывалась, причём мэтры боевой авиации многих стран выносили вердикт о нецелесообразности ракетной компоновки на истребителях. В качестве доказательства крепких связей держав «Оси» упомянем лишь, что Япония, проводившая собственные разработки в том же направлении, выпускала ЖРД Г. Вальтера по лицензии, которые устанавливались на истребители «Мицубиси Ki-200» и самолёты-снаряды «Ока 11» (последние — строго для «камикадзе»).

Конечно, Вилли Мессершмитт было далеко не одиноком, предвосхищая зарю реактивной авиации, форсажно движущейся на смену устаревающей поршневой (дело доходило до авиамазаразма в виде 24-цилиндровых двигателей). Существовали огромные проблемы как с самолётами, так и с вооружением, ибо резкое увеличение скоростей и сокращение времени маневрирования явно не способствовали воздушному снайперству. Не отягощая читателя бесчисленными нюансами характеристик ЖРД, ПуРВД, ТРД, твёрдотопливных ускорителей и самих крылатых болидов, назовём некоторые из них, фокусируя взгляд на гитлеровскую Германию.

В 1939 году успешно облётывается планёр «Хейнкель-178» с ТРД «He-S3B» конструкции доктора Ханса Пабста фон Охайна. Позднее запускается в мелкую серию «народный истребитель» — «Хе-162А-1» и проходит испытания «Total Teufel» с V-образным хвостовым оперением и стреловидным изломом крыла. Пока в далёкой нейтральной Швеции талантливый А.И. Лисхольм изыскивал средства для своего проекта, не менее одарённый В. Браун заканчивал разработку одного из удачных ЖРД, а француз Р. Ледюк добился успеха при создании прямоточных воздушно-реактивных двигателей. Накануне Второй Мировой КБ доктора А. Франца, работавшего в лабораториях «Юнкерса», военными «наци» был заказан ТРД 109-004 с компрессором, очевидно, не без влияния победы «собрата по Оси» — итальянского КБ в лице С. Кампини...

Трагически аукнется гениальное изобретение русского капитана артиллерии Н.А. Телешова, автора первого российского реактивного аэроплана («теплородного духомёта») «Дельта», запатентовавшего его во Франции, в далёком... 1867 году. Доработанная конструкция его пульсирующего воздушно-реактивного двигателя впервые была использована на сверхсекретном «абсолютном» оружии немцев — крылатых ракетах «ФАУ-1». Их «отец» не нуждается ни в рекламе, ни в приговоре. Выпускник Цюрихского, Берлинского технологических институтов и столичного университета Вернер фон Браун почерпнул немало затей у многоопытного Рейнхольда Тилинга*. Более того, в

*См. совместный телепроект ОРТ и ВВС «Битва за космос».

Рейхе последовательно испытывались пульсирующие двигатели П. Шмидта (фирма «Аргус») и доктора Э. Зенгера («DFS»), попутно испещрявших ватманы прямоточными схемами ВРД, а также «воевал» под надзором доктор Отто Пабст («Фокке-Вульф»).

Что ж, их жизнь в ускорении не прошла напрасно: двигатели устанавливались на «ФАУ-1», «Ме-328В», «До-217/Z» в порядке экспериментов, но не пошли в самолётоубийственные «массы». Из других машин стоит упомянуть «годков» 40-х годов мрачного века — «Мессершмитт Р. 1101» (ТРД «ЮМО-004В»); «Арадо 234 V-6» и «V-8» (ТРД «BMW 003А-1»); двухкилевой пикировщик «Хеншель HS. 132 V-1» с ТРД «BMW 003А» на «спине» фюзеляжа. Истребительную авиацию представляли «Хе-112», «Ме-163А», «Ме-163 V-6» и «Ме-262 V 5», с ЖРД и стартовыми ускорителями конструкции Дельмайера и Вальтера. В том же высшем звене германской авиаинженерии навечно запечатлилась когорта интеллектуалов в лице Г. Вагнера, А. Мюллера («Юнкерс»), Г. Регнера («Хейнкель»), автора самолётов-снарядов Г. Физелера и А. Липпиша («Мессершмитт» — «Юнкерс»).

В годы войны Верховное командование и элита Люфтваффе патронировали создание и деятельность суперсекретного «Зондербюро-13», ведавшего сбором и анализом контактов НЛО, вторгавшихся в боевые действия или присутствовавших, как наблюдатели (проект «Die OPERATION URANUS»). Документы об односторонних контактах, систематизированные «Бюро» — табуированы, либо исчезли навечно (если их рассекретят, они никогда не

будут в полном формате и виде). Под бдительной опекой «зондеровцев» оказались выдающиеся инженеры Шривер, Габермоль, Шаубергер, — создатели UFO Люфтваффе под обозначением «N-1», «N-2» и «N-3».

По официальным зарубежным источникам и книге Леманна «Германское секретное оружие Второй Мировой войны и его дальнейшее развитие», выходит прелюбопытнейшая фантасмогория, претендующая на один шанс реальности. Появившиеся в 40-х годах «Колесо с крылом», «Вертикальный самолёт» и «Диск Белонце», могли бы, своей дискообразностью вкупе с до сих пор не рассекреченными двигателями австрийца Виктора Шаубергера, предрешить исход Европейской, а затем Планетной войны, если бы были доработаны немногим раньше и, наконец, вовремя запущены в серию... Действительно, ВВС Антигитлеровской и Антихириховской коалиций, состоявшие целиком из самолётов с поршневыми двигателями, были бы истерзаны, разорваны и уничтожены вдребезги. В этом можно убедиться не только по наклонным реактивным двигателям и по сенсационным данным силовых установок вышеназванных летательных аппаратов, но и всего по трём цифрам. Одарённейший Виктор, разработавший «суперневидимку без огня и дыма» совместно с заключёнными в Маутхаузене лучшими инженерами-подрывниками, позже глубоко пожалеет, что выйдет «продуктом» колоссального напряжения человеческого мозга, ужатого гнётом агонистических военных страстей...

Несмотря на аварийность и сырость доводки, совершенно закономерные при любых начинани-

ях, «Колесо с крылом» «вкатилось» (влетело) в историю, как единственный и первый в Мире летательный аппарат, совместивший в себе вертикальные и горизонтальные траектории взлёта и посадки. В той же воздушной геометрии осуществлялись полёты и маневрирование со скоростью, опередившей показатели всех авиапроектов за всю историю авиации.

Вторая модель, значительно доработанная исключительно по всем параметрам аэродинамических и конструктивных характеристик, перелетала тысячекилометровый скоростной барьер на 200 км/ч. Настоящий «инопланетянин» внешне, «Диск Белонце» («модель N-3»), обладая эксклюзивно-взрывным нутром и различными в размерах диаметрами, был ещё круче. Расчётная скорость — 2500, 3000 км/ч, практический потолок — около 20 000 метров. За три с половиной месяца до Победы будет построено всего два аппарата. Едва не финальные рейховские испытания, проводимые счастливыми асами Люфтваффе, зафиксировали в документах более скромный результат. Скороподъёмность до высоты 15 000 метров при скорости 2200 км/ч составила... три минуты!

Машину взорвут под Бреслау сами немцы, но эта история будет иметь заокеанское послевоенное продолжение. К слову, США успели вывести не только материальные трофеи, но и, по всей видимости, мини-городок из маститых научных деятелей Германии. Достаточно сказать, что «чудооружейник» Браун, руководивший крупнейшим научно-исследовательским Центром ракетостроения в Пенемюнде, спустя годы займёт в Америке

пост директора Космического Центра Джорджа Маршалла в Алабаме, предварительно спроектировав ряд удачных ракет. В Штаты бежали или оказались пожизненно пленены ФБР и ЦРУ многие первоклассные специалисты по всем видам вооружений, в том числе и авторы «Диска Белонце» Шаубергер и Шревер. К чести Виктора Шаубергера важно отметить, что попытка хитрых янки «потянуть» из него секреты взрывов его эпохального двигателя потерпела полнейшее фиаско. Уважающий себя австриец не пожелал при жизни остаться вечным сверхумным мерзавцем для Человечества, наподобие создателей атомной, термоядерной, водородной, нейтронной бомб и прочей рукотворной смерти, сотворённой якобы для «миротворчества» и «гуманности». Виктор отказал представителям «медных касок», спецслужб и правительства по всем касаемым конструкции вопросам, намекнув, что нынешнее инстинктивное поколение (конец 40-х — начало 50-х гг.) не услышит от него ничего, даже если из него сделают человека «первой десятки» Манхэттена...*

Нетерпеливая и грандиозно-преступная мания межконтинентальных захватов, идущая от «вселенских» прожектёров со средним и дополнительным вундеркиндным образованием, посетила конструкторов Германии на примере проектирования транс-

*Через 13 лет после войны Шаубергер отметит: «Идёт интенсивное развитие дискообразных летательных аппаратов. Несмотря на прошедшее время и уйму захваченной в Германии документации, страны, ведущие разработки, не создали хотя бы что-то похожее на мою модель, взорванную по приказу Кейтеля...»

дальнего бомбера-антипода, разработанного земляком фюрера и Шаубергера — доктором Э. Зенгером. Учёный-конструктор напрягал все силы и умы коллег по кульману на решение проекта, подразумевавшего постройку «воздушного дредноута», способного без дозаправки бомбить Америку и, вероятно, Австралию. По расчётам, 100-тонная машина с экипажем из 2–3 человек должна была перемещаться в пространстве со скоростью от 1500 до... 21 000 км/ч на высоте свыше 100 километров! Предполагалось установить на неё ЖРД с тягой 100 000 кг. Вместо вооружения рассчитывали разместить бомбовую «поклажу» весом 300 килограммов. Какие уж тут вычисления пределов чисел Маха? Великолепно, что этот самолёт не был построен и не взлетел, хотя НИИ по ракетостроению города Грауэна наработал редкий опыт в рамках эволюции стратегических аппаратов, так же, как и коллеги в Ораниенберге....

Подобная участь постигнет реактивный штурмовик «Me-328», задуманный под носители «Ю-88» и «До-217», а также на роль немецких пилотов-камикадзе. Трагизм, перетянувший удавкой горя его испытания, поставил жирный крест на судьбе этого самолёта.

Пока Эрнст Хейнкель повсеместно призывал к борьбе со страхом перед новшествами, прошёл максимально ускоренные испытания и вступил в строй немногочисленный «Фольксегер», с тяговитым, не ко времени, ТРД. Потерпела неудачу и фирма «Гота», получавшая заказ на «летающее крыло» — истребитель-бомбардировщик «Хортон-IX»...

С открытием Второго фронта, благодаря нече-

ловеческим усилиям и потерям Великих Советских Вооружённых Сил, конструкторская мысль немцев усиленно сопротивлялась валу безумного хаоса, охватившего страну в преддверии неминуемого краха в войне на два фронта. Адское разрушение городов и промышленных центров, разрыв былых отношений по «Оси», утрата завоеванных территорий и ресурсов, смерть незаменимых людей, гибель будущего и детей, как и многие другие факторы жесточайшей войны, ставили Германию на колени и затопили её кровью и слезами, принесёнными ею ранее в другие страны.

Бумеранг возвращения злодеяний, не имевших никакого смысла и оправдания, Божья или Планетарная Кара, посетили Третий Рейх канонадой всех видов вооружений. Но ещё в 1943 году, за несколько месяцев до первого полёта «Юнкерса-287V-1» с обратной стреловидностью крыла, среди избранных Люфтваффе поползли слухи, что «человек со шрамом» — Отто Скорцени оперативно формирует какую-то спецкоманду, отобрав свыше сотни первоклассных пилотов. Начальник военотдела секретной службы СС, разработчик и исполнитель операций по похищению и уничтожению VIP-персон, обер-штурмбаннфюрер лично беседовал с каждым при рассмотрении кандидатур. Многие склонны относить эту «спейс-мобилизацию» к одновременному появлению новых межконтинентальных ракет «ФАУ-3», которые, по замыслам инженеров, должны были быть пилотируемыми...

Разумеется, загадок и тайн у Третьего Рейха было и ещё поднимется более чем предостаточно. Не вызывает сомнения факт, что «отряду Скорце-

ни» была уготована та же доля, что и штурмовой группе «раммягеров» — смертников под командованием майора Вальтера Даля и капитана Вильгельма Морица, или по-другому — «Таранам». Пример тому — самолёты-снаряды «Фи-103» и «Райхенберг-III» Гергарда Физелера, малочисленно-экспериментального выпуска, датированного 1942–45 годами. Игнорируя гибель испытателей, верхушка Люфтваффе требовала ускорения доводки в целях серийного строительства летучих убийц. Будет построено свыше 150 самоубийственных «Фишек», каждая из которых несла 850-килограммовый заряд взрывчатки. Низковысотная машина развивала 575-800 км/ч, состояла на вооружении KG-200 (5-я эскадрилья), однако отчёты об их боевом применении не сохранились.

Пятью годами ранее отличился на реактивном поприще «осевой побратим» — Королевская Италия. Тогда ничто не предвещало разрыва отношений и вообще каких-либо проблем с Германией. Гитлер часто бывал на родине фашизма и Муссолини. Бенито любил экскурсировать единомышленника в чёрной «Альфа-Ромео» под скоростным эскортом из дюжины «Мото-Гуцци». Как символ будущего авиамогущества Нового Рима, как фактическая поддержка небесной стратегии Джулио Дуэ — появляется «темпераментный» итальянец «Капрони-Кампини» с компрессором, приводимым в «жизнь» мощным мотором «Изотта-Фраскини».

С. Кампини пошёл необычным путём, создав весьма симпатичный аэродинамичный самолёт, с площадью крыла 36 м² и взлётной массой около 4200 кг. Думается, при более тщательной дора-

ботке и увеличении скоростных параметров, этот 900-сильный двухместный моноплан был бы одобрен знаменитыми воздушными «центурионами» и «легионерами». Не все доживут до публичной казни дуче и его пассии Кларетты Петаччи, но Италия обречена вспоминать виртуозных воздушных воинов — Франко Лючини, Луиджи Горрини, Тересию Мартинолли, Марио Висентини и Дуилио Фанали, Луиджи Гианелла и Анжело Мastroгостино, Марио Бонзано, Васко Мажрини, Уго Драго, Андриано Беллагамби, Франко Бордони-Бизлери и Андриано Висконти...

Несмотря на то, что на сигарообразном «Кампини» была впервые применена форсажная камера, апеннинская двухместная новинка своего времени столкнулась с гранитом бюрократизма и недалёкости ряда официальных лиц. Потом хватало проблем в Африке, в Европе и на Средиземноморье. Однако внедрить машину в Королевские ВВС было уже невозможно...

Да, «подшипники» нацистской жизни продолжали методично и трагично рассыпаться: обретёт нехорошую известность среди ряда пилотов Люфтваффе не только упоминаемый выше «Me-163», но и новый «абсолют» Мессершмитта «Штурмфогель». Удачные подвижки двигателистов фирмы «Юнкерс» на турбореактивном поприще заинтересовали КБ Мессершмитта за два года до Второй Мировой войны. Проектированию и финансированию проекта способствовал заказ Министерства авиации, предусматривавший контактирование КБ с моторостроителями BMW, готовивших ТРД «P. 3302» с тягой в 600 кг.

В преддверии поставок названных двигателей было решено испытать цельнометаллический свободнонесущий моноплан с поршневыми «ЮМО-210С» мощностью 1200 л. с. Самолёт с трапециевидным крылом и большей стреловидностью на его передней кромке, имел традиционную схему шасси, впоследствии изменённую на авангардную конструкцию с носовым колесом.

«Ласточка», чья судьба частично и довольно близко показана в отличном советском х/ф «Последний рейс «Альбатроса», взлетела по ранней весне 1941 года. Почти годовалая задержка, возникшая из-за торможения сроков поставок моторов BMW позволила инженерам отчеканить машину с точки зрения аэродинамики и оснастить её дополнительным оборудованием.

Двигатели доставили поздней осенью 1941-го, а первый старт состоялся в конце марта 1942 года. По чистой случайности, полёт не обернулся трагедией из-за остановки обоих «BMW-003»: пилота-испытателя спасло профессиональное хладнокровие и предусмотрительность конструкторов, оставивших поршневой двигатель резервным...

Учитывая маломощность «ревунов» от BMW, предпочтение было отдано ТРД «ЮМО-004» («Турбинен-Люфтстрахльтрибверке»), развивавшим тягу от 850 до 1000 кг. «Юнкерсовцы», «гонявшие» их в течение десяти часов, подошли к прорывной авиастратегии более скрупулёзно, и, как и «мессершмиттовцы», надеялись на удачу, переходящую в понятие «конвейер».

На июльских испытаниях 1942 года «Me-262» победил 800 км/ч, показав быстрейшую скороподо-

ёмность среди крылатых машин, стоявших на вооружении ВВС по обе стороны фронта. Семитонный истребитель, с размахом крыла свыше 12 метров и его площадью 16,6 квадратных метров, разогнался у земли до 1200 метров в минуту. Лимит скорости на высоте 6000–7000 метров зафиксировался показателем 870 км/ч. Заявленный практический потолок был на уровне 11 000 метров, а дальность действия от 845 до 940 километров.

Столь стремительный ракетоплан принёс бы незатихающую головную боль и массовое кровопролитие ВВС союзников, если бы не «задумчивая осторожность» элиты Люфтваффе, настороженно относившейся ко всему новому и неизведанному. Лидирующие небопроходцы резюмировали острейшую необходимость новой машины в истребительных эскадрах и — особенно — в перехватных авиаформированиях ПВО. «Дело Me-262» двигалось вперёд с искрообразующим и скрипучим торможением: первая серия машин вышла лишь в конце 1942 года...

Наполеонистый главком Вермахта, Люфтваффе и Кригсмарине также приложился к биографии «Ласточки» и «Альбатроса», лично встречался с Вилли Мессершмиттом и присутствовал на показательных полётах. Фюрера не беспокоили сложность пилотирования, ЧП в полётах, на взлёте и посадке. «Оружие возмездия» не оставляло мозг вегетарианца-художника, сокрушителя миллионов человеческих душ и судеб. Поражение под Сталинградом, сокрушительнейшие потери в ходе битв под Москвой и на Орловско-Курской дуге, буксование Эрвина Роммеля в песках Африки, транс-океанские

конвои по Ленд-Лизу, потеря сотен субмарин и «Энигмы», еврейский вопрос и РОА, Пёрл-Харбор, Мидуэй, Коралловое море — миллиарды тем для застольных разговоров и конкретных действий...

Поинтересовавшись, реальна ли переделка истребителя в «Блиц-бомбер», Адольф дал «добро» на срочную организацию массового производства «Me-262» в роли бомбардировщика, за месяц до Рождества 1944-го...

Мессершмитту, как человеку, работавшему в тисках военно-реваншистской реакции, как немцу, присягнувшему террористическому и теоретическому утопизму германской диктатуры, оставалось подчиниться, чтобы реализовать свой реактивный проект. «Альбатрос» («Штурмфогель») вооружили четырьмя 30-мм пушками в носовой части фюзеляжа и двумя бомбами по 500 кг, которые могли заменяться одной 1000-килограммовой. Существовали модификации «Me-262» в виде аэрофоторазведчика, двухместного учебно-тренировочного, двухместных ночных перехватчиков с РЛС «Нептун». В небольших количествах будут выпущены «Защитники Родины» «Хайматшютцеры» (с тремя двигателями ТРД «ЮМО-004С» или ТРД BMW-003P + ЖРД Г. Вальтера «HWK 109-509A» или ЖРД «BMW 109-718»). Имели место перестановка пушечного вооружения большего калибра и планы оснащения «Me-262» ракетами класса «воздух-воздух».

В соответствии с модификациями, менялись и показатели лётно-технических характеристик по скорости, практическому потолку, запасу горючего. Немаловажной деталью в сфере обеспечения

безопасности пилотов ввелось катапультируемое кресло, а также тормозной парашют, сокращавший пробег истребителя при посадке. Часть реактивных «Мессеров» перебрасывалась во Францию для противодействия бомберам 8-й Воздушной Армии США, эскадрам «летающих крепостей» английского Бомбардировочного Командования и дислоцировалась в Жювенкуре.

До конца войны заводы Мессершмитта успеют выпустить свыше 1200 этих грозных, но запоздалых машин. Некоторые из них так и не поднимутся в воздух, попав под бомбардировки союзнической авиации. Повышенная аварийность, вызванная гибелью или инвалидностью большого числа инструкторов и асов, усугублялась спешкой переучивания пилотов, привыкших к поршневым машинам. Нехватка кадров и авиатоплива вынуждала прибегать к помощи железнодорожников в дни передислокации, которая превращалась в хаос из-за господства вражеской авиации. К чести моторостроителей «Юнкерса», они смогли собрать 5000 двигателей для «Ме-262» и «Арадо-234В».

По понятным в авиационном мире причинам «Ласточки» и «Альбатросы» первоначально доверялись исключительно асам истребительных формирований Люфтваффе. Среди неподражаемых экспертов пилотажа и снайперства именитые, злые и добрые, юморные и угрюмые, дворяне и одарённые самоучки, фанатичные и лояльные — Адольф Галланд, Вальтер Новотный, Генрих Эхлер, Франц Шалль, Йоханесс Штейнхофф, Рудольф Радемахер и Вольфанг Шпэт. Рядом с ними покоряли немилосердную реактивную эру — Ганс Грюнберг и

Альфред Тоймер, Георг-Петер Эдер и Ганс Вальдман, пилоты JV-44 и те немногие, кому удалось дожить до «счастья» попилотировать «Me-262» в 1944–45 годах...

Лихорадочно-отчаянные попытки командования Люфтваффе и германской авиапромышленности вернуть былое соотношение триумфов и потерь на фронтах вводом в строй реактивных истребителей абсолютно не оправдались. Парализующая агония, разрыв сил и средств на два фронта, фактическое отсутствие спокойного и крепкого промышленного тыла, срыв поставок всех видов сырья, вооружения и топлива, тотальная мобилизация вплоть до «Гитлерюгенда» и «Фольксштурма», разрушение дорожных артерий и уничтожение тысяч единиц автомобильного, железнодорожного, воздушного и водного транспорта, развалины городов и начало голода явятся упаднической деградацией и разложением морального духа войск. Тысячи без вести пропавших, многотысячные ускоренные похороны, ужас ослепших, безруких и безногих, оглохших и обгоревших, психологическо-эмоциональный кошмар сражавшихся солдат, офицеров, моряков и лётчиков за свои семьи, обездоленное сиротское детство, всплеск криминала, мародёрства, безумных оргий в кайфе «успеть пожить» — стали предтечей безоговорочного подписания капитуляции, до которой тоже было надо дожить...

Анализируя достаточно сложную проблематику и перипетии проектирования истребителей в стане противника, авторы отнюдь не забыли о деятельности конкурента В. Мессершмитта — фирме «Фокке-Вульф» и её фаворите Курте Вальдемаре Тан-

ке. Исходя из того факта, что его «Фокки» были «растиражированы» авиазаводами Дойчланда в количестве 20 000 экземпляров, ради объективности, вернёмся на несколько лет назад — в довоенный Рейх...

Курт Танк не был кабинетным теоретиком или «пивным» площадным демагогом, лавирующим между монархизмом, «арбайт-большевизмом» и экстремальным нацизмом. Воевал в Первую Мировую лейтенантом, посмотрелся её ужасов на земле и в небе. С юности его неодолимо влечёт техника, потому неудивительно, что избрав профессию инженера-электрика, он будет защищать свой выбор в течении шести лет в стенах Берлинской Высшей технической школы.

Аналогично Мессершмитту и Яковлеву (как и многим авиаконструкторам Старого и Нового Света), 26-летний Курт увлёкся разработкой и строительством «Чертёнка» — планёра собственной конструкции. Работа была точно не случайной, ибо Курт, посещая альма-матер, частенько наведывался на лекции профессоров Рейснера и Эверлинга, преподававших теорию самолётостроения и аэродинамики.

Пройдя ряд испытательных okazji, «Чертёнок» парит в облаках, душевно радуя создателя. Работая сам и общаясь с более мастеровыми и опытными единомышленниками, Курт ведёт параллельную защиту дипломного проекта, хронически не успевая по времени. Как и Яковлев, ходивший ва-банк к Ильюшину и Пышнову, Танк идёт напролом к маститым учёным Хоффру и Персивалю. Умудрённые профессора оценивают труд студента «очень хорошо»...

В середине 20-х годов Танк получает приглашение на работу от авторитетной электротехнической фирмы «Сименс». В момент обдумывания своего будущего, Курт, неожиданно для себя, повстречался со своим учителем профессором Вебером, преподававшим теорию и основы механики. Памятю увлечения и способности ученика, тот переубеждает его предложением начать карьеру на авиафирме «Рорбах», выступив поручителем.

Влюблённый в авиацию, молодой Танк не мог не согласиться с таким заманчивым предложением, к тому же имея на руках свеженькие «права» пилота. Впоследствии гидросамолётная школа герра Рорбаха, личные встречи и рекомендации маэстро немецкой гидроавиации Дорнье лягут главенствующими параграфами в жизни, судьбе и карьере целеустремлённого Курта Танка.

Здесь закладывался фундаментальный опыт не только теоретических исследований аспектов проектирования, доводки и испытаний летающих лодок, амфибий и поплавковых гидросамолётов. Молодой, ищущий себя инженер, принципиально объединяет своё призвание с обязательностью долга и отвагой лётчика-испытателя. Глубокоосмысленный принцип авиаконструктора «Всё — сам!» — Танк пронесёт по жизни, не раз оказавшись в ситуациях на волосок от смерти...

У Рорбаха будущему профессору истребительных наук доверяют, уважают его и не репрессируют, как это было в большевистской России с Поликарповым, Туполевым, Пороховщиковым, Калининым, Страховичем и Бартини, с Неманом и Чижевским. У Рорбаха не крадут проекты, не пишат до-

носы, не подсиживают и не травят, не уживаются авиа-авантюристы типа зятя М. Кагановича — Александра Сильванского. Ведущий проекта летающей лодки «RO-III», заметив усложнённость приводнения машины, вносит предложение об её оснащении демпфирующим килем. Достаточно ознакомленный с гидропланами А. Маркетти, братьев Шорт, Р. Митчелла, И. Сикорского и А. Кейсснера, Курт Танк лично испытывает лодку, буксирует её по воде, задумывается о гармоничном редане и форме подкрыльевых поплавков. Эта работа стоила ему тысячи миль переживательных мытарств...

«RO-III» всплыла в историю первой удачей состоявшегося конструктора и одновременно «чемпионкой» ряда рекордов. Развивая успех, он трудится над изучением и внедрением толкающих воздушных винтов и высокорасположенных двигателей, смело и много летает сам. Курт знакомится с легендарным авиатором и прожигателем жизни Эрнстом Удетом. Встречаясь на досуге, они детально обсуждают нюансы транс-атлантического перелёта на усовершенствованной и специально подготовленной «RO-III». Затея едва не стоила Удету жизни — приводнение и взлёт с воды требовали большего мастерства, внимания и аккуратности, в отличие от «тихоходов»-бипланов Первой Мировой войны...

Естественно, Танк крепко перенервничал. Отремонтировав повреждённый поплавок, он стартует сам, предоставив Удету правое кресло — место второго пилота. И снова неудача — лодка плюхается в море, потеряв оба винта. Пальма первенства за покорение Атлантики останется за «Спирит

оф Сент-Луисом» американца Чарльза Линдберга.

«Промореходничав» на фирме Рорбаха около шести лет, неугомонный и волевой Танк на какое-то время сблизился с не менее настырным и свободолюбивым Вилли Мессершмиттом. Любопытно, что уважая и дополняя друг друга, «звёзды», как это часто бывает, разлетятся в прямо противоположных направлениях, с одним «но»: оба останутся «кузнецами» истребительной мощи Люфтваффе...

Камень преткновения заключался в разнополярности мнений по вопросам прочности, аэродинамики, травмобезопасности, бронирования, силовых установок, шасси — всего не перечислишь! Вилли всю жизнь гнался за скоростью, манёвренностью, конвейеропригодностью, мчался за первенством обладания госзаказами. Танк настаивал на том же, но ратовал за усиление прочности боевых самолётов, справедливо считая: увеличение скоростей без запаса прочности — путь сознательной самопожертвенности авиации.

В поиске самостоятельности он добивается перевода в Бремен, где быстро находит вакансию в КБ «Фокке-Вульф». Ему удаётся найти общий язык с ветеранами «Альбатроса» и конструкторской молодёжью. Курт с головой погружается в творческий процесс и разрабатывает опытный «L-102» («FW»-55»), на котором чуть не погиб во время испытаний. Из-за перенесённого самолётом флаттера на высоте свыше 4000 метров, при посадке произошёл обрыв крыльев, возникла угроза взрыва и пожара. Однако, выражаясь по-русски, Танк «родился в рубашке»...

Фокке, Юнкерс... Эти имена известных в своё

время учёных нервозные немецкие пропагандисты использовали в виде слоганов чёрно-пиарской саморекламы. Создателя германского цельнометаллического первенца «Ю-1», даровитого авиапромышленника и «отца» корпорации, основоположника гражданской авиации и сподвижника авиационного моторостроения Гуго Юнкерса затравили, невзирая на возраст, младые погромщики. Уважаемого профессора Фокке нагло вытурили за пределы Бремена с его же заводов, предоставив ему «предприятие» схожее с животноводческим подворьем бургера средней руки. Фашиствующие триумфаторы, «холодноножевики» и «холокостовцы», упиваясь победой в Рейхстаге и его провокаторским поджигательством, дурили немцев и Мир «надёжностью» фирмы «Фокке-Вульф», прикрываясь именами тех, кого уже не было...

«Руководить рядом заводов «Фокке-Вульф» было поручено бывшему шеф-пилоту Геринга Курту Танку, — вспоминает его будущий главный противник Александр Сергеевич Яковлев. — Когда мы приехали на завод в Бремен, нам отрекомендовали Курта Танка как директора завода, главного конструктора и шефа лётчика-испытателя. Курт Танк — среднего роста, крепко скроенный мужчина с грубыми, рублеными чертами лица, с хриплым голосом, с серыми жёсткими глазами. Это типичный фашист-пруссак. На лице у него шрамы от студенческих дуэлей (а может, от травм лётных испытаний? — *Авт.*). У немецкого студенчества существовала традиция — доказывать дуэлями на рапирах свою храбрость и ловкость. И шрам — своего рода визитная карточка настоящего пруссака-арийца.

Курт Танк в первый же день нашего посещения завода сам сел в кабину тренировочного самолёта и показал класс высшего пилотажа: вот, мол, удивляйтесь — главный инженер и директор завода у нас сам летает! После целого фейерверка фигур высшего пилотажа Курт Танк вышел из самолёта самодовольный и улыбающийся. Узнав, что среди нас есть лётчик генерал Гусев, он предложил ему попробовать самолёт в пилотировании. Гусев принял предложение, сел в кабину, запустил мотор, начал было рулить, и тут случился конфуз. Гусев не справился с тормозами и самолёт стал на попа.

После этого не оставалось ничего другого, как принять предложение пойти обедать.

Мы ожидали, что нас пригласят в директорскую столовую, как это было у Хейнкеля, Мессершмитта и на других заводах. Но Курт Танк повёл нас в рабочую столовую, посадил за общий стол и заявил:

— Вы удивляетесь? Я здесь обедаю.

Конечно, было интересно побывать не в парадной обстановке директорской столовой, а в общей рабочей, где обедало в тот момент несколько сот человек...

Про этот обед я вспомнил спустя некоторое время, когда в нашем берлинском посольстве был дан дипломатический обед и в числе гостей я увидел Курта Танка. Он сидел за богато сервированным столом советского посольства, умело и с удовольствием оперировал набором вилок, ножей и ложек.

Танк основательно выпил и уже в гостинной, после бесчисленных чашек кофе с коньяком и ликёрами, расчувствовался и сказал нам, троим советским инженерам:

— Я сделал сейчас выдающийся истребитель, скорость которого 700 километров в час (по тем временам очень много. — А. Я.). В следующий раз, когда вы ко мне приедете, я покажу вам этот истребитель. Только чтобы вы никому не говорили, — добавил он заплетающимся языком, таинственно приложив палец к губам.

Через некоторое время, когда мы были на заводе «Фокке-Вульф» в Бремене, я напомнил Танку об этом самолёте. Танк, не моргнув глазом, заявил:

— Понимаете, какая неприятность! Этот самолёт только вчера потерпел аварию, так что я очень жалею, но показать вам его не могу.

Как можно было потом догадаться, самолёт у него такой был. Это тот самый «Фокке-Вульф-190», беспощадно битый советскими истребителями с момента своего появления на фронтах в 1943 году. Но только скорость его была не 700 километров, как хвастался Курт Танк, а примерно на 100 меньше. Может быть, поэтому-то Курт Танк и не показал нам своего истребителя...

И в самом деле, война впоследствии показала, что «Фокке-Вульф-190» не оправдал возлагавшихся на него надежд».

Новая разработка содружества авиаинженеров во главе с летающим Танком появилась в рамках довоенного конкурса, объявленного руководством Люфтваффе между конкурирующими КБ ведущих авиафирм. Беспокойство генералов зародилось накануне Второй Мировой и аргументированно закреплялось количеством потерянных пилотов, сражавшихся на «Ме-109» в Испании. Танк сделал пророческую ставку на приемистый мощный

двигатель воздушного охлаждения, разработанный лучшими учёными-мотористами знаменитой фирмы «BMW». Эту же концепцию нового истребителя изберёт в скором будущем глубокоуважаемый советский авиаконструктор Семён Алексеевич Лавочкин, чьи «Ла-5» и «Ла-7» будут уничтожать «190-х» на всех фронтах Великой Отечественной...*

Курта не испугала большая площадь поперечного сечения двигателя и как следствие — повышенное лобовое аэродинамическое сопротивление носовой части фюзеляжа. Суть скрывалась в КПД 1550 л. с. звездообразного «BMW-139», перекрывавших на порядок менее мощные «ЮМО-210D» жидкостного охлаждения. «Даймлер-Бенцы» «шестисотой» серии были уже на подходе, но Курт, ужатый временем, выбрал верную стратегию. Как покажут дальнейшие события и испытания боем — интуиция не подвела конструктора.

За три месяца до войны пройдут лётные испытания первого образца, выявившие необходимость более тщательной доработки системы охлаждения. «Фокке-Вульф 190V-1» разогнался до 595 км/ч на высоте около 5000 метров и только это явилось серьёзной заявкой Танка «флюгцойгам» Мессершмитта и Хейнкеля. «Стодевятый» модифицированный «Эмиль», пошедший в крупную серию, подотстал от «ФВ» на 45 км/ч. Новый самолёт проявил послушность и манёвренность, легкоуправляемость и устойчивость на рулёрке, взлёте и приземлении. Цельнометаллический моноплан с низкорасположенным крылом и трёхстоечным убирающимся

КБ С.А. Лавочкина спас Н.Н. Поликарпов, передавший ему документацию на винтомоторную установку «И-185».

шасси с увеличенными прочностью и колеёй имел и сопутствующие недостатки. Одним из них была повышенная рабочая температура двигателя, возниковавшая из-за громоздкости системы охлаждения, а также нагрев кабины до 60°С.

Баварские моторостроители подстраховали Танка новым «BMW-801» однако, при всей перспективности, тот вынудил переделать подмоторную раму и сместить кабину пилота, поскольку был длиннее и тяжелее предшественника. Устранение обозначенного, вкуче с «тысячью мелочей», заняло определённый период времени — «ФВ-190V5» поднялся в небо по весне 1940 года.

Запущенный в серию с увеличенным размахом крыла на один метр, истребитель поставлялся Люфтваффе с середины 1941 года. Положительно оценённый лётным контингентом и обслуживающим персоналом, «ФВ-190А-1» претерпит свыше 50 модификаций в ходе боевых действий, обусловленных внедрением более мощных силовых установок и усиленного пулемётно-пушечного вооружения.

Например, «Стодевяностый-А3», при длине 8,85 метров и взлётном весе 4400 кг, оснащался «BMW-801D» мощностью 1700 л. с., двумя 20-мм пушками и двумя 13-мм пулемётами. Истребитель, с размахом крыла 10,5 метров и его площадью 18,3 квадратных метров, развивал 610 км/ч и мог «забираться» на высоту 10 310 метров. Дальность действия превышала 1500 километров.

Абсолютно другими являлись тактико-технические показатели «ФВ-190А-8» выпуска того же 1943 года. Благодаря 2100-сильному «BMW-801D-2», потяжелевший на полтонны самолёт разогнался до

655 км/ч на 6000 метрах, поднимался на 11 400 метров, при скороподъёмности у земли 720 метров в минуту. Четыре 20-мм пушки и два 13-мм пулемёта не оставляли шансов спасения тихоходному и неповоротливому противнику. Дальность полёта составляла 805 км*.

Лучший из лучших «Фокке-Вульфов» — «190-й D-9», образца 1943-44 годов весил 4840 кг. Его длина превышала 10 метров, высота равнялась 3,35 метрам, размах крыла достигал 10,5 метров. «BMW» заменили рядным «ЮМО-213» жидкостного охлаждения. Как и отлично проявивший себя 14-цилиндровый «BMW-801D-2» воздушного охлаждения, он оснащался системами «GM-I» или «MW-50», обеспечивающими впрыск обогащённой закиси азота или воднометаноловой смеси в выпускной патрубок нагнетателя и цилиндры соответственно. Авиатюнинг массового производства «подскипидаривал» «прыть» мотора от базовых 1176 до 2240 л. с. Самолёт вооружался двумя 20-мм пушками «MG-151» двумя 13-мм пулемётами «MG-131», мог нести 500 кг бомб. При скороподъёмности 12–14 метров в секунду «Фокка» развивал максимальную скорость 685 км/ч на высоте свыше 6000 метров. Практический потолок равнялся 12 000 метрам, дальность действия — 835 километрам.

«Младшие братья» данного истребителя в модификациях А-2, А-4, А-5, А-6, А-7 также существенно различались по тактико-техническим характеристикам. А-2 вооружался двумя пушками и четырьмя пулемётами и являлся развитием первой серий-

*Удельная нагрузка на крыло площадью 18,3 м², имела показатель 239 кг/м².

ной сотни «Фокке-Вульфов». Упомянутый А-3 выпускался в версиях высотного перехватчика, разведчика, бомбардировщика, возможно поставлялся «нейтральной» Турции. А-4, доставляемый на фронты с лета 1942-го, обладал 2100-сильным модифицированным «BMW-801D-2» и не был бы столь мощным и скоростным без воднометанолового форсирования (система «MW-50»). Этот истребитель, предусмотрительно снабжённый дополнительными воздухофильтрами, натворил много бед союзникам на Северо-Африканском ТВД...

Курт Танк и компания «Фокке-Вульф» проявили незаурядный талант перманентного усовершенствования своего летуче-убойного детища. Кабина, хвостовой и моторный отсеки были герметизированы, олицетворяя единое сигарообразное целое — фюзеляж полумонококовой конструкции. Смежные предприятия изготовляли и поставляли маслобаки и маслорадиаторы, патрубки и капоты, моторы и бронестекло, 12-мм бронезаголовники и 8-мм бронеспинки для защиты жизни боготворимых на земле «небесных рыцарей». В плане заботы о них на высоте была кабина, её оборудование, штатные и навигационные приборы, приёмопередающая и опознавательная радиостанции «FuG». В зависимости от модификации и поставленных перед нею боевых задач (к примеру, в роли штурмовика), доспехи брони не уменьшались, не упразднялись, а лишь увеличивались (вспомним на чём воевали умницы лётчики Советских ВВС — по выражению П.В. Рычагова — «гробы»).

Успех «танковцев» заключался в их обдуманном подходе к вопросам взаимозаменяемости де-

талей и к упрощению конвейерной сборки истребителей. Метод высокопроизводительной открытой клёпки двухсоставного крыла и панелей обшивки к каркасу не раз выручит германских авиастроителей как при захватах, так и в обороне.

Широкий диапазон сырья, комплектующих, двигателей, вооружения и электрооборудования был синонимом гибкости авиаконцернов Рейха и он же являлся правилом, давшим Германии многосотенное число первоначальных побед в Европе, Африке и на Восточном фронте. «Фокке-ВульфА-5» с модернизированной моторамой стал одним из сильнейших пушечных истребителей среди ВВС Мира, неся на борту шесть пушек и 1000 кг бомб.

Ничуть не уступал крестоносному собрату А-6 — этакая летучая «гаубица» укомплектованная 30-мм пушками «МК-103» и «МК-108». Масса снарядов и вес минутного залпа этих машин превосходили отечественные и зарубежные показатели авиационного вооружения в несколько раз. Кроме того, в варианте R-6 «Фокке-Вульф» снаряжался мощнейшими подкрыльевыми РС «Wgr-21» калибром 210 миллиметров.

Истребитель-бомбардировщик «ФВ-190А-7» по многочисленным просьбам и рекомендациям боевых пилотов получил усиленное шасси, перенёс рокировку пулемётно-пушечного вооружения и «прописался» основным пиратом на Средиземноморье. Самый массовый А-8 имел «родословную ветвь» в виде всепогодного перехватчика, «педагога» для учебных заведений Люфтваффе и торпедоносца. Морская модификация для торпедных атак по кораблям и транспортам была также у «ФВ-190А-5» с удлинённой носовой частью (версия А-5

(V-14-V-15)). На А-8 предусматривались добаки на 114 литров, что было ощутимым доливом к основному запасу топлива ёмкостью 525 литров.

Распределение баков с горючим было для «Фокке-Вульфов» их козырем и... их смертью. Особенностью топливной системы было размещение двух металлических протектированных бензобаков не по классическому «крыльевому сценарию», а непосредственно в фюзеляже под ногами пилота. Если спереди мотор «Фокке-Вульфа», по аналогии с истребителями С.А. Лавочкина, выступал естественной защитой лётчика — это приветствовалось и означало шанс приблизительно равного положения противников в лобовом поединке. Если же крылья — они же баки — попадали под «ливень» ПВО, под огонь снайперов, мотострелков и владельцев крупнокалиберных пулемётов, возрастал шанс гибели самолёта и пилота. Исходя из формулы «третьего не дано», Танк не ошибся в плане местонахождения бензобаков, но не довёл дело до конца, оставив их без системы заполнения инертными газами по ходу выработки горючего. Случалось, единственная зажигательная пуля оставляла киндеров без фатера (детей без отца).

По мере требований, предъявляемых жесточайшей обстановкой фронтов и географическими условиями дислокации, расширялся калейдоскоп модификаций тяжеловесного «Фокке-Вульфа». Все мероприятия и нововведения следовали курсу улучшения полётных и эксплуатационных показателей: экспериментировали с конфигурацией и площадью крыла, с турбонаддувами и двигателями,

задумывались над герметичностью кабины («ФВ-190» в модификациях «В» и «С»).

Серия «D» (10, 11, 12) воплотила в себе опыт предыдущих конструкций. Первая машина серии была модификацией с 30-мм пушкой «МК-108», которая устанавливалась взамен 13-мм пулемётов в развале цилиндров «ЮМО-213С». Вторая была летающей цитаделью с арсеналом из четырёх крыльевых пушек (две 20-мм + две 30-мм). Третья, то есть «двенадцатая» — представляла собой сильно бронированный штурмовик с однотипным вооружением.

«Штурмующие броненосцы» серии «F» увидели свет в начале 1943-го и проектировались по «матрице» А-4. На самолёте с ещё большим бронированием не было крыльевых пушек, зато устанавливались бомбодержатели и дополнительные баки. Максимальная бомбовая нагрузка превышала тонну авиабомб. На нём воевали Г. Мишке, А. Купфнер, Й. Шаланда, Г. Шуберт...

«Фокке-Вульфы» серии «G» (1–8), задумывались фронтowymi истребителями-бомбардировщиками с оглядкой на пополнение поредевших и изживших себя рядов пикирующих «Штук» («Юнкерсов-87»). Вооружённые парой пушек, они несли от 1000 до 1800 кг бомб, однако столкнулись с неоправданной жертвенностью, чётко показанной советским кинематографом в х/ф «Особо важное задание» на примере одноместного «Ил-2». Отсутствие стрелка-радиста и худшая манёвренность на порядок потяжелевшей машины прекрасно использовались советскими лётчиками, пилотами RAF и «Нормандии» для её систематическо-

го безжалостного и безнаказанного истребления*.

В Битве за Англию «Фокке-Вульф» продемонстрировал преимущество над «Спитфайрами», устаревшими «Глостер-Гладиаторами» и «Харрикейнами». Он был серьёзным противником и для самых массовых истребителей США того времени — «Кертиссов Р-40», окрещённых англичанами «Томагаук». «Стодевяностый» выдерживал максимальный прессинг высшего пилотажа в руках асов, при повторении которого у противников буквально отлетали крылья из-за превышения допустимой нагрузки. По чистой случайности этот многоцелевой самолёт и вторая «скрипка» Люфтваффе после «Ме-109» попал в руки англичан в июне 1942 года. Его взяли «тёпленьким» и незначительно повреждённым вместе с пилотом-врагом, севшим на вынужденную посадку. Флигера (лётчика) отправили в лагерь для военнопленных, а истребитель изучили до мелочей. Считается, что появившийся вскоре «Хоукер Фэйри» был обыкновенной копией «Фокке-Вульфа» с незначительными особенностями-изменениями, согласно авиамощностям Туманного Альбиона.

«Самолёт FW-190, — скаречничал в 1942-м журнал «Флайт», — не является лучшим истребителем в мире, как это утверждают немцы. Во всяком случае, это очень хорошая машина».

Танк и его профи сделали максимум возможного, «выжимая» конструктивное нутро одноимённого брэнда фирмы и её перегруженного КБ. В 1944

*Личностно-боевые показатели и крупницы биографий пилотов истребительных авиаформирований Люфтваффе см. в главе «Пилотаж жизни со смертью».

году его машина «удостоится чести» участвовать в одном из агонизирующих проектов Люфтваффе в рамках системы «Мистель». Программа разрабатывалась не без влияния первоначальных успехов японских «камикадзе» на Тихом океане, с возможной поставкой вспомогательной документации НИТИ ВМС Йокосука подводным путём вокруг Африки. (См. воспоминания Мотицура Хасимото «Потоплённые»).

За основу системы брался предельно облегчённый и безоружный бомбер «Юнкерс-88». Его «под завязку» пичкали взрывчаткой, а на «спине» фюзеляжа монтировали подставку-крепление под «Фокке-Вульф-190» или «Мессершмитт-109». Смертоносная «авиаматка» оставалась беспилотной, но её управление полностью дублировалось на истребителе, пилот которого и управлял полётом.

Редчайший в истории авиации тандем планировалось реализовать в массированном налёте на Гранд Флит в Скапа-Флоу, т.е. фактически операция была немецкой попыткой осуществить «шотландский Пёрл-Харбор» в более мощном тротиловом эквиваленте. В Дании собрали шестьдесят «Мистелей», но Великобритании спасла её вечная заступница и выручательница — непогода...

Стратегия атаки скрывалась в подходе к цели на малой высоте после её визуального обнаружения лётчиком истребителя. Затем шло сближение с целью, фиксирование органов управления носителя и отделение от него истребителя. Как видим, немцы весьма берегли своих лётчиков, в отличие от японцев — при благополучных обстоятельствах главное действующее лицо «Мистеля» возвраща-

лось на аэродром. Нетрадиционная конструкция, в массе своей, будет применена на Восточном фронте против быстро наступавших советских войск...

Двигаясь к окончанию главы «В логове противника», авторы не имеют права обойти стороной ещё одну заговздку из биографии фирмы, многолетне руководимой Куртом Танком. Здесь весомо приложила руку «страна без стереотипов» — «демократическая» Америка, долгое время жившая по принципу: «Мы — далеко, а они — пусть перегрызут друг другу глотки». В преступный план обогащения на чужих смертях попадает штатовская компания «ИТТ» и её глава Состенес Бен. Беспринципный бизнесмен был большим другом... ещё большего друга Г. Геринга — Герхарда Вестрика, шефа германского филиала «ИТТ». Мало того, она держала в своих банках 28% денежного мешка самолётостроительного объединения «Фокке-Вульф» профессора и флюг-капитана Курта Танка. Она же поставляла радары, взрыватели, средства связи, комплекующие к... «ФАУ», в общем, около 12% своего убийственного товарооборота. Верхушка ОКВ, Люфтваффе и Кригсмарине оставалась довольна, тогда как Состенес Бен укреплял европейские филиалы, возможно, не раз чокнувшись добротным коньяком с элитой Рейха за здоровье Адольфа, с которым был лично знаком...

Германская диаспора и Абвер провели колоссальную работу в США до и в ходе Второй Мировой войны, вплоть до попытки срыва очередных выборов президента Ф.Д. Рузвельта. Антикommунистические силы в стране были настолько велики

и сильны, что поднятая проблема, даже минуя деятельность и позицию лиц, подобных Г. Форду — тема обширного исторического исследования, где не всякий поймёт, кто союзник, кто — враг. Один факт: заводы «Дженерал Моторс» в Руссельхайме производили авиамоторы для пикирующих «Ю-87», «цена» которых легла на головы мирных и военных жителей оккупированных стран, а также на совесть(?) гендиректора по зарубежным контактам и прибылям Джеймса Муни...

Дружил ли Танк с американскими воротилами бизнеса — сложный вопрос, но то, что был знаком с документами и подписывал их — это уж точно. Автор знаменитого четырёхмоторного лайнера «Фокке-Вульф 200 Кондор» — «воздушного извозчика» фюрера и «миролюбивого пактовика» Иохима фон Риббентропа, не был бы Танком, если бы ограничился проектированием модификационной гаммы истребителей, рассмотренных выше. Ещё в 1942 году Курт корпел над созданием высотного перехватчика, получившего узкую известность под обозначением «ТА-152». Будучи развитием всего положительного, накопленного от опыта боевого применения «190-х», предсерийные образцы «Ra-1» и «Ra-6», испытанные на рубеже 1942-45 годов, заинтересовали Министерство авиации. К тому времени авиаконструктор вёл параллельные изыскания над двухмоторным ночным истребителем «ТА-154».

Заказ Министерства подразумевал направление проектных работ в двух стадиях. Обе включали в себя анализ финального модифицирования вариантов «D-9», разработку нового хвостового оперения, фюзеляжа, крыла большего размаха. Не об-

делялись вниманием все системы жизнедеятельности истребителя по принципу от А до Я.

Работа захлестнула несколько месяцев 1944 года. В конструкцию «ТА-152А» с 1750-сильным «ЮМО-213А-1» было внедрено оригинальное решение в схеме шасси в виде гидравлического привода взамен электрического. Имея будущее, машина лишилась его, поскольку не была принята в серийное производство.

Однотипный приговор ляжет на судьбу «ТА-152В», несмотря на его более мощный «ЮМО-213Е-1» и увеличенный до 11 метров размах крыльев.

Пять версий этой полномасштабной и боеспособной модели, разнообразно оборудованной и разнообразно вооружённой, не пойдут на конвейер, имея «сердце» мощностью 2250 л. с. Увы, наложили свой отпечаток осень 44-го, и сопутствующие ей события на фронтах.

Танк никогда не был карьеристом и приспособленцем, но даже такой авторитет как он, попал в серьёзную опалу к деградирующему в роскоши Герману Герингу. Однажды «летающие крепости» и «ланкастеры» союзников, системно бомбившие предприятия «Фокке-Вульф» и уничтожившие не один десяток новых истребителей, разгромили фабрику, изготовлявшую спецклеи. Другая фирма-поставщик, производившая заменитель, подогнала некачественную продукцию, что немедленно аукнулось торможением производства.

Курт Танк срочно вызывается на самый главный и дорогой ковёр Люфтваффе — к рейхсмаршалу Герингу, не терпевшему самодостаточных сопротивленцев и любителей конфронтации типа генерала Адольфа Галланда. Это был не мирный

разговор под кофе с коньяком с бывшим шефом, а настоящий трибунал в присутствии сочувствующих и молчаливых интриганов под фельдмаршалством хитрющего Мильха. Вал испепеляющей критики обрушился на него напалмом словесно-огульной бомбардировки. Перетерпев апогей, Курт Танк прямолинейно и бескомпромиссно заявил, что не будет выпускать клееные фюзеляжи в угоду количеству самолётов, обречённых саморазрушиться на земле и в воздухе...

Кто знает, не послужили ли трения между идеологами и практиком замораживанием «ТА-152» с 12-цилиндровым «Даймлер-Бенцем-603L», развившим 748 км/ч, благодаря мощности 2100 л. с.? На всепогодном истребителе, способном бороться с «Мустангами» и «Тандерболтами», стояли четыре 20-мм и одна 30-мм пушки. Сборка и облёт трёх прототипов представились бессмысленными — о них знали лично лишь единицы из асов Люфтваффе.

В той же категории «изгоев» германской авиапромышленности не по её вине оказались «ТА-152» серии «Е»: высотные вооружённые фоторазведчики «приказали долго жить» в единичных экземплярах.

Немного повезло только «ТА-152Н» с герметичной кабиной и почти 15-метровым размахом крыла. Высотный перехватчик на заделе опытных «ФВ-190» (V-29, V-30, V-31) выступил флагманом для мелкосерийного производства «ТА-152Н-0» и «ТА-152Н-1» с двигателями «ЮМО-213Е» и «ЮМО-213ЕВ» (1750 и 2250 л. с., с «живчиком» форсирования «MW-50»). Их будет выпущено не более 68 штук. Чем бы они не были вооружены и как бы не были метеорны в воздухе (760 км/ч на 12 500 мет-

рах) — их роль в войне, к сожалению Танка, соответствовала древнему знаку арифметики — цифре «ноль».

В отличие от единственного «ТА-153», созданного на основе опытного «ФВ-190V-32», удачней сложится биография «ночника» — двухмоторного «ТА-154». Двенадцатиметровый высокоплан с однокилевым хвостовым оперением разрабатывался поздней осенью 1942-го, а уже в начале июля следующего года Курт Танк лично испытал самолёт. На паре опытных образцов стояли «ЮМО-211N» по 1500 л. с. каждый, а на прототипе серии «ТА-154А-0» — «ЮМО-211R» (модернизированные, той же мощности).

Рождённый для борьбы с бомбардировочными армадами союзников, «ТА-154А» показал отличные результаты. Двухместный самолёт массой 8930 кг «зарегистрировался» скороподъёмностью около десяти метров в секунду и скоростью 650 км/ч на 8000 метрах. Практический потолок составлял 10 900 метров, дальность — 1365 километров. Учитывая предназначение, ночной истребитель не имел бомбовой нагрузки. Самолёт с размахом крыла 16 метров вооружался двумя-тремя 30-мм пушками «МК-108» и двумя пушками «MG-152/20» калибра 20 мм.

Была заказана партия из 250 машин, но на деле удалось построить (с учётом опытных) всего 31 «ТА-154». Причина скрывалась в том самом клее, из-за которого Танк едва не угодил за решётку, а может быть и в диверсии рабочих, ведь «на пользу» Рейха трудились сотни тысяч «недочеловеков» — русских, французов, славян, всех, кто угодил под свастику с 1939 года...

В последующем «Фокке-Вульф» пыталась выправить положение, несмотря на череду катастроф и снятие заказа проектами высотных перехватчиков «ТА-154С» и «ТА-254», однако эти работы были аннулированы, оставшись чертежами на проектном ватмане.

Кроме «Фокке-Вульфа-190» и его модификаций задачей фирмы следует назвать большого пакостника Второй Мировой войны — двухмоторного двухбалочного разведчика «ФВ-189», известного в России под прозвищем «Рама». Эта «рабочая лошадка» Люфтваффе с экипажем из 2–3 человек сотворила уйму горя, ибо, являясь «глазами» всех видов войск и соединений, корректировала их боевой путь или оборонительные мероприятия. Сильнее всего «Раму» ненавидела стожильная советская пехота, поскольку появление разведчика часто означало предстоящий налёт вражеской авиации на передовой. «Сова» (не путать с «Уху» — «Хейнкелем-219»), без обиняков, была авангардной машиной как в конструктивном плане, так и в поставляемом для неё оборудовании.

Разведчик, созданный инженерным сообществом Курта Танка в конкурентной борьбе с КБ «Блом унд Фосс» и «Хеншель» за три года до нападения на Польшу, обретёт в ходе войны славу неуязвимой машины. Её будут догонять, рвать пулемётно-пушечными залпами, жечь и топить, но прежде чем погибнуть, её экипаж иногда успевал передать сведения глобальной стратегической важности, из-за которых впоследствии будут гибнуть тысячи человек. Оставляя в стороне конструктивно-организационные перипетии и конкретику «что,

где, когда», отметим, что «Рама» имела множество разнофункциональных модификаций и была выпущена в количестве 847 экземпляров авиазаводами Германии, Чехословакии и Франции.

Мирный пассажирский авиалайнер «Фокке-Вульф 200 Кондор», участник перелётов Берлин — Нью-Йорк, Берлин — Ханой и Берлин — Токио, тоже превратят в слугу войны. Он будет исполнять роль дальнего разведчика, злостного нарушителя чужих границ до начала наступлений Вермахта и Люфтваффе, помогать Кригсмарине в «должности» морского патрульного самолёта. Он будет «членовозкой» НСДАП и главарей Третьего Рейха, заметным участником разгромов Ленд-Лизовских конвоев, машиной, подготовленной для сурового Заполярья. Игнорируя аварии и недостатки, довоенный «Кондор» закупали Финляндия, Дания, Япония и Бразилия...

За годы войны заводы «Фокке-Вульф» построят свыше 250 «Курьеров» различных модификаций. Мало кто знает и помнит, что до её начала «Кондор» дважды чуть не доводил Танка до инфаркта. Первый раз одну из опытных машин разбил по халатности один из фаворитов «Дойче-Люфтваганзы», а во второй немецкий «Чкалов» герр Шак совершил геройский трюк, вертанув на 24-тонном четырёхмоторнике петлю, едва уложившись в завершение фигуры на высоте 50 метров...

Останутся нереализованными подготовленные и задокументированные проекты бомбардировщика «Фокке-Вульф ТА-400» и реактивный истребитель серии «ТА-183», которые никак невозможно назвать неудачей главного авиаконструктора и технического директора фирмы. Курта обогнал на ре-

активном «вираже» Вилли, но произведённое их коллективами пригодится авиации уже после войны...

Заключая поверхностный обзор творческой деятельности немецких конструкторов и авиации Люфтваффе, оговоримся, что намеренно исключили из повествования летательные аппараты нетрадиционных схем. Как понимает осведомлённый читатель, их у нацистской Германии было более чем достаточно, причём даже в будущем возможно нахождение и рассекречивание таких документов-проектов, от которых вздрогнут люди, отдавшие себя авиации пожизненно и целиком. Германский интеллект во множественном числе, подстёгнутый захватнической планетарной «миссией» «освобождения» народов от мирового еврейского господства, кровопролитно доказал своё лидерство в 30–40-х годах XX столетия. Мало того, ускоренные темпы разработки, освоения и внедрения ЖРД, ТРД, ПуРВД, каталог практического опыта ракетных проектов и работ по распаду вещества легли под ноги Победителей — стран Антигитлеровской коалиции. Глаголя проще, немцы провели колоссальнейшую работу, перешагнувшую какой-то отрезок времени далеко вперёд, расчистив виновными и невиновными жертвами дальнейшую эволюцию боевой и пассажирской реактивной авиации. Смотрите чертежи всех послевоенных реактивных самолётов и вы поймёте сверхдолгозамалчиваемый парадокс.

Родоначальники механически-колёсного передвижения по земле, технически подкованные, грамотные и авантюристические по натуре, немцы самостоятельно пришли к своим победам под водой, на воде и в небе, тогда как в России не слы-

шали и репрессировали К. Циолковского, Ф. Цандера, Ю. Кондратюка, Г. Лангемака, С. Королёва и других «адмиралов Вселенной». Изобилие технических и военно-стратегических побед съаккумулировавшихся в столь маленькой, но амбициозной державе Европы, закономерно подвело её под большое число поражений, ибо, неся смерть и величайшее горе народам, Германия сконструировала себе тоже самое, усиленное миллиардным проклятием выживших...

Ни при каких обстоятельствах, никому и никогда нельзя простить Гитлеровскую Германию, за содеянное в годы Второй Мировой войны. Над ней можно смилостивиться, как может гуманно смилостивиться над врагом его конкретный и Главный Победитель — народ СССР и его потомки в лицах граждан РФ и стран-союзников СНГ.

Технологическо-конструкторская специфичность произведения, вызванная стремлением авторов восстановить взаимосвязь противостояния умов и моторов 65-летней давности, отпечатала кровоточащий след Красной звезды и Чёрной свастики на каждой странице. Представители разных поколений XX века — отец и сын Рассохины — просят извинения перед Памятью погибших соотечественников, здравствующими ветеранами Великой Отечественной и их детьми, за военизированную германистику главы «В логове противника», поскольку создав её, авторы по рождению и уму — Р У С С К И Е .

Нацизм убил миллионы мирных, честных, интеллигентных и добропорядочных немцев, ни клеткой разума и тела не желавших войны. Он выступил беспрецедентным гением Дьявольского Зла,

строителем международной, межконфессиональной и межконтинентальной смерти, идеологом антигуманно-варварских, расистских, медицинских и химических преступлений против Человечества. Объединённые Осью Зла, итало-германский фашизм и реваншистско-самурайский милитаризм осознанно нарушили негласную международную конвенцию взаимоуважения наций и национальных меньшинств, создав концлагеря, крематорные «фабрики смерти», бактериологическое оружие. Прикрываясь святыми воинами прошлого, оккультизмом и рыцарскими законами, Италия, Германия и Япония ввели в историю войн явление массового самоубийства соотечественников...

Хлюстообразные, рекламовещающие, разноцветно-дворянжковые, партийные и официальные СМИ РФ, катающиеся по Европе, Азии и Америкам, обожают банальничать, юродствуя перьями всевозрастных бумагомарателей: «История не терпит сослагательного наклонения». В нашей книге она вечно будет терпеть ту боль России, что скрывается под смыслом «Если бы не было войны»...

На любом хуторе могли родиться президент, чемпион, акушерка...

В любой деревне могли вырасти — писатель, протоиерей, строитель...

Село — дало бы Родине многодетную мать, пчеловода, рыбака, агронома, конезаводчика и хлебобоба...

Посёлок вывел бы в путь тракториста, животновода, мелиоратора, селекционера, шахтёра, старателя по драгметаллам, геолога и лесника...

Город — родил бы хирурга, скульптора, музы-

канта, художника, композитора, милиционера, бандита, ассенизатора, проституток, алкоголиков, железнодорожников, космонавтов, лётчиков, учителей, солдат и матросов, предателей и спасателей, партийных и беспартийных...

Городок — воспитал бы слесаря, водителя, сталевара, фрезеровщика, стеклодува, губернатора и депутата, механика и судостроителя, повара и вора, энкавдиста и стукача, диссидента и фокусника, мотогонщика и картингиста, библиотекаря и доцента, трамвайщика, сторожа, кинооператора, электромонтёра, лифтёра, киоскёра, судью и убийцу...

Посёлок городского типа — пустил бы в жизнь продавщицу мороженого, мультипликатора, кукловода, королеву бензоколонки, принца естествознания, джазмена, печника, дворника, киноактрису, фотографа, телохранителя, поливальщика улиц, глухих и слепых, немых и цветочников, сумасшедших и гробовщиков...

ЕСЛИ БЫ НЕ БЫЛО ВОЙНЫ — НЕ БЫЛО БЫ ЭТА ВОЙНЫ...

Война убила их всех, не дав им родиться, ибо те, кто родили бы их, погибли, не успев встретиться в жизни. Просторы бывшего СССР, граждане которого покрыли собой пол-Европы для его независимости, стали задворками России, превращённые в таковое идеологическими партийными и прочими гадёнышами-хамелеонами. Провинция, глубинка, захолустье по всей территории — стонут, плачут, смеются и умирают под сапогом агрессивного захватчика — нью-капитала. Сегодня ещё не поздно оглянуться во вчера, чтобы завтра не появились романы «Послезавтра была война».

ПИЛОТАЖ ЖИЗНИ СО СМЕРТЬЮ

Время неумолимо отдаляет нас от событий Второй Мировой и Великой Отечественной войн. Уходят участники, свидетели и очевидцы, пережившие убийственно-кровопролитнейший ад малых боёв и грандиозных по масштабу битв на земле, в небесах и на море. Тяжкая участь постигла сотни тысяч моряков, пехотинцев и авиаторов, задействованных в Военно-морских кампаниях на Тихом океане. Их останки и разорванные остовы кораблей, субмарин и самолётов молчаливо кричат со дна морей и океанов, как официальное предупреждение о неразумности излишне военизированного Человечества...

Сильнейшее цензурирование, репрессивные методы подавления инакомыслия, слежка и доноительство, борьба с гуманистами, полное засекречивание архивов и технической документации в бытность внешнеполитической и военной доктрины СССР, периоды «железного занавеса» и «разнотемпературных войн» вернулись в «демократично-гласную» Россию тысячетоннажным тиражом неизвестной ранее периодики и литературы. Отчеканенному мастерству пилотажа и прицельной стрельбы будут посвящены десятки честных, неповторимых, дышащих откровенной злобой, фактических и фальсифицированных трудов, преобразованных в барыши от истории коммерсантами ряда перепрофилированных типографий, либо посредниками, не имеющими шрифта-станка. Становятся все громче и заметнее голоса и охаивание

Государственного Подвига народов Советской России, вплоть до обозначения их оккупантами, карателями, насаждателями военного коммунизма и сталинизма. По указке местных экстремистов и Запада идёт наглое переписывание истории в пользу США и Великобритании. Бушует возрождение фашиствующего подончества в республиках бывшего СССР, стран СНГ и в бывшей коалиции держав СЭВ...

Нашествие «ледоколов правды» и бомбардировка массового сознания псевдогуманной «антивоенной» паралитературой, юмористические выверты простолычных жонглёров СМИ, процесс деградации общества и политика «десяти стандартов», по выражению А.И. Солженицына, ожидают «выныривания нового гения отечественной литературы». Так ли это — покажут бег времени и родители того, чьё дитя будет поцеловано и благославлено Господом Богом или его посланцами на Земле. Жёстокий реализм, обнажённый и режущий фактами по своей сути, проповедует аннулирование авторской свободы в документальном произведении. Разобраться в этих фактах, последовательно и досконально отметая откровенно надуманные мифы в судьбах-биографиях «экспертов фюрера» и «сталинских соколов», выявить действительно геройские и профессиональные проявления их личностей — тяжеловесная и где-то непосильная задача. Детская игра в «тепло-горячо-холодно» здесь абсолютно неуместна и невозможна, но ведь и «госпожа Истина» (если кто помнит) — не лакмусовая бумажка!

Выдающийся лётчик-истребитель, Герой Советского Союза Иван Евграфович Фёдоров, уничто-

живший 134 самолёта противника в девяти войнах, любил повторять, что «никогда не боялся смерти». Ничего не зная о самурайском Кодексе воинов, русский ас практически сформулировал правило отечественного «Бусидо», участвовал в формировании истребительной группы авиаторов-штрафников.

Страх у каждого — бывает разным, в мирные и военные годы. Безостановочный страх сводил с ума, вырабатывал полное бесстрашие, или допускал сбой в сознании, ставший первой и последней ошибкой в судьбе и карьере пилота. И через 65 лет после войны может появиться панический страх не так перед смертью, как перед величайшей ответственностью, рождаемой в разуме и душе смельчака, штурмующего Мир поиском исторической правды и справедливости, познанием Величия Предков, стремлением запечатлеть «нечто» ранее неувиденное. Этот страх истребляется исключительно индивидуальной волей и самосжигающим характером автора, многосильность и КПД которого определяются ежедневным простым понятием «ТРУД»...

Как не ошибиться? Кому можно доверить недоверяемое? Глаголя пилотно, «как не скапотировать», «не налететь» на лживые «пули» прессы энной ориентации? Вопросы отнюдь не региональные, а всероссийские, поскольку авторы строк сотни раз сталкивались с лжепатриотизмом и лжепартийностью (всех партий) на местном и федеральном уровнях. Постараемся «полететь» своим путём, своим маршрутом, катапультировав лозунговую сентиментальность, спичи, слоганы, брэнды бредов, национальные и классовые предрассуд-

ки. Подумай, читатель, что значило решиться стать лётчиком, пройти обучение, взлетать, сражаться, побеждать и погибать в опалённые 30–40-е годы XX века...

* * *

Самый результативный ас Люфтваффе, лётчик-истребитель Эрих Хартман, родился в 1922 году в Вейсзахе, под Штуттгартом в семье врача и спортсменки-планеристки. Профессия отца пришлась не по душе ребёнку — в десять лет он совершил свой первый полёт на планёре. К шестнадцати годам освоил легкомоторный спортивный самолёт. В 1940-м успешно учился в 10-м тренировочном полку Люфтваффе в Кёнигсберге, позже перешёл в авиашколу в Берлин-Гатов.

Закрепившись теоретически и освоив «Me-109», Эрих направляется под Моздок, под крыло командира 52-й истребительной эскадры Дитриха Грабака, в звено Эдмунда Россмана.

Старт лётной карьеры вышел неудачным — Хартман обнажил тыл ведущего в бою, израсходовал боезапас и повредил «Месс» при вынужденной посадке. Он получает взыскание и отстраняется от полётов до начала ноября 1942 года.

В дальнейшем ему вновь разрешают боевые вылеты, в одном из которых его звену довелось вступить в бой с 11 «Ил-2» в сопровождении 10 «ЛаГГ-3». Со второго захода в атаку, Эрих повреждает двигатель «летающего танка» пушечным залпом. Советский штурмовик стал первой победой, однако триумф едва не аукнулся гибелью — очередь «ЛаГГа» тут же отправила его «Мессершмитт» вслед за «Илом».

Вторая победа придёт в конце января 1943-го. Продолжительный поединок с упорным владельцем «МиГ-3» доказал немецкому лётчику правоту однополчанина Гюнтера Ралля: «Русские — сражаются до конца». Хартман выходит из боя победителем, причём с того дня начинает летать, словно выпущенный джин из «Багдадского вора».

В апреле он сбивает 13 самолётов — несколько в один день. В июле 1943 года, попав в жуткую бойню на Орловско-Курской дуге, в контактных ближних боях он уничтожает семь краснозвёздных машин.

«Моя тактика — ждать момента, шанса для атаки, — редко перед кем откровенничал гауптман Хартман. — Я сближался на большой скорости, подходил как можно ближе и, когда самолёт противника закрывал переднюю сферу фонаря, выпускал короткую очередь, — экономил боезапас. Неподготовленный лётчик сближается до 100 метров и открывает огонь, а тренированный подходит ещё ближе, жмёт на гашетку и сбивает. Стрельба с такого расстояния связана с большим риском. Я сам шестнадцать раз пролетал через обломки сбитых мною самолётов, восемь раз спасался на парашюте»...

Да, какая-то неведомая сила вела «белокурого германского рыцаря» по тонкому канату между жизнью и смертью: возможно, то была мольба его возлюбленной с пятнадцати лет, будущей жены Урсулы. Наследника опыта Манфреда фон Рихтгофена сбивают над позициями советских войск. Он избегает пуль ППШ, но захватывается фронтовой разведкой. Его везут на допрос и в это время над автомашиной проскакивает на бреющем атакую-

щий «Ю-87»-«лаптёжник». Хартман осуществляет побег, воспользовавшись замешательством шофёра и конвоиров. Провидение спасло его и на линии фронта ночью, когда он был обстрелян своими...

В 1944 году Хартман уничтожает 78 самолётов на Восточном фронте. Его срочно вызывают в Берлин, на аудиенцию к фюреру. Верховный главнокомандующий лично награждает Эриха Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами. Он «на всю катушку» отгуливает отпуск в звании майора. Вскоре убывает обратно на фронт и вступает в новые воздушные схватки на должности командира 1/JG-52 —полка одномоторных истребителей.

Провоевав на этом посту до последнего дня войны, сбив 352-й самолёт противника за какие-то часы до капитуляции, он отдал приказ запалить все имеющиеся в наличии самолёты своей авиагруппы. Среди трескуче хлопочущего пламени, под крики беженцев, 23-летний ас решил сдаться в плен американцам, близ их позиций у чешского города Писека. Однако командование 90-й пехотной дивизии Армии США, взяв под опеку беженцев и сослуживцев Хартмана, спустя неделю рассудило по-иному: все они с частью военнопленных были переведены под юрисдикцию победительницы — Советской Армии.

Беспримерному лётчику, совершившему 1425 боевых вылетов, молодому человеку, прозванному «чёрным дьяволом Украины», предстоит пережить более 10 лет тюремного заключения в советском лагере для военнопленных. Он ещё не раз понадобится ВВС ФРГ, как опытный наставник

и «живая реликвия» Люфтваффе, будучи командиром 71-го авиаполка истребителей «Рихтгофен», дислоцировавшегося в Ольденбурге. До и после отставки почётный лидер «Клуба 300» будет служить глыбой преткновения между авиаисториками противоположных военно-идеологических лагерей, отстаивающих реализм и утопию вокруг техническо-математической подоплёки его побед...

* * *

8 июня 1920 года, в посёлке Ображиевке Сумской области, в семье Кожедуб пролетела зарница счастья — родился долгожданный Иванушка. Волею судьбы, обстоятельств, рока, личного желания, при поддержке родни и из-за немецкой агрессии против СССР, обыкновенный мальчик окажется с годами мужчиной, от имени и заслуг которого съезжилась, плакала и овдовела не одна семья Третьего Рейха. Последнего могло и не быть, не будь реваншистско-геополитических устремлений «вселенски озабоченных» главарей гитлеровской Германии, идущих к «мировому господству или краху» любой, в том числе антигерманской ценой...

Иван посещал Шосткинский аэроклуб до войны, а в 1940-м его призвали в действующую армию. Увлекающийся и целеустремлённый, он не остановился на достигнутом и в 1941 году закончил Чугуевское военное авиачилище. Старшие товарищи, заметив смекалистость, техническую грамотность и дисциплинированность, попридержали его в стенах альма-матер, поджелевали за пылкость и молодость. Кожедуб считает своим долгом участие в боях и вступает в борьбу с началь-

ством и военкомиссариатом, забрасывая их рапортами о переводе на фронт.

Весной 1943 года старший сержант Иван Кожедуб получает направление в 240-й ИАП, осваивавший новинку краснозвёздных ВВС — мощный и хорошо вооружённый истребитель «Ла-5». Пилоты полка отличились храбростью, взаимовыручкой и снайперством, в ходе боевых действий на Воронежском фронте и на Орловско-Курской дуге. Мастерски используя «kozyри» детища КБ С.А. Лавочкина, истребителям которого он останется верен навсегда, Кожедуб, в период июль-ноябрь 1943-го, уничтожает 25 самолётов. Под Покровкой, Харьковом, Бородаевкой, Погребнёй, Кривым Рогом, Кировоградом и другими малыми и большими населёнными пунктами Иван Никитович сбивает пикирующие «Юнкерсы», «Ме-109», по одному «Фокке-Вульф» и транспортному «Ю-52», а также два бомбера «Хейнкель-111». Его полк сопровождает пикировщики «Пе-2». За победы и смелость младшему лейтенанту присваивается звание старшего лейтенанта и должность комэска 3-й эскадрильи упомянутого полка, базировавшегося на Украинском фронте.

На Первомай 1944-го, за выдающиеся боевые заслуги, проявленные в боях с противником, колхозник Василий Конев дарит Ивану Кожедубу новый «Ла-5», собранный на средства крестьянской семьи Коневых, в Честь погибшего Героя Советского Союза Г.Н. Конева. Истребитель был не просто подарком и оружием отомщения — самолёт явился всенародным признанием и глубоким патриотическим доверием, оказанным Кожедубу. Было

за что: 30 января того же года он подбил «Ю-87» под Капитановкой-Лебедин. 14 марта — «Vf.109» и «Ю-87» в районе переправы через Буг. 19 апреля — уничтожает «Месс» под Вуртулулом, через десять дней — два «Хеншеля-129» под Яссами...

Сражаясь на «коневском» «Лавочкине», Иван Никитович отправил на землю двух крылатых захватчиков. После окончания Яссо-Кишиневской операции, виртуозного лётчика, имевшего за плечами 45 побед, направляют в 176-й ГИАП, где он дослуживается до звёзд капитана.

Заместитель командира полка, действовавшего в составе ВВС 3-го Балтийского фронта, к концу лета 1944 года осваивает один из лучших истребителей второй половины войны, мечту многих советских пилотов — «Ла-7». Полк, полностью укомплектованный этими замечательными машинами, перебазирован на 1-й Белорусский фронт. Воюя на нём, майор Кожедуб лично сбивает 11 новейших «Фокке-Вульфов» и один реактивный «Me-262» с 10 февраля по 17 апреля 1945 года.

Властитель дум и наставник советской послевоенной молодёжи, подвижник и куратор нововведений в ВВС Советской Армии и ВМФ, автор автобиографических книг «Служу Родине» и «Верность Отчизне» вспоминал о бое с «чудо-оружием» В. Мессершмитта:

«19 февраля Дмитрию Титаренко и мне довелось встретиться с немецко-фашистским реактивным самолётом. Мы вели воздушную охоту невдалеке от линии фронта. Внимательно слежу за воздухом. С юга, со стороны Франкфурта, на высоте 3500 метров внезапно появляется самолёт. Он ле-

тит вдоль Одера на скорости, предельной для наших «Лавочкиных». Да это же реактивный самолёт! Быстро разворачиваюсь. Даю мотору полный газ, полагаясь на большую скорость. «Выжимаю» из машины максимальную скорость. Стараюсь сократить дистанцию и подойти с небольшим снижением под «брюхо» вражеского самолёта. Хочется подробно рассмотреть его: если удастся — открыть огонь и сбить.

Титаренко не отстаёт. Зная, что он может поспешить, предупреждаю:

— Дима, не торопиться!

Подхожу со стороны хвоста на расстоянии пятьсот метров. Удачный манёвр, быстрота действий, скорость — позволили мне приблизиться к реактивному самолёту.

Но что такое? В него летят огненные трассы: ясно — мой напарник всё-таки поторопился! Про себя нещадно ругаю Старика: уверен, что план моих действий непоправимо нарушен. Но его трассы неожиданно-негаданно мне помогли: немецкий самолёт стал разворачиваться влево, в мою сторону. Дистанция резко сократилась, и я вблизи с врагом. С невольным волнением открываю огонь. И реактивный самолёт, разваливаясь на части, падает».

Совершив 330 боевых вылетов и участвуя в 120 воздушных боях, майор Иван Никитович Кожедуб стал самым результативным асом среди пилотов ВВС СССР и союзников, сбив 62 вражеских самолёта. Трижды Герой Советского Союза был дважды награждён Орденом Ленина. Будущий выпускник Военно-Воздушной Академии семь раз награждался Орденом Красного Знамени, Ордена

ми Александра Невского и Отечественной войны 1-й степени, дважды — Орденом Красной Звезды. Полковник И.Н. Кожедуб командовал 324-й ИАД, воевавшей в Северной Корее на «МиГ-15», правда, попал под запрет на личное участие в боевых вылетах.

Сильнейший из авиаторов своего времени, он пройдёт Академию Генштаба, позднее, по завоёванному праву, станет маршалом авиации, Учителем подрастающего поколения высококлассных военных пилотов.

Всем своим существом и разумом он совершил неопишимо многое, ни на секунду не задумываясь и не представляя себе, что будущее СССР разрушится без войны, по словам У. Черчилля:

«РОССИЯ НЕ ВЫДЕРЖИТ СТОЛКНОВЕНИЯ С ВЕЩИЗМОМ»...

* * *

В XXI веке не найти очевидца-немца. помнящего, каким был мальчишка Эрих Герхард Баркхорн, когда он шастал по улочкам и подворотням Кёнигсберга после Первой Мировой войны. Может, пацанёнок, бегая на представления бродячего цирка, мечтал стать клоуном, дрессировщиком, фокусником? Может, таскал тяжёлую пачку газет, после которых целыми днями не отмывались руки и срывался без того слабый голос? Кто знает, как сложилась бы его жизнь, если он предпочёл бы лётной карьере творческий поиск композитора, писателя, двигателялиста, духовный сан священника или «игру» на бирже?

Предполагать можно многое — становление Германии и её населения в первом двадцатилетии XX

столетия — тема серьёзного историко-документального исследования, где не всегда откроется воинственность достаточно религиозной нации накануне Второй Мировой войны. На деле неброского вида юноша стал потихоньку собирать не грибы и гербарии, а бесчисленные вырезки из газет и журналов, перечитывая их не один раз, своими синими, под цвет неба, глазами. Бережно хранимые публикации красноречиво освещали авиационную тематику. Выбор был сделан: «во что бы то ни стало, быть лётчиком». В годы «рейхсмобилизации» таких ребят с удовольствием ставили в крепкую сцепку, благо внешние факторы власти располагали к себе вчерашних безусых юнцов. Будущее Люфтваффе в виде Люфтфлоттов и Люфткрайсов, не без опеки «Люфтганзы» и «Люфтшпортфербанда», а также единомышленников Г. Геринга, выглядело не столь туманным и популистским, как представлялось противоборствующим контрразведкам...

С трудом пережив всеобщий экономический кризис, бывшая Веймарская республика дала таким, как Баркхорн, всё, к чему они стремились: не только блистательность формы, таинство воинства, уважение и страх в глазах масс, но и сверхмощный и моторизованный, антисемитски настроенный нацизм. Не следует забывать, что немецкие взгляды на стратегию и применение боевой авиации воспринимались эталонами в Советской России, ибо с 20-х гг. русские проходили стажировку при Минобороны Рейха в Берлине, не говоря про Липецкую авиашколу и теоретические догмы мэтров Дуэ и Рожеро.

Дальнейший путь к вершине Авиа-Олимпа у Баркхорна, как у его тысяч ровесников, несколько «трафаретен». Посещение лётной школы, первые страницы «букварей», содержащих подробные рекомендации по пилотированию, эксплуатации, истории и тактике авиации и, наконец, азы конструкций самолётов со всего земного шара, магнитно притягивали не одного кёнигсбергца. Что же это был за «философ», так предусмотревший личностные амбиции и хобби почти каждого? В чём зловредном мозгу могла зародиться мысль использовать родную нацию в роли рабовладельческо-гладияторного поколения, успокаиваемого не только «хлебом и зрелищами», но и болеутоляющими инъекциями, состоявшими из пустоты, из воздуха?! Почему повсеместно проходит дюжина виновных? Мол, завлекли народ в дебри и болото фашизма, а значит, они крайние — им голову в петлю или на плаху?

Католическая и протестантская Церкви били в набат. Лучшие священники, полагаясь на гуманные Основы Религий, проповедывали отречение от дьявольских устремлений национал-социализма и путчезового экстремизма. Увы... Германский народ недослышал, недопонял, неосмыслил и недосмотрел сути зарождавшегося Зла, осознанно свернув с дороги, игнорируя запрещающие знаки...

В то же время темноволосый герой повествования успешно экзаменуется. Получив права на владение истребителем, в звании лейтенанта прибывает в Остенде, в 52-й истребительный полк «Рихтгофен», с 1941 года дислоцировавшийся на Восточном фронте. Там, на передовой линии огня, Барк-

хорн не раз, не два попадает под перекрёстный залп советских истребителей и кинжальный шквал русской ПВО, там он познаёт радость победы, уничтожив первый самолёт противника. При колоссальном напряжении ВВС, летевших навстречу смерти и завоеванию господства в воздухе, при высокой самопожертвенности ведомых с обеих сторон, Баркхорну удаётся пополнить список побед и одновременно зарекомендовать себя рискованным и думающим пилотом. К месту заметить, что «звёздный путь» Баркхорна, запечатлённый во многих отечественных и зарубежных изданиях, был не так уж успешен, особенно в начале его лётной карьеры. В своих первых полётах (а их было более сотни) он не приносил с собой ничего, кроме впустую расстрелянного боекомплекта и опустошённых надрывной работой двигателя бензобаков. Девять раз его очередной истребитель был сбит, однажды горел, сам Герхард пережил ранения разной степени тяжести и побывал в плену.

Вскоре, учитывая его многоопытность, командование перебрасывает Баркхорна с группой однополчан в только что созданную эскадрилью реактивных истребителей, занятых на «перерезании» бомбардировочной артерии союзников. На вооружении авиачасти с именем «Хорст Вессель» состояли «Me-262». Необычный по компоновке обладатель турбореактивных двигателей в модификации «А-1», первоначально не воспринимался немцами пилотами, как «Ласточка» или «Альбатрос».

Следовало не то что переучиться и пересмотреть тактику боя на высоких скоростях при сжимающих мозг манёврах. Предстояло привыкнуть

руками, глазами, душой и ногами к столь «экссклюзивной птичке», открывшей своими успехами и неудачами немилосердную реактивную эру. Работа — боевая эксплуатация «Me-262» — требовала самовыкладки, технической грамотности и высокопрофессионального мастерства. Последнее безоговорочно доказывалось «командой экспертов» в составе Г. Бэра, «Графа Пунски» (Крупинского), «Маки» Штейнхоффа, Г. Лютцова, Г. «Виммерсоля» Заксенберга. В одном ряду с ними кумиры немецкой молодёжи, выдающиеся асы Люфтваффе, освоившие «Me-262»: В. Новотный, Э. Рудорфер, Г. Эхлер, Т. Вайссенбергер, В. Шук, Г. «Дакель» Вальдеман, Ф. Шалль, Г. Бухнер, Г.–П. Эдер, К. Шноррер, К. Вельтер и немногие другие.

Чтобы не случилось в жизни Эриха Герхарда Баркхорна, перипетии судьбы не сделали его характер «студенистым» или трусливым. Гауптман не был и слишком высокомерным, пуская вперёд себя молодых пилотов, помня о своих первых «пустых» 120 вылетах. Он сам рвался в гущу боя, при поддержке и подстраховке со стороны однополчан сам пришёл к феноменальным победам. Перенеся тяжёлую катастрофу после отказа одного из «ЮМО», он долго провалялся на госпитальной койке, вспоминая огонь «табуна» «Мустангов», сожалея, что сражаясь на «Ласточке», не сбил ни одного неприятеля...

Отметив присвоение звания майора в 1944 году, Баркхорн продолжит летать, совершив за годы войны около 2000(!) боевых вылетов. В них он схлестнулся в поединках с сотнями врагов, из которых 301 так и останется на земле и на мелководье Восточного фронта.

Один из счастливых, переживших войну, ас Баркхорн взошёл на вторую ступень пьедестала Люфтваффе, уступив «золото» майору Эриху Хартману, разделившему с ним визитную карточку так называемого «Клуба 300». Это ему он как-то неожиданно-милосердно заявил при встрече:

«Помни, что и тот русский лётчик когда-то был маленьким и являлся сыном красивой русской женщины. Он имел такое же право на жизнь, как и мы»...

* * *

Немецкое командование всех родов войск, ищейки Абвера, доносители и перебежчики в истинной роли «врагов народа», часто недооценивали как организационно-промышленную структуру Советских ВВС, так и самих русских лётчиков, о чём не раз упомянул в своих трудах ветеран двух Мировых войн, штабист и историк Люфтваффе, генерал-майор Вальтер Швабедиссен. Неповторимая, полная трагизма и триумфов, редчайшая судьба аса Александра Ивановича Покрышкина жестокое подтверждение тому, «кто с мечом к нам придёт». Уроженец Новониколаевска (Новосибирска), спустя детские и школьные годы увлекался планёрами и посещал местный аэроклуб. Был призван в армию в 1932-м, а через год завершил учёбу в Пермском авиаучилище, защитившись по специальности «инженер». В год начала Второй Мировой Александр с успехом окончил Качинскую авиашколу, прославившуюся небопроходцами-выпускниками, настоящей, павшей и выжившей элитой ВВС. Накануне Великой Отечественной старший лейтенант Покрышкин служил в 55-м ИАП командиром

звена. Полк, имевший на вооружении истребители Н.Н. Поликарпова и новейшие «МиГ-3», располагался вблизи границы с Румынией, в Бельцах.

Молодой офицер, прошедший путь слесаря и авиационного механика, оперативно овладел «норовистым» истребителем Микояна-Гуревича. Анализируя колоссальный опыт и ошибки, приобретенные в ходе битв, лётчик от Бога позднее напишет книги «Крылья истребителя» и «Небо войны», где есть страницы, раскрывающие враждебную деятельность «друзей по пакту»:

«Как же так? Почему мы не имеем права сбивать, если они летают над нашей территорией... и не просто летают, а среди бела дня фотографируют? Гонишься за таким подлецом (особо «отличились» в плане вторжений подполковник Теодор Ровель, руководимая им группа стратегической авиаразведки и атташе Люфтваффе в Москве Г. Ашенбрэннер, — *Авт.*), а сам на карту посматриваешь: как бы, чего доброго, не проскочить границу. Сознывая эту несправедливость, мы искали ей оправдания и не находили».

Не знал Александр, что «несправедливость» скрывается в одном из уголков души Сталина и в нутре его интриганско-казуистического окружения. В них молчаливо жило не одно оправдание лживого панибратства. «Ничего не значащие провокации» методично продолжались с неослабевающим хамством и безнаказанностью, такими, что до сих пор удивляешься...

Пока архимудрый Сталин выслушивал донесения о первых потерях и елейные речи пролетарского синдиката лжи о его незаменимости и воз-

вращения в Кремль (трагикомедия с высоты времени длилась до 3 июля), Покрышкин открывает боевой счёт, сбив... лёгкий бомбер конструкции П.О. Сухого — «Су-2»...

Сам Бог спас от расправы лётчика, от имени которого в скором будущем будет взрываться вражеское радио: «Люфт! Люфт! Ахтунг, ахтунг! Покрышкин ауф дем Ягдфлюгцойг!» («Воздух! Воздух! Внимание, внимание! Покрышкин на истребителе!»)

Да, всякое случается на войне. Очевидно, «передержали» нервы советским лётчикам. А сколько самолётов было в те июньские дни в воздухе, сколько точно сгорело и было разрушено на земле?! Через какие-то часы, Александр «искупает вину», уничтожив огнём трёх пулемётов покорителя Европы — «Мессершмитт-109Е». При этом он едва вернулся на родной аэродром: его «МиГ» был словно «просверлен» после боя с пятью «Мессерами»...

Герой Советского Союза, полковник Г.Г. Голубев, долгое время летавший ведомым А.И. Покрышкина, вспоминает в своей книге «Друзья мои лётчики», как начиналась война:

«Загорелась железнодорожная станция. Объятые пламенем, полыхали на аэродроме «МиГи» 55-го истребительного авиационного полка, цистерны с горючим, ангары и авиационные мастерские. Появились убитые, раненые...

Одними из первых добежали до своего самолёта воентехник 2 ранга Василий Камаев и механик сержант Виктор Вахтеров.

— Вахтеров! — переводя дыхание, прокричал Камаев. — Скорее за баллоном со сжатым воздухом!

В это время фашистские бомбардировщики снова заходили на аэродром. Вот ведущий группы «юнкерсов» сделал полупереворот через крыло и отвесно начал пикировать на выбранную им цель. Остальные последовали за ним. Четвёрка «мессершмиттов» носилась над бомбардировщиками, прикрывая их с воздуха, готовая в любой момент атаковать взлетающие с аэродрома наши истребители.

Камаев и Вахтеров продолжали готовить самолёт к вылету. Но вот засвистели бомбы. Одна взорвалась рядом с их самолётом, осколок ударил в грудь воентехника Камаева и оборвал его жизнь. Не донёс баллон со сжатым воздухом и механик Вахтеров. Пушечная очередь, выпущенная с «мессершмитта», настигла его на полпути к самолёту...

Но никто из личного состава полка и батальона аэродромного обслуживания не растерялся и не поддавался панике. Все были на своих боевых местах — около самолётов, бензоправщиков и других спецмашин. Развёртывался пункт набивки патронов в ленты. Лётчики Ф. Атрашкевич, В. Фигичев, П. Крюков, К. Миронов, Н. Никитин, К. Селиверстов, В. Карпович, В. Шульга и другие взлетали под обстрелом и бомбёжкой прямо со стоянок и вступали в воздушные бои.

И вот снова на горизонте в золотистых лучах утреннего солнца с запада на Бельцы шла группа фашистских самолётов. На нашем аэродроме в готовности «номер один» сидели дежурные лётчики — командир эскадрильи капитан Атрашкевич, командиры звеньев лейтенанты В. Фигичев, К. Миронов и Н. Сименцов. По сигналу с КП истребители

взлетели в воздух и, набрав высоту, пошли навстречу врагу. На подходе к аэродрому они встретили десять «мессершмиттов» и, не страшась численного превосходства противника, смело вступили в бой. Имея большой боевой опыт, уверенные в своей силе и непобедимости, немцы с ходу атаковали нашу четвёрку.

Бой развернулся на западной окраине аэродрома. С замиранием сердца следили однополчане за смертельной схваткой своих товарищей. Десять «мессершмиттов» сразу же разделились на две группы. Шестёрка «мессеров» осталась на прежней высоте и стала заходить в хвост нашим истребителям. Вторая группа — четыре самолёта — полезла вверх, чтобы в нужную минуту со стороны солнца атаковать «МиГи»...

«Мессеры» всё сильнее и яростнее атаковали четвёрку «МиГов». Бой смещался ближе к городу. Время шло, горючее в баках неумолимо уменьшалось. Фашисты спешили во что бы то ни стало добиться победы. Они ведь уже привыкли к ней там, на западе...И вдруг — яркая вспышка сверкнула в небе, и за «мессершмиттом» потянулись языки пламени. На аэродроме все разом закричали:

— Горит! Горит! Фашист горит!

«Мессершмитт» всё круче и круче входил в пикирование, оставляя за собой шлейф дыма и огня. На высоте метров восьмьсот раскрылся купол парашюта. Немецкий лётчик, уже не помышляя о том, чтобы дотянуть до своих, решил бросить самолёт, который тут же вошёл в крутую спираль, ударился о землю и взорвался. Это был первый вражеский самолёт, сбитый лётчиками полка.

Когда наши самолёты приземлились, то все узнали, что первым в полку одержал победу младший лейтенант К. Миронов. На допросе пленный лётчик сначала растерялся, но потом, почувствовав некоторую уверенность, кичливо заявил, что он летал над всей Европой и ни разу не был сбит.

Сбитый Костей Мироновым немецкий капитан носил на груди два Железных креста, которые он получил за победы в Европе».

Так закончился для «покрышкинского» авиаполка первый день войны. Катастрофический и трагичный в истории страны день, когда несколько часов назад ещё «дремала» роса на фонаре кабины и крыльях, воскресный день, который каждый из лётчиков мечтал провести в увольнении или в клубе, с девушкой или в кино, с друзьями-механиками, помогая им готовить машину к будничным, а не боевым вылетам...

В первую неделю июля Покрышкина сбили, но он отчаянно рвётся в бой и в начале октября уничтожает самолёт «барбароссовцев». В том же бою «МиГ» оказался настолько повреждённым, что его пришлось сжечь — попытка спасти самолёт на буксире «полуторки» или «ЗиСа» вышла неудачной в ходе хаотичного отступления Красной Армии. Покрышкин возвращается в расположение авиаполка истребителей «безлошадным», однако вскоре отличился в боях на Южном фронте, где в одном из разведвылетов ему довелось определить дислокацию танковых соединений Клейста близ Ростова-на-Дону.

Несмотря на тяжелейшие потери в рядах ВВС СССР, большинство истребительных авиаформиро-

ваний претерпели преобразования и частичное перевооружение к весне 1942 года. Александр, будучи одним из лучших пилотов 16-го ГИАП, выступил инструктором среди однополчан в дни переучивания лётсостава на истребители «Як-1». Он также облётывал и изучал в деле «Мессершмитты», попавшие армейским соединениям в качестве работоспособных трофеев, в редкие часы досуга проводил «лекции» перед начинающими, анализируя уязвимые места и недостатки ведущего истребителя немцев.

Та же работа легла на плечи капитана и командира эскадрильи, когда полк получил на вооружение «Ла-5» и позднее штатовские «Аэрокобры» фирмы «Белл». Истребитель, с центральным расположением приемистого и мощного «Аллисона» был «предрасположен» к штопору, имел авангардную носовую стойку шасси и серьёзный разнокалиберный арсенал.

После переучивания и полного комплектования, полк перебазировался на Северо-Кавказский фронт, где принимает отважное участие в ожесточённых воздушных боях на Кубани. Покрышкин уничтожает 19 самолётов, награждается «Золотой Звездой» Героя Советского Союза, сбивает ещё 14 машин, «обмывает» в «наркомовских» выстрадавшую «звёздочку» майора. В одном из боёв восьмёрка ведомых им «Аэрокобр» истребила семь «Мессов», не потеряв ни одного товарища. Позднее Александр Иванович героически сражался над Азовским морем и на Южном фронте, под Донбассом, Кишиневом и Яссами, отличился в Львовско-Сандомирской операции, на Одере и Висле, при на-

ступлении на Берлин. В звании подполковника он командовал 16-м ГИАП, за победы в небе Украины, уже полковником, руководил действиями 9-й ГИАД.

Первый в истории Советских Вооружённых Сил, награждённый Третьей Медалью Героя Советского Союза, разбил миф о «непригодности» самолётов Ленд-Лиза, 560 раз поднимался ввысь для участия в 156 боях, сбил 59 самолётов лично и 6 в группе. Четырежды его сбивали, трижды бесценный Герой «катапультировался» с парашютом. Его обожали в небе и на земле и люто ненавидели по ту сторону фронта, как и его смертельно кусающую «Аэрокобру». Прямолинейный по характеру, открытый по душе, несгибаемый по воле, великий воздушный снайпер Страны Советов нёс доблестное Знамя 1-го Украинского фронта на Параде Победы 9 мая 1945 года. Родина наградила высочайшего профессионала пилотажа двумя Орденами Ленина, тремя Орденами Красного Знамени, двумя Орденами Красной Звезды, Орденами Суворова и Отечественной войны 1-й степени. За выдающиеся достижения и вклад в развитие боевой истребительной авиации военэлита США сочла важным и необходимым наградить Александра Ивановича редкой медалью «За заслуги». Примером своей ратной жизни Ас показал всему Миру, что с русскими воевать чревато и даже за п р е щ е н о .

Будущий маршал авиации, окончивший Военную академию им. М.В. Фрунзе и Академию Генштаба, был уважаем и любим всюду, куда бы он не пришёл и не пришёл, боготворился мальчишками. Главком войск ПВО и лидер ЦК ДОСААФ, Алек-

сандр Иванович Покрышкин оставил вечности мемуары «Твоя почётная обязанность» и «Познать себя в бою», поддерживал техническое обеспечение аэроклубов страны. За успехи в патриотическо-организационном воспитании молодёжи, к юбилейным датам Всеобщей Победы держав Антигитлеровской коалиции над «Осью Зла», Правительство и Народ СССР наградят его двумя Орденами Ленина, тремя Орденами Красного Знамени, Орденом Октябрьской Революции и Орденом Суворова 1-й степени.

Его имя и подвиги увековечат в названиях улиц и площадей, Музеев Боевой Славы и Дворцов Культуры, в книгах, телерадиопередачах, в кинофильмах и Домах пионеров. Как легендарный Данко, он будет светить России своим сердцем всегда, надеемся, в мирном времени.

Жизнь, отданная небу, растворилась в нём безразмерно во благо Отечества, о чём постоянно напоминали жена Мария Кузьминична, дочь Светлана и сын Александр Покрышкины.

* * *

Характеристика на лётчика-истребителя, «звезду» захватнического покроя, Вальтера Новотного, примерно такая же, как в полюбившемся зрителям сериале «Семнадцать мгновений весны». Озвученная приглушённым голосом одарённого актёра Ефима Копеляна, она банально-однотипажна, но справедлива: «Молод. Умён. Хороший семьянин и спортсмен. Верен НСДАП, при стойком нордическом характере. Связей, порочащих его, не имел. Беспощаден к врагам Рейха. Истинный ариец...»

Разве мог гоняющий на чёрно-хромовом

«BMW», пугающий прохожих Вальтер задумываться в юношеском возрасте о том, что ему предстоит стать асом не мотоспорта, а Люфтваффе?

Когда началась война с Россией, Вальтеру стукнуло двадцать лет. Призывной возраст не помешал до этого окончить лётную школу с положительными оценками. Беглый словесный портрет неизвестного 1-го лейтенанта будет неполным, если не упомянуть об исключительном влиянии, которое оказывали на него старшие товарищи, инструкторы, опытные техники, нацистская пресса. Всё вместе взятое способствовало развитию самостоятельности и дара шестого чувства пилота, без которых нереально быстрое освоение авиации. Резкое отличие от сверстников виделось в Новотном и в завышенных чувствах самооценки и дисциплины. Большую часть свободного времени он проводил не в застольях с друзьями и прилипающими «мэдхен фюр аллес», не в часовых просмотрах короткометражек и фильмов «Ханс Вестмар», «Пламенный боец СА», «Еврей и Зюсс», и не в тупой радости от появления на экране полюбившихся актрис Анни Ондра, Лил Даговер, Полы Негри или маленькой венгерочки Марики Рёкк. Вальтер тяготел к технике, слоняясь по ангарам, свалкам, заваленным покорёженными машинами, интересовался иностранной литературой и периодикой по самолётостроению и истории авиации. Многоцилиндровый тысячесильный «Даймлер-Бенц» «Мессершмитта» — это же не четырёхтактный верхнеклапанный «BMW»! И гладкий поджарый фюзеляж совсем не похож на дуплексную раму, на которую ставилось двухколёсное «шасси» с тоненькими покрывками,

хромированными ободами и спицами. Тут уже нацией доверялась настоящая и крутая боевая машина, а не средство повышенной опасности для окружающих с карданной передачей. В таких, вероятно, раздумьях прибывал земляк фюрера, до назначения в 54-й истребительный полк, размещённый по капонирам в землях Эстонии...

Начало «блицкриговщины» — 1941 год радовал немцев: половина советских аэродромов и тысячи самолётов уничтожены на земле, буквально в первые дни войны. Приложил свою «печать» и Новотный, «инспектируя» в середине июля опалённое побережье Балтики и небо над островами. В один из боевых вылетов он сбил четырёх русских, правда, заодно открыл «купальный сезон», хлебнув солёной воды, после того, как смельчак-русский из береговой авиации влупил в его «Ме» почти весь боезапас...

Актуально заметить, что Вальтеру несказанно повезло на сослуживцев, ибо в тройку его ведомых входили известные в узких кругах «небесные гонщики» — Рудольф Радемахер, Антон Дебеле и незаменимый Карл Шноррер, по прозвищу «Квакс». Независимо от временных рамок, напомним несведующим, что за первым числились 126 самолётов (90 в России), за вторым — 94 победы (все на Восточном фронте), за третьим — 46 триумфов над противником (из них 35 в СССР).

Конечно, «летучих преподавателей», подобных чемпиону Рейха по высшему пилотажу Эриху Хогагену, одержавшему 55 побед и воспитавшему Эриха Хартмана, Вальтер Новотный повстречал в жизни немного. Он продолжает взлёт в облака и по

служебной лестнице, замечается деловитыми многоопытными ветеранами Д. Грабаком и Х. фон Бо-нином. Сражаясь на Восточном фронте, он последовательно получает звание капитана, затем (в 1944-м) майора, командует знаменитым 52-м полком истребителей, заставив говорить о себе и сослуживцах по обе стороны фронта. Судя по частично опубликованной статистике Люфтваффе, которую во многих источниках считают «скользкой» и даже ложной из-за кино-фото-пулемётов, используемых в корыстных и пропагандистских целях, а также из-за отсутствия свидетелей и завышения результатов, можно предположить, что признание последних является «самоубийством» для советской и союзнической авиации. По вопросам показателей результативности между асами и аутсайдерами поршневого истребительной авиации объективно определился герр Герхард Баркхорн:

«В 1943-м я выдержал сорокаминутный бой с упорным русским лётчиком и не смог добиться никаких результатов. Я был настолько мокрым от пота, словно только что вышел из душевой. Интересно, было ли ему так же трудно, как и мне? Русский летал на ЛаГГ-3, и оба мы выписывали в воздухе все мыслимые и немыслимые фигуры пилотажа. Я не мог достать его, а он — меня. Этот лётчик принадлежал к одному из гвардейских авиаполков, в которых были собраны лучшие советские асы».

Приверженец внезапности, хладнокровный владелец и нещадный эксплуататор «Фридриха», избегавший классического боя на виражах, позже вспоминал, что «русские пилоты даже не смотре-

ли по сторонам и редко когда оглядывались. Я сбил много таких, которые даже не подозревали о моём присутствии. Немногие из них были на уровне европейских лётчиков, остальные не обладали в воздушном бою необходимой гибкостью»...

Гибкость ума, гибкость тела, гибкость всех видов промышленности, изгибаемость инфраструктуры, поставлявшей «детальки» войны по земле, изощрённость человеконенавистичества в перегибах администраций концлагерей, гибкость агентыры Абвера, СС и Гестапо...

Так или иначе, гибкость, находчивость и бесстрашие, с которыми воевал лётчик-истребитель Новотный, позволили ему в условиях непрерывающегося рёва и скорострельной пальбы затянуть мёртвую петлю на 258 жертвах за его искромётную карьеру. Невероятный фурор вокруг его имени и удачливости создавал ему легендарно-мифическую ауру в глазах окружения и противников ещё при жизни. В числе Меченосно-Бриллиантовой «десятки» Люфтваффе он награждён Фатерландом Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями со Скрещёнными Мечами и Бриллиантами. Геббельсовская пропаганда вознесла Вальтера чуть не в стратосферные слои. Ему удалось первым занять «пьедестал» по списку побед среди пилотов всего Мира.

Эстафетчик боевой славы Рихтгофена и Бёльке, лично знавший практически всю элиту военной поры, Вальтер Новотный отличается как наставник, организатор и тактик классического по стратегии воздушного противостояния с использованием «Ме-109», «ФВ-190», первых реактивных истреби-

телей-перехватчиков «Me-163» и «Me-262». Запоздалая постанковка в мелкосерийное производство жидкостных и турбореактивных двигателей отмечалась майором, как передовое, «форсажное» устремление отечественной авиапромышленности. Однако, будучи жёстким практиком, жившим на волосок от смерти и сеявшим смерть, он признавал, что в конце войны, когда господство в воздухе было завоёвано русскими и союзниками, любые попытки что-либо сделать были движениями утопающего, хватающегося за соломинку...

Разумеется, 23-летний военлёт, досконально освоивший поршневые машины, не без гордости примеряет под себя «Мессершмитт-262», с двумя турбореактивными «Юнкерсами-ЮМО» суммарной тягой 1800 килограммов. Под непривычный звук работы и выхлопа, они позволяли семитонному перехватчику и пилоту вплотную приблизиться к 850 км/ч, оставаясь аварийными даже среди умудрённых пилотажников. Мгновенное появление этой необычной машины перед «Яками», «Ла», «Тандерболтами», «Мустангами» и «Летающими крепостями» на первых порах вызывало недоумение, панику, иногда страх. И было от чего: немцы, не желая видеть, как рушится Германия и гибнут её дети с семьями под бомбами союзнической и советской авиации, предприняли правильный обороноспособный шаг. И всё же, при всей авангардности и будущности реактивной авиации, штурман-время, ведущее Человечество, словно канатоходец, через к тернии к Маю, вынесло той агонистической поступи суровый приговор ещё до Нюрнбергского процесса. Разрозненным и пореде-

шим представителям бывшего величия Люфтваффе пришлось задуматься о вечной истине — зло возвращается бумерангом к тому, кто первым нарушил негласные «конвенции» сосуществования народов Земли...

Кто-то из специалистов по огненно-кровоточащим «рабарбарам» сгорит и разобьётся. Иной и не взлетит, лишившись своего финального самолёта и последнего аэродрома после бомбёжки. Часть бежит за границу с семьями, другая — сдаётся американцам или англичанам, боясь окончить свой недолгий век в плену у русских. Однозначно сказались на судьбе сенсационно-революционного перехватчика спешность при доводке, неудачи с ТРД, гибель лётчиков-испытателей, рвавшихся на фронты, недалёкость фюрера и даже Г. Геринга. Вилли Мессершмитту и его инженер-сообществу пришлось буквально воевать с ними за людей, плюс к тому же заговоры и истерики здравомыслящего офицерства, предвидевшего исход войны на два фронта. Мало кто знает, что Гитлер пережил 42(!) покушения. Что жил в царстве лжи, как и Сталин.

В день празднования 27-й годовщины Октябрьской революции, по ту сторону фронта, неподалёку от Оснабрюка, в Ашмере, 11-метровый «Me-262», пилотируемый командиром реактивной эскадрильи майором Вальтером Новотным, взлетел по тревоге на перехват пока ещё не видимого противника. Сейчас ему было не до воспоминаний о разговоре с А. Галландом и прочего «мусора» отягощающих раздумий. «Точки» впереди быстро превратились во «Флаинг фортрессы-В-17», тяжело летевшие в сопровождении «телохранительной» кучки «Тандер-

болтов» и «Мустангов». Не теряя ни секунды, Новотный атаковал три «Летающие крепости» поочерёдно. Миновав «град» пуль, обрушенный на него стрелками бомберов, майор последовательно уничтожает их, используя свой отчеканенный глазомер и молниеносность «262-го». Внезапно один из моторов перехватчика начал давать характерные сбои, чем оперативно воспользовались американцы-«поршневики». Отделившиеся от них «дорожки» трассирующих очередей были заметны в раскалённой атмосфере боя. К радости янки, они, словно копытами, «истоптали» именную истребитель немецкого аса, сорвавшегося под ударами бортовой артиллерии в смертельно-оглушающее пике... В ряде иностранных источников проходит версия, что самолёт Новотного разбился по причине неизвестной неисправности двигателя, упоминается, что бой проходил на малых высотах. Так жизнь, взметнувшаяся огненным факелом, стала фатальным штрихом в биографии «Нови», боготворимого мастера лётных наук и одновременно расчётливого убийцы, которого помнили не только по, мягко говоря, «грехам», но и по его письменному протесту Гитлеру, где он просил отменить расстрел 47 лётчиков-врагов, подготовивших побег из концлагерного плена...

К этому нечего добавить ни на каких языках. Лидер истребительной команды под своим именем, «рыцарь воздуха» по тогдашним воззрениям, от быта до боевых вылетов никогда не прятал лицо под забралом, то бишь под надраенным фонарём кабины.

* * *

Высочайшим примером достижений советской истребительной авиации является жизнь и судьба харьковчанина Ивана Евграфовича Фёдорова. Выходец из потомственной крестьянской семьи, он вспоминал о себе и династии Фёдоровых:

«Прадед прожил 123 года. Огромной силищи мужик был и здоровья богатырского. Хорошим травником был и мне тетрадь с рецептами оставил. До сих пор могу любую хворь травами вылечить. Отец — лихой рубака, парой шашек махал, исчез в Гражданскую, он с Будённым воевал. Мать от горя с ума сошла. В пять лет — я кормилец в семье, почти сотню ремёсел освоил. Лошадь подковать, колесо починить-сделать, часы наладить — всё могу. Сам из себя мужика сделал — не пил, не курил, занимался спортом. Был чемпионом Украины по боксу в тяжёлом весе. Был мастером спорта по акробатическим прыжкам на мотоцикле и ещё шести видам. В 1926-м впервые увидел аэроплан. Подумал: «А почему не я на нём лечу?» В 1929 году совершил первый полёт на самодельном планёре, а через три года окончил XI школу военпилотов в Луганске».

Ершистый, задиристый и эмоциональный, Фёдоров получает больше взысканий, чем благодарностей, хотя не имел не одного ЧП на аэродроме и в небе. Его замечает нарком К.Е. Ворошилов, он принимает участие в парадах ВВС Красной Армии в небе Москвы. В «чёрно-воронковом» 1937-м Иван добивается через него зачисления в группу добровольцев-пилотов и отправляется в Испанию.

В июне он сбивает первый «Мессершмитт» и в дальнейшем уничтожает 23 машины, большин-

ство — в группе. «Красного дьявола» награждают «Лаврами Мадрида» — высшим Орденом признания боевых заслуг среди республиканцев. Трёхэтажный особняк с водоёмом широким жестом преподносит ему Долорес Ибаррури, но Фёдорову «недвижимое обременение» ни к чему: он переоформляет виллу на своего испанского механика.

В конце февраля 1938 года его представляют к медали и званию Героя Советского Союза. Вместе со 160-ю отличившимися соотечественниками, также представленными к различным наградам, Фёдоров прибывает в Москву, будучи приглашённым на грандиозный банкет. По русскому обычаю, выпили, закусили, разговорились. Ещё раз выпили, закусили, разгорячились. Воины народ бывалый и нервный, каждый при своём мнении, прошёл через кровь и смерть. Напротив Фёдорова оказался хулиганистый вояка. Что-то недопоняли между собой, недослышали друг друга. Произошла ссора и дебошир, выхватив пистолет, прострелил товарищу Ивана бок. Фёдоров, не мешкая, нокаутировал обидчика, завязалась массовая драка. Как следствие — последующее аннулирование её участников в списке наградного приказа. По счастью, обошлось без «троек»-трибуналов и вмешательства НКВД...

Избегав застенков, Фёдоров обучается на курсах комбригов, по окончании которых командировается в Китай, где воспитывает «соколов Мао» против летучих самураев Микадо. Под Хасаном Иван Евграфович сбивает пару «джапов». Затем участвовал в геополитическо-«присоединительных» кампаниях И. Сталина на Западной Украине, в Запад-

ной Беларуси и Восточной Польше (1 победа), а также в «незнаменитой» войне с Финляндией (4 победы).

Весной 1941-го 62 пилота Люфтваффе прибывают на повышение квалификации к «дорогим русским друзьям», следуя параграфам «сделки века» — пакта Риббентропа-Молотова или его секретным положениям. «Коршуны», «Ястребы» и «Орлы» фюрера по мере возможностей, изучают и испытывают советские самолёты разных типов, причём четверо потерпели катастрофу и погибли, облётова «Ишак» конструкции Н.Н. Поликарпова. К слову, «дружба» (себе на уме) завелась с германскими авиаторами и командованием Рейхсвера лет двадцать тому назад. Русские сотрудничали с моторостроительными и самолётостроительными фирмами Г. Юнкерса. На старте производства советских авиапредприятий везде присутствовали немецкие инженеры, проектировщики, высококвалифицированные рабочие, официальные представители фирм, поставлявших комплектующие и оборудование. Избранные немцы имели прямое отношение к ЦАГИ и НИИ ВВС РККА. Кто же забудет «партнёра», профессора аэродинамики Гюнтера Бока? Его не оставят в покое даже после войны и доставят в Союз братских народов, дабы работал на крылатую мощь Победителя. Глупо вычёркивать из истории — контактирование немцев и русских по линиям ЦИАМ, ВИАМ, ОСОАВИАХИМ, «Дерулюфт», военатташатов МИД гитлеровского Рейха и Страны пролетариев под водительством Джугашвили-Сталина...

За восемь дней до войны Фёдоров, Супрун,

Викторов и Стефановский вылетели в Берлин с ответным визитом. Геринг и Гитлер прибыли на аэродром, чтобы лицезреть показательные полёты. Организаторы мероприятия «подкалывают» Фёдорова на осведомлённость, интересуясь, знает ли он про «Хейнкель-100» и его характеристики.

С разрешения ответственных лиц, Фёдоров «отвечает» умопомрачительным и виртуозным исполнением свыше ста фигур высшего пилотажа на названном истребителе, кстати не принятом на вооружение Люфтваффе. Степан Павлович Супрун, искусный пилот НИИ ВВС РККА, также испытывавший эту машину, едва не развалил её в воздухе, значительно завывсив предельные перегрузки. К чести авиастроителей Рейха, самолёт выдержал, однако на аэродроме произошёл полный шок среди собравшихся...

Герман Геринг, будучи сам асом, долго сокрушался, что таких пилотов у Дойчланда почти нет. На прощальном вечере 18 июня он вручил Фёдорову четыре жетона по 10 000 марок, а Гитлер наградил «Гут Ивана» Железным Крестом. Через 96 часов началась самая трагична и массовая, самая безжалостная и кровопролитная война в истории России и Человечества — Вторая Великая Отечественная война...

Фёдоров не находит места, рвётся на фронт, но его «остужают» ответственной должностью шеф-пилота горьковского авиазавода, выпускавшего истребители С.А. Лавочкина, В.Г. Горбунова и М.И. Гудкова.

— 3 июля 1942 года я взлетел на испытательный полёт как обычно, — рассказывал Иван Ев-

графович. — Пилотировал в тот день опытный ЛаГГ-3 с более мощным вооружением, чем обычный. Выполнил задание и не захотел возвращаться. Решил нахулиганить, чтобы начальство прогнало меня на фронт. Подлетел к мосту через Оку и давай вокруг него мёртвые петли крутить. Три накрутил, на четвёртую заходить стал. Тут зенитчики, мост защищавшие, огонь открыли. Думаю: «прилечу на аэродром, а меня вместо фронта в штрафбат запихнут». Рванул прямо на фронт.

Обойдя заслоны ПВО и оторвавшись от преследовавших его перехватчиков, Фёдоров сел на вынужденную в Монино, ввиду выработки горючего. Угрожая «ТТ», он вынудил механика заправить «ЛаГГ» без разрешения коменданта.

Долетев до Калининского фронта, «хулиган» приземлился в Мигалово, где чисто случайно и судьбоносно повстречался с авторитетным лётчиком-испытателем М.М. Громовым, с которым был знаком. Михаил Михайлович командовал 3-й Воздушной Армией и проводил оперативное совещание. Неизвестный «нарушитель», предварительно вертанувший головокружительный каскад фигур высшего пилотажа, отрапортовал знакомцу по чести, как вдруг над аэродромом завыл «Хейнкель-111». С разрешения Громова Фёдоров поднялся в воздух и завалил бомбардировщик буквально на глазах в считанные минуты. В тот же день он становится заместителем командующего, мечтавшего о таком заме всю жизнь. Он же спасает Ивана от дисциплинарного взыскания и гневных требований начальства авиазавода № 21, доверяет ему создание авиагруппы из проштра-

фившихся пилотов и руководство их действиями.

Задача была, без сочинительства, архисложной, ибо, как говорил сам Фёдоров, «неохота от своих пулю в затылок заполучить». Спустя годы, важно понимать, что всяческие козни особистов всех рангов о «трусости, саботажничестве, антисоветчине, безволии, паникёрстве, техбезграмотности» и т. д., и т. п., не имели абсолютно ничего общего с истинно-фактическим положением обвиняемых («СМЕРШ» не ограничивалась допросами). Горемычность и душевная боль соотечественников, попавших под краткострельность и незаживающий в памяти прессинг «Дел», психологическоморальная рана каждого «без вины виноватого», усугублялись специфичностью штурмовой, бомбардировочной, истребительной, разведывательной и морской авиации. Авторы произведения, отмечая непрощаемое предательство в лице бывших лётчиков советских ВВС Филатова, Ракушинского, Плющева, Боярского, имеют в виду ту обречённую неизвестность, что классически и вне премий показали умницы Свердловской киностудии, в знаковом х/ф «Путь Единорога». Этот, упаси Господи, путь, к сожалению, прошёл не только Михаил Девятаев...

Нет оправдания бывшему командующему ВВС Сибирского ВО, познавшему репрессии и реабилитацию генералу Мальцеву, который, будучи начальником санатория ГВФ в Ялте, при немцах стал бургомистром «всесоюзной здравницы трудящихся». Выходца из владимирских крестьян прочили на должность командующего «ВВС РОА» под предводительством запутывавшегося в изменах

генерала Власова. Трудно и порой невозможно понять, чем руководствовались «Герои Советского Союза» капитан Бычков и лейтенант Анпиловский. Были ли ярыми антисталинистами — майор Ситникова, комполка полковник Будаков, майоры Тарновский и Суханов, капитаны Победоносцев, Артемьев, Метл, пилот Хакимов и другие бывшие граждане СССР?

Можно понять предательство начштаба ВВС Орловского ВО, полковника Ванюшина, позднее командовавшего авиацией 20-й общевойсковой армии, поскольку он знал о расстреле палачами НКВД замечательного лётчика Страны Советов, Эрнста Генриховича Шахта. Комбриг, немец по национальности, личный пилот не менее выдающегося организатора Красных ВВС, также расстрелянного Якова Ивановича Алксниса, участник войны в Испании, начальник авиашколы в Липецке, Герой Советского Союза Шахт служил помощником командующего ВВС Орловского ВО. С 1941 года он курировал военно-учебные заведения. Генерал-майора авиации расстреляют по сфальсифицированному обвинению 13 февраля 42-го. Будут высланы и погибнут под Свердловском его отец и мать. Ещё до войны расстреляют друга Шахта, одного из лучших пилотов страны, Дважды Героя Советского Союза Якова Владимировича Смушкевича. В первый год войны будет расстрелян своим прямолинейным асом Павел Васильевич Рычагов. Бериевские жизнезомы не пожалеют даже его жену, военлётчицу и спортсменку Марию Нестеренко. Список кошмарных злодеяний и ужаса определённой части населения СССР можно многократно

продолжить. Не здесь ли скрывается эволюция советского предательства, чьи слуги или заложники вперёд еды и званий думали только об одном: «хоть немного — пожить»? К горечи сказанного, с детьми или без детей, желание жить культивировалось всеми видами провокаторов по обе стороны фронта. Мученики штрафбатов на земле и страдалцы штрафных эскадрилий Красной Армии ещё ждут своего смелого и решительного исследователя. Вот только дадут ли ему жить «вне ока» в госархивах, не сделают ли «несчастливого случая», если он пожелает изучить перипетии судеб хотя бы двухсот авиаторов РОА, интернированных из Франции на Родину, думается, отнюдь не для чаепития???

Дуэлянт Фёдоров утверждал, что подчинённые ему 64 штрафника превратили в ничто свыше 350 различных самолётов противника за август — сентябрь 1942 года, но лётсостав и цифры побед остаются математикой скрытой сенсационности, не находя документального подтверждения. По ряду источников, «искупающие вину кровью» уничтожили 29 асов Люфтваффе, а сам Иван Евграфович сбил командира «мастёвых» — полковника фон Берга, сражавшегося на истребителе с трёхглавым драконом (127 побед).

С протекции маршала Конева и по личной инициативе, лётчика-инспектора 3-й Воздушной Армии по технике пилотирования, четвёрку бесстрашных представляют к званию Героев Советского Союза. Дошли ли бумаги вместе с другими наградами, званиями и премиями до адресатов — тоже под вопросом, учитывая тогдашнее «сбережение воин-

ства», шедшее от Кремля и разновозрастных тыловых шакалов с различными полномочиями и «звёздами» на плечах...

Летом 1944-го настырный и требовательный Фёдоров, имевший право расстреливать всякого за неподчинение на месте и, к счастью для себя, не использовавший «гносного козыря», назначается замом командира 269-й ИАД. В общей сложности, за годы ВОВ он сбивает лично 49 самолётов и 47 машин противника в группе. С испанским пальцем вместо оторванного родного на левой руке, «анархист» сплотил группу свободных охотников, в составе девяти боевых «трюкачей». В вечерних сумерках, соратники по крылу вылетали «в гости» к немцам. Над вражеским аэродромом одним из пилотов сбрасывалась «капсула» с «рыцарским документом» — банка из-под ленд-лизовской тушёнки с белой материей и грузом. Внутри её укладывалось послание на немецком, стандартного содержания:

«Вызываем на бой по числу прилетевших. Не вздумайте шутить. Если запустите хоть на один двигатель больше — сожжём на земле!»

Как то ни странновато, по воспоминаниям Фёдорова, немцы охотно принимали предложение русских, если позволяла погода и циферблат.

«Разбирали взлетающих по порядку, — в одном из интервью ностальгировал Иван Евграфович. — Немец шасси убрал — наш уже рядом. Набрали высоту 2500 метров, разошлись — и бой начинается. Первого собьёшь и сразу же бросаешься помогать другой паре. Так же действовали и другие. Здесь сказывалось преимущество боя «девяткой».

Сбил я 21 немецкий самолёт. Другие — по десять и более. На земле уничтожили около трёх десятков. Увы, нам удалось совершить всего 16 вылетов. Затем на такие полёты пришёл запрет».

В мирное время орденосец в гуще испытаний реактивных разработок ОКБ С.А. Лавочкина, доказывает плённённым испытателям «Мессершмитта» и «Юнкерса» Цизе, Юльге и Гофману, что русским подчиняются не только они, но и реактивные трофеи. Он работает в Нижнем Новгороде, покоряет 1000-километровый скоростной барьер на «Ла-160» и устанавливает на нём 28 мировых рекордов. За грандиозные успехи в авиации и преодоление звукового барьера на «Ла-176», его наконец-то, находит долгожданная и «улетавшая» «Золотая Звезда» Героя Советского Союза.

Участник боевых действий в Корее, прокативший туда самого Л.П. Берия, сбил семерых реакционно-реактивных янки в срок за четыре дня. До своей отставки гвардии полковник и заслуженный лётчик-испытатель с 51-м(!) осколочным ранением в теле, успел сбросить отечественную атом-бомбу и научиться знахарничать. Около 20 лет игнорируя болезни, он протрундился в МИД СССР, выйдя на пенсию в 1974 году. Четырежды награждённый Орденом Красного Знамени и дважды Орденом Красной Звезды, четырежды награждённый правительством и КПСС Орденом Отечественной войны 1-й степени, человек-легенда с Орденами Невского и Ленина на исстрадавшейся груди и с Орденом Отечественной войны 2-й степени, Иван Евграфович Фёдоров частый гость многих аудиторий и телевидения.

Однофамилец мастеров истребительной авиации, участников ВОВ Ивана Васильевича, Аркадия Васильевича, Фёдора Фёдоровича Фёдоровых, он и сейчас, по-юношески жестикулируя, может показать, «как» уничтожить «Летающие форты» ВВС США.

На фоне упаднической западнизации, всепорочности и деморализации, введённых в дыхание ущемлённой Российской Федерации по всем часовым поясам продажными подлецами отечественных и зарубежных СМИ, скрипя зубами и надрываясь разумом, невольно подумаете:

«Будем ли стоять на том фундаменте, что завещали нам цари-батюшки, клеймённые предки, красные и белые, мусульмане и во Христе, великие труженики и жертвы Страны Советов?»

Будем, если не уподобимся чертям чревоугодным, шантажистам Мира Сего. Будем стоять, ежели сплотим Силу Добра во всех направлениях, ради уничтожения летающих и ползучих рабов создателей и властелинов наземного ада без объявления войны.

* * *

Метеоритная жизнь нетребовательного в быту, скромного Отто Киттеля — редкий пример того, каких высот может достичь простой человек при упорном рвении к цели, совмещённом с появлением новой власти.

Родившись в 1917 году в провинциальном Кронсдорфе в живописной Судетской области, мальчик, благополучно «перескочив» пелёночный возраст, радовал родителей тихим и добродушным характером. К несчастью родни, безмятежные годы ран-

него детства выявили заикание Отто. По мнению родственников, ущербное обстоятельство «воспитывало» в ребёнке комплекс неполноценности и порождало давивший, словно пресс, стыд. Под насмешки и издевательства сверстников Отто получает образование. Он не обращает внимания на подтрунивания ровесников и старших, а недуг не делает пацана мстительным и подлым по отношению к товарищам.

К 1933 году этот район Богемии заштурмило и залихорадило. Дурные, а для кого-то блистательные вести летели из Германии, будто коршуны. Могучая национал-монархистская организация «Стальной Шлем», не без помощи отца-основателя Теодора Дуйстерберга, боготворила не только Трудовой Фронт рейхсляйтера Роберта Лея, но и многообещавшего Адольфа Гитлера, в пользу которого Дуйстерберг отдал 2,5 миллиона голосов своих избирателей. В Судетах в то время проживали миллионы немцев. К тому же, их «перевоспитанием» решил заняться бывший физкультурник Конрад Генлейн, основавший Судетскую немецкую партию по образу и подобию автора «Майн Кампф», который, в свою очередь, пообещал поддержать его, как своего возможного заместителя.

Тысячи слонявшихся безработных, мелких буржуа, выходцы из ремесленно-рабочего сословия, смешавшись с авантюристами и изгоями всех мастей, узрели в партийных значках и нашивках больше, чем способ сведения концов с концами. Как следовало предполагать, они увидели не пиво и не бутерброды — они лицезрели рождение и возвеличивание силы воскрешённой диктатуры власти...

Видя, что ежедневно творится перед глазами, Отто Киттель. само собой, призадумывается при выборе жизненного пути. В сущности, ему ничего не оставалось. Головорезы и воспрявшие ветераны Первой Мировой из числа реваншистов, не прячась, кричали: «Или с нами, или с евреями!» Юноша, конечно же, был до мозга костей немцем. Против своих не попрёшь, да и незачем...

Мюнхенское соглашение 1938 года поставило окончательную точку: Судеты в составе Германии. По распутице марта 1939-го фюрер уже обозревает Прагу с балкона власти. Пройдёт совсем немного времени и начнётся стрельба по всей Европе, изрытой бомбовыми воронками и гусеницами танковых полчищ Вермахта. Средиземноморье и Ла-Манш вберут в себя тысячи кораблей и самолётов, виновных завоевателей и невинных обороняющихся. Во всех портах Германии арестуют суда СССР, пленят их экипажи, конфискуют содержимое трюмов. К ужасу многонационального и многомиллионного населения советских республик, вероломно начнётся Великая Отечественная война...

Под осенний листопад и похоронки друзей Киттель призывается на срочную службу и с ходу попадает в окопы. Хлебнув лиха и вдоволь насмотревшись на непередаваемое словами (В О Й Н А !), он переводится в истребительную эскадрилью, где ставится на довольствие в чине унтер-офицера. Между тем, стрельба по нарисованным и живым мишеням, летевшая из-под пальца и стволов Киттеля, оставляла желать лучшего. Преподавателями воздушного снайперства для него стали (кто бы мог подумать!) — «старики»-асы Вальтер Новотный,

Ханс Филипп, Ханнес Трауффолт. Все вместе взятые были приписаны к шумевшему славой истребительному авиаполку «Зелёное сердце», за пилотами которого систематически охотились красноразвёздные перехватчики.

Вмешательство в судьбу лётчика признанных корифеев Рейха от авиации и настырность самого Киттеля при овладении новой наукой сделали своё дело. Начиная с 1943 года в его честь был поднят не один бокал шнапса или коньяка — фельдфебель Киттель открыл в себе «дарование», методично сбивая советские самолёты на передовом Восточном фронте. На этот год выпадает расцвет и гибель ещё одной «звезды» Люфтваффе, мало кому известного лейтенанта, лётчика-стребителя Гюнтера Шееля. Воюя в составе JG-54 (3-я эскадрилья), он станет самым скорострельным рекордсменом, сбив 71 самолёт в 70 боевых вылетах с марта по начало июля 1943-го. Никто из немцев и русских, из англичан и американцев, а уж тем более из итальянцев и японцев не смог превзойти столь убийственной результативности, совмещённой с удачливостью и интуитивностью «чемпиона». Гюнтер глупо погиб под Орлом, став жертвой тысячных скоплений самолёто-масс — его «Месс» столкнулся с «Як-9» у самой земли...

Через два-три месяца после того, как сгорел Шеель, Отто Киттель награждается Рыцарским Крестом, в один день вместе с погонами и петлицами офицера. Он командует эскадрильей, но к тому времени с ним рядом не будут жить и летать многие друзья, с которыми делился опытом и начинал свою лётную карьеру. Люфтваффе и Вермахт уже

трещали по швам под «катком» доблестной Красной Армии, закреплённой мощной промышленностью, с честью выдержавшей военное испытание. Германия была обречена, ибо школьники России выполняли такую колоссальную работу во имя обороны и наступления, что от неё падали даже взрослые...

Иногда Отто долго не мог уснуть, вспоминая ропот новобранцев в столовой... Но приказ — есть приказ! В одном из очередных будничных вылетов, находясь недалёко от линии фронта, его прирельсавшийся истребитель был сбит, сам Киттель пленён и под конвоем припротождён на допрос. Не смирившись с безвыходной ситуацией, свободолюбивый лейтенант, улучив момент, совершает удачный побег. После долгого скитания по лесам, по долам, он практически без чувств падает у позиций своих, где был вовремя подобран рядовыми.

Немного погодя, переведя дух и поправив здоровье, Отто вновь накидывает парашют, устраиваясь перед приборной доской только что поступившего «Фокке-Вульфа». Снова, как наркотики, на него действуют поединки, смерть врагов и товарищей, чад пожарищ, рёв мотора и звук стрельбы, наконец, скорость, при которой всё это превращается в безумно-неописуемый хаос войны. Оберлейтенант вскоре предстанет перед вождём нации — фюрером. Болезненный и нервный Адольф лично наградит Киттеля Дубовыми Листьями и Мечами к Рыцарскому Кресту, выскажет пожелание, чтобы таких, как Отто, было как можно больше. Тем временем Германия продолжала терять тысячи своих матерей, отцов, сыновей, дочерей, братьев

и сестёр, гроссматтеров и гроссфатеров (бабушек и дедушек). Великая Германия теряла будущее в лице детей, жён, любовниц. Страна теряла себя, полууничтожив, выгнав и истребив свой многовековой интеллект, завещанный и наработанный замечательными немецкими просветителями, поэтами, музыкантами и художниками, скульпторами и религиозными деятелями. Третий Рейх ступил на порог агонии, разлагающей всё и вся...

Выражаясь фольклорно, у любой верёвочки, в какой бы стране её не сплели, рано или поздно, маячит конец. Уничтожив 267 самолётов за 583 боевых вылета, Отто Киттель, дислоцируясь с эскадрильей в Западной Латвии, вступил в неравную схватку с группой «Ил-2». Он погиб от снарядов и пуль «Чёрной смерти» с большей частью своей эскадрильи в Курляндском котле, за несколько месяцев до конца войны, 14 февраля 1945-го.

Все, кто знал четвёртого по результатам аса Люфтваффе, скорбели после его смерти. Воевавшие крылом к крылу часто вспоминали «симпятагу-судетца», как неприятельного скромного парня, бывшего для них источником вдохновения, своего рода стимулом для новых побед.

* * *

По-разному можно расценивать боевую деятельность немецких пилотов — сколько людей, столько и мнений. И всё же есть в пилотировании и тактике этих пленников небес нечто такое, что могло повергнуть в шок даже Манфреда фон Рихтгофена, доживи «Красный Барон» до Второй Мировой войны. Было чему удивляться: инженерно-конструкторская мысль перетрясла в компоновках

и схемах истребителей буквально всё — от чертежа до винтика.

Совсем изменились двигатели, фюзеляжи, шасси, площадь крыльев, остекление, вооружение. Ушли в архивы ВВС бипланная и трипланная компоновки. Механика стала подменяться гидравликой, пневматикой, электроникой. Вооружение истребителей уже не представлялось без крупнокалиберных авиапушек, хотя разнокалиберные пулемёты оставались в строю в различных модификациях и сочетаниях. А о таких показателях, как броня, скорость, манёвренность, потолок и дальность полёта напоминаем лишь для полного восприятия, т. е. для фотографического портрета истребителя 30–40 гг. XX столетия.

Рассказывая о немецких лётчиках-истребителях, авторы не руководствовались какими-либо личностными симпатиями или антипатиями. Имена и заслуги призванных и избранных Люфтваффе были взяты как бы наугад, «в лототроне». Не было у нас и другой цели: так называемой «отмывающей», или «возвеличивающей». Сам по себе интерес к их жизни, жизни, ставшей «белым пятном» в русскоязычной историографии и объективной прессе, был вызван желанием понять феноменальность их побед. По этому «животрепещущему» вопросу отечественные, европейские и заокеанские историки «разлетаются» до сих пор. Дело в том, что сама система подсчёта сбитых самолётов врага многим исследователям представляется недосказанной, запутанной и сложной. Другим — просто не хватило сил, возможностей, связей, средств и воли, чтобы сесть за секретные архивы с после-

дующей публикацией беспристрастно проанализированной информации. Действительно, если подходить к многолетней дилемме логически-математически, коллеги-искатели, а не наёмники военщины, близки к истине. Однако, если представить, что каждый из асов Люфтваффе уничтожил 70% самолётов из заявленных официальных цифр, становится более чем нехорошо от осознания межконтинентальной людской трагедии, введённой агрессорами в дома тысяч и миллионов...

Оговоримся, что мы не коснулись асов Германии из состава бомбардировочной, пикирующе-штурмовой, ночной, разведывательной и морской авиации: они — тема отдельной книги. Ввиду «зажимающего» объёма данного произведения и ряда организационных, прямых, косвенных и жизненно-финансовых причин, авторы признают недоработку по войне в Испании, неосвящённость воздушных сражений в Битве за Великобританию, Францию, Голландию, Бельгию, Польшу. Недостаточно раскрыты неизвестные фрагменты, статистика побед и поражений противников на Западном фронте, над Средиземноморьем и в Северной Африке. Имеют место недомолвки по техническо-организационной структуре, работе штабов и НИИ ВВС противоборствующих сторон, ссылке на авторитетные архивы и цитированию мемуаров участников Второй Мировой и Великой Отечественной войн. За несколько десятилетий материалов собрано и исследовано предостаточно. Однако многолетняя античеловечная позиция ряда официальных и неофициальных сограждан, «сделанных в СССР», не позволяют авторам полноценно выйти к читате-

лям, несмотря на то, что 1000-страничный том о Второй Мировой войне был готов к печати ещё в... 1999 году!

«Благодарим» бюрократическо-коррупционный аппарат чиновников и «бизнесменов» Российской Федерации за умение быть хуже врагов и «талант» бессердечного, бездушно-хладнокровного жизнеподавления прошлого и настоящего, без которых нет будущего. Рассчитаемся в вечности, господа идеологические перевёртыши!

...Фиванский полководец древности Эпаминонд навсегда остался в истории цивилизации мудрым стратегом, сумевшим сосредоточить силы на главном направлении, разгромив спартанцев в битвах при Левктрах и Мантинее. С тех далёких пор крылатое выражение «Мои Левктры и Мантиней» олицетворяет собой блистательный успех —итог титанически большого и долгого ратного труда. Очевидно, то же воскликнули бы асы Люфтваффе, только вместо эпаминондовской фразы звучало бы: «Мои «Яки», «Илы», «ТБ», «Поликарповы» и «Петляковы», «МиГи» и «Лавочкины»; мои «Спитфайры», «Глостеры», «Девуатины», «Потезы» и «Люблины», «Лиоры Оливье», «Шорты», «Веллингтоны», «Ланкастеры» и «Москито»; мои «Летающие крепости», «Брюстеры», «Бостоны» и «Хэмпдены»; мои «Кертиссы», «Тандерболты», «Лайтнинги», «Мустанги» и «Каталины»...

1. Эрх Хартман уничтожил 352 самолёта.
2. Герхард Баркхорн — 301.
3. Гюнтер Ралль — 275.
4. Отто Киттель — 267.
5. Вальтер Новотный — 258.

6. Вильгельм Батц — 242.
7. Тео Вайзенберг — 238.
8. Эрих Рудорффер — 222.
9. Генрих Бэр — 220.
10. Хайнц Эрлер — 220.
11. Ханс Филипп — 213.
12. Вальтер Шук — 206.
13. Антон Хафнер — 204.
14. Хельмут Липперт — 203.
15. Герман Граф — 202.
16. Вальтер Крупинский — 197.
17. Антон Хакль — 190.
18. Йоахим Брэндле — 189.
19. Макс Штоц — 189.
20. Йоахим Киршнер — 185.
21. Вернер Брандл — 180.
22. Гюнтер Йостен — 178.
23. Иоганн Штейнхофф — 176.
24. Гюнтер Шак — 174.
25. Хайнц Шмидт — 173.
26. Эмиль Ланг — 173.
27. Э. В. Рейнерт — 169.
28. Хорст Адамайт — 166.
29. Вольф Д. Вильке — 161.
30. Гордон Голлоб — 160.
31. Ханс-Йоахим Марсель — 158.
32. Герхард Тюбен — 157.
33. Ханс Бейшвенгер — 152.
34. Петер Дутман — 152.

В годы гитлеровского засилья в Германии было в ходу обучать лётной арифметике даже детей, ибо, по мнению фюрера, «разум ребёнка кристально

чист». Самолёты «летали» в пункты А и Б, «возвращаясь с победой». Учителя задавали уроки, в которых решение задач сводилось к формулировке: «через какой промежуток времени отбомбившиеся самолёты вернутся на родной аэродром?»

И вот, спустя более полувека, авторы подсчитали не «задачку», а убийственный факт: 34 лидера-истребителя уничтожили за годы войны 6902 самолёта из состава ВВС Антигитлеровской коалиции...

Напомним, что это не только истребители, но и бомбардировщики, торпедоносцы, транспортные и разведывательные машины, штурмовики и пикировщики, самолёты моря... Тридцать четыре человека (летали, как известно, тысячи) остановили в расцвете сил и возраста столько жизней! А сколько было никому неизвестных, кроме сослуживцев да родных, сколько было тех пилотов, что сбили 2, 5, 13, 19 самолётов?! Сколько тысяч боевых вылетов они сделали, прикрывая ведущих и ведомых? Сколько тысяч часов провели они в воздухе, «подвешенные» между жизнью и смертью? Сколько раз обстреляли беженцев, транспорт Красного Креста, эшелоны, переправы и конвои? Что они думали ночью, утром, днём, вечером, неся на крыльях завоевание, а затем оборону, которые привели некогда уважаемую в Мира державу к безоговорочной капитуляции и полнейшему разгрому, наконец, к дележу страны на два ущербных, по своей сути, лагеря, позднее опоясанных Берлинской стеной? Что кричали в атаках, под скальпелем хирургов, во сне, в госпиталях???

Кто ответит вне статистических догм и цифири,

сколько трагедий пришло в дома, после бритвенно-огнедышащих «трасс», «рождённых» руками стрелков-радиостов пикирующих бомбардировщиков? Вместо ответа назовём лишь полковника Ганса-Ульриха Руделя, потопившего в сентябре 1941 года крейсер Балтийского Флота «Марат». В 25 лет обладатель Кавалерского Железного Креста с Мечами, Бриллиантами и Золотыми Дубовыми Листьями, вошёл в историю непревзойдённым поджигателем танков и бронемашин. Совершив 2530 боевых вылетов за годы войны на Восточном фронте, он уничтожил 519 дизельно-бензиновых единиц. Успех в одностороннем порядке только одного экипажа, при такой выкладке биографии не заешь и не запьёшь — очень жестокий противник*...

В наше время уже мало кто помнит, как действовали летающие лодки, «Рамы» и «ФАУ», торпедоносцы «Фокке-Вульф», ракетоснаряды «Физелер» и суперавиабомба типа «Мистель». ЧТО творилось по городам и весям, после тысячетонных бомбардировок и минирования подходов к портам и военно-морским базам? ЧТО пришлось пережить командам всех типов кораблей и судов в Атлантике, на Средиземноморье, в заполярных широтах? ЧТО происходило в душе и разуме русских юношей, в первом же полёте попавших в прицел матёрого «эксперта», имевшего опыт Европейской и Северо-Африканской кампаний? Разве ЭТО «ЧТО» реально передать словами и жестами?!

*О 307 лучших пилотах штурмовой авиации Германии см. редкий фолиант М.В. Зефинова «Асы Люфтваффе» из серии «Неизвестные войны», Московского издательства «Транзит-книга», 2005 г.

Гибли помногу и потомки рыцарей Ливонского и Тевтонского Орден, небесные арийцы и патриоты-полукровки со всевозможными национальными корнями. Из числа вышеназванных, в боях, при вынужденных посадках, из-за аварий и технических неполадок погибли многие. Так, 8 октября 1943 года под Нордхорном погиб ветеран Польской кампании, участник боёв во Франции и в небе Англии Ханс Филипп. На его счету было 213 самолётов, из них 178 были сбиты на Восточном фронте.

Начинавший в России Антон Хафнер, отличившийся и в Северной Африке, был награждён Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями за 204 победы. Совершив свыше 790 вылетов, он погиб на Восточном фронте в середине 1944-го, не успев передать опыт уничтожения четырёхмоторных бомберов.

19 августа 1943 года под Витебском пропал без вести Макс Штоц, участвовавший в «блицкриге» во Франции, в «Битве за Англию» и в агрессии против России. За более чем пятьсот боевых вылетов владелец Рыцарского Креста с Дубовыми Листьями сбил 189 машин, из них 173 на Восточном фронте.

За две недели до празднования Нового 1944 года погиб Йоахим Киршнер, опытный боец и истребитель бомбовозов, «приземливший» 185 противников (по другим данным — 188). Награждённый Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями, он навсегда остался в землях Хорватии.

3 ноября 1943-го затонул с истребителем в Северном море Курт Брэндль, одержавший 180 побед. За успехи в боях во Франции, над Ла-Маншем, на Восточном и Западном фронтах, а также

за более чем 600 боевых вылетов, он был награждён «титолом рыцаря» с Крестом и Дубовыми Листьями.

В начале сентября 1943 года исчез без вести Гейнц Шмидт, уничтоживший 173 самолёта на Восточном фронте. Он безрезультатно дебютировал в небе Великобритании, а пропал в России, совершив за жизнь свыше 690 вылетов. При жизни был награждён командованием Люфтваффе Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями.

3 сентября 1944-го, в Бельгии погиб в бою Эмиль Ланг, служивший в 54-й и 26-й истребительных эскадрах. На Восточном и Западном фронтах за 403 боевых вылета Эмиль не оставил шанса 173-м жертвам и был награждён Фатерландом Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями.

Однополчанин Ланга, Хорст Адамайт пропал без вести 8 августа 1944 года на Восточном фронте. Начавший воевать во Франции, он прожил сложную жизнь, участвуя в сражениях в небе над Англией и Россией. Приблизительно за 600 вылетов Хорст поставил крест на судьбе 166 пилотов, за что был отмечен той же наградой, что и Ланг.

Выдающийся воздушный стрелок Северо-Африканской кампании Ханс-Йоахим Марсель, сбивший 7 машин в «Битве за Англию» и 151 самолёт на Родине фараонов, погиб в песках к югу от Сиди-Абдель-Рамана 30 сентября 1942 года. Его тактика ведения воздушного боя стала энциклопедией для каждого немца, вступившего в ряды Люфтваффе.

22 декабря 1944 года в Венгрии похоронили снайпера Генриха Штурма, воевавшего на Восточ-

ном фронте с июля 1941-го . До своей гибели носителю Рыцарского Креста удалось непостижимым образом сбить около 157 самолётов.

В апреле 1945 года под Стендалем гибнет один из сильнейших пилотов Генрих Эхлер, воевавший в составе 5-й и 7-й истребительных эскадр. Дебютировав в Норвегии, он прошёл Восточный и Западный фронты, летал на «Me-109», «FВ-190», «Me-262». Награждённый Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями, Эхлер добился (по разным данным) 208-210 побед.

Годом раньше в том же весеннем месяце нашёл свою смерть в России Альбин Вольф из JG-54. Был награждён Дойчландом Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями за отвагу, проявленную при уничтожении 144-х противников.

Осуществивший свыше 550 вылетов Фридрих-Карл Мюллер погиб 25 мая 1944-го под Зальцведем. Воевал на всех фронтах, за исключением Северо-Африканского ТВД. За смелость и мастерство, проявленные в боях, в которых он сбил 140 самолётов различных типов, был отмечен Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями.

10 апреля 1945 года в бою под Пархимом на 137 жертвах прервался жизненный полёт Франца Шалля. Он расстреливал неприятеля независимо от опознавательных знаков на Востоке и Западе, освоил «Me-262». За ним — около 550 боевых вылетов и лично-номерной Рыцарский Крест.

Пройдя Восточный и Западный фронт, уничтожив свыше 130 самолётов, в день празднования наступившего 1945 года погиб Хорст-Гюнтер фон Фассонг, вступивший в строй в июле 1941-го. Во-

змеэдие настигло владельца Рыцарского Креста под Маастрихтом.

Отто Фоннекольд, прибывший на Восточный фронт осенью 1942 года, закрепил славу «тузов» 52-й истребительной эскадры, «завалив» 136 машин неприятеля за 580 вылетов. Поощрённый командованием Рыцарским Крестом, он погиб под Зибенбургеном 31 августа 1944-го.

Сбивший столько же самолётов, Карл-Гейнц Вебер, летавший в составе JG-51 и JG-1, сражался в России с весны 1942 года. За доблесть и высокую результативность, проявленные в ходе свыше 500 вылетов, был награждён Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями. Он не вернётся домой, исчезнув где-то под Руаном 7 июня 1944-го.

23 марта 1943 года в окрестностях Туниса погиб большой профессионал пилотажа и прицельной стрельбы Йоахим Мюнхеберг. Полтысячи раз взлетая навстречу смерти, он сеял её сам, уничтожив 23 машины в небе и на земле во Франции и Англии, 33 на Восточном фронте, 18 над Средиземным морем и его побережьем, 61 самолёт в Северной Африке. За 135 побед при жизни украсил грудь Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями и Мечами.

Через два года, 18 марта разбился неподалёку от Кальтенкирхена Ганс Вальдман, одержавший 134 победы на Восточном и Западном фронтах. Он успел освоить реактивный перехватчик «Me-262», совершил не менее 530 боевых вылетов (в основном на поршневых истребителях), был награждён Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями.

В начале декабря 1943-го ушёл из жизни под

Ниймегеном Вильгельм Лемке, сбивший 131 самолёт противника на Восточном и Западном фронтах. Отмеченный за заслуги тем же Крестом, он с честью выдержал около 700 вылетов, оставшись верным 3-й истребительной эскадре.

Служивший в знаменитом «54-м» соединении Генрих Штерр, дебютировавший на Восточном фронте в 1942-м, сражался и на Западном фронте, где сбил 3 машины. Имея на счету 130 побед и Рыцарский Крест, он погиб 26 ноября под Форденом.

Его однополчанин Йозеф Цвирнеман, позднее воевавший в JG-77 и JG-11, отличился на тех же фронтах и Средиземноморье, начав боевой путь во Франции. Осуществив более пятисот вылетов, он сбил 126 противников, за что был награждён Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями. Погиб в бою 8 апреля 1944-го, в районе Гарделегена.

Годом позже, в том же апреле, пропал без вести где-то под Горлице крестоносец Герхард Хоффман из 52-й эскадры истребителей. Начав войну на Западном фронте в 1940-м, он уничтожил 125 самолётов на Восточном фронте.

11 мая 1944 года в районе Эйфеля погиб ветеран Вальтер Оезау, «сваливший» 125 врагов в Испании, Франции, в «Битве за Англию», на Востоке и Западе. За победы и разработку уничтожения «Летающих крепостей» и «Ланкастеров» (лично сбил 10 из них) премировался и был награждён Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями и Мечами.

Крещённый боем на Восточном фронте, участник сражений на Средиземноморье, храбрец Вольф Эттель навечно «приземлился» в Сицилии 17 июля 1943 года. Обладатель Рыцарского Креста с Дубо-

выми Листьями за 260-270 вылетов был покаран за горе, которое он принёс при истреблении 124-х противников.

Провоевав во Франции, в «Битве за Англию», на Восточном фронте и в Северной Африке, 20 апреля 1943-го погиб близ Туниса Вольфанг Тонне. За 641 боевой вылет и 122 сбитых самолёта при жизни был награждён Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями.

На один самолёт меньше в списке побед у Роберта Вайса, воевавшего на Западном и Восточном фронтах в крылатых рядах JG-26 и JG-54. Поощрённый командованием Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями, он не дожил три дня до 1945-го, погибнув под Лингеном.

7 марта 1945 года, в Восточной Германии погиб в бою Эрих Лайе, прошедший жестокую «школу» среди коллег в Ягдгешвадер 2,51, 77. За участие в воздушных боях на Западном и Восточном фронтах, а также за 118 побед, достигнутых в процессе 490 вылетов, был удостоен Рыцарского Креста.

Ганс-Йоахим Биркнер, совершивший более 280 вылетов на Восточном фронте, в ходе которых он уничтожил 117 машин в составе 52-й истребительной эскадры, погиб в Кракове, 14 декабря 1944-го. За высокую результативность успел примерить Рыцарский Крест на китель.

В сентябре того же года под Киркенесом гибнет Якоб Норц, приписанный к JG-5. Число его триумфов перевалило за 115, за что пилоту был вручен Рыцарский Крест.

27 декабря 1944-го в Курляндском котле нашёл свою последнюю жертву и смерть Гейнц Вернике,

воевавший в России с весны 1942-го. Как Биркнер и Норц, он отличился, сбив 117 самолётов, имел Рыцарский Крест.

Скоростной (как впрочем, в с е названные и нет) пилот-истребитель Август Ламберт, выдержавший Восточный фронт, на котором подбил 116 машин, погиб 17 апреля 1945-го в землях Саксонии. За заслуги перед Рейхом был награждён Рыцарским Крестом.

Стратег и один из первых небопроходцев Люфтваффе Вернер Мельдерс имел за плечами и крыльями Испанию, Францию, Англию, бои на Западе и Востоке. За более чем 300 вылетов вогнал в землю и воду 115 машин различных типов из ВВС оборонявшихся стран. Был награждён Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами. Погиб с экипажем «Хе-111» под Бреслау, 22 ноября 1941 года, направляясь на похороны «борца с жидами» Эрнста Удета, покончившего жизнь самоубийством.

Принявший первый бой в Европе в 1940-м, участник многих операций и боёв 52-й истребительной эскадры Ганс Даммерс, сбивший 113 самолётов противника, отошёл в мир иной 17 марта 1944-го на Восточном фронте. Был поощрён командованием Рыцарским Крестом.

Его однополчанин, расстрелявший то же количество машин в небе и на земле, награждённый тем же Крестом Бертольд Корте, исчез в землях бескрайней Русланд 29 августа 1943 года.

Курт Уббен, сражавшийся на Европейском и Севере-Африканском ТВД, начал войну в 1939-м. Удостоенный Рыцарского Креста с Дубовыми Лис-

тьями за 110 побед, он погиб в конце апреля 1944-го где-то во Франции.

Крестоносец Эмиль Битш уничтожил 108 самолётов с июля 1941 года (все на Востоке, за исключением четырёх на Западном фронте). Видный представитель Ягдгешвадер 3 нашёл свою смерть 15 марта 1944-го под Волькелем.

Воевавший всюду, кроме Африки, Гюнтер Лютцов начал отсчёт побед ещё в 1937-м, в Испании. Сбил за свою боевую карьеру 108 машин из ВВС стран, вступивших в войну. Владелец Рыцарского Креста с Дубовыми Листьями и Мечами исчез навсегда 24 апреля 1945-го, пилотируя «Me-262» в районе Донаувурта.

Тёзка Мельдерса — Вернер Лукас, дебютировавший в «Битве за Англию», воевал в составе 3-й эскадры истребителей на Восточном и Западном фронтах. Он погиб в Голландии 24 октября 1943 года, оставив за собой трагичный след — 106 жертв. Живым носил Рыцарский Крест, имел опыт борьбы с тяжёлыми бомберами союзнической авиации

5 апреля 1943-го погиб в районе Гента Фридрих Гейссхардт, прошедший ад в Польше, Франции, над Ла-Маншем, на Восточном фронте, Средиземноморье и в Северной Африке. За 642 вылета, в которых он подбил 102 самолёта, был награждён Фатерландом Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями.

Величайший мастер по уничтожению «Летающих крепостей», «Ланкастеров» «Веллингтонов» и «Либерейторов» Эгон Майер из JG-2 погиб близ Монмеди 2 марта 1944-го. Из 102-х побед, одержанных им во Франции, Англии и на Западном

фронте — 25 были четырёхмоторными бомберами ВВС Англии и США. Наставник молодёжи Люфт-ваффе награждался командованием Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями и Мечами.

9 августа 1942 года повстречал смерть в России завоеватель Макс Хельмут Остерман, совершивший свыше 300 вылетов, начиная с Франции 1940-го. Отчаянный воин, он бился на грани риска во Франции, в небе Великобритании, на Восточном фронте и в Югославии в рядах Зестоергешвадер 1 и Ядггешвадер 54. За 102 машины противника, уничтоженные им лично, был удостоен Рыцарского Креста с Дубовыми Листьями и Мечами.

Столько же самолётов истребил, отмеченный той же наградой Рейха, Йозеф Вурмхеллер. До своей гибели 22 июня 1944-го во Франции — уничтожил 93 машины в «Битве за Англию» и на Западном фронте, причём 14 из них были четырёхмоторными бомбовозами. Почётный пилот в рядах JG-53 и JG-2, Йозеф «приложился» и на Восточном фронте, сбив 9 самолётов.

10 июня 1943 года в жесточайших воздушных схватках с Героями Советских ВВС на Кубани, погиб лётчик-истребитель 52-й эскадры Рудольф Митиг, одержавший 101 победу. Имел Рыцарский Крест.

10 дней не дожидаясь безоговорочной капитуляции Вооружённых Сил Германии Пауль-Генрих Дане, отличившийся на Восточном и Западном фронтах. За почти 600 вылетов он расстрелял огнём пушек и пулемётов около 100 неприятелей, за что был награждён Рыцарским Крестом. Погиб на реактивном «Хейнкеле-162», в районе Варнемгонде.

С ноября 1940-го сражался Леопольд Штейнбатц из Ягдгешвадер 52. Участник «Битвы за Англию» сбил 99 самолётов на Восточном фронте, прежде чем исчезнуть без вести в России 15 июня 1942 года. Был отменен за доблесть и бесстрашие Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями и Мечами.

23 декабря 1944 года, неподалёку от будущей столицы ФРГ – Бонна, гибнет Генрих Бартельс, имевший на счету 99 побед и Рыцарский Крест. В составе 5-й и 27-й эскадр выполнил приблизительно 500 вылетов на Западном и Восточном фронтах, над Средиземноморьем и Северной Африкой.

Хорст Ханнинг, начавший боевой путь на Восточном фронте летом 1941-го, добился 98 побед на Востоке и Западе, будучи приписанным к JG-54 и JG-2. Поощрённый Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями, он был сбит и погиб 15 мая 1943-го под Каном.

За сутки до наступления 1945 года погибает Ганс Шлеиф в районе Бергцаберна. Обладатель Рыцарского Креста «гладиаторствовал» с 1940-го, на Западном и Восточном фронтах, сбив 98 машин за более чем 500 вылетов.

Под никому не известном в Германии городком Карачев сгинул Генрих Хофемейер, получивший Рыцарский Крест за 96 триумфов на Восточном фронте. Вступив в первый бой в марте 1941-го на Западе, он выдержал «всего» 490 вылетов, до своей гибели 7 августа 1943-го.

Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями подтверждал снайперство Леопольда Мунстера, уничтожившего 95 самолётов на Восточном и Западном фронтах. В число побед вошли 8 англо-амери-

канских «крепостей». Он погиб в окрестностях Хильдесхайма, ровно за год до Великой Победы народов-союзников над Германией.

11 ноября 1943 года в районе Смоленска был подбит и погиб Антон Добеле из Ягдгешвадер 54. В ходе 458 вылетов он разрушил в небе и на земле 94 машины на Восточном фронте, за что имел Рыцарский Крест.

Чуть больше недели пережил его награждённый тем же Крестом Генрих Клоппер, воевавший в рядах 51-й и 1-й эскадр истребителей. Совершив свыше 500 вылетов на Восточном и Западном фронтах, он пропал в Голландии, удержав в боевом активе 94 победы.

11 июля 1943 года лёг в Орловскую землю ветеран боёв в Испании Рудольф Реш, сбивший 94 машины в составе JG-52 и JG-51. Был отмечен Рыцарским Крестом командованием Люфтваффе.

Дебютировавший во Франции в 1939-м Зигфрид Шнелль, награждённый Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями за 93 уничтоженные машины, погиб на Восточном фронте 25 февраля 1944 года. Наибольшего успеха достиг на Западном фронте, где сбил 64 самолёта из общего числа побед.

Под вопросом судьба сбитого и пленённого Эдмунда Россмана, захваченного близ Орла 9 июля 1943-го. С 1940 года сражался с англичанами и французами, затем с русскими на Восточном фронте. Победил 93-х противников за 640 вылетов в составе элитной JG-52.

На один самолёт меньше в лётной биографии Герхарда Лооса, погибшего под Ольденбургом 6 марта 1944 года. Числясь в 54-й эскадре, он по-

лучил Рыцарский Крест за 78 машин на Востоке и 18 на Западе.

Участник боёв в небе Франции и Англии Георг Шентке, уничтоживший 87 самолётов различных типов, исчез 25 декабря 1942-го в страшной битве у Сталинграда.

Та же незавидная участь «пропавшего» настигла Йозефа Йеневейна, сгнувшего в районе Орла 26 июля 1943 года. «Рыцарь»-крестonosец победил 5 англичан и 81-го пилота-противника на Восточном фронте, осуществив 271 боевой вылет в рядах JG-26 и JG 51.

16 июля 1944 года, в Нормандии, взятой французами в наименование эскадрильи, а затем полка, гибнет общий враг Франции и России, Фридрих Ваховяк, расстрелявший 86 самолётов на Восточном фронте.

5 мая 1942 года пропал без вести в землях Русланд его однополчанин (JG-52) Герхард Коппен. За результативность и мужество, проявленные при уничтожении 85 врагов Рейха, награжден Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями.

На 296 боевом вылете сорвалась жизнь и карьера Вальтера Целлота, «завалившего» 85 самолётов на Восточном фронте с 1941 года. Владельца Рыцарского Креста навсегда остановили под Сталинградом 10 сентября 1942-го.

На Восточном и Западном фронтах отличился истребитель Отто Весслинг, удостоенный Рыцарского Креста с Дубовыми Листьями за 83 победы. 19 апреля 1944 года борец с «крепостями» и истребителями ВВС Англии и США не вернулся в JG-3, погибнув под Эшвеге.

Ганс Гётц воевал с 1940 года, приняв первый бой во Франции. Причисленный к 54-му соединению истребителей, совершил более 600 вылетов, в которых сбил 82 самолёта. Его убили в России, 4 августа 1943 года. При жизни награждён Рыцарским Крестом.

12 сентября 1944-го, в районе Сагана, повстречал свою смерть смельчак Гельмут Мисснер, истребивший 82 машины противника на Восточном фронте. Рыцарский Крест за заслуги перед Дойчландом.

Однополчанин Весслинга, Франц Бейер сражался на Западном и Восточном фронтах, был одним из лучших на Средиземноморье. Участник «Битвы за Англию», достигший 81 победы, погиб в районе Венло, 11 февраля 1944-го, заслужив Рыцарский Крест.

8 ноября 1943 года русские отметили победу над Германом Луке, сбившем 81 самолёт на Восточном фронте, начиная с дебюта 1942-го. В рядах авторитетов JG-51 — награждался Рыцарским Крестом.

Столько же самолётов противника угробил Вилли Немитц, начавший войну на Западном фронте в 1940 году. Отмеченный Рыцарским Крестом за победы, завоёванные в процессе свыше 500 вылетов, он погиб в горах Кавказа, 11 апреля 1943-го.

11 декабря 1943 года канул в неизвестность войны и веков Рудольф Вагнер из Ягдгешвадер 51. Однофамилец любимого композитора главарей Третьего Рейха заслужил Рыцарский Крест за 81 сбитую машину на Восточном фронте, но не избежал кары, свершившейся под Житомиром.

Та же неизвестность забрала однополчанина Вагнера — Отто Вурфеля, уничтожившего 79 самолётов на Восточном фронте с 1942-го. Отмеченный командованием Люфтваффе Рыцарским Крестом, он «растворился» в окрестностях Рогачёва, 23 февраля 1944 года.

На одну победу больше у Герберта Бахника, совершившего 373 вылета на Восточном Фронте с декабря 1942-го. Награждённый Рыцарским Крестом, всю жизнь верный 52-й эскадре, он погиб 7 августа 1944-го в Силезии.

Прошедший Испанию, Францию, «Битву за Англию», Восточный фронт Вольфанг Эвальд, сокрушивший 78 машин, был пленён в России 14 июля 1943 года. Что случилось с носителем Рыцарского Креста из JG-52 и JG-3 в стане противника — неизвестно.

14 декабря 1942-го погиб в России Генрих Крафт, дебютировавший на Западном фронте в 1940 году. Участник оккупации Франции, воздушных боёв над Англией и на Восточном фронте, был награждён Рыцарским Крестом при жизни за 78 побед.

Александр Прайндальк, награждённый тем же Крестом за одинаковое с Крафтом число побед, отметился снайперством не только на Востоке, но и над Средиземноморьем и на Западе. Его знали все пилоты JG-51, 77, 53, в которых он служил Фатерланду до своей гибели на Западном фронте 12 декабря 1944-го.

Годом раньше 15 декабря, погиб храбрец и авторитетный пилот Хубертус фон Бонин, «заторможенный» ВВС противника близ Витебска. На счету «рыцаря»-крестоносца — 4 испанца, 9 французов

и англичан, 64 самолёта на Восточном фронте. Был в почёте у сослуживцев из рядов элитных JG-26, 54 и 52.

15 марта 1944 года погиб на Западном фронте Йоганн-Герман Мейер, удостоенный Рыцарского Креста за 77 побед, достигнутых в ходе 305 вылетов. Кроме одной машины, все самолёты он сбил на Восточном фронте.

Альфред Тоймер из команды воздушных стрелков Вальтера Новотного уничтожил 66 машин на Востоке и 10 на Западе. Начал карьеру пилота на Восточном фронте одновременно с друзьями по «Оси», разгромившими Пёрл-Харбор. 4 октября 1944-го он погиб в районе Гезепе, успев подняться в воздух более 300 раз.

76 побед одержал Эдвин Тиль, летавший с 1940 года в рядах JG-52 и JG-51. Имел Рыцарский Крест, но пал смертью воина 14 июля 1944-го на Восточном фронте.

Однополчанин Тиля — Йоганн Бунцек отстал от него всего на одну жертву, сражался на Восточном фронте с 1942 года. Поощрённый Рыцарским Крестом, он и остался на том же фронте, взлетев в последний раз 11 декабря 1943-го.

19 июня 1944 года был сбит и разбился в землях Финляндии Гельмут Гроллмус из Ядгешвадер 54. За 75 самолётов различных типов, уничтоженных на Восточном фронте, награждался Рыцарским Крестом.

Редчайший ночной снайпер Йоахим Вандель зарегистрировал ратным трудом 75 сбитых противников, из них не меньше 15 «свалил» в темноте на «Me-109». Ветеран Испании с Рыцарским Крестом

лёг в землю России под Осташковом, 7 октября 1942 года.

50 машин на Востоке и 25 на Средиземноморье — цена побед и трагедии Ганса Рёрига из 53-й эскадры истребителей. Обладатель Рыцарского Креста не вернулся на аэродром 7 июля 1943-го, пропав без вести у Катании.

22 января 1944 года пропал в России лётчик-истребитель Отто Гайзер, награждённый командованием Люфтваффе Рыцарским Крестом за 74 победы, одержанные на Восточном фронте в составе JG-51.

С 1943-го воевал на Восточном фронте пилот 52-й истребительной эскадры Фридрих Хаас, загубивший то же число самолётов и также отмеченный Крестом «рыцаря» за героизм 385 вылетов. Он погиб 9 апреля 1945 года, будучи сбитым под Веной.

Начинавший во Франции Клаус Митуш за 452 боевых вылета подбил 72 самолёта (там же, над Англией, в Северной Африке и на Западе). В число его побед входили 10 бомберов союзников и Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями. Охраняя Германию, он погиб в её землях 17 сентября 1944 года.

12 марта 1945-го погиб в Дании Вильгельм Минк, заслуживший Рыцарский Крест за уничтожение 70 противников на Востоке и двух на Западе.

Ганс Фюсс попал на Восточный фронт в 1941-м и погиб в октябре 1942 года, сражаясь в рядах Ягдгешвадер 3. За столь краткий срок победил 71-го противника, был поощрён Рыцарским Крестом.

16 июля 1943 года сгорел под Орлом Гюнтер Шеель, уничтоживший 71 самолёт за 70 боевых вылетов с весны того же года. Кумир и любимчик

элиты 54-й эскадры носил Рыцарский Крест за рекордную смертоносность.

Двумя годами раньше, неподалёку от Брянска навсегда «приземлили» героя «Битвы за Англию», участника воздушных сражений на Западе и Востоке, Германа-Фридриха Йоппиена из JG-51. Он расшиб вдребезги 70 жертв, но был остановлен 25 августа 1941-го.

Столько же побед одержал на Восточной фронте неустрашимый Руди Линц, воевавший в 5-й истребительной эскадре. Владелец именного Рыцарского Креста допустил первую и последнюю ошибку пилота в Норвегии, 9 января 1945 года.

За 700 боевых вылетов и 70 сбитых самолётов противника наградили Рыцарским Крестом Эмиля Омерта. Он не помог, не согрел и не спас его близ Плоешти в конце апреля 1944-го.

Эрнст Вейсман исчез неподалёку от Ржева, 13 августа 1942 года. Имел Рыцарский Крест за уничтожение 69 машин на Восточном фронте с осени 1941-го, произведённое в процессе 258 вылетов.

54 машины на Востоке и 15 на Западе — итог жизни и смерти Ойгена-Людвига Цвейгарта из Ягдгешвадер 54. Поощрён Рыцарским Крестом, однако был подбит и погиб в Нормандии, 8 июня 1944-го.

Ганс Штрелов, воевавший с июня 1941 года на Восточном фронте, добился 63 триумфов и награждения Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями. Пропал без вести, там же, где побеждал, 22 мая 1942-го, будучи приписанным к 51-й истребительной эскадре.

Обладавший той же наградой, участник «Битвы за Англию» и воздушных поединков на Западе и

Востоке, Герберт Хюппертц, начавший воевать в 1940-м, погиб в районе Кана, 8 июня 1944 года. Ему удалось «завалить» не менее 68 самолётов из ВВС Антигитлеровской коалиции

Свыше пятисот вылетов совершил Вальтер Хекнер на Восточном и Западном фронте с 1940 года. Он достиг 68 побед над врагом и гордился Рыцарским Крестом, но погиб в конце августа 1944-го.

Генрих Юнг из состава JG-54 «приземлил» 68 машин на Восточном фронте, начав войну на Западном, в 1940 году. Незадолго до гибели 30 июля 1943-го на Восточном фронте, был награждён командованием Рыцарским Крестом.

20 декабря 1943 года нашёл свою смерть под Ольденбургом «матёрый волк» Эрнст Зюсс, сражавшийся во Франции, в «Битве за Англию», на Западе и Востоке. За ним — 68 побед и Рыцарский Крест.

За 426 боевых вылетов аналогичного триумфального результата добился Отто Танге из Ягдгешвадер 51. Начав войну на Западе, где сбил три самолёта, крестоносный «рыцарь» уничтожил 65 на Востоке, за что был сбит и погиб в России, 30 июля 1943-го.

Однополчанин Танге — Губерт Штрассль, за 221 вылет истребил 67 машин с конца 1941 года. 8 июля 1943-го в одном из боёв был подбит и погиб близ Орла. Рыцарский Крест от имени руководства Люфтваффе.

13 побед в небе Франции и Англии, 4 на Западе и 48 на Востоке, 2 самолёта в Северной Африке расстрелял Эрбо фон Кагенек («Граф») с 1939-го до своей гибели 24 декабря 1941 года. Он остался

в песках, успев полюбоваться Рыцарским Крестом с Дубовыми Листьями.

13 января 1943-го не вернулся из боя под Краснодаром Густав Денк, имевший агрессорско-европейский опыт по Франции и Англии. Осуществив более 500 вылетов, он сбил 67 машин, за что был отмечен Крестом «рыцаря».

Западный фронт, Восточный фронт и Средиземноморье прошёл (вернее пролетел) Фриц Дингер из состава 53-й эскадры истребителей. Его взлётом и падением стал чёрный для него день — 27 июля 1943-го, когда, он, сокрушитель 67 самолётов, награждённый Рыцарским Крестом, ушёл из жизни где-то в Сицилии.

Его однополчанин, виртуоз стрельбы и пилотажа Франц Шисс сбил столько же самолётов, в сумме побед на Западе, Востоке, Средиземноморье, в небе Северной Африки и Мальты. Поощрённый Рыцарским Крестом, он исчез у Капри 2 сентября 1943-го, в своём 541-м вылете.

Франц Швайгер из JG-3 вступил в войну на Восточном фронте в 1941-м. Его наградили Рыцарским Крестом за 55 машин, сбитых там же и за 12 самолётов, уничтоженных на Западном фронте. Защищая воздушное пространство Германии от четырёхмоторных бомберов, был сбит и погиб на Родине 24 апреля 1944 года.

29 мая 1942 года фронтовой разведкой Красной Армии был пленён Эрвин Флиг, доказавший, что победил 66 противников, из них 9 в контингенте ВВС Великобритании. Удостоенный Рыцарского Креста, он выжил в 506 вылетах, воюя в рядах Ягдгешвадер 51. Дальнейшая судьба неизвестна.

Имевший тот же Крест Рейнхольд Хоффман покинул бранный мир у Бранденберга, 24 мая 1944 года. Член почётного соединения «54», отметился расстрелом «крепостей» англичан и американцев, вошедших в общее число побед «66».

В последний день января 1945-го перестал быть кормильцем Генрих Фуллергрэбе, отправивший в землю 65 самолётов противника на Восточном фронте. Однополчане из числа выживших помнили про его Рыцарский Крест и достойную службу в рядах JG-52 и JG-50.

28 октября 1942-го сбили под Питомником его сослуживца, Бертольда Грассмука, уничтожившего 65 крылатых противников на Востоке с 1941 года. Награждался командованием Рыцарским Крестом.

Карл Кемпф воевал с весны 1940-го, а погиб в Бельгии, 3 сентября 1944 года. Его не наградили Крестами с чем бы то ни было, но он сбил во имя «Великой Германии» 5 врагов во Франции и над Англией, 49 — на Востоке, 11 — на Западном фронте, за 445 боевых вылетов.

Опасный противник Вальдемар Земелька — уважаемый истребитель из 58-й авиагруппы «экспертов», ушёл в небытие под Сталинградом, 21 августа 1942 года. Он успел примерить Рыцарский Крест за 65 машин противника, расстрелянных им в небе и на земле.

Восточный фронт, Северная Африка, Западный фронт, 9 четырёхмоторников, Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями — всё это заслуги и биография Юргена Хардера, погибшего 17 февраля 1945-го. Прибавляя названные бомбардировщики, он «завалил» 55 неприятелей, но разбился близ Берлина.

Генрих Хоффман из Ядгешвадер 51 мог радоваться тому же Кресту и своему мастерству, олицетворённому сбитием 63 врагов. Дебютировав в небе Англии в 1940-м, он продолжил биться в России, где и погиб 3 октября 1941-го в своём финальном 258-м вылете.

Во Франции начинал воевать Карл Хаммерль, исчезнувший в России 2 марта 1943 года. Он сотворил много горя, сбив 63 машины, числясь в рядах JG-52, за что носил Рыцарский Крест от имени лидеров Люфтваффе.

3 августа 1943-го, в Орле или его окрестностях пропал в бою Герхард Хомут, поощрённый Рыцарским Крестом за 63 победы во Франции, «Битве за Англию», в небе Северной Африки, Средиземноморья и на Восточном фронте. Видный пилот JG-27 и JG-54, он отвоёвался на 450-м боевом вылете.

На равных в истории истребительной авиации Иван Кожедуб и Вильгельм Хюбнер: немец уничтожил 62 машины на Восточном фронте с 1943-го до своей гибели в Восточной Пруссии 7 апреля 1945 года. Награждался Рыцарским Крестом в строю Ядгешвадер 51.

27 мая 1944-го во Франции погиб Хорст Карганико, воевавший на Восточном фронте с 1941 года в рядах истребителей из JG-5. Почти 600 раз он взлетал навстречу смерти и владел ею, сокрушив 60 противников. Отмечен при жизни Рыцарским Крестом за заслуги перед Рейхом.

Его сослуживец Август Морс «снял с неба» аналогичное число самолётов на Восточном и Западном фронтах с июня 1941-го. Поощрённый Рыцарским Крестом за успехи в борьбе с «летающими

крепостями», Август не планировал погибать, но был сбит и погиб 6 августа 1944 года, во Франции...

Такова «ЦЕНА» «небесной предначертанности» строившегося на преступлениях и рухнувшего «Тысячелетнего Рейха» — многотысячная гибель немцев и представителей других народов Европы, пригнувших паучьей свастике и апологетам борьбы с всемирным коммунизмом. Таких сыновей не родит боле Германия, как и не выведет в жизнь своих сыночков Россия и другие страны, которых хладнокровно, или с редким сожалением убивали «рыцари» из высокопрофессиональной и неадекватной когорты Люфтваффе...

Что же за СИЛИЩА беспощадно громила их с наитрагичнейшего июня 1941 года до Великого Мая 1945-го?! Кто эти люди, навсегда остановившие вышеназванную элиту истребительных авиаформирований и тех, кто последует за ними? Ведь кратко рассмотрены судьбы тех лётчиков, кто неимоверным трудом, волей, хитростью и смелостью достигли результативности побед в рамках 60 самолётов! Повторяем: воевали, выжили и погибли тысячи пилотов, уничтожившие по 5, 12, 28, 43..., не считая коллективных мэтров и маэстро, нашибавших до полсотни машин в группе...

Дьявольское Зло 30-х — 40-х годов XX столетия покарало, многие ценою жизни, непосредственные участники кровопролитно-затяжного полёта в пекло Второй Мировой и Великой Отечественной войн:

Иван Никитович Кожедуб сбил 62 самолёта противника.

Александр Иванович Покрышкин — 59.

Лев Львович Шестаков — 58.

- Николай Дмитриевич Гулаев — 57.
Алексей Васильевич Алелюхин — 57.
Григорий Андреевич Речкалов — 56.
Кирилл Алексеевич Евстегнеев — 56.
Николай Константинович Шутт — 55.
Николай Михайлович Скоморохов — 54.
Иван Фёдорович Кузьмичёв — 54.
Василий Александрович Зайцев — 53.
Арсений Васильевич Ворожейкин — 52.
Михаил Дмитриевич Баранов — 52.
Александр Фёдорович Клубов — 50.
Дмитрий Борисович Глинка — 50.
Павел Михайлович Камозин — 49, плюс
«Ю-52» с 18-ю немецкими генералами.
Амет-Хан Султан — 49.
Смирнов Алексей Семёнович — 49.
Бобров Владимир Иванович — 49.
Клещёв Иван Иванович — 48.
Пилипенко Иван Маркович — 48.
Рязанов Алексей Константинович — 47.
Муравицкий Лука Захарович — 47.
Кубарев Василий Николаевич — 46.
Колдунов Александр Иванович — 46.
Костылёв Георгий Дмитриевич — 46.
Лавриненков Владимир Дмитриевич — 46.
Боровых Андрей Егорович — 46.
Покрышев Пётр Афанасьевич — 46.
Шмелёв Илья Васильевич — 45.
А.И. Белясинов (Белясников?)* — 44.
Сергей Данилович Луганский — 43.

*Правописание фамилий в скобках вызвано двойственностью их трактовок в различных источниках.

- Александр Васильевич Кочетов — 42.
Сергей Николаевич Моргунов — 42.
Виталий Иванович Попков — 42.
Павел Степанович Кутахов — 42.
Аркадий Васильевич Фёдоров — 42.
Александр Петрович Зайцев — 41.
И.В. Боковуха — 41.
Д.А. Кудымов — 41.
Иван Никифирович Степаненко — 41.
Владимир Георгиевич Серов — 41.
Иван Иванович Кобылецкий — 41.
Пётр Андреевич Гнидо — 40.
Владимир Николаевич Залевский — 40.
Глинка Борис Борисович — 32.
Комельков Михаил Сергеевич — 32.
Краснов Николай Фёдорович — 31.
Пологов Павел Андреевич — 30.
Сафонов Борис Феокистович — 30.
Меркулов Владимир Иванович — 29.
Бабайлов Павел Константинович — 28.
Выборнов Александр Иванович — 28.
Карпов Александр Терентьевич — 28.
Головачёв Павел Яковлевич — 26.
Ковзан Борис Иванович — 26.
Савицкий Евгений Яковлевич — 22.
Виктор Алексеевич Меренков — 22.
Михаил Васильевич Кузнецов — 22.
Трофим Афанасьевич Литвиненко — 18.
Сергей Фёдорович Долгушин — 18.
Василий Кузьмич Сидоренко (Сидоренков?) — 17.
Михаил Васильевич Авдеев — 17.
Илья Филиппович Андрианов — 17.
Александр Алексеевич Шокуров — 18.

- Отари Григорьевич Чечелашвили — 15.
Виктор Иосифович Крупский — 15.
Владимир Александрович Шишов — 13.
Игорь Александрович Федорчук — 15.
Пётр Алексеевич Рассадкин — 12.
Алексей Петрович Маресьев — 19.
Лидия Владимировна Литвак (Литвяк?) — 12.
Екатерина Васильевна Буданова — 11.
Александр Константинович Горовец — 11.
Алексей Маркович Нестеренко — 11.
Евгений Васильевич Петренко — 12.
Николай Гаврилович Щербина — 11.
Валентин Аллахарович Эмиров — 7.
Иван Степанович Троян — 10.
Иван Иванович Разумов — 7.
Иван Степанович Любимов — 10.
Семён Андреевич Куница — 8.
Юрий Петрович Иванов — 6.

.....

...Ну что, первые и последние ветераны Люфтваффе, припоминаете «русских гусей», их малоопытность и «трусоватость»? Вспоминаете нечеловеческие нагрузки в пилотском кресле воздушных болидов Вилли Мессершмитта, Курта Танка, Эрнста Хейнкеля, Клаудиса Дорнье? Сознайтесь, вам было не до бравурности крылатых мальчишек, не до ухаживаний за француженками и россиянками и уж тем более не до адреналина боёв, при виде падающих костров из вчерашних новёхоньких истребителей, сегодня скрученных в рваный и обугленный металллом. Какие мысли посещали вражеские мозги, при даже мимолётном взгляде на

изуродованные моторы и обуглившиеся трупы сослуживцев, к о т о р ы х никогда не узнала бы даже родная мать?!

В какую же бездну вы шагнули общенациональным факельным маршем после 1933 года? Зачем обрекли себя на клеймо — вечное тавро агрессоров? Почему заставили взяться за оружие многомиллионное население близких и удалённых от войны стран? Какое, чёрт возьми, небесное «карийское» предначертание — толкнуло вас в могилы и глубины вод от Москвы до Гибралтара, от Сахары до Норвегии, от Мурманска до Орла, Курска, Ростова, от Ла-Манша до Северного Кавказа, от Парижа до Волоколамска?

Думали ли вы, завоеватели-крестоносцы, о неминуемом крахе через пять, десять, двадцать пять лет из-за народных восстаний и партизанской борьбы? Они неминуемо БЫЛИ БЫ, ибо «новый порядок» кое-где был беспощаднее, коварнее и круче диктатур, монархий и республик! Такие вопросы врагу не задавал, вероятно, сам всемогущий НКВД и карательный «СМЕРШ», высматривавшие, кричал ли кто из солдат «Ура!» в день очередной годовщины Октябрьской революции...

Число выстрадавших разумом, кровью и потом грандиозных побед героических лётчиков ВВС СССР, упоминаемое в различных изданиях, может быть занижено и искажено по бессердечно-беспристрастной методике. В этот усложнённо-штабной казуизм, в котором «заседали» хранители жизни и смерти, далёкие от вандализма и зверств фронтов, входили: поиск наземных свидетелей и воздушных очевидцев боёв; подтверждение воздушной и

наземной разведок; рапорты каждого пилота, участвовавшего в групповом бое; детали сбитых самолётов и останки погибших врагов. А также сведения, выданные из «люфтваффовцев» на допросах, рапорты служащих батальонов аэродромного обслуживания, донесения политкомиссаров и особистов...

Увы, на войне случается такое, что никогда и нигде не может случиться в мирном времени. Сотни лётчиков погибли не в боях, а при тренировочно-испытательных полётах, в ходе облётывания машин после капитальных и лёгких ремонтов. Гибли по техническим причинам пилоты, перегонявшие новые самолёты с авиазаводов и штатовские машины по авиа-трассе Ленд-Лиза «Аляска — Сибирь». Вряд ли зарегистрировано количество погибших «сталинских соколов», разбившихся в процессе перебазирования ИАП, ИАК, ИАД, Воздушных Армий. Замалчивается катастрофический урон, нанесённый ВВС на земле и в рамках программ переучивания на новые, в том числе иностранные самолёты. Отдельный том — специфика Боевого Пути ВВС ВМФ СССР.

Огромное число дисциплинарных взысканий (как впрочем и очень лояльных прощений) было вызвано щедрым денежным довольствием лётсостава, пороком России — выпивкой, перманентными «амурными похождениями». Случалось, насмерть варили поваров в котлах, при невинности стряпчих — они полностью зависели от интендантов и обоза. Бывало, лётчики, заподозрившие вину механиков, убивали их по возвращении из боевых вылетов, особенно, если по якобы «технической при-

чине» разбивался однополчанин. Спиртное — приводило к массовым дракам и дуэлям между собой, нередко — со смертельным исходом. Прекрасные женщины «сексуального возраста», ну и конечно же, девушки, по мере «отдушины» войны, в с е г д а были впереди самолётов, в отличие от полюбившихся шлягеров. Они и сами постоянно и откровенно провоцировали лётчиков на контакт, понимая краткость жизни как себя, так и возлюбленного...

Предательство в небе не было заметным явлением, по сравнению с родами войск, сражавшимися на земле. Единичные случаи перелётов под опеку Люфтваффе — абсолютно не заслуживают внимания, но факты, как таковые, были. Элита ВВС, присутствовавшая во всех подразделениях, держала начинающих и поступавших «кузнечиков» в таких свертотцовских клещах, что ни одна фронтовая вошь из них бы не выпрыгнула, а если и просачивалась — погибала, не выдерживая колоссального патриотического давления коллектива.

Русская смекалка, бережливость, фанатичное упорство, совмещённые с неистребимым желанием убивать противника как можно чаще и больше, дружба высшего командования с низшими звеньями истребительных авиаформирований, радость от побед и мужское товарищество, удовлетворённое присуждением наград — были формулами советских лётчиков, завоевавших господство в воздухе. Костяк составляли дети униженного, разгромленного и репрессированного крестьянства, рубахи-парни и богатыри духа, живчики — небесные «Тёркины», талантливейшие самоучки и изобрета-

тели, агрессивные практики, по-настоящему ВЕЛИКИЕ МУЖИКИ... Доставалось от них всем: врагам, шофёрам, почте, медперсоналу, оружейникам, механикам, штабным и тыловым «крысам», партийным и беспартийным, писарям и буфетчицам — судьба военного авиатора — не чистое небо. Изложенный выше список Героев, их н и к о г д а не повторявшихся побед — отнюдь не полный перечень отважных асов, защитивших небо Отчизны и многонациональное корневище Края Предков. Неохватная географическая крупномасштабность боевых действий в не имевшем аналогов столкновении умов и моторов породила многотысячный «кулак» советских лётчиков, сбивших от одного до 25 самолётов противника лично. А сколько в составе группы? Переверните страницу-другую назад: вы поймёте, какова кровопролитная работа наших крылатых соотечественников, с хрустом и огнём переломивших монстров агрессии с чёрным крестом и красным солнцем на бронированных бортах.

Истребительная авиация — элитный и самостоятельный род авиации — занималась не только уничтожением однотипных машин неприятеля. За ней — систематическое охранение и эскорт штурмовой, бомбардировочной, разведывательной, корабельно-базовой морской авиации, прикрытие стратегических объектов, мотопехоты, танков, артиллерии, эшелонов, обоза, эвакуации, госпиталей, всех типов военных кораблей и транспортных судов, патрулирование и охранение портов, баз и коммуникаций. Грубо — истребители — нервы войны, они её самая быстрая и смертельная скорость,

о чём ёмко поведал боевой пилот и писатель-гуманист Антуан де Сент-Экзюпери...

А тараны в воздухе и на земле, которые многим стоили жизни! Разве уместишь их спонтанность и профессионализм исполнения в две-три страницы?! Ни одна нация и страна в Мире, за исключением бессмертных сынов Императорской Японии — «камикадзе» — не знали примеров столь массовой самопожертвенности во благо Победы, независимости Родины и её будущего!!!

Более шестистам дерзновенным подвигам в небе и на земле посвящена краткая поэма авторов «Эхо тарана», вошедшая в первое издание книги «Небесные снайперы», тепло встреченная читателями в России и за рубежом. Поклон до земли и живые цветы — Антону Губенко, Дмитрию Кокореву, Виктору Талалихину, Николаю Терёхину, Борису Ковзану, Сергею Колыбину, Борису Пирожкову, Василию Сенчуку, Алексею Артамонову, Петру Шавурину, Павлу Пологову, Юрию Лямину, Алексею Хлобыстову и Григорию Репихову. Разве подберёшь слова — самые важные и нужные слова, чтобы воплотить заново не самую документальную Бессмертность Подвигов, а последние мысли Сынов России, в финальные секунды перед тем, как взрыв или срез винтом крыльев и оперения — превращали таранщиков и врагов в ничто?!

Легендарный Николай Францевич Гастелло не был истребителем, но остался вечно молодым со своим экипажем, направив пылавший бомбардировщик в транспортную колонну врага 26 июня 1941-го близ Радошковичей.

Наследником бесстрашия и мастерства Петра

Николаевича Нестерова, сбившего тараном австрийского барона Розенталя ещё при Николае II, стал Павел Путиков, сваливший «франкиста» над Мадридом.

Во время воздушных сражений на Халхин-Голе таранили японцев Витт Скобарихин, Виктор Кустов и Александр Мошин, позднее награждённые «Золотой Звездой» Героя Советского Союза.

22 июня 1941 года пошли на таран Д.В. Кокорев, Л.Г. Бутелин, И.И. Иванов, А.С. Данилов, А.И. Мокляк, С.М. Гудимов, И.И. Кортун, Е.М. Панфилов, П.С. Рябцев, Н. Игнатьев, Т. Малиенко и А.С. Протасов. При исполнении этого сложнейшего боевого манёвра, ради жизни на земле пали смертью храбрых Бутелин, Иванов, Мокляк, Гудимов, не уступившие противнику места в родном небе. Погибли Малиенко и Протасов, воевавшие на «СБ-2».

Величественную любовь советских пилотов к Отчизне, стихийно-массовый и индивидуально-личностный героизм служб обеспечения авиации на земле, взлёт самодисциплины и укрепление чувства долга отрезвили завоевателей Европы и «северо-африканских» «орлов» с первого дня Великой Отечественной войны. Доказательством тому, вне хронологии, последуют краткие боевые биографии асов сталинской авиации ...

Капитан ВМФ Владимир Фёдорович Абрамов воевал на Балтике, в составе ВВС КБФ. За 287 вылетов сбил 20 «крестоносцев», командовал 10-м ГИАП. Дважды награждался Родиной Орденом Красной Звезды, единожды Орденом Ленина, Орденом Красного Знамени, Орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени. К счастью, выжил, вернулся домой, в Кузнецк.

Славный ивановец, майор Геннадий Михайлович Яхнов после окончания Пермского ВАУ, служил в 33-м ИАП 106-й ИАД ПВО на Севере. Герой Советского Союза уничтожил свыше 14 самолётов, выработал тактику ночных полётов и боёв. Трижды награждённый Орденом Красного Знамени, Орденом Ленина, Красной Звезды и Орденом Отечественной войны 1-й степени, он пережил ад, выйдя в отставку полковником.

За 300 боевых вылетов и 50 боёв, за мужество, проявленное при истреблении 18 крылатых врагов, Александр Петрович Савушкин из подмосковной деревни Пышелицы удостоивался двух Орденов Красного Знамени и Ордена Красной Звезды. Участник Финской кампании являлся одним из лучших пилотов в 11-м ГИАП ИА ПВО. Погиб, защищая Родину, за что посмертно награждён ею «Золотой Звездой» Героя Советского Союза и Орденом Ленина.

Москвич Евгений Петрович Меншутин начал войну в 120-м ИАП. В схватке неподалёку от Днепропетровска лишился зрения, получив сотрясение мозга. Подлечился, выздоровел и вернулся в строй 270-го ИАП (Воронежский фронт). Прошёл Курскую битву, освобождал Харьков, поддерживал пехоту при форсировании Днепра. За 427 вылетов уничтожил 18 самолётов в ходе 51 боя. Герой Советского Союза выжил, после войны окончил Академию ВВС на Родине. Два Ордена Красного Знамени, Ордена Ленина и Александра Невского, Орден Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени.

Черниговец Вячеслав Сергеевич Лещенко до войны летал в аэроклубе Мелитополя, затем обучался в Ульяновском ВАУ. Воевал в 4-м ИАП на

Брянщине, Донском фронте, под Сталинградом, на Кубани и Северо-Кавказском фронте. Сражаясь на «Яках», по ходу 285 вылетов «завалил» 23 машины, из них 10 — в группе. Он вылетел из ада невредимым, учился в Академии Генштаба, дослужился до генерал-майора. Герой Советского Союза был отмечен Орденами Ленина и Александра Невского, Орденами Красной Звезды, Красного Знамени, Отечественной войны 2-й степени.

7 февраля 1942 года погиб смертью храбрых ветеран Финской кампании, бывший инструктор по планизму, москвич Алексей Николаевич Годовиков. Комиссар 740-го ИАП ПВО, выпускник Качинского ВАУ, он уничтожил 5 самолётов, но разбился, протаранив «Юнкерс-88». Был награждён командованием Орденом Красного Знамени и Орденом Ленина. Герой Советского Союза (посмертно).

Герой Советского Союза, орденосец капитан Алексей Степанович Амелин совершил 298 вылетов, в которых победил 17 врагов. Воевал на Юго-Западном фронте, под Курском (240-й ИАП), на Украине. Провёл свыше 70 воздушных боёв в рядах 297-го ИАП (позднее 179-го ГИАП). Награждался Орденом Ленина, Отечественной войны 1-й и 2-й степени и трижды — Орденом Красной Звезды.

Екатеринославец, майор Андрей Васильевич Чирков сражался с финнами и немцами, летал со знаменитым Петром Покрышевым, после перевода из 158-го ИАП в 154-й ИАП. Будущий Герой Советского Союза таранил «Месс» над ледовой «Дорогой жизни», летал на «Яках» и штатовском «Кертиссе Р-40». В ходе свыше 400 вылетов сбил не менее 37 самолётов, из них 9 в составе группы.

Имел продолжительную дуэль с асом «Суомен Юлмавоймат» капитаном Г. Виндом, но был подбит им. Почётный Гражданин Ленинграда дважды поощрялся Орденом Ленина и дважды Красного Знамени, Орденом Отечественной войны.

24 июня 1944 года в своё последнее пике свалился Арсений Иванович Морозов. Старший лейтенант из 149-го ИАП воевал на Западном фронте, под Спас-Демянском и Брест-Литовском. Он сжёг не менее 10 противников и 16 грузовиков, а когда был подбит и загорелся, врезался в скопление войск и техники неприятеля. Дважды награждённый Орденом Красного Знамени, он не примерил «Золотой Звезды» и Ордена Ленина.

Николай Васильевич Гринёв из орловского посёлка Молодовое, воевал на Халхин-Голе, расстрелял и приземлил десять летучих самураев, бил врага в годы Великой Отечественной. Выпускник авторитетного Чугуевского ВАУ, он дослужился до полковника, награждался Отечеством званием Героя Советского Союза, Орденами Ленина, Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени.

Виртуоз пилотажа на И-16, майор Алексей Фёдорович Рязанцев осуществил свыше 200 вылетов, в которых остановил полёт и жизнь 24-х самолётов. В составе 296-го ИАП, 297-го ИАП и 179-го ГИАП отличился и был ранен на Южном фронте, на Кавказе и Кубани, освобождал Украину, Румынию и Венгрию, Австрию и Чехословакию. Трижды отмечен Орденом Красного Знамени. Герой Советского Союза имел Орден Ленина и Отечественной войны 1-й степени, руководил Луганским аэропортом в мирное время.

22 победы (6 в группе) одержал донской ростовец, старший лейтенант Иван Игнатьевич Забегайло, один из сильных лётчиков Калининского фронта в рядах 1-го ГИАП. Герой Советского Союза командовал эскадрильей. За 99 боёв, бесстрашно проведённых в 326-ти вылетах, награждался Орденами Ленина и Красного Знамени. Вёл большую общественную работу после войны, проживая в Симферополе.

Ничего не известно о наградах Ивана Жидкова, офицера 20-го ИАП, позднее переименованного в 139-й ГИАП. Старший лейтенант угробил не менее 12 «рыцарей» Люфтваффе, воюя на истребителях А.С. Яковлева, отличился в небе Восточной Пруссии.

Уроженец Пензенской области Михаил Михайлович Осипов, после обучения в аэроклубе Пензы и в Пермском ВАУ, сражался на Южном фронте, неся на крыльях славу 8-му ИАП. Вблизи Ростова сбил три машины в группе и пять лично, осуществил удачный таран. Летал на «Як-1», затем на «Як-7», охраняя и защищая небо Северного Кавказа и Кубани с друзьями из 42-го ГИАП. Герой Советского Союза, дважды награждённый Орденом Красного Знамени, а также Орденами Ленина и Красной звезды, погиб 26 мая 1943 года в степях Кубани.

Не вернулся в родную деревушку Зелёновку на Тамбовщине старший лейтенант Александр Алексеевич Дьячков, воспитанник Борисоглебского ВАУ. Мастер пилотажа в составе 297-го (затем 179-го ГИАП) уничтожил 27 машин за 217 вылетов лично и только один самолёт в группе. Доблестно

воюя на Украине и Венгрии, он исчез в бою у Будапешта в конце марта 1945-го, вместе со своим бывалым «Ла-5». Был удостоен Орденов Красногo Знамени (дважды), Ордена Ленина и Отечественной войны 2-степени. «Звезда» Героя нашла его родню 15 мая 1946 года.

88 воздушных боёв провёл капитан Владимир Сергеевич Басков. Будущий Герой Советского Союза родился под Мурманском. Через год после прихода А. Гитлера к власти закончил авиашколу в Одессе. С первых дней ВОВ — в боях, лидер эскадрильи 291-го ИАП. Воевал на Орловско-Курской дуге и в Белоруссии, где сбил 15 самолётов. Взлетал навстречу смерти 293 раза. Трижды награждён Орденом Красного Знамени, единожды Орденами Ленина и Отечественной войны 1-й и 2-й степени.

Капитан Виктор Иванович Жердев прославился на «Аэрокобре», будучи приписанным к «маэстро» из 16-го ГИАП (Южный фронт). Полк освобождал Крым и Украину. Виктор руководил действиями эскадрильи. За 12 триумфов поощрялся командованием Орденом Красной Звезды и дважды Орденом Красного Знамени. Он погиб 12 января Победного 45-го, оставив за собой светлую память.

Таганрожец Анатолий Георгиевич Ломакин представлял истребительную авиацию ВМФ. Учился в Ейском ВМАУ, позднее воевал в рядах 21-го ИАП КБФ. Проявил высокое мастерство на истребителях Н.Н. Поликарпова под Ленинградом, отлично владел новым оружием — РС-82. Вместе с полком освоил новую модель истребителя. За более пятисот вылетов подбил не менее 30 машин лич-

но, но погиб в бою у д. Волосово. Два Ордена Ленина, два Ордена Красного Знамени, Герой Советского Союза при жизни.

Евгений Витальевич Михайлов проявил талант в довоенном аэроклубе, в 1941-м вышел лейтенантом за порог Качинского ВАУ. Мужественно сражался в Орловско-Курской битве с однополчанами из 32-го ГИАП, позднее — в Прибалтике. Его не дождутся в подмосковной Чухлинке: изрешечённый немецкой ПВО, Женя врежется на пылающем истребителе в товарняк с танками. Он успел 92 раза стартовать ввысь, остановил пятерых летающих крестоносцев. Награждался Орденами Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени. Герой Советского Союза посмертно.

Ровесник Первой Мировой Алексей Сергеевич Юдин прославлял родную Смоленщину в рядах 183-го ИАП. Прошёл сквозь тяжёлые воздушные схватки на Юго-Восточном и Воронежском фронтах, ад Курской дуги. В течение 202-х вылетов участвовал в 53 боях, в которых истребил 11 машин лично и 7 с товарищами. Погиб на Рождество 1944-го, в звании майора и Героя Советского Союза. Имел Ордена Ленина, Отечественной войны 2-й степени, два Ордена Красного Знамени.

Отважный лейтенант 31-го ИАП Михаил Дмитриевич Цыкин воевал на мощных истребителях С.А. Лавочкина с пушечным вооружением, в составе 17-й Воздушной Армии. В небе Венгрии, Югославии, Болгарии и Румынии, а также Австрии свалил на землю 21 машину неприятеля.

За стойкость и волю к Победе, проявленные в 437 вылетах и 68 боях, награждён Родиной «Золо-

той Звездой» Героя, Орденами Ленина и Александра Невского. Дважды отмечен командованием Орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды.

Старший лейтенант Василий Алексеевич Хитрин, родом из костромской деревушки Хитрята, учился на лётчика в Оренбурге. С июня 1941-го сражался на Западном фронте в рядах 29-го ИАП, где, в процессе штурмовок врага, уничтожил семь машин вместе с однополчанами. Ленинский орденосец, он разбился в ходе боя 18 октября 1941-го, в своём 173-м вылете. Герой Советского Союза по-смертно.

Смелый лётчик из 273-го ИАП старший лейтенант Василий Николаевич Сугак воевал на «Як-1». Отправил в землю семь крестоносных пиратов под Сталинградом, причём «Вf. 109» тараном 25 ноября 1942 года. Дальнейшая судьба, победы, награждения (остался ли жив?) — неизвестны.

16 самолётов противника сбил курянин Евгений Александрович Азаров, участник Зимней войны с Финляндией, Герой Советского Союза. С первых дней и до конца войны — в составе 19-го ИАП (затем 176-й ГИАП), выполнил 339 вылетов и провёл 101 бой. В одном из них успешно таранил истребитель врага. Трижды отмечен Орденом Красного Знамени, а также Орденами Ленина, Красной Звезды, Суворова 3-й степени.

В 21-м ИАП 3-й Воздушной Армии отличились без наград и почётных званий Николай Иванович Чертов и Василий Иванович Кутовой, летавшие на «Яках» с клеймом «штрафников». За одну сентябрьскую неделю 1942 года они расстреляли 5 машин

и повредили два самолёта противника. Именно такие поступки, пусть и провинившихся защитников Родины, урезонили И.В. Сталина в его желании осуществить и распространить приказ № 227 в воздухе, в котором фактически нельзя было «ходить» ни вперёд, ни назад...

Юра Ершов стойчески защищал Город Ленина и блокадников, сражаясь на «Ла-5» с товарищами по 254-му ИАП. Он утопил в Псковском озере пятерых летучих фашистов, сбив их в жёстоких схватках «один на один». Больше о Герое ничего неизвестно.

За брата Шота отомстил сын Солнечной Грузии, лётчик-истребитель В.Г. (Т. — ?) Гугридзе: он уничтожил шесть «люфтваффовцев» в Белоруссии летом и осенью 1944-го, бесстрашно пилотируя «Як-9».

34 победы одержал капитан Николай Андриянович Зеленев, прославив Родину — Поповку Костромской области на века. Бился с финнами и немцами на «И-16» и ленд-лизовском «Кертиссе-Киттихоке», провёл 382 вылета и 48 боёв. Воевал в составе 127-го, 154-го и 14-го ИАП. Герой Советского Союза, гвардеец, пал в бою у Выборга, в конце 1944 года. Дважды был награждён Орденом Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени.

Ярославец Николай Павлович Иванов учился на пилота в Борисоглебске, позднее окончил школу командиров звена. С 1942-го — лидер 169-го ИАП, воевал на Северо-Западном фронте. Был повышен до подполковника, руководил действиями истребителей в преобразованном 63-м ГИАП в Курском сражении. Он сложил голову в бою с захватчика-

ми, в 50-м вылете, имея на счету 15 побед. Почти через месяц после гибели награждён «Золотой Звездой» Героя. При жизни — поощрялся Орденами Ленина, Красного Знамени и Александра Невского.

Его однофамилец — Яков Матвеевич Иванов, учился в Ейске. Морской лётчик-истребитель защищал Севастополь в рядах 32-го ИАП ЧФ, несколько раз таранил самолёты противника. Младший лейтенант сбил 9 машин, но погиб при таране 10-го — «Дорнье-215», ценой жизни уничтожив врага. В новгородской деревне Селиванове помят смельчака, посмертно награждённого званием и медалью Героя Советского Союза. Орден Ленина был подтверждением боевых заслуг при жизни.

16 ноября 1944-го не вернулся из боя уроженец подмосковного Васильево, Герой Советского Союза Борис Васильевич Жигуленков. Активный участник воздушных сражений под Харьковом, Курском, Кировоградом, Яссами и Кишинёвым, освободитель Румынии и венгерского Дебрецена «приземлил» 20 машин в ходе почти двухсот вылетов. Остался в памяти истинных соотечественников и в истории Боевого Пути 516-го, 240-го и 178-го Гвардейского ИАП. Был дважды награждён Орденом Красного Знамени, имел Орден Отечественной войны 1-й степени.

На «ЛаГГ-3» отважно сражался Юрий Щипов из 9-го ИАП ВВС ЧФ. Лейтенант всадил в море и побережье не менее восьмерых агрессоров. Дальнейшая боевая судьба неизвестна.

Его коллега, капитан Сурен Тащиев из 11-го ГИАП гонялся за неприятелем в Крыму, проявил

геройство и снайперство, победив 10 «рейховцев». Погиб в конце сентября 1943-го в неравной схватке со «Стодевятыми», близ мыса Такал.

Петербуржец Вячеслав Фёдорович Сиротин воевал с июня 1941-го, имея за плечами Чугуевское ВАУ и взаимодействие с товарищами по 17-му ИАП. Капитан виртуозно владел не всем послушной штатовской «Аэрокоброй», отличился в Прибалтике. Герой Советского Союза сбил 26 самолётов, произведённый в майоры, руководил действиями ИАП. К сожалению, выжив в немыслимой бойне, погиб в авиакатастрофе 7 августа 1948 года. Два Ордена Ленина, два Ордена Красного Знамени, Ордена Отечественной войны и Красной Звезды — память и признание народов СССР.

Проявил беззаветную преданность и любовь к Отчизне капитан Александр Фёдорович Авдеев, лётчик 153-го ИАП. Летая на И-16, командир эскадрильи «снял с неба» 12 захватчиков, но героически погиб, протаранив 13-го — «Фокке-Вульф-190». Горе отозвалось эхом в деревне Большая Таленка на Тамбовщине, родившей патриота, носившего Ордена Ленина, Красного Знамени и Красной Звезды. Герой Советского Союза посмертно.

Орловщина дала Большой Родине великолепного человека — Гавриила Гавриловича Гуськова. Краткосрочник Донецкого ВАУ из-за вероломной немецкой агрессии, он сражался на Калининском фронте на «Яке», в рядах 635-го ИАП. Воевал под Демянском, на Брянщине, командовал звеном 65-го ГИАП в Курском сражении. Он сбил лично не менее 15 крестоносцев. 17 июля 1943-го, вступил с однополчанами в тяжелейшую схватку с 30-ю пи-

лотами-истребителями Люфтваффе, при их значительном преимуществе. Пал в этом бою вместе с товарищами по крылу — В. Пономарёвым, А. Лебедевой и С. Альбиневи́чем. Кто помнит в Шахово орденосца, гордившегося Орденом Ленина, Орденами Красного Знамени, Отечественной войны и Красной Звезды?!

Младший лейтенант, саратовец, земляк В. Талалихина, Василий Александрович Рогожин своим ратным трудом поставил крест на 16-ти самолётах, из них пять — в союзе с товарищами по 236-му ИАП (Северо-Кавказский фронт). Герой Советского Союза погиб, прикрывая Киев 25 октября 1943-го. Поощрялся командованием Орденом Ленина, дважды Орденом Красной Звезды, Орденом Отечественной войны 2-й степени.

Свыше пятисот боевых вылетов совершил капитан Григорий Родионович Павлов из Татарии. Выпускник «Чкаловского» авиаучилища крушил врага на истребителях Н.Н. Поликарпова и А.С. Яковлева, одержав 25 побед в 108 боях на Юго-Западном фронте, над Киевом и Ленинградом, на Кубани и в небе Восточной Пруссии. За боевые заслуги награждён Отчеством «Золотой Звездой» Героя страны, дважды — Орденами Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени. За доблесть в рядах 91-го, 427-го и 8-го ИАП имел Орден Ленина и Красной Звезды, создал мемуары «Однополчане» и «Вам взлёт!».

Поляк Виктор Калиновский воевал за Россию, пилотируя «Як-1М» и позднее «Як-9» в составе 153-го ИАП и интернационального ИАП «Варшава». Сокрушил 12 немецких самолётов, за что награждал-

ся Орденом Красного Знамени. Поощрён военрук-ководством и народом Польши Серебряным Крестом и Крестом Отважных.

Семнадцать раз побеждал врага капитан Константин Лабутин, отличившийся на Орловско-Курской дуге вместе с товарищами по 41-му ГИАП. Позднее воевал под знаменем 927-го ИАП командиром эскадрильи. Дальнейшая биография неизвестна.

Абсолютно малоизвестна жизнь и судьба аса воздушных дуэлей, лётчика-истребителя Н.Е. Куценко, сбившего 20 машин лично и 13 в группе с однополчанами.

Семь самолётов уничтожил Л.Б. Томчак в жесточайшей битве под Сталинградом. Это всё, что известно о нём.

Почти 100 поединков с немецкими асами и начинающими выдержал кировоградец Андрей Иванович Труд, не оставивший шансов 25-ти крылатым противникам. Южная Украина, Донбасс, Кубань, Крым, освоение и боевая эксплуатация «Аэрокобры» — ратный труд Труда, Героя Советского Союза. Выпускник прославленной «Качи» трижды удостоивался Ордена Красного Знамени, дважды Ордена Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени, имел Орден Ленина.

Уроженец станицы Каневской Краснодарского края лейтенант Григорий Карпович Нестеренко разбил на пылающем истребителе, сокрушив своей жизнью зенитную батарею противника. Его уважали и ценили в 291-м ИАП, где он разделял с друзьями радость побед и горечь поражений на Южном и 4-м Украинском фронтах. Был дважды на-

граждён Орденом Красного Знамени за 8 побед в 55-ти вылетах. Через 10 дней после гибели — Герой Советского Союза с одновременным присуждением Ордена Ленина...

Список доблести, бесстрашия, отваги, смелости и самопожертвенности разновозрастных и разноопытных пилотов ВВС РККА, Советской Армии и ВВС ВМФ СССР — их величественно-трагичная жизнь, как и судьба негвардейских или Гвардейских авиаформирований — это и есть ТА САМАЯ СИЛИЩА, Победившая самого беспощадного агрессора за всю историю войн. Нереально одним авторам вынести на себе даже четверть того, что пережили наши предки во Второй Мировой и Великой Отечественной войне. Не раскрыть всего, что было наяву! А что оставалось «за кадром», за привычным мироощущением и пониманием предназначения каждого человека, жившего ежедневно на волосок от смерти?!

Подготовка авиаспециалистов желала как можно лучшего: требовались технический прогресс циклов обучения, новые самолёты, их своевременные модификации. Наземные службы снабжения и связи ВВС, как и вся инфраструктура ПВО, также требовали постоянной модернизации, сурового контроля за транспортом, доставкой вооружения, ГСМ, почты, запчастей, оборудования, обмундирования по погоде, качественного провианта, без оглядки на «второй фронт» — ленд-лизовские поставки. Индустрия авиационных вооружений рвалась вперёд, словно парашютно-десантные войска. Дисциплина высокого уровня отличала бдительный контингент ВНОС, независимо от устаревшего или

новейшего оружия военнослужащих ПВО. Карательные органы на фронте и в тылу работали жестоко и без торможения. Условия военвремени и «килечно-пескариная» вездесущность «абверовцев», а также ряда предателей-диверсантов обязывали спать начеку, не выпуская из рук оружия...

Ход войны в воздухе, операции Советских ВВС на суше и на море при всей губительности поражений начального этапа Великой Отечественной, показали командованию Люфтваффе, ОКВ и Кригсмарине стальной и окровавленный «шиш» в отношении «блицкрига» в СССР. Примитивное отношение к пролетарскому противнику среди пожилающих триумфальные «лавры» войны в Европе и Африке явилось вольтовой дугой, ударной силой пружины, сокрушившей замёрзшего врага под Москвой. Германский атташат ещё до войны предрекал подобное развёртывание событий, но был недослышан оглохшим от морфия, роскоши и побед, рейхсмаршалом Г. Герингом.

При всей архиболезненности дилемм между противниками, стратегическая ошибочность и усыпленность фаворитов Люфтваффе заключалась ещё и в том, что они (прямо или косвенно) надеялись на расстрельные результаты сталинских репрессий. В каких-то нюансах (да простит Господь!) немцы имели на то основания. Однако, уповая на кадры, они и представить не могли крупномасштабных планов русских в границах почти полной эвакуации всех видов промышленности.

Тыл — стал Ангелом-Хранителем Советской России, её сокровищем, её хлебом и солью, её голодом ради фронта, первой деталью Могуще-

ственнейшего Механизма, позднее освободившего её и Европу, сломившего фанатичную Квантунскую Армию...

«Всё для фронта, всё для Победы!» — этот краткий девиз патриотов скрывает многостраничное и предельно выстраданное народами продолжение. Насильно или добровольно населением сдавались золото, драгоценности, «военные» металлы, валютно-рублёвые сбережения, ценные и тёплые вещи. Все виды ценных бумаг стали, извиняемся, «ассигнациями войны» во благо Победы. Снижалась развесовка продуктов и пайков ради солдат, матросов, авиаторов, танкистов, сапёров, шофёров и многих других представителей воинских профессий и, конечно же, ради товарищей-офицеров. Крестьяне всех Республик Союза ССР сдавали миллионы тонн ржи, пшеницы, мяса, рыбы, отрывали от себя овчину, лошадей, сало, мёд, оставаясь с «тошнотиками», с лебедино-опилковой «буханкой хлеба», с овёсно-свекольной баландой, или с обезжиренной «ухой» из рыбьей требухи. Труженики сдавали хлопок, пушнину, по необходимости жертвовали мотоциклами, тракторами-тягачами, «полуторками». Жертвовали детьми, со слезами провожая их на войну...

Миллионы тонн военгрузов легли на руки, ноги и плечи сотен тысяч железнодорожников, не попавших под иго оккупации. Сколько погибло грузчиков, носильщиков, крановщиков, осмотрщиков вагонов, водителей, лихих возниц с лошадьми? Сколько задавила, перемещаясь в пространстве, военная и прочая промышленность, в процессе движения, разгрузки и становления ступеней на

Восток, Урал, на Север и в Среднюю Азию?! Сколько «станционных смотрителей» убрали НКВД и «СМЕРШ» за «саботажничество» в дни пикового прохождения эшелонов? Кто оценил невероятнейший по тяжести труд людей, задействованных на сборе, транспортировке и переплавке военных трофеев?! Кто наградил переводчиков?

Школьники-подростки осваивали профессии фрезеровщика, токаря, слесаря, жестянщика, волочильщика, сборщика на конвейере, «подмастерья» во всём и повсюду. Девочки шили, вязали, стирали, санитарничали, собирали одежду и макулатуру, писали письма на фронт родным бойцам и «чужим дядям», но нашим воинам. Не обошла нелёгкая судьбинушка и стариков — тех, кто могли принести пользу Родине конкретным делом, а не скабрзностью и «щукарьевской» болтовнёй. Самые крепкие и сильные отцы солдат и матросов рвались на передовую, терроризируя военкоматы, однако последние редко когда шли в чём-либо навстречу устно и письменно, утверждая: «ВЫ — НУЖНЫ ЗДЕСЬ!»

Тысячи уголовников и политических, заключённых в колючей «юрисдикции» ГУЛАГа, хотя и жили, словно кошка с собакой, не избежали трудовой загруженности на полную катушку — да так, что ломались жизни в хрусте костей, под безумный и остервенелый лай овчарок и конвоиров. Они тоже, к несчастью, гибли «на пользу Родине», многие были расстреляны при побегах или по скоротечному постановлению «троек». Государству рабочих и крестьян любой ценой была нужна только Победа, о чём картаво напоминали обрусевшие евреи,

засевшие в театре, на радио и советском кинематографе до войны и после войны...*

Работали в полный КПД редакции газет и издательства: идеологи не живут без газет, а тем более люди, ждущие новостей — одни на фронтах, другие — в тылу. Кто они, эти женщины — «борцы невидимого фронта», без которых не увидел свет ни один (нарицательно) «Боевой Листок»? Они ведь тоже недоедали и попадали под «шрифт» репрессий за малейшую провинность — букву перед НКВД и военцензурой...

Жил и беспредел, были обжорство и воровство. Работали рестораны и отели для иностранцев. Работали проститутствующие агентэссы, ходил (не везде!) трамвайно-троллейбусный парк. Работали музеи, артисты, бункеры и метро. Работали и предатели, невыездные вредители; «работали как и на кого?» — вот в чём вопрос, которым занимался не только МУР...

Огромная ноша ответственности легла на моторостроительное производство, на сборщиков фюзеляжей, крыльев, оперения, шасси, вооружения. Творцы оружия Шпитальный, Веневидов, Торопов, Шпагин, Дегтярёв и другие, фактически уволили сон. А чем оценить круглосуточный труд врачей и медперсонала военных и гражданских больниц, лазаретов, госпиталей, честных снабженцев, работавших по линии Ленд-Лиза, преподавателей военучреждений, оставшихся в стороне от войны, дабы воспитать и отправить на неё её Победителей, которым предстоит заключить мир ради Всего Мира?

*Они же травили полжизни не только В.П. Соловьёва-Седова.

Ответом сему — поражение гитлеровцев под Москвой, Сталинградом, Орлом и Курском, под Ленинградом и в степях Кубани, разгром врага на Кавказе и в Крыму, на Украине и в Белоруссии. Ответом служили пушки всех калибров, «Катюши» и торпеды, бомбы и мины. Ответ нарулили по ужасу фронтовых дорог «ЗиСы» и «Виллисы», «Эмки» и «ГАЗики», «Студебеккеры», «Доджи» и «Шевроле», «ИЖи» и «Харлей-Дэвидсоны». Всем наличным бортовым калибром ответили истребители Н.Н. Поликарпова и А.С. Яковлева, самолёты С.А. Лавочкина, М.И. Гудкова и В.Г. Горбунова, бомберы А.Н. Туполева, В.М. Петлякова, В.М. Мясищева, В.Г. Ермолаева и Р.Л. Бартини, морские машины В.Б. Шаврова, Г.М. Бериева, штатовские «Аэрокобры», «Кингкобры», «Бостоны» и «Кертиссы», английские «Харрикейны» и «Спитфайры». Ответ грохотал сотней стволов в Москве, салютуя освободителям Орла и Белгорода! Ответом станет майский Берлин 1945 года!!!

Наступившие времена на рубеже XX–XXI веков омрачают Всеобщую Победу стран и народов Антигитлеровской коалиции над фашизмом при всей красочности и помпезности календарно проводимых мероприятий. Десятки раз СМИ РФ уничтожали работы авторов по истории Второй Мировой и Великой Отечественной войн, не говоря про «чужую войну» — Кампании ВМС Японии и США на Тихом океане. При желании авторов мы выиграли бы суды у этих нелюдей, позорящих Святость Прошлого и людей, положивших живот ради могучего будущего СССР, ибо не знали они, живя, любя, воюя и погибая, «что» посетит Новую капиталис-

тическую Россию. Единицы из будущего сплотятся в поисковые отряды, но в основном на эту страдалицу-землю и не менее выстрадавшие воды придёт цунами предательства собственного народа своими же, либо трёхгражданствующими иноверцами...

Немым укором запущенных и разграбленных обелисков, металлических слезами расплавленных памятных досок и оград, баксо-евровой распродажей наград ветеранов — вонзился в Россию дьявольский нож XXI века. Её начинают рвать на куски сионисты и радикалы, реваншисты и террористы, блатные урки и хамьё в законе, психотерапевтические лгуны и горе-шоумены, гиены, койоты и скорпионы всёпожирающего рынка. Понравилось сбивать «бабки», харкая на Госфлаг, или переев коммунистических «блюдов», заболели международным туризмом, заправленным душами и кровушкой сограждан?!

Да! Нет тут ни стыда, ни памяти, NO сострадания, NEIN уважения — насилует демократию мумия 100-партийности. Нету здесь милосердия ни под Христом, ни под Аллахом, если пародисты затравили страну, «танцую» и глумясь над массами в годы расширения погостов. Оказывается, вперёд уважения к исключительным храбрецам, взлетавшим навстречу бессмертию и славе ради независимости родного народа от друзей и недругов, идёт... уплата налогов. Инъекция бездушия и разврата отравила нью-рашен, если жизнь разнополых шлюх стала важнее истории страны и цивилизации...

250 книг «Небесные снайперы» Виктор и Сергей Рассохины подарили ветеранам на 440-летие Орла и День освобождения города — 5 августа

2006 года. 40 книг подарены Обществу инвалидов, 20 — Всероссийскому Обществу глухих, 10 — Детской деревне «SOS» в Лаврово. Бесплатно и бескорыстно проведены встречи с читателями, ветеранами и коллективами библиотек во всех районах Орловской области без единокопеечной помощи со стороны её хладнокровной администрации (фамилии чиновников недостойны публикации). 10 книг «Тихие Гавайи?» о крупнейших и малых битвах Японии и США на Тихом океане вручены уважаемым водителям города Павлодара Нижегородской области за их труд — перегон «ПАЗиков» для детей Орловщины...

Военно-патриотической организации «Флоту — быть!» на День ВМФ РФ подарены 25 книг с авторскими автографами в память о морях Мира и сотрудничестве. 20 редакций районных газет Орловщины получили авторский дар «Небесные снайперы» и «Тихие Гавайи?!», с просьбой обобщённого раскрытия сути произведений перед жителями и гостями районов. Игнорируя бескорыстие и обязательность анонсирования печатных изданий писателей-земляков, половина из них — так и не опубликовала ни строчки, затоптав Благодарность Администрации Президента РФ В.В. Путина, адресованную авторам за подвижничество, патриотику и трудолюбие.

Авторы выступали перед ветеранами войны и труда на День пожилых людей в посёлке Добрый, где бывал Президент, в Библиотеке которого также имеются наши книги. Проведена колоссальная работа с тружениками АПК Орловщины, независимо от финансово-экономического состояния крестьянских хозяйств и фермерских подворий. Бесчувственные люди отказали в закупке книг к юби-

лейным датам Областному Совету ветеранов войны. Антироссийски повели себя управление образования, управление культуры и искусства, департамент социальной политики, Орловские печатные СМИ. Ещё ранее был «потоплен» очерк об адмирале Н.Г. Кузнецове, статьи о Н.Н. Поликарпове и репрессиях большевистского «правительства» над священнослужителями Русской Православной Церкви в периоде 1917–25 гг.

Авторы побывали в Доме ветеранов в Крупышино (Дмитровский район), в Богдановском Доме инвалидов (Нарышкино), почти во всех Домах творчества и краеведческих музеях Орловщины, где также безвозмездно были подарены книги с авторскими автографами, с пожеланиями всего наилучшего. Осуществлены поездки и выступления в Новосиле, Вяжах, в Болхове, Покровском, Корсаково, Ливнах, на Родине Н.Н. Поликарпова в Калинино-на-Сосне, а также в Кромах, Тросне, Шаблыкино, Хотынце и в «Орловском Полесье», на местах боёв «Нормандии-Неман» в Знаменском и Мценском районах Орловской области. Не забыты ИТК, УВД, Орловская и Ливенская епархия...

Осознавая всю полноту ответственности в борьбе против засилья дьяволизма на нашей Малой Родине и в целом по России, авторы книги официально предупреждают задействованных во псевдодемократическом шарлатанстве о возвращении Зла на круги своя. Мы нарушим избитое «мёртвые — сраму не имут», ибо будет стыд червоточить их кости и черепа за гадливо прожитые годы от Красного Стяга СССР до измученного Триколора Российской Федерации. Партии предали авторов...

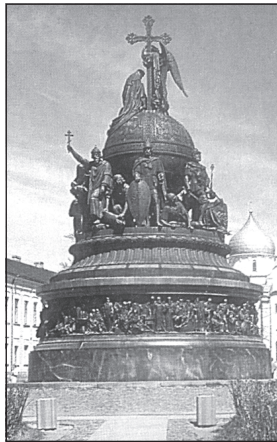
Словно озарение, пришла строчка-мысль Экклесиаста:

«Есть зло, что я увидел под солнцем, велико оно для людей». Правда, видится и прямопротивоположное: кнопочно-компьютерный народ, 15 лет пребывающий в пивной и шоколадной эйфории, далёк от сказанного по причине воспитываемой годами чёрствости душ. Причём и таковых мало — погоня за прибылью частично атрофировала их. «Отойотившиеся» валютнопленные, дальновидные трезвенники, или наркотически-зависимые религиозные сектанты никогда не читали пророка: «Не помнят о прежнем — так и о том, что будет — о нём не вспомнят те, кто будут позднее».

Прошлое было оплачено и оплакано. Настоящее, лживо гримасничая, ускользало. Остаётся верить в Величие Будущего, когда грядущие поколения, возможно, расставят всё по своим местам, если будут читать:

БЫВАЙТЕ У СВЯТЫНЬ!
Я С НИМИ ВОЗВЫШАЮСЬ.
И ТЬМЕ КРИЧУ: «ЗАГНИСЬ!»
И СВЕТОМ НАПОЛНЯЮСЬ.

*Новгород. Памятник
«Тысячелетию России».
1860–1862 гг.*



ЗАЩИЩАЯ БУДУЩЕЕ

Рассматривая боевую деятельность истребительной авиации и конструкторско-инженерные фрагменты в истории самолётостроительной промышленности противников, говоря об «экспертах фюрера» и «сталинских соколах», мы обязаны вспомнить о славных патриотах Франции, разделивших умом и сердцем оккупационную трагедию Родины и России.

Имея более чем обширный колонизаторско-захватнический опыт и собственную стратегию наступательных кампаний, Франция вступила в войну с Германией, заручившись поддержкой Великобритании, после нападения гитлеровских армий на Польшу. «Альбионцы» направили союзникам Экспедиционный корпус. Помимо армейской составляющей, в его контингент включили авиаформирование из нескольких эскадрилий разнотипных самолётов, в том числе истребителей «Хоукер Харрикейн», «Супермарин Спитфайр» и «Глостер Гладиатор».

Инфраструктура ВВС Армии и ВВС ВМС Франции была довольно близка с боеспособным ядром подразделений Люфтваффе, но не имела важной тактической единицы — воздушного штаба. Как следствие — возникала проблематичность в ритме передислокации авиачастей, которая усугублялась усложнённостью процедур их переподчинения командованию, независимо от состава, эскадры, группы, эскадрильи, звена.

На вооружении французских ВВС из числа истребительных формаций стояли одноместные и

одномоторные «Блок МВ-152», «Моран-Солнье MS-406», «Кертисс Хаук-75А» и «Девуатин D-520». Первый имел 1000-сильный «GR 14N-25», оснащён двумя 7,5-мм пулемётами и двумя 20-мм пушками. При взлётном весе 2750 кг самолёт развивал до 515 км/ч и обладал дальностью полёта 540 километров. «Моран» (кстати, экспортируемый и доработанный в ВВС Финляндии) весил 2540 кг и достигал 540 км/ч, благодаря 860-ти л. с. «Испано-Сюизы 12У-31». «Пузатенький» истребитель схожий по параметрам со штатовским палубным «Брюстер-Буффало», вооружался 20-мм пушкой и двумя 7,5-мм пулемётами. «Офранцузенный американец» — «Кертисс» с 900-сильным «Пратт-Уитни», разогнался до 500 км/ч, при весе 2600 кг. Снаряжённый шестью пулемётами вышеназванного калибра, беспушечный истребитель удалялся до 940 км и забирался на высоту 9300 метров («Блок» и «Моран» поднимались до 10 000 метров, последний имел дальность 800 км).

Высокой оценки и похвалы незаслуженно униженных французских авиаконструкторов и через 65 лет после войны требует удачный боевой моноплан «Девуатин D-520». Проектирование истребителя велось с 1937 года КБ фирмы «Девуатин» под лидерством авторитетного в лётных кругах Робера Костелло. Талантливый инженер и единомышленники довели машину к июню 1938-го, первоначально установив на неё маломощный двигатель. Жёсткие испытания воздухом, проведённые «акробатом» Марселем Дорэ, показали на важность замены силовой установки с более мощным КПД. Результат «перестановки сердец» обрадовал создателей,

опечалив местных конкурентов: самолёт, взлётным весом 2783 кг достиг впечатляющего показателя — 525 км/ч, плюс взлетел к практическому потолку, равному 11 000 метрам.

Представители ВВС и Министерства авиации сошлись во мнениях и взглядах, оперативно «открыв шлагбаум» серийному производству машины с мотором «Испано-Сюиза 12Y-45» (позднее 12Y-49), мощностью 910–930 л. с. Почти девятиметровый истребитель с размахом крыла свыше 10 метров, при его площади 16 квадратных метров, планировался в серию в количестве 200 экземпляров. Огневая мощь олицетворялась стволами и скорострельностью 20-мм пушки и четырёх 7,5-мм пулемётов. Удельная нагрузка на крыло составляла 170 кг/м², радиус действия — 890 километров.

Национализация военно-промышленных оборонных корпораций, фирм, малых, средних, крупных предприятий и заводов определённо внесла дисгармонию в без того шаткое положение французской авиапромышленности и всего ВПК в целом. Фирма Эмиля Девуатина была поглощена объединением авиазаводов SNCAM. Централизация производства новых истребителей в Тулузе привела к мелкосерийности и к запоздалому внедрению машин в ряды ВВС накануне боевых действий во Франции. Начавшееся кровопролитие в Восточной Европе, донесения о подготовке Люфтваффе и Кригсмарине к блокаде и возможному десанту в Англии сподвигли командование к заказу 1280, а затем и 2200 машин, но было уже поздно...

Незабываемо-вечное горе Франции влетело,

вкатилось, вползло, ослабилось всеми видами и жерлами орудий ранним утром 10 мая 1940 года. Гитлер остался верен своей принципиальной беспринципности: «я размажу этих червяков Даладьё и Чемберлена, как и тех, кто придёт вслед за ними». Германские войска обошли стратегическо-приграничную оборонительную линию Мажино, ударив стремительным бронетанковым маршем через БЕНИЛЮКС, попутно смяв и уничтожив ВВС этих сохранявших нейтралитет стран. Бомбардировочные эскадры Люфтваффе вероломно и массированно бомбардировали базы французских ВВС в Ромильи, Дижоне, Нанси, Лионе и Метце, сокрушили жизненно важные транспортные узлы и коммуникации...

Свыше 1680 экипажей «рейхсбомберов» надёжно и хладнокровно защищали, охраняли, сопровождали и работали ранее на упреждение 350 «Me-110» и 860 «Me-109», входившие в состав JG-26, 27, 51, 77, а также в ZG-26 и 76. Предельно самоуверенные в непобедимости, эгоистичные, надменные и даже сомневающиеся здравомыслящие агрессоры базировались соответственно: Дортмунд, Эссен-Мутьейм, Хопстен; Мюнхен-Гладбах, Гюмних; Крефельд, Боннингхардт; Пеппенхофен, Одендорф, Фогельсанг; а также в Кирхенхеллене, Гельзенкирхене, Крефельде, Нидермендихе, в Карст-Нойсе и в Кёльне-Ване.

Обороняющаяся сторона выставила на защиту своих рубежей и независимости 36 «Девуатинов», 278 «Моранов», 140 «Блоков» и 98 «Кертисс-Хауков» — всего 552 крылатых ратника. Наследники традиций и славы Блерио, Фармана, Ньюпоров,

Делагранжа и Леблана, соотечественники небопроходцев Жюля Ведрина, Мориса Прево, Сади-Лекуанта, Жана Козаля, Жоржа Гинемера, Де-Ро-мане, Александра Боннэ и других «небесных фокусников» – знать — не гадали о доктрине «блицкрига», ибо мало найдёшь людей на Планете, с детства мечтавших по-настоящему воевать.

Суровая действительность довоенного периода, срыв поставок комплектующих (от двигателей — до вооружения и шасси), ускоренный темп работы авиа-КБ, только на примере «Девуатинов» удручали тем, что этими перспективными истребителями успели вооружить всего лишь полк. Тем не менее, они, по мере возможностей, усилили авиачасти 24-й группировки, базировавшиеся в Лионе и Дижоне. Несмотря на боевые действия, четыре группы пилотов проходили переэкзаменовку на «Девуатины», причём им доведётся повоевать с апеннинскими и германскими профи вплоть до 25 июня. Из 438 машин, выпущенных до капитуляции, были потеряны свыше 50 истребителей этой марки, однако мужественные французы ответили на жертвы уничтожением 147 самолётов, успев использовать краткотечность боёв.

Святую отвагу и мастерство проявили почти все пилоты 21-й, 22-й, 23-й, 24-й и 25-й группировок ВВС сражающейся Франции, дислоцировавшихся в Шантильи, Велэн-ан-Эйе, Лаоне, Дижоне, Лионе и в Ави-сюр-ля-Люсе. Им пришлось заниматься не только «снятием» бомберов неприятеля, но и жестоко схлестнуться с матёрыми ветеранами Люфтваффе — В. Бальтазаром, А. Галландом, Й. Шлихтингом, В. Мельдерсом, взаимодействовать с со-

юзниками из RAF. Немцам был организован не шуточный, а губительный заслон. Увы... Политика правительства, так и не осознавшего, «какую игру» затеял с ним «наполеон XX века», завела в прощрационный тупик патриотическо настроенное население. Большая часть оставшейся боееспособной авиации всех типов перешла в полное распоряжение захватчиков, «поделившихся» с Румынией, Италией, Финляндией, Болгарией и капитулировавшим Виши...

При полётах тысяч снарядов и пуль, свистящих над головой ежедневно, нельзя забывать, что милость судьбы и «его величество» случай — понятия расплывчатые, проще говоря, никакие. Пятого июня 1940 года шестое чувство пилота отказало неустранимому и волевому «легионерцу» Вернеру Мёльдерсу. Его бывалый «стодевятый» был исполосован вдоль и поперёк внезапно атаковавшим французским истребителем — самолёт сразу охватило пламя. Задыхавшемуся асу ничего не оставалось, как покинуть изуродованно-пылающую машину, выбросившись с парашютом...

Непримиримый небесный воин Западного фронта, видный теоретик Люфтваффе, ругавшийся с самим Герингом, небезызвестный Адольф Галланд оставил документ, где сжато отобразил ситуацию «или они — тебя, или ты — их». Не раз попав в перекрестие прицела противников и под «ливень» ПВО, он вспоминал бой близ Льежа, состоявшийся 12 мая 1940 года:

«Первая очередь из пушек и пулемётов поразила вражеский самолёт. Когда я прекратил стрельбу, огонь открыл лейтенант Густав Рёдель и тоже

добился попаданий. Самолёт противника вошёл в нисходящую спираль, и я последовал за ним, стреляя приблизительно с дистанции 50–70 метров. От истребителя отлетели обломки, машина закружилась в штопоре и вскоре исчезла в облаках. Израсходовано боеприпасов: 90 снарядов и около 150 пулемётных патронов. Пилоты «Харрикейнов» оказались плохо обученными и не смогли надёжно прикрыть друг друга». Последним не раз воспользовались Гельмут Вик и Юлиус Нойман...

Воздушные схватки под Суданом и над Линией Мажино закрепили яростность и агрессивность французских лётчиков, хотя нельзя не отметить Ганса-Карла Майера, сбившего пятерых французов 14 мая.*

Не последнее место в череде недостатков и политическо-дипломатической довоенной чехарде сыграла слабая система электромагнитного обнаружения, дистанцированная между постами завышенным расстоянием. Позднее англичане доставят и с большим трудом установят более современные усиленные радары, но их надёжность оставляла желать лучшего. Такие авторитеты, как французские авиаторы и авиаспециалисты Антуан де Сент-Экзюпери, Жан-Мари Конти, Жан Мермоз, Дидье Дора, Норбер Шансор, полковник Витроль, испытатели Детруайя, Купе, Лан, «почтарь» Анри Гийоме, Пьер Кот, генерал Эдвард Корнильон-Молинье всей жизнью своей ратовали за своевременность нововведений в гражданской и военной авиа-

* Здесь же началась боевая карьера одного из забытых «экспертов» Западного фронта Герхарда Шёпфеля, добившегося 40 побед за годы войны.

ции. Кое-кто отойдёт в мир иной, не узнав о позоре Франции, витиеватости генералитета и вишистов, но то, к чему они призывали и способствовали, было смыслом их жизни...

Граф и военный лётчик, писатель Сент-Экзюпери откровенно и точно подметил в одном из своих многочисленных писем военного периода:

«Сделай так, чтобы меня направили в эскадрилью истребителей.

Я не люблю войну, но не могу оставаться в тылу и не взять на себя свою долю риска. Надо драться. Но я не имею права говорить об этом пока в полной безопасности прогуливаюсь в небе над Тулузой. Это было бы непристойно. Верни мне моё право подвергаться испытаниям. Великая духовная гнусность утверждать, что тех, «кто представляет собой какую-то ценность», надо держать в безопасности!»

Быстрота натиска Вермахта и перехват инициативы в воздухе поставили под вопрос существование большинства французских аэродромов. Возникла угроза перед резервами. Усложнилось обеспечение армейцев и авиации. Падал моральный дух войск, в связи с недостаточностью боеприпасов. Демагогическое пораженчество и эмоциональное паникёрство витали на передовой и над окопами, внося разлагающую сумятицу, неврастенический переполох, переориентацию воли воинов в панических «червей» сомнения и в «микробы» недоверия собственному командованию. Проникновение «вируса» было невозможно не заметить, особенно после уничтожения 89 англо-французских самолётов в горестный для Франции день — 14 мая 1940

года. В тот же день капитулировала Голландия. Тяжело переживала трагедию монархии королева Хелена Паулина Мария, эмигрировавшая в Великобританию...

Реализация закодированного плана «Атилла» разворачивалась стремительно и катастрофически: немцы опасались не только бунта антифашистов в Северной Африке во французских колониях, но и захвата французских кораблей и самолётов, в первую очередь Великобританией. Конечно, свободолюбивой Франции уже не могли помочь ни тихоходные «Глостер Гладиаторы», ни живучие «Харрикейны», несмотря на стоическую позицию английских пилотов. «Блицкриг», пророчески предсказанный и даже разработанный... полковником Шарлем де Голлем в его труде «Vers Parmee de metier» (1934), всей своей монстроподобной массой приближался к Дюнкерку и, к сожалению, к Парижу...

Отчаянное сопротивление французских авиаторов, бившихся с более массовым и технически оснащённым противником, стало ослабевать ввиду повышенной жертвенности пилотов, хотя были и победы — 26 мая погиб Ханнес Гентцен, победивший 17 врагов в небе Польши и Франции. Лётчики уклонялись от боя по причине отнюдь не трусости, а из-за боязни бесцельной потери боевой машины — никто не знал, «каким» будет завтрашний день. Прорыв танковых полчищ к Абвилю привёл к тому, что 18 французских, 10 английских и 12 бельгийских дивизий оказались в «мешке обречённости», будучи отрезанными и прижатыми к морскому побережью в окрестностях Брюгге, Арраса и Гравли-

на. Танкисты Рундштедта, Клейста и Гота давили с запада и юго-запада, а с востока и юго-востока наступали 18-я и 6-я армии Лееба. Англичане вольно или невольно нарушили координацию взаимодействия, решив эвакуировать войска без оповещения союзников. Операция «Динамо» развёртывалась при неожиданно-миролюбивом и парадоксальном приказе Рундштедта-Гитлера, притормозивших танкистов близ Гравлина, Сент-Омера и Бетюна. Эту тайну войны не удалось пока раскрыть никому. Отвернуться от полного триумфа в двух шагах от него, смотря на него собственными глазами и дать возможность эвакуироваться многотысячному контингенту — это было уму непостижимое явление в новом «каталоге» стратегии «молниеносной войны». Вероятно, наполеонистый австриец, увлечённый «чистотой ариев», увидел в «Динамо» преобразованный ток сознания отступавших и помилованных, когда они вернутся на Родину, когда расскажут о «величии» победителей. В преддверии операций «Гельб» и «Морской лев» это был любопытный и коварный ход главнокомандующего-вегетарианца...

В то же время умудрённые репрезентанты групп армий «А» и «Б» склонили чашу весов в свою пользу, ибо в начале кампании в Западной Европе, да и в последующих операциях, считали кровно важным сбережение танковых единиц. Командование предполагало истребление эвакуировавшихся мощью бомбардировочной и штурмовой авиации, силами пехоты и мотострелков. Но силы обороняющихся, как это часто бывает на издыхании или последнем выдохе, оказались настолько

боеспособны, что без ввода танков о сломе сопротивления не могло быть и речи.

27 мая танкисты вновь перешли в наступление, однако недельная задержка, «милость богов», или завуалированно-политическое попустительство привели к тому, что более 338 000 человек обрели счастье спасения в ходе эвакуации. В операции были задействованы свыше 860 кораблей Гранд Флита и ВМС Франции, в том числе все виды гражданских и даже спортивных(!) судов. Более 220 из них были разбиты и потоплены, почти столько же повреждены. Королевские ВВС осуществили максимум возможного в человеческо-технических силах, совершив 2739 вылетов, в процессе которых нашли свою смерть 130 самолётов врага. Последнее запрещено считать победой, поскольку RAF потеряли 302 машины. Более 68 000 человек, абсолютно всё вооружение, дееспособная техника, пленение бельгийской армии и почти 40 000 французов, прикрывших спасательную операцию, стали обратной стороной Дюнкерка и губительным «искрением» «Динамо». Солдаты сложили оружие, потому что им было нечем стрелять...

Тяжёлые воздушные бои под Дюнкерком отмечены первыми массовыми столкновениями пилотов Люфтваффе с храбрецами-англичанами, летавшими на «Спитфайрах». Лучший истребитель ВВС Великобритании времён Второй Мировой войны заслуживает более пристального внимания, как и пилоты Британского Содружества, сражавшиеся на нём...

Следует напомнить, что выход глубоководного авиаконструктора Реджинальда Митчелла на «Спитфайр» прошёл через международный калей-

доскоп гоночных испытаний, сопряжённых с катастрофами и неудачами, а также с постоянной нехваткой средств, тормозивших его идею-мечту создания самого скоростного истребителя в Мире. Минуя трудности и время, безвозмездно утерянные в поисках заинтересованных в проектах частных спонсоров и ведомств, самолёты Митчелла участвовали в известных скоростных гонках на Кубок миллионера, помощника французского министра авиационного Жака Шнейдера. С каждым годом, добиваясь новых скоростей и высот, они, посредством завоеванных призов, занимали высокую планку среди авиа-элиты Мира.

Касаясь лётно-тактических характеристик гидросамолётов Р. Митчелла, упомянем звёздный ряд скоростных достижений созданных им машин. В 1927 году, в условиях противостояния лётчиков Италии, США и Франции, «S-5», пилотируемая Уэбстером и Кинкейдом, выигрывает Кубок Шнейдера, со скоростью 453 км/ч. Результат вызвал непомерную зависть экс-чемпиона из Королевской Италии Марио де Бернарди, достигшего ранее 394-километрового барьера скорости. Небесная фортуна повернулась лицом к Реджинальду, но в марте 1928 года в стан «митчелловцев» пришло горе: улучшенный «S-5», выдвинутый на покорение мирового рекорда, погубил представителя «форсажного звена» ВВС Великобритании Самуэля Кинкейда...

О чём тогда задумался Реджинальд? Каких высот самобичевания и душесжигания мог достичь скромный, окрылённый победами и надломленный внезапной аварией человек, которому пришлось

расстаться с Кубком, поскольку итальянцы, «воспользовавшись случаем», разогнались до 480 км/ч? Масса вопросов возникала и задавалась. Многие остались и остаётся неизвестным. Но падать, «входить в штопор», под заспинные улыбки «доброжелателей»-врагов Митчеллу и его первым друзьям явно и обдуманно не хотелось. Им было некогда: они готовились к новому году шнейдеровских состязаний, которые были должны проходить в сентябре, в Кэлшиде.

В 1929 году, правительство, сославшись на «отсутствие средств в бюджете», отказало скоростной команде в финансировании проекта. Митчелл, чувствуя очередной обман, не теряет оптимизма. Он обращается за помощью к... знакомой леди Хьюстон. Заручившись её патриотической благотворительностью (что случилось с джентльменами и сэрами?!) Реджинальд создаёт самолёт вместе с помощниками. Показательно, что средства леди Хьюстон позволили двигателям фирмы «Роллс-Ройс» окончательно довести новый мотор с наддувом. Установленный на «Супермарин-S6. В», он позволил ему показать в острейшей борьбе 575 км/ч. Ликованию лётчиков Королевских ВВС и аристократки с «самолётным уклоном» Хьюстон не было предела. Судьи разводили руками: Первый приз — крылатая нимфа, целующая волну, словно «Летучий голландец», уплывал (в который раз!) в Туманный Альбион. Попытки со стороны Франции и Италии, где были созданы «HW-120», «Макки Кастольди» и неплохой самолёт Дельмалина, потерпели полное скорби фиаско. Погиб француз. Горькая участь постигла Джованни Монти и

Дельмалина: первый взорвался перед стартом гонок, второй — разбился близ озера Гарда...

Великобритания, закрепившаяся благодаря достижению капитана ВВС Джона Бутмана — единственного участника кэлшидско-шнейдеровских гонок сентября 1931 года — смогла в лице Митчелла и его ближайшего окружения, доказать своё первенство. Без оговорок на неожиданность и случайность, британцы показали, что такое настоящая кропотливая и многолетняя работа над совершенствованием конструкций самолётов, высокооборотистых многоцилиндровых поршневых двигателей. Англия лишний раз напомнила коллегам с материков об «её величестве» аэродинамике, о формах крыла, оперения, фюзеляжа, морского «шасси» — гидросамолётных поплавков.

Через «полёт во времени» (мечта не только Герберта Уэллса!) совершенно не выглядит удивительным факт, что «болидные» самолёты Р. Митчелла принесли монархии международную славу. Они привезли на себе крылатую нимфу, которой предстояло навечно «поселиться» в одном из самых знаменитых музеев страны. Мало того! Наконец-то обрёл относительное спокойствие главный конструктор «Мерлина» Фредерик Ройс. Он ещё *не* знал и не предвидел, что в скором будущем его «головистое детище» подарит ему и «Роллс-Ройсу» титул рыцаря...

Через всю жизнь пронесёт воспоминания о посещении Англии Михаил Михайлович Громов, посетивший её с делегацией в конце 20-х годов. По возвращению на Родину он вспоминал «послеламаншевские встречи»:

«Благополучно опустились на аэродром Кройдон под Лондоном. Нас встретил Андрей Николаевич Туполев. Расспросил, что случилось в пути. Выслушав нас, подтвердил предположение о возникновении бафтинга из-за открывшегося люка.

Нас доставили в одну из лучших гостиниц Лондона «Сесиль». Здесь нас встретил Александр Александрович Микулин — наш выдающийся авиадвигателест, которому предстоит спасти не одну сотню советских лётчиков.

Завтракали в поезде. На всём пути следования он делал одну остановку. Поездка заняла менее двух часов. На заводе «Роллс-Ройс» нам продемонстрировали на станке авиадвигатель в 800 л. с. в работе — опытную новинку. Показывая кузнечный цех, англичане с гордостью сообщили, что закалку стали ведёт из поколения в поколение целый род. Завод славился качеством и надёжностью выпускаемой продукции на весь мир».

Сентябрь 1931-го ознаменуется для Р. Митчелла очередной крупной и выстраданной победой. На модернизированном «Супермарине» кэптен Королевских ВВС Джордж Хэдли Стейнфорд побьёт мировой рекорд скорости, разогнав машину до 668,8 км/ч, в небе над Лион-Солент, в Англии. Знаковое достижение пройдёт в мировой прессе по «теневому» сценарию. Одни отмолчались, других занесло на рулётке. Третьи не спали месяцами, чтобы понять: «как это могло произойти?» Соперникам мешала ревностно-профессиональная зависть, привыкшая видеть глазами больных ею, исключительно конечный результат. Версии – версиями, а факты говорят сами за себя. Спустя 10 лет над островом

Пенемюнде пронесётся уже другой капитан вражеских Люфтваффе Хайнц Диттмар, развив на реактивном прототипе Мессершмитта 1004 км/ч. О да, были в десятилетнем промежутке другие рекорды. Но, подчеркнём, в десятилетнем! А это — не год, не два — арифметика, понятная для первоклассника...

С детства влюблённого в авиацию Реджинальда мало прельщали лавры славы, как тогда думали о нём многие. Практичный ум конструктора представлял участие в гонках иначе от зевак и обывателей. Гонки, по его мнению, служили форсированием для накопления опыта, мощным толчком для скоростного преодоления Пятого океана.

Глубинно анализируя свои и чужие ошибки в авиастроении, Митчелл в середине 30-х годов усиленно разрабатывает «матрицу» «Спитфайра», доверяя группе энтузиастов создание масштабных моделей. Через короткий срок, высшие чины Армии и Флота, как впрочем и сограждане, смогут обозревать завораживающие пируэты дебютанта в небе над Хатфильдом. В отличие от гидросамолётов, Митчелл применил в конструкции своего любимца трёхлопастный винт переменного шага, укрепил главный лонжерон крыла. В качестве основного материала для фюзеляжа создатель избрал дюралюминий, а также алкид и полотно, понадобившиеся для крыльев и оперения. Конструктор полностью пересмотрел схему шасси, значительно улучшив амортизацию. Ведущий специалист по рекордам, Митчелл позаботился о том, чтобы его чрезвычайно оригинальная конструкция была неподражаема в скоротечном воздушном бою, а

по сему под капотом устанавливался 12-цилиндровый «Роллс-Ройс Мерлин» жидкостного охлаждения. Двигатель перманентно модернизировался. Причём с каждой доработкой, будь то электростартер, двухступенчатый нагнетатель, или полная более поздняя замена на 2000-сильный «Гриффон 11 VC», — истребитель обретал новые улучшенные показатели по скороподъёмности, полету, манёвренности, при лёгкости в управлении и простоте обслуживания. Изменялось и остекление фонарей кабин, что диктовалось как аэродинамикой, так и советами лётчиков, отмечавших недостаточную обзорность. Сюда же входило специальное оборудование, творчески продуманная приборная доска, удобное кресло, частичное бронирование, усиление бортового оружия и многие другие слагаемые внешних и внутренних характеристик английского истребителя, первоначально закодированного, как «1А».

Отдельная статья — арсенал «Огневержца» (буквальный перевод «Спитфайра»). Первоначально предполагалось, что 8 пулемётов (по 4 на крыло) вполне достаточно при встречах с ранними модификациями «Me-109» и «Me-110». Однако вперёд оружия — люди, ибо железо подчиняется разуму, а не разум железу...

При всей кажущейся многим звёздообразности жизни Реджинальда Митчелла, терний на непрочном пути к признанию было куда больше. Несмотря на постоянно гложущую тяжёлую болезнь, он отдавал все силы своему истребителю, стремясь максимально доработать его и добиться скорейшего запуска самолёта в массовую серию. Как

жаль, что дожить до начала Битвы за Англию Реджинальду Митчеллу будет не суждено. А как бы он был обрадован, если бы своими глазами видел, что половина лётсостава истребительной авиации Великобритании возьмёт штурвал его любимого и норовистого детища, что авиапромышленность Отечества выпустит в небо почти 21 000 «Спитфайров»!.. Лучшие традиции и многолетний опыт, наработанные сэром Р. Митчеллом и воплотившиеся в его самолётах, с гордостью, как эстафету «вечного огня», воспримет его бывший заместитель и подающий надежды приемник, господин Дж. Смит.

Основной истребитель RAF станет визитной карточкой большинства пилотов стран Британского Содружества, лицом беспримерного мужества, патриотизма, самопожертвенности и снайперства, совмещённых с высоким мастерством классического и асовского пилотажа. Самолёт постоянно модернизировался — менялись двигатели, площадь крыла, комплектующие, вооружение, дорабатывалось шасси, устанавливались лучшие ракеты. «Спитфайр» служил фоторазведчиком, корректировщиком огня, помощником ВМС в ближней Атлантике, на Средиземноморье, в Северной Африке, символически поставлялся в СССР по обязательствам Ленд-Лиза. Машина имела недостатки. Но преимущества были настолько очевидны и уважаемы, что мало кто вспоминал о них, взлетая навстречу победам, ранениям, навстречу пропаже без вести и зафиксированной смерти...

Необъективно считать «гадким утёнком» и собрата «Спитфайра» по авиаформированиям — истребитель авторства Сиднея Камма «Хоукер Хар-

рикейн». Каким бы он не был устаревшим или как кому-то покажется ныне — тихоходным, востроносый «Харрикейн» обладал похвальной живучестью, и что более важно — предсказуемостью и подчиняемостью в пилотировании. Если самолёт был «свежим», а не «секонд-хэндом», что бывало при поставках по Ленд-Лизу, он уважался советскими пилотами и воевал ничуть не хуже отечественных моделей истребителей. По аналогии со «Спитфайром», «Харрикейн» имел модификации разведчика, штурмовика, лёгкого бомбера, ночного истребителя, взлетал на отпор врагу с катапульт военных и торговых судов, базировался на авианосцы Гранд Флита. Всего английской авиапромышленностью было выпущено свыше 14 000 «Харрикейнов» всевозможных модификаций, что увековечило ум Сиднея Камма и воевавших на нём пилотов.

Вернер Мёльдерс, сбитый геройским французским юношей Помье-Лерагом, Гельмут Вик, Вильгельм Бальтазар, Адольф Галланд и другие «эксперты», задействованные в истреблении ВВС Франции, а затем и Великобритании, прекрасно знали плюсы и минусы названных истребителей противников, вплоть до личного облёта трофеев. Участник «воздушных коррид» пилот 46-й эскадрильи Грехэм Лэггет отписал такую характеристику «Харрикейну» ещё в 1940 году:

«Несколько оборотов двухлопастного винта, серо-голубые клубы выхлопного дыма, и двигатель «Мерлин» начинает работать. Перед разбегом «Харрикейну» требуется аккуратная рулёжка. Машина с готовностью срывается с места и, пробежав по траве, почти неожиданно отрывается от земли и

взлетает. Протянув руку к рычагу уборки шасси, неосознанно двигаю ручку управления, и нос самолёта вместе с левой плоскостью немедленно задираются вверх. О Боже! Какая чувствительность! А какой красавец. Молниеносное послушание лётчику, превосходный обзор и удивительная мощь!»

Уважительное и восхищённое отношение к труду самолётостроителей, отмеченное соотечественником, в полной (и даже большей) мере относилось к «Супермарин Спитфайру» всех модификаций. Под Дюнкерком, за период 27 мая — 2 июня 1940 года «Спитфайры» взлетали 746 раз, потеряв в боях 48 машин. Пилоты «Харрикейнов» осуществили более 900 самолёто-вылетов, омрачённых потерей 49 истребителей. Коллеги по крылу, сражавшиеся на «Дефиантах/Бленхеймах», стартовали 112 раз, принеся жертву числом 9 самолётов.

1595 боевых вылетов за владельцами «Vf-109E» и 405 за экипажами двухмоторных «Vf-110C/D», в ходе которых Люфтваффе недосчитались и недождались 37 истребителей. Ценой собственных потерь французам и англичанам удалось сбить 55 бомбардировщиков, куда вошли «Ю-87», «Дорнье-17», «Хе-111» и «Ю-88».

Французская кампания выдвинула и закалила именитое число будущих знаменитых асов Королевских ВВС Великобритании. Среди них важно отметить Дугласа Бэйдера, Боба Стэнфорда Така, Эла Дира, Сэйлора Мэлана, Джинджера Лейси, Яна Глида, Билли Дрейка, Хилли Брауна, Лэсли Клисби, Проссера Хэнкса, Пола Ричи, Ф.У. Соупера, Таффи Кловза и Боя Моулда. Здесь не забыть рат-

ный труд сильных мужчин, многие из которых были тогда юношами — «Була» Халагэна, «Коббера» Кейна, Фрэнка Кэри, Боба Холланда, Майкла Кроссли, «Сэми» Аларда, «Де́за» Мак-Муллена, «Джима» Хеллоуза, «Фанни» Ортона, «Тони» Лавелла и Альфреда Маршалла. В одном величественном ряду Боевой Доблести навсегда остались с ними: «Майк» Робинсон, Питер Бразерс, Андриан «Джинджер» Бойд, Деннис Дэвид и «Майк» Стефенс, Джон Скулар и «Макс» Эйткен, «Дон» Мак-Кей и Рой Даттон, Каунт Манфред Чернин и «Панчо» Вилла, Уильям Франклин и «Граппи» Ануин.

Те, кто выжил в дни боёв за Францию, те, кто пережил ад воздушной бойни за Великобританию, Средиземноморье, за Северную и Восточную Африку, даже не встречаясь, будут вспоминать Джеймса Сандерса, Джона Элписа, Гарри Броудхерста, «Рега» Ллевеллина, «Джесса» Сторрера и «Тони» Бартли. Закрепили славу «Харрикейнов» и «Спитфайров» воевавшие во Франции Стэнли Коннорс, «Джонни» Гибсон, «Тэффи» Хиггинсон, Аллан Райт, Джон Уэбстер и Джон Фриборн, «Оринж» О'Мера и Джон Мунго-Парк. Не отставали от них в смелости, взвешенной отваге, в глазомере и в мастерском владении авиатехникой воздушные стрелки «Фред» Робертсон, «Пэдди» Грин, Джордж Гудман, «Банни» Каррент, «Пэт» Вудз-Скэйвен, Гордон Синклер, «Лэнки» Кук, австралиец Джон Кок. Вошли в историю и энциклопедии войн выдающиеся сыновья Канады — «Вили» Мак-Кнайт, «Хилли» Браун, «Стэн» Тэрнер, Герой Чехословакии «Куттель» Куттельвашер. Отличатся французы «Мозес Морли» Демосэй и Пьер Клостерман, датчанин Кай Бирк-

стэд, ирландцы Десмонд Хьюз, «Килли» Килмартин и Ф. Виктор Бимиш...

Всею силой характеров на запредельных оборотах моторов бились за мирное будущее новозеландцы Колин Грэй, «Рэй» Хэсселин, «Эл» Дир, Грэй Стэнборг, Джон Чеккетс, «Джек» Рай и многие другие. За честь поруганной Родины сражались во Франции поляк Ян Зумбах и его земляк «Майк» Гладыш. Родину великих людей Планеты защищали замечательные уроженцы ЮАР Альберт Льюс, Сэйлор Мэлан, «Дач» Хьюго.

Не раскрыть безумного горя отцов, матерей, жён, детей, братьев, сестёр, родни и возлюбленных, принесенного Вооружёнными Силами Третьего Рейха на Запад и Восток Европы, в Африку, Атлантику и арктические широты. Большинство названных и неназванных авиаторов не доживёт до Всеобщей Победы стран Антигитлеровской и Антихиروهитовской коалиций. Они погибнут в небе и земле стран, прикрыв их собою и крыльями, они затонут вместе с машинами почти во всех прибрежных и удалённых акваториях в тысячных измерениях, независимо от театров военных действий. Их будут ждать долгие годы после войны, не веря в стереотип отписки военных ведомств — «пропал без вести», или «находился в плену». У избранных счастливых появятся дети, рождённые благодаря краткосрочным отпускам, ранениям, пребыванию в госпитале...

Захватническо-колонизаторская, геополитическо-человеконенавистническая политика войнолюбцев держав «Оси» разбросала жизни и судьбы авиаторов по всему Миру, заставив взяться за ору-

жие тех, кто не помышлял об этом. О грандиозных воздушных битвах и малых боях Второй Мировой войны будет отдельная книга, где авторы, по мере сил и возможностей, более детально осветят противостояние ВВС в Европе, Средиземноморье, в Африке и Заполярье, на Дальнем Востоке и Тихом океане. Помолчим и поклонимся памяти павших и выживших. Не всем достались награды, звания, регалии. Не всех заметила и почтила та или иная Малая и Большая Родина. Не все ушли в бессмертие по-человечески — их место гибели до сих пор остаётся под вопросом. Не все архивы открыли сейфы, дела, секрет-хранилища. Не все внучата и внученьки знают прапрадедов, прадедов, дедов — им некогда в «ралли» изуверского ценообразования рынка. Всевозрастная чиновничья подлятина вознамерилась проживать вечно, катаясь в «мармеладности» многопартийности. Холодно лгут идеологи сатанизма, вуалируясь гуманностью и госбюджетом, урожаями и налогами, нефтью и газом, ВТО, МВФ, Париж-клубами — «народные избранники» ушли в дебри от народа...

Эквилибристы массами настораживают своей настырной дотошностью, плетут паучьи сети интриг и коррупции, патронируют омертвечивание Конституции и Уголовно-процессуального Кодекса. Жить по Чести — не в чести, ибо «плоха нищая Честность» в годы танцевальных попури Дьявола. Великовозрастные краснобаи и бритоголовые молодые мобильные аферисты, скрывая национальность и происхождение под псевдонимами и без, имея до шести(!) высших образований, ведут удавническую политику по отношению к интеллиген-

ции, которая почти издохла, либо, эмигрируя во лжи, выехала— за пределы поносимого Отечества. Что для России важнее — Москва или Тель-Авив?!

Гостелеканалы и госрадиовещание попрали все законы соцобщезития, зомбируя население инъекциями рекламы, кровавой драмы и расправы, юдомасонским глумлением над великодержавностью и великодушностью «Иванушек-Дурачков», принявших на здоровое и большое тело своё кровососущих паразитов на труде рабочих и крестьян, ревущих на всерегиональном геноцидном расширении погостов в мирное время. Кто же сократил жизни России круче, чем число потерь Великой Отечественной войны? Бог? Падшая Тварь? Сам народ? Президент? Война на Кавказе? Террор? Отравленный спирт? Экономическо-жидовский «гитлерёночек», вынырнувший после путча? Коммунисты или демократы, либералы или уклонисты, комсомолята наши, ан руссишен «наци» не наши? «Ножки Буша», СПИД, «птичий грипп»?!

О каком «росте бдительности» может балакать-ся всуе, если сотни тысяч «удачливых» россиян по полгода находятся в заграничных вояжах, не сделав ну ни граммулечки положительного для усиления мощи страны! У ваших покорных слуг СМИ РФ и Орловщины загубили под 100 военно-патриотических работ, аннулировали сотни командировок по городам и весям, документы и фотоматериалы. Пропадает международная корреспонденция от лидеров Мира Сего, посольств, ЮНЕСКО, нарушены тайна исповеди и переписка единомышленников, друзей и тех же анонимных критиков. На Владимира Владимировича Путина пенять? Так

«зеркало» —тут же и разобьётся! Позвать на помощь ФСБ? А не пошлёт ли Она на «Х»?

Мы пишем об обоготворении безобразий, мракобесия и хамства только лишь для того, чтобы пришедшие вслед за нами ежесекундно помнили, что в третьем тысячелетии Добра без Меча не бывает. Уже сегодня мы с горечью видим, что оглупление нации при её несберегающем брожении и потакательстве межнациональных штрейкбрехеров может гейзеробразно сфонтанировать братоубийством, или же (что ещё хуже) приведёт к выкидыванию долгоживущего Идола нью-тоталитаризма. Так что ищите и не потеряйте среди самих себя мать Его и Его Падшество Дьявола тоже. Не верьте якобы «писателям» и таблоидам!

Да не вздумайте обвинить в своей тупости, в слабоволии и незнании Господа Бога, сына Его Иисуса Христа, ангелов и апостолов. Не подумайте дурно и не скажите плохое вслух об Аллахе и пророках Ислама. Не унижайте Далай-Ламу и Будду. Не оскверняйте Богиню Солнца Амаэтэрасу. Не обижайте Шиву и Папу Римского. Не режьте кровавыми ножами святыне Талмуд и Тору. Вероятно, тогда (во что очень хочется верить!), может быть, тогда что-то изменится в истории человеческой цивилизации Планеты Земля...

* * *

Возвращаясь к теме повествования, помянем Шарля де Голля, эмигрировавшего в Лондон: «Франция не одинока!». Генерал оказался прав. Советское правительство единогласно поддержало просьбу Национального Комитета «Свободная Франция» об участии пилотов-доброволь-

цев в боевых действиях в Советской России.

Образование интернационального авиационного соединения лётчиков-истребителей совпало с неисчислимыми бедствиями поверженной Франции, две трети территории которой захватили агрессоры. От 400 до 550 миллионов франков стоили сутки пребывания оккупантов французскому правительству и, в первую очередь, стонущему под игом народу.

Официально Национальный Комитет начал свою деятельность 24 сентября 1941 года, но ещё 18 июня 1940-го его флагман генерал Шарль де Голль обратился с историческим воззванием к французскому народу, ко всем людям, пожелавшим сражаться за свободу и независимость Франции. Известного танкиста, участника Первой Мировой войны, занимавшего высокие посты в Комитете и Министерстве национальной обороны, коллаборационисты заочно приговорили к смерти. Будущий председатель Французского Комитета Национального Освобождения, позднее глава Временного правительства Французской Республики не смирится с поражением и падением Отчизны по наклонной плоскости. Не останутся в стороне от всенародной боли сограждане-коммунисты Жак Дюкло и Морис Торез, выступившие с антифашистским манифестом в «Юманите».

Схождение правительства Филиппа Петэна с посланцами и главарями Третьего Рейха расколело общество на два антагонистических лагеря. Осознавая величественную мощь Вооружённых Сил Германии, «вишисты» ступили на путь предательства, решив пополнить их подконтрольными час-

тями Армии, ВВС, ВМС и ПВО. Сорок дней войны отрезвили и образумили многих как во Франции, так и в её многочисленных колониях, на которые алчно заглядывалась не только «рыцарская» Германия, но и самурайско-милитаристская Япония. В этой обстановке каждому французу и всякой француженке предстояло решить (независимо от вероисповедания): «может ли он и она называться французами?»

Французская авиация пребывала в тяжелейшем положении, исходя не только в горе потерь, но и морально-психологическом плане — улетучивался боевой дух рядового и офицерского составов. Имели место дуэли, потасовки, самострелы и самоубийства на почве раскола страны, попавшей под гнёт оккупационной безысходности. Представители родов, династий, семейств, сами того не желая, становились врагами внутри главенствующей ячейки общества. О миллионах рабочих и крестьян стоит создать 30-томную сагу, но, выражаясь кратко — их сделали рабами режима, захомотав утренним заводским гудком и фактически полным продуктовым обкрадыванием...

Неадекватно, а порой и дипломатически безобразно, складывались взаимоотношения Франции с союзниками — США и Великобританией. Уважаемые Франклин Рузвельт и Уинстон Черчилль никогда не симпатизировали коммунистам, опасаясь заразной «красной угрозы» и даже потакаая агрессорам. Какой ценой можно оплатить ныне хотя бы «Тайну Нидерландов» — убийство экипажа голландской субмарины «К-17» англичанами только за то, что моряки под командова-

нием капитана III ранга Безансона обнаружили «Кидо Бутай» Нагумо за 11 дней до его нападения на Пёрл-Харбор?! Несчастных подводников принесли в жертву формулировке «мы хотим, чтобы Япония сделала первый шаг», после срыва переговоров с послами К. Номура и С. Курусу. Под видом рождественских подарков от Королевы Вильгельмины на борт доставили взрывчатку и затем привели её в действие, чтобы «ненужные рты» замолчали навсегда. Один из малоизвестных разведчиков ВМС Англии Кристофер Крейтон поведал о неслыханно-сенсационной трагедии спустя несколько десятилетий...

Известно отношение Черчилля к Советской России — было дело, он снимал своей властью «Аэрокобры» с рузвельтовских конвоев, шедших в СССР, заменяя новые истребители потрёпанными в боях «Харрикейнами». Словоохотливый самолюбующийся толстячок в ранге премьер-министра увлекался не только рисованием, но и перепиской с Бенито Муссолини, состоял в секретной связи с непредсказуемым Отто Скорцени. Участник многих запутанных комбинаций и ряда грязных махинаций Второй Мировой, любитель сигар виновен в столкновении кораблей Гранд Флита с французскими ВМС в алжирском Ороне, а также в затягивании сроков открытия Второго фронта. Он трепетно ценил жизнь каждого англичанина, но, видимо, был безжалостен к советским солдатам...

Не отличался простотой и «борец с олигархами» Франклин Делано Рузвельт, хотя и был всенародно любим. Рядом непопулярных в буржуазных кругах мер, он сам наделал себе столько врагов,

что общая злость оппонентов могла привести к революции, если бы не война. Однотипно с потоплением голландцев, её эхо вернётся через многие годы, когда мировая общественность узнает о судебных тяжбах компании «ИТТ», вознамерившейся «оттяпать» 20 миллионов баксов ущерба, нанесённого ей... бомбардировками ВВС Англии и США. Кому маловато, достаточно добавить, что «Фордовские ветви» в Германии охватывали 70% авторынка в 1939 году. Так что не всё было просто в автобанном мире Порше, Майбаха и прочих наследников Карла Бенца и Готлиба Даймлера...

Отсюда, как впрочем ещё по довольно обширному «досье» причин, поворот и обращение Шарля де Голля и всех патриотов Франции к Союзу Советских Социалистических Республик и к его народу, как к главной силе противодействия Злу во Второй Мировой войне. К тому времени оккупанты возобновили постройку «Девуатинов» — выпущенные машины пошли на нужды элитных учебных заведений Люфтваффе. Из 593 защитников Парижа и других городов — «Блоков» серии 151–155 остались в строю немногие. Тридцать семь «Моранов-Солнье» погибли на земле, не поднявшись с аэродромов в Ле-Куэсне, Камбре, Витри и Дамбелене.

Около 150 этих монопланов со свободонесущим крылом были уничтожены в боях, чуть меньше — на аэродромах. Работоспособными, однако неконкурентоспособными остались единицы, да и то в Тунисе, Алжире, Индокитае. Жестокая участь почти поголовного истребления постигла экипажи двухмоторных перехватчиков «Потез-63»: из 1395 этих схожих с «Ме-110» машин свыше 450 стали

металлоломом. Часть трёхместных «Потезов» с пушечно-пулемётным вооружением ещё базировалась в Северной Африке. Судьба многоцелевого самолёта постоянно омрачалась очередной гибелью от своих, из-за ошибочных действий пилотов, принимавших его за «ягуаров» и «леопардов» Люфтваффе (условное обозначение «Vf-110»).

Захватчикам досталась «цезарева» добыча — 95 средних двухмоторных бомбардировщиков «Лиор Оливье LEO-451». Они будут служить под свастикой. Остальные 150 (из 373 выпущенных) погибли до капитуляции. Машина выпускалась в ходе войны и стояла на вооружении ВВС Виши в Сирии и Северной Африке. По аналогичному сценарию продолжится боевая биография «Девуатина» под новой маркой «SNCASE D-520». Истребители участвовали в сирийской кампании, где отличился лейтенант Пьер Ле Глон, добившийся 22 побед. Некоторые «Девуатины» довоенного выпуска были подарены триумфаторами «осевым друзьям» — Болгарии, Италии и Румынии. Здесь приложились подданные царя Бориса, смело бившиеся с «Флаинг фортрессами» и «Мустангами».

Не обошла крестоносная нелёгкая и немалочисленную авиацию ВМС Франции. В качестве пригодных трофеев немцам достались летающие лодки «Бреге-521 Бизерт», «СAMS-37», «СAMS-55», «Луар-130», а также поплавковые гидросамолёты «Центр NC-470», «Гурду-Лесёр-812», торпедоносцы «Латекоэр Late-290» и «Late-298». Найдут применение разведчикам, бомбардировщикам, торпедоносцам «Лиор Оливье-Н. 257 бис», гражданским и транспортным самолётам.

Часть машин будет законсервирована по условиям перемирия. Часть расконсервируется немногим позже. Другие — доживут свой век на вспомогательных ролях, прежде чем «слетят» на слом. Многие, в том числе неупомянутые самолёты морской авиации Франции, будут продолжать будничную и боевую работу в её колониях — Тунисе, Алжире, Ливане, Индокитае, на островах Таити, Мартинике и в Вест-Индии. Они будут использоваться как голлецами, так и вишистами.

По суровому марту 1942 года столицу СССР посетил посланник Шарля де Голля, бригадный генерал Эрнест Пети, прибывший с целью разрешения проблем, связанных с вводом французского контингента на советско-германский фронт. От имени руководства ФНК, действовавшего в Лондоне, было предложено направить в Россию 60 человек — 30 пилотов и 30 техников. Парламентёры и полпреды военмиссий держав солидаризировались по вопросам создания в рядах ВВС Красной Армии одной французской эскадрильи.

Тем временем, на далёкой авиабазе Раяк в Ливане бездействовала 1-я истребительная авиagrуппа, скованная нарушением цикла поставок и выработкой горючего. Пока генерал Пети вёл переговоры в Москве, в обстановке строжайшей секретности в Лондон вылетели «раяки» — авторитетные пилоты Жан Луи Тюлян, Ж. Пуликэн и А. Литольф. В мае, с лёгкой руки генерала М. Валэна, лётчики с радостью узнали о начале формирования группы добровольцев и будущей переброске в Советский Союз.

Все, словно дети под Новый Год, ожидали

приезда из Англии капитана Мирле, работавшего в атташате Франции в России, ибо его прибытие означало старт подготовки в соответствии с документацией и требованиями приказа. По приезду Мирле в Раяк оперативно вызвали лучших авиаторов-соотечественников из Северной Африки, Сирии, Англии и даже с Мадагаскара. Кадровым вопросом ведал майор Ж. Тюлян, техническим занимался штаб авиабазы. Вся ответственность по формированию легла на разум и плечи майора Ж. Пуликэна.

Наименование «Нормандия», избранное большинством голосов, обязывало лётчиков помнить о слёзах матерей, о муках и страданиях жён и детей. Имя провинции, по словам Тюляна, «переполнит наши сердца ненавистью к проклятому врагу и станет постоянным призывом к беспощадной борьбе». Командование ВВС утвердило наименование, торжественно передав герб провинции, а также значки для лётсостава и техперсонала. Два золотых льва в красном квадрате стали историческим символом истребительной авиационной эскадрильи, а затем и полка, о славе которого вскоре узнает весь Мир.

Получив три формы обмундирования и заручившись поддержкой супруги посла Франции в России мадам Катру, французы с нетерпением ожидали приказа из Москвы, чтобы двинуться в путь. Телеграмма генерала Эрнеста Пети пришла вечером 10 ноября, а уже через два дня новобранцы погрузились в три транспортника, взлетевших курсом на Багдад. В землях Ирака пришлось заменить самолёты на грузовики, чтобы преодолеть

Месопотамию через Басру и Ахваз. По прибытию в Тегеран французов встретили русские.

Спустя сутки, 19 ноября, капитан Мирле с заместителем по авиации побывал в штабе ВВС Красной Армии, встречался с генерал-лейтенантом Ф.Я. Фалалеевым. Заместитель командующего краснозвёздных ВВС одобрил франко-русское соглашение о взаимодействии с французскими авиаторами, подтвердив намерения своей подписью 25 ноября 1942 года. От Национального Комитета «Франс Комбатант» документ закрепил ветеран Первой Мировой, участник боёв под Верденом, генерал Пети. На повторной встрече с полковником С.Т. Левандовичем, Пети и Мирле получили добро на ряд организационных вопросов и были очень обрадованы, что «нормандцы» получат новые «Як-1» с национальными опознавательными знаками ВВС Франции.

Первая встреча с просторами Советской России состоялась в Баку. Затем была вынужденная посадка на западном побережье Каспия из-за непогоды. На отдыхе русские рассказали французам о жесточайшей битве под Сталинградом, об окружении свыше 300-тысячной группировки фельдмаршала Паулюса...

Поднялось настроение у выходцев с «бонапартовских» бывших земель-расстояний: они ехали в небольшой русский город Иваново, осваивать боевую машину «Як-1» и бороться вместе с советскими лётчиками против общего врага, за честь, свободу и независимость и своей родной Франции.

Шёл тяжкий ноябрь 1942 года... Первыми были майор Пуликэн с начальником штаба стар-

шим лейтенантом де Панжем. Вместе с ними прилетели Ж. Тюлян, А. Дюран, Ж. Риссо, А. Литольф, М. Альбер, А. Прециози, Н. Кастелэн, Р. Дервиль, И. Бизьен, А. Познанский, М. Лефевр, Д. Бегэн, Р. де ля Пуап. 58 лучших механиков представлял «волшебник по железякам» авиаинженер А. Мишель. На первых порах им здорово помогли 17 профессионалов-русских, а также военврач эскадрильи лейтенант Ж. Лебединский — отличный знаток русского и французского языков.

Не за один день формировалась эскадрилья. Не сразу даже опытные пилоты, крещённые «воздушными корридами» в Европе и Африке, «срослись» с новыми, абсолютно неизвестными им истребителями. Дебютирование, посадка и маневрирование, на первых порах оставляли механиков с работой от рассвета до заката. Ознакомление с техникой и чертежами, разбор полётов, рекомендации оружейников и мотористов, трудности языкового барьера, конфликты со штабистами — всё это было. Спасибо, русские ребята, эти скромные труженики БАО, никогда не пыхтели злобой. Всегда подойдут, что-то заметят, что-то, улыбнувшись, подскажут. «Якушка-то» не шерше ля фам и не напевы Монмартра! Будете летать не хуже наших. Всеми своё время...

«Да где уж нам! Он совсем не похож на «Рено», — смеялись французы, перекидываясь первым выпавшим снегом. «Эй, мушкетёры! Представляете, собрать его в одну кучу, да высыпать на головы немцам где-нибудь под Тобруком?!» — будто ребёнок, радовался смене климата Жан Луи Тюлян. Ему было что вспомнить о жаре войны в песках,

когда он вынудил сесть итальянский транспортник на морском побережье. О храбрце узнали по обе стороны фронта. В самолёте находились редкие персоны — шесть генералов Муссолини и трое сопровождавших офицеров штаба...

Тюлян был влюблён в авиацию с детства. Отец и два родных дяди по отцовской линии были известными лётчиками. К горечи Тюлянов, глава семейства разбился при попытке совершить рекордный транс-европейский перелёт. Сын, не задумываясь, поступил в военучилище в Сен-Сире, а окончив его, прошёл «авиа-университеты» в именной школе пилотов Версаля. Потом — пришла война. Жан сражался с немцами в небе Ливии, и, хотя не достиг личных побед, надеялся расквитаться с «люфтваффовцами» над Россией...

Не уступали в храбрости своему командиру майору — капитан Альбер Литольф, приятели Марсель Альбер, Дюран и Лефевр, Жозеф Риссо, Ролан де ля Пуап и другие пилоты, знавшие не понаслышке о вражеских асах.

До войны Литольф снискал славу воздушного акробата, совершая головокружительные трюки в составе спортивной авиагруппы, виртуозничал на «Моране-225». На истребителя учился в Истре, затем служил в 7-й эскадрилье в Дижоне. Позднее его группу GC-II/7 перебросили в Алжир, поскольку существовала опасность вторжения итальянских войск в Северный Тунис, через Ливию. Вскоре Рейх навалился всей своей мощью на Францию. Альбер требовал, чтобы его перевели биться за Родину и его направили под Седан. Воевал на «Моране-406», затем на «Девуатине-520». Не приняв ка-

питуляцию, улетел на нём в Великобританию, посвятив себя движению «Свободная Франция». Переучивался на британские машины в 6-м учебном Центре и в Одихэме. Затем участвовал в операции «Угроза» под Дакаром, базировался в Даволе и Египте. «Мораны» группы «Эльзас» входили в состав 80-й эскадрильи RAF, патрулировали близ Афин, позже снова перебазировались в Египет, подкреплённые «Харрикейнами». В крылатых рядах 73-й эскадрильи, задействованной под Тобруком, младший лейтенант Литольф сбил трёх противников и ещё один самолёт, в ходе эвакуации англичан с острова Крит. Потом — снова Англия, участие в формировании «Нормандии», отправка в СССР..

Парижанин Марсель Альбер числился в ВВС Франции с 1939 года, служил в группе истребителей GC-1/3. Хорошо освоил «Моран-406» и «Девуатин-520», участвовал в боях за Родину весной 1940 года. Уничтожил двух крестоносцев, правда, вторую победу не подтвердили. После антифранцузского поступка переговорщиков Петэна вместе с однополчанами дислоцировался в Оране (Северная Африка). Оттуда капитан Альбер и двое его друзей совершили побег в Гибралтар, угнав, соответственно, три «Девуатина». Перебравшись в Туманный Альбион, он состоял в 340-й эскадрилье «Иль-де-франс», после чего принял участие в подборе лётсостава «Нормандии», в который гармонично влился и сам...

Младший лейтенант Альбер Дюран родился в Южной Франции, среди живописных Альп Граса. В ВВС — с 1938 года, служил в Бове в составе 2-й

эскадрильи истребительной группы GC-III/1. В боях за Родину завалил четырёх неприятелей в группе, имел ещё одну победу, не нашедшую подтверждения. Полк был низложен перемирием, однако Дюран перевёлся в Оран в ряды GC-1/3. Это он, в союзе с двумя Марселями — Альбером и Лефевром, рванул в Гибралтар на своём любимом «Девуатине», примкнул к движению «Франс Комбатант», прибыв на судне в Англию. Видный пилот «Иль-де-Франса», аспирант Дюран освоил «Супермарин Спитфайр», прежде чем оказаться с товарищами в России...

Уроженец Андели, младший лейтенант Марсель Лефевр вырос в многодетной семье. Больше всего на свете мечтал стать пилотом, чего и достиг, успешно обучаясь в авиашколах Истры и Салоны. С 1939-го — в рядах GC-II/3, в звании сержанта. На момент перемирия служил в Северной Африке, откуда бежал с друзьями в Англию через Гибралтар, 14 октября 1941 года. Короткое время числился в истребительной эскадрилье RAF. Под стягом «Свободной Франции» присоединился к «нормандцам», готовящимся к переброске в Россию...

Из деревушки Кадолив (Буш-дю-Рон) вышел на землю и в небо будущий капитан ВВС Франции Жозеф Риссо, имевший по отцовской линии итальянские корни. Через год после получения «прав военлёта» командирован в Северную Африку, откуда бежал с двумя товарищами на «Кодроне-Симуне», однако попал в плен, ошибочно приземлившись в Испании. По счастью, их скоро освободили. Оказавшись в Англии, Риссо прошёл дополнительную авиаподготовку в Тэрнхилле, Одихэме и

Дебдэне, после чего служил в 253-й эскадрилье RAF в Шотландии. Одним из первых вызвался добровольцем в ряды формирующегося GC-3 «Нормандия»...

Ролан де ля Пуап, родом из Прадо (Пью-де-Дома) поступил в ВВС в августе 1939-го. Получив документы пилота в марте 1940-го, продолжил обучение в авиашколе Этампа. Когда произошла позорная капитуляция, Ролан с поляками доплыл на их судне до Великобритании, где сразу же вошёл в ряды «Свободной Франции». Воевал во Французской Западной Африке под флагом де Голля, но возвратился на «королевский остров», в целях улучшить подготовку. Был принят на довольствие в 602-ю истребительную эскадрилью RAF, в составе которой сбил первого немца и получил английское звание «капитан». В звании аспиранта ВВС Франции добровольно присоединился к соотечественникам, собиравшимся на советско-германский фронт...

Переучивание прошло, словно пролетел снежный вихрь. Перед отправкой в пекло фронтов весь личный состав укомплектовывается новыми модифицированными «Яками». «Раяки» переживают, но в душе очень довольны — советская власть полностью взяла на себя материально-техническое обеспечение интернационального соединения.

1942 год был годом тяжелейших наступательных и оборонительных боёв по всему советско-германскому фронту. В мае и сентябре германские полчища наступали в Крыму, на Кавказе и под Сталинградом. Сокрушительнейшее поражение в битве на Волге осадило противника, показав рост не

только количественного состава ВВС РККА, но и указав на качественное улучшение лётсостава истребительной, бомбардировочной, штурмовой и морской авиации. Групповые воздушные бои нередко переходили в стадию массовых, однако строго индивидуальных поединков, где всё чаще требовались личные качества истребителя.

В первых числах декабря 1942-го «Нормандия» с золотыми львами на фюзеляжах была включена в Краснозвёздные ВВС. Затем, после боевого крещения у Рославля и Спас-Деменска, она направляется «под крыло» 303-й ИАД 1-й Воздушной Армии, где с 5 апреля 1943 года с ходу вступает в активные боевые действия.

Дивизией командовал генерал-майор авиации, ас контактного боя, ветеран Испании, друг П. В. Рычагова и Я. В. Смушкевича, Георгий Нефёдович Захаров, летавший на «Ла-5», по привычке не закрывая фонарь кабины. Вскоре прибыли подтянутые, уверенные в себе новобранцы: Пуйяд, Леон, Буб, Матисс, Бальку, Де Форж, Вермейль, Бернавон, Де Тедеско. Им, как и товарищам, придётся осваивать новые «Як-7» и «Як-9» в боевых условиях, что было весьма тяжёлым трудом — война не прощала ошибок...

Фронт — суров и жесток. На нём и перед ним не выдают страховок, на передовой редко спасают запасные выходы. Там выдают патроны, скудный паёк, неизношенные сапоги с погибших друзей, оставшиеся безделушки быта. Фронт раздаёт смерть и ранения, вшей и награды, бесстрашие и трусость, доблесть и подлость, ум и безумие, краткую передышку и сверхредкостное братание. Он

перемалывает то, что невозможно перемолоть веками. Фронт убивает наповал счастье отцов и матерей, он валит в бездну нации и народности. Фронт, принесённый страной-завоевательницей — до сих пор заставляет плакать то и нынешнее поколение, ибо, да простит Память погибших, он по тяжести кровопролития для обеих сторон не в цифрах, а в ужасе одинаков. Фронт обелил виски и смелым французам — не отпускала скорбь по погибшим однополчанам — Бизьену, Познанскому, Дервилю...

Как было не вспомнить своего русского наставника, инспектора по технике пилотирования авиабригады, инструктора П. И. Друзенкова, знавшего насквозь отечественную и трофейную технику? В трудные минуты майор Жан Луи Тюлян не раз повторял простые, но ёмкие слова: «Мы знали, какие трудности переживала Советская Россия. Мы были удивлены и растроганы такой встречей и заботой о нас. Заботливое и дружеское отношение к нам со стороны советских людей чувствовалось во всём. Мы с первых дней поняли, что ступили на землю своих лучших друзей!»

15 часов налёта, выработанные в процессе около 40 полётов каждым французом, были, конечно, малой толикой, но опыт и желание, сдобренные программами отечественных авиаучилищ, скомпоновались в пилотаже и стрельбе по ходу увеличения числа боевых вылетов. Иваново, карты, домино, шахматы, ивановские красавицы-казались предвоенной сказкой, оставшись далеко позади, как и события вокруг Полотняного аэродрома под Калугой, знакомство с Москвой...

Месть за погибших товарищей всей полнотой вылилась пушечно-пулемётным огнём по жестоко сопротивлявшемуся противнику, на полных виражах, «горках», «бочках», пике и «петлях» — в первых боях французы сбили 8 машин в воздухе и уничтожили столько же на земле. Немцы исходили злостью при встрече с «Яками» с трехцветным коком (носовая часть истребителя, раскрашенная в цвета французского флага). Они же — эксперты и начинающие Люфтваффе, уже считали Лувр, Эйфелеву башню, длинноногих и миниатюрных «девочек», южное и северное побережье Франции «законным» продолжением Дойчланда...

Французы воевали на равных правах с русскими лётчиками, однако не умолчать об «отцовском опекунстве» со стороны командующего 1-й Воздушной Армией Сергея Александровича Худякова, начштаба 303-й ИАД Павла Яковлевича Аристова, командира 18-го ГИАП Анатолия Емельяновича Голубова. Хватало мелких и крупных недоразумений, всевозможных ЧП и просто «ляпсусов» войны.

«...Однажды — скорее всего, это было в мае или июне — группа «нормандцев» вернулась с боевого задания, — вспоминал бивавший «воздушных самураев», командующий 303-й ИАД, Георгий Невфёдович Захаров. — Старший группы доложил, что задание выполнено: вылет прошёл спокойно, противник не появлялся. А на обратном пути группой был обнаружен полевой аэродром противника. Командир группы доложил, сколько примерно гитлеровских самолётов находится на аэродроме.

— И вы, обнаружив вражеский аэродром и уви-

дев, что противник не ожидает атаки с воздуха, не произвели штурмовку? — спросил я.

— Нет, мой генерал.

— Вы вернулись с полным боекомплектом?

— Да, мой генерал... — растерянно отвечал командир группы Жан Тюлян.

Было время обеда. В дни напряжённой боевой работы мы, конечно, не считались ни с какими обедами и завтраками, но в обычной фронтовой обстановке обед для бойца на фронте — святой час. Я посмотрел на майора Тюляна. Надо было знать этого человека, чтобы понять, как переживал он в ту минуту свою оплошность и оплошность товарищей.

— Вы же боевые лётчики и приехали сюда воевать? Не так ли?

— Да, мой генерал, — отвечал Тюлян.

— Немедленно заправить самолёты и вылететь на штурмовку! — приказал я.

Через несколько минут группа была в воздухе.

Вернулись французские лётчики возбуждённые, разгорячённые. Обсуждая детали налёта, они размахивали руками, смеялись, показывали, как горели вражеские машины и взрывались какие-то баки (очевидно, бензохранилище или цистерны). Они прекрасно выполнили приказ и были довольны. Из этого полёта не вернулся лётчик Майэ. Он был подбит зениткой и совершил вынужденную посадку на вражеской территории».

Жизнь под прицелом... Ежедневная тяжёлая и почетная боевая работа — взлёт — бой — посадка, израсходованный бензин и боезапас, радость победы и ужас от потерянного на глазах сослуживца, осознание собственной «обязательной» смер-

ти, — всё это стрессово-психологический, ещё до конца не изученный, нераскрывшийся «парашют» сознания или мышления, кровоточащего в условиях военного времени. Это та самая неопишуемая перегрузка, которая не поддалась перу даже тем, кто пережил её тысячи раз. Это то самое кратковременное затмение мозга и зрения, когда лётчик подвешен между ангелами Бога и чертнятами Дьявола...

Пилоту, как никому, важно уметь работать над собой. Он обязан обладать детальной памятью, интуицией и воображением. Он должен быть предельно организованным и внимательным, честостлюбивым и агрессивным, гибко думающим и независимым. Лётчик-истребитель не может летать и воевать, не зная каждой детали и детальки крылатой машины, он должен чувствовать «нерв» самолёта и уметь не передёрнуть его. Его жизнь, без преувеличения, проходит в состоянии взведённого курка, искромётно летает на пределе сектора газа, находясь под слежкой иностранных глаз и под нажатием зарубежных гашеток. И выйти из этого воздушного «амфитеатра» может только один из «гладиаторов» — вот только когда??? Сегодня? Через час, три, утром или вечером? Завтра? Послезавтра? А может, в последние часы войны? При обкатке новых машин или при бомбардировке вражеской авиации?!

«В тот самый миг, когда вам станет ясно, что вы под ударом, истребитель, подобно кобре, разом выпустив свой яд, и, уже выйдя из поля обстрела, недосыгаемый, повиснет над вами. Так раскачиваются кобры, молниеносно жалят, и снова начинают раскачиваться.

Значит, когда истребители исчезли, ещё ничего не изменилось. Даже лица не изменились. Они меняются теперь, когда небо опустело и опять воцарился покой. Истребитель уже стал всего лишь бесстрастным очевидцем, а из рассечённой сонной артерии штурмана брызжет первая струйка крови, из капота правого мотора неуверенно пробивается пламя, которое сейчас забушует, как огонь в горне. Кобра уже успела свернуться, а яд её проникает в сердце, и на лице судорожно вздрагивает первый мускул. Истребители не убивают. Они сеют смерть. И смерть даёт всходы, когда истребители уже далеко».

Автор бессмертных строк и замечательных книг Антуан де Сент-Экзюпери после отчисления в резерв сделал всё от него возможное, чтобы попасть в «Нормандию», обращался к Франклину Рузвельту, чтобы его зачислили в авиалагерь Марса. Увы, командование ему отказало, несмотря на согласие руководителя вновь собранного пополнения. Возраст — 43 года — послужил причиной невозможности осуществления мечты пилота «Лайтнинга» и писателя...

Что ж, вернёмся к былой реальности — к проблемам уже не эскадрильи, а к сформированному 5 июля 1943 года авиаполку, носившему имя и герб многострадальной провинции, по землям которой, наверное, вечно несла свои воды Сена на пути к Ла-Маншу...

В один из тихих июльских вечеров, когда тишина просто резала слух, собрался «семейный» совет ветеранов. На повестку дня выносился вопрос об обслуживании истребителей. По общему мнению

французов, весь технический персонал части было бы лучше полностью укомплектовать русскими «профессорами». Не мог не поддержать товарищей их командир, майор Жан Луи Тюлян, помнивший наказы отца и его братьев. Прошли годы, а их слова слышались, как будто были сказаны буквально вчера: «Жан, один ты — ничто. Если сразу встретишь отличного механика, знай — это и твоя победа!»

Всегда ладивший с французами, жёсткий и требовательный генерал Захаров, при первой же встрече понимающе кивнул головой, пообещав направить смекалистых ребят на помощь.

Вскоре полностью экипированный авиаполк перебрасывается на Орловско-Курское направление, участвует в кровопролитных боях в районе дороги Орёл—Брянск и в небе над городом, основанном Иваном Грозным, а теперь захваченном Гудерианом. Тут, в двух шагах от линии фронта, французские авиаторы проявили исключительное мужество как в личных и групповых вылетах, так и при сопровождении бомбардировщиков «Пе-2». Здесь они столкнулись в жестокой небесной сече с «Мессершмиттами» и «Фокке-Вульфами», с «Юнкерсами» и «Хейнкелями», с «Рамами» и «Арадо», владельцы которых ещё верили в отомщение за Сталинград.

«Бои следовали один за другим, — пишет в своих мемуарах участник и очевидец кромешного ада на земле и воздухе, бывший заключённый оранской крепости Санта-Круз, за попытку угона «Блока-175», младший лейтенант Франсуа де Жоффр. — Не проходило и десяти минут после посадки, как в небе, растерзанном взрывами снарядов, завязы-

валась новая схватка. 15 июня Тюлян и де Форж сбили два истребителя «Мессершмитт-110». Эти немецкие скоростные двухмоторные самолёты не обладали достаточной манёвренностью. Русские «Яки» быстро пристроились им в хвост, и после первых пулёмётных очередей всё было кончено.

Бои достигли наивысшего накала 16 и 17 июля. Большой отряд «Нормандии», возглавляемый Тюляном, в 14 часов 30 минут столкнулся с плотной группой бомбардировщиков «Юнкерс-87» и сопровождавшей их группой истребителей «Фокке-Вульф-190», эшелонированных на высоте.

Литольф, Каstelэн и Лион, зайдя со стороны солнца, атаковали бомбардировщики. Их примеру последовали Пуйяд и Бернавон. Тюлян и Альбер прикрыли их от истребителей. Небо кишело самолётами, которые беспрерывно взмывали вверх, стремительно пикировали и кружились с ужасным рёвом. Леон вертелся, как волчок, и за десять минут сбил два истребителя. Пуйяд прикончил бомбардировщик. Затем Тюлян и Альбер завязали бой с двумя немцами. Тюлян, воспользовавшись тем, что солнце ослепило врага, расстрелял его почти в упор. Но не успел он проводить взглядом падающий вражеский самолёт, который дымил, словно сырое полено, как его атаковали четыре вражеских истребителя. Тюляну удалось ускользнуть от них. Полностью израсходовав боекомплект, он вернулся на аэродром».

Одарённый художник, Герой Советского Союза, прославленный ас Василий Николаевич Барсуков, сбивший 22 самолёта лично и 7 в группе, в своей поучительной послевоенной книге «Крылом к кры-

лу» с большой теплотой и уважением повествовал в ней о французах. Выпускник Черниговской школы военных лётчиков, девятнадцатилетний воин открыл счёт своему снайперству под Козельском, свалив в один день пару пикирующих «Штук-Ю-87». Потеряв отца, он мстил за него и тысячи чужих отцов, матерей, детей, воюя на Западном и 3-м Белорусском фронтах, был отмечен двумя Орденами Красного Знамени, Орденом Александра Невского и Орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степени. В небе Восточной Пруссии «барсуковская» эскадрилья приземлила навечно 42 разнотипные машины Люфтваффе. Командир осуществил свыше 360 вылетов, провёл более 60 воздушных боёв, за что был награждён «Золотой Звездой» Героя 19 апреля 1945 года. Кумир и наставник советской крылатой молодёжи, любимец всевозможных аудиторий, волнуясь, вспоминал:

«Сещенский и брянский аэродромы, которые предстояло штурмовать 18-му Гвардейскому авиаполку и эскадрилье «Нормандия», прикрывались сильной зенитной артиллерией. Однако в бой французские патриоты шли храбро. Действовали лётчики смело и уверенно. По данным партизан, в Сеще было разбито 8 и повреждено 16 вражеских машин, уничтожено 17 зенитных точек, 4 прожектора, 2 барака, убито и ранено около 200 гитлеровцев. Фашистским захватчикам надолго запомнились краснозвёздные истребители с белыми молниями на борту — символом мгновенного и неотразимого удара...

Лётчики «Нормандии» героически и успешно сражались за Орёл. Их воодушевляли блестящие

победы Красной Армии на Курской дуге. Большой путь прошли советские авиаторы крылом к крылу с французскими лётчиками-истребителями. Много боёв провели совместно. Этот путь начался с Подмосковья и закончился у берегов Балтики и Восточной Пруссии. Советские и французские лётчики 303-й АД участвовали в освобождении Орла, Брянска, Смоленска, Советской Белоруссии и Литвы, в овладении городами Гумбинен, Инстенбург, Кёнигсберг, Пиллау.

«Франция, — отмечала «Правда», — гордится своими героями. И сегодня их горячо приветствует весь советский народ».

Гибли боевые товарищи. Многие получили тяжелые и лёгкие ранения. Прибывало новое, жизне-радостное и уверенное в Победе пополнение, менялись командиры полка. Боевая жизнь стремительно продолжалась под девизом: «На Запад!» Впереди было участие в Белорусской операции, жёсткое противостояние на заключительном этапе войны в небе Восточной Пруссии. Впереди было почётное наименование «Нормандия-Неман», присвоенное полку за боевые заслуги и героизм, проявленные в боях при форсировании Немана...

«Мне доводилось видеть французских лётчиков и на земле, и в небе — рассказывал маршал авиации, Герой Советского Союза, авторитетный боевой пилот, авиаисторик, тактик и стратег воздушной войны Г. В. Зимин. — История минувшей войны даёт не так уж много ярких и убедительных примеров того, как люди, разделённые разными политическими системами, образом мышления, социальными привычками и национальным обычаями,

могут подняться над всеми этими серьёзными барьерами во имя самого важного — во имя того, что составляет смысл существования человека вообще...

Однажды я прилетел к соседям на полевой аэродром Шаталово для согласования с ними некоторых вопросов, связанных с предстоящей боевой деятельностью. Там встретил генерала Г. Н. Захарова в окружении руководящего состава полка «Нормандия». Там же присутствовал и командир 18-го Гвардейского авиаполка подполковник А. Е. Голубов. Французские лётчики чаще всего взаимодействовали в воздухе с ним и нередко базировались на одном аэродроме. Между лётчиками шёл сугубо профессиональный разговор, даже спор, весьма характерный для тех лет: обсуждался вопрос, какой истребитель лучше — «Лавочкин» или «Як»? В 303-й авиадивизии были и те и другие. Сам командир дивизии в ту пору летал на «Ла-5» и потому хвалил эту машину. Французы с самого начала летали на «Яках» («Як-1», «Як-7», «Як-9», позднее — «Як-3»), привыкли к ним, полюбили, и потому командир «Нормандии» Пьер Пуйяд со свойственным ему национальным темпераментом возражал Георгию Нефёдовичу и никак не хотел соглашаться с тем, что «Як» хоть в чём-то уступает «Лавочкину». Генерал вдруг сказал:

— Вы на «Лавочкине» не летали. Слетайте на нём, попилотируйте и тогда сделаете окончательный вывод.

Здесь же стоял готовый к вылету «Ла-5». Уговаривать командира французского полка не пришлось. Пуйяд сел в самолёт, запустил двигатель,

вырулил и взлетел. Немного прижал самолёт для разгона, а затем резко перевёл его в набор высоты со значительно большим углом набора, чем полагалось. Скорость самолёта падала, и вскоре «Лав-5» почти «висел» на моторе.

Генерал Захаров встревожился:

— Что он делает?! Сейчас заклинит мотор — и конец! Но Пуйяд, словно услышав его слова, отжал самолёт, набрал скорость и прямо над аэродромом прекрасно выполнил несколько фигур высшего пилотажа, притом с такой лёгкостью и изяществом, словно он всю жизнь летал на «Лавочкиных». Это говорило о высочайшем мастерстве пилота, — профессионально подметил Георгий Васильевич, начавший карьеру в боях с японцами...

Командир «Нормандии» произвёл посадку точно у «Т», зарулил, выключил двигатель, вышел из кабины и сказал:

— Самолёт хороший, но тяжеловат в управлении. «Як» легче и лучше. Генерал Захаров заметил:

— Мотор на самолёте новый, не обкатан, и так висеть на моторе нельзя. Пойдёт стружка, мотор заклинит — и тогда крышка... Пьер Пуйяд понял это замечание по-своему.

— Воздушный бой ведётся на полных оборотах двигателя, — сказал он. — Это ведь война, а не туристский полёт. Кто же будет покупать у этой фирмы двигатели, если они будут отказывать?

Мы переглянулись и улыбнулись. Подобная постановка вопроса нам в голову не могла прийти. У нас был истребитель с двигателем водяного охлаждения — «Як» и с воздушным охлаждением — «Лавочкин». Прекрасная, к слову, боевая машина —

скоростная, с сильным вооружением, надёжная. Нашей задачей было взять от неё максимум возможного. Другими словами, все вопросы мы рассматривали в области дальнейшего совершенствования лётного мастерства. А тут вопрос в невысказанную для нас сторону: кто же будет «покупать» у «фирмы» «Ла-5», если он не понравится?

Пьер Пуйяд никак не мог понять, чему мы улыбаемся, а нам не так-то просто было растолковать ему нашу реакцию. Правда, генерал Г. Н. Захаров тут же сказал что-то насчёт того, что «фирма» — проверенная и вполне надёжная...

В дальнейшем наши дивизии продолжали базироваться рядом, — пишет Г. В. Зимин в своих редкостных мемуарах «Истребители». — Мы не раз видели, как упорно и настойчиво ведут бои с фашистами французские лётчики. Не раз в воздухе лётчики 240-й авиадивизии помогали французам, а те — нам. Это были надёжные боевые товарищи в самой трудной воздушной обстановке. Среди французов было немало первоклассных мастеров воздушного боя, и воевали они весьма результативно.

В 1-й Воздушной Армии о французских лётчиках знали все, и все за них болели. Когда мы узнавали о потерях французского полка, наши лётчики переживали это очень тяжело. Но они, как подобает настоящим бойцам, воевали без всякой оглядки...

Мы даже слышали французские песни в эфире: наши боевые друзья, находясь в воздухе, часто напевали, что, хотя и было нарушением порядка, само по себе свидетельствовало об их отличном настроении. Когда количество самолётов против-

ника увеличилось втрое, французам, конечно, стало не до песен...»

«Мессершмитты» и «Фокке-Вульфы», методично сменяя «нутро», всё же уступали «Якам» какие-то секунды на скороподъёмности и в прохождении полного виража. Секунды — одна, две, три, — но эти секунды решали всё, и компенсировать их мог только ум и предельно отчеканенное мастерство пилотирования, независимо от опознавательных знаков. К сожалению, в боях это тоже не идиома. Если на земле, например, каскадёров и мотогонщиков, едущих на двух колёсах и заднем колесе спасают мозговые извилины и автоматизация приёмов, то в воздухе этих качеств может оказаться далеко недостаточно. Неординарный «Буби» — «белокурый рыцарь» Эрих Хартман был просто осмотрительным и хитрым, мало заботясь о проблематике небесных «потасовок». Гауптман сшибал внезапно, обожал вынырнуть в лоб жертве со стороны солнца. В 90% атак он сработал врасплох по отношению к противнику, а подбив машину, немец быстро ретировался, оценивая, в ходе паузы, обстановку. Он абсолютно не ошибался, говоря, что обнаружение врага первым — половина победы. На этих же позициях стоял до конца выдающийся лётчик-истребитель Люфтваффе Гюнтер Ралль, переживший не одну катастрофу..

Отважные французы, воюя бок о бок с советскими лётчиками, совершили более 5000 боевых вылетов. Доблестные и неустрашимые сыны Франции с упорством и верой в Победу провели 869 воздушных боёв. Они уничтожили 273 самолёта различных типов, сильно повредив 80 «люфтваф-

фовцев», истребили большое количество техники и живой силы врага. Краткий список побед пилотов «Нормандии-Неман» навечно вошёл в скрижали истории и энциклопедии BBC всего Мира. Ниже последующие достижения указываются с учётом триумфов, достигнутых в Северной Африке и в Европе. Однако в основном все самолёты противника были сбиты на Восточном фронте (число побед на Западе у избранных пилотов не превышало пяти). Цифры в скобках (справа от числа побед) – количество машин, уничтоженных в группе...

Капитан Марсель Альбер (1917) — сбил 23 самолёта (16).

Капитан Ролан де ля Пуап (1920) — 16(9).

Младший лейтенант Жорж Лемар (1917–48) — 16(8).

Младший лейтенант Жак Андрэ (1919–88) — 15(4).

Капитан Альбер Литольф (1911–43) — 14(8).

Младший лейтенант Роже Соваж (1917–77) — 14(11).

Капитан Леон Куффо (1911) — 13(6).

Младший лейтенант Марсель Перрэн (1919–57) — 13(6).

Лейтенант Роже Марши (1919–46) — 13(7).

Майор Луи Дельфино (1912–68) — 12(7).

Капитан Жозеф Риссо (1920) — 11(6).

Младший лейтенант Морис Шалль (1911–45) — 11(5).

Лейтенант Андрэ Муане (1921) — 11(2).

Младший лейтенант Альбер Дюран (? — 1943) — 10(4).

Лейтенант Марсель Лефевр (1918–44) — 10.

Капитан Рене Шалль (1913) — 9(1).

Майор Пьер Матра (1914) — 9(5).

Младший лейтенант Ив Карбо (1911–49) — 9(3).

Лейтенант Рене Люсьен Мартэн (1916) — 9(4).

Лейтенант Луи Кастэн (1918–79) — 9(4).

Майор Ив Мурье (1912–48) — 9(6).

- Капитан Морис Амарже (1911–46) — 8(4).
Капитан Марк Шарра (1916–49) — 7(5).
Младший лейтенант Пьер Лорийон (1918) — 8(3).
Лейтенант Пьер Блето (1919) — 7(3).
Младший лейтенант Франсуа де Жоффри (1917–70) — 8(3).
Младший лейтенант Робер Ирибарн (1918–45) — 7(3).
Младший лейтенант Пьер Дешане (1911–66) — 8(3).
Младший лейтенант Ноэль Кастелэн (1917–43) — 7(3).
Младший лейтенант Габриэль Мерцизен (1914–51) — 7(4).
Младший лейтенант Анри Фуко (1908–44) — 9(4).
Подполковник Пьер Пуйяд (1911–79) — 6(3).
Аспирант Морис Бон (1920–43) — 6(4).
Младший лейтенант Шарль Микель (1920–45) — 6(2).
Аспирант Жан-Жак Мансо (1918–44) — 6(5).
Аспирант Жорж Анри (1920–45) — 5(3).
Младший лейтенант Леон Углофф (1919–47) — 5(4).
Младший лейтенант Гаэль Табурэ (1919) — 5(3).
Капитан Дидье Бегэн (1918–44) — 3(6).

В жесточайших боях на протяжении всего Боевого Пути «нормандцы» добились десятков, к сожалению, не подтверждённых побед, неоднократно попадали под прицел и огонь поредевших германских «экспертов», погибали от их рук, пуль, снарядов и моторов, но и сами сбивали их. Бедняга Жорж Анри, уничтоживший «Фоккер» знаменитого капитана Гюнтера Шака, имевшего на счету 174 победы, схлестнулся с ним 12 апреля 1945 года. Немец выжил, но Анри, прикрывавший американцев ещё в 1942 году, умер спустя два дня из-за тяжёлых ранений, полученных им под Пуаеном...

Уроженец индокитайского Хайфона, смельчак Пьер Блето освоил «Аэрокобру», затем истребители Александра Сергеевича Яковлева и его прославленного КБ. Его «вышиб из седла» никто иной, как герр капитан Йоахим Брэндель, после чего Пьер попал в плен, из которого чудом бежал...

Альбер Дюран завалил известного лидера «рейхсбомберов» Уффца Альбера Вагнера, а Ноэль Каstellэн остановил «Фокке-Вульф» «германского испанца» Тэниенто Эдуардо Гарсиа Амиго. Помог оказаться в плену Карлу Хиру и Хайнцу Шульцу стремительный Леон Куффо, отправивший их «Стодевятые» на землю в один день. Лейтенант Люфт-ваффе Карл Хардт из Ядггешвадер 51 стал жертвой Ролана де ля Пуапа вместе со своим бывалым «Фокке-Вульфом». Альбер Литольф поставил крест на судьбе именитого экипажа «Me-110» — Йоахима Блешмидта и Ганса Ферла. «Das ist krieg» — такова война, или по-французки — «месть — это блюдо, которое кушают горячим»...

Советское правительство, ГКО, Верховный Совет и КПСС высоко оценили мужество бесстрашных «раяков», наградив «Нормандию-Неман» Орденами Красной Звезды и Александра Невского. Признанных даже врагом пилотов — М. Лефевра, М. Альбера, Р. де ля Пуапа, Ж. Андрэ увековечили Высшей наградой страны — «Золотой Звездой» и бесценным званием Героя Советского Союза. 96 храбрецов и истинных патриотов, на которых возлагали большие надежды генералы Шарль де Голль и Эрнест Пети, были награждены боевыми орденами и медалями, ещё большее число премиями и памятными подарками.

Французское правительство и лидеры Французского Сопротивления в знак глубочайшей признательности присваивают полку истребителей звание Почётного Легиона и награждают его Боевым Крестом с Пальмой, Крестом Освобождения и Военной Медалью. Мир никогда не забудет имён Героев, прикрывших собою русского товарища Николая Пинчука, которого пытались расстрелять в небе, когда он спускался на парашюте. Орловщина помнит «русского южноамериканца», дворянина А.Г. Стаховича*.

Были и нелепые повороты судьбы. Были жаркие дискуссии с командованием — в лице флагманов 303-й ИАД — с начальником политотдела полковником Д. М. Богдановым, с начштаба полковником П. Я. Аристовым, с маршалом авиации С. А. Худяковым. Был суровый разговор с генерал-майором Г. Н. Захаровым — о случайно сбитом советском лётчике никто не забыл...

Очень жаль, но на войне случается всякое. Любой ветеран вам ещё, Слава Богу, расскажет, как бывало, приходилось подниматься в атаку или отступать под огнём своей же артиллерии. Как он криком рыдал, сидя на трупах, или тихонько стонал остатком жизни, не веря в своё спасение после тяжелейшего ранения. Как купался в реке, по которой, вниз по течению, плыли мёртвые немецкие офицеры и солдаты, женщины, дети, старики всех национальностей, попавшие под сокрушительнейшую бомбардировку не важно чьей авиации.

*Александр Георгиевич был счастлив, что ему довелось воевать в составе «Нормандии» на Родине предков, рука об руку с русским народом.

Как случайно погиб пацанёнок с соседнего хутора под гусеницами «34-го». Как полусумасшедший поляк-юнец перевернул штабной «Виллис» из «Фаустпатрона», за пару недель до Победы. Как было дико и неприятно воевать с фанатичными остатками Русской Освободительной Армии...

Но речь пойдёт не об ужасных перипетиях советских воинов, прошедших НКВД, «СМЕРШ», штрафбаты и заградотряды, несоизмеримой ценой сломивших захватчиков, а о французах, так же, как и они, приблизивших О С В О Б О Ж Д Е Н И Е.

И хотя книга — не Мемориал, напомним их имена и заслуги хотя бы по строчке, проводя линию Долга будущего перед Святостью прошлого.

«Мы покинули свою поруганную Родину, чтобы возвратиться туда только победителями. Иного пути у нас нет», — горячо говорил Марсель Лефевр. Его тёзка Альбер позже заметит, что «если бы мы воевали организованно, как впоследствии в «Нормандии», мы бы успешно боролись с Люфтваффе. Мы делали один боевой вылет в день, а надо было — пять...» Добавить тут нечего: «Иного пути у нас нет!»

Многих уже не было рядом в строю полка перед отлётом на Родину. Но 41 зелёно-голубой «Як-3» с белой стрелой-молнией на фюзеляже — уносили с собою Вечную Память, уносили их живыми из городка Эльблонге, что на пенящемся мелководье Балтики. Браво играл «Марсельезу» и Советский Гимн блещущий надраенной медью инструментов духовой оркестр. Радость — неохватное счастье Победы — облагородила лица выживших на Восточном и Западном фронтах, напомнила о пекле Северо-Африканской кампании. Собравши-

еся верили в будущее, но все помнили о разошедшихся по обычаю фотографиях, зажигалках и сигаретах, об именах жён и подруг, кого не было рядом. Однополчане — кто с улыбкой, а кто со слезами, сжимали в руках кокарды, медальоны и бытовые безделушки товарищей, боясь не врага, а гнетущего прессинга сознания, кричащего о невосполнимости потерь войны в мирном времени...

...Погибли под Спас-Деменском молодые совсем **Реймонд Дервиль 13 апреля 1943 г., Ив Бизьен 13 апреля 1943 г., Андрэ Познанский 13 апреля 1943 г. ...**

Смертельно раненый **Жан де Тедеско** не смог покинуть изрешечённый «Як», который через секунды взорвался от удара о землю **14 июля 1943 года...**

«Африканец» капитан **Альбер Литольф**, уничтоживший 14 самолётов врага, погиб **16 июля 1943 года** в неравном бою с «Ме-109» и «ФВ-190» близ села Красниково на Орловщине...

Оптимист, уроженец Ниора (Де-Севра) **Нозль Каstellэн** свалил двух крылатых «боши», но был подожжён неприятелем, после чего пылающим факелом врезался в русскую землю, ставшую для него Второй Родиной **16 июля 1943 г. ...**

Прикрывавший «раяков», атакующих пикировщики «Ю-87», задумчивый **Андриэн Бернавон** был сражён с полюбившимся ему «Яком» меткой вражеской очередью **16 июля 1943 г. ...**

Спасённый в том же бою капитаном Пуйядом, майор **Жан Тюлян**, на следующий день, желая отомстить за друзей, вонзился мечом возмездия в строй из 50 «Фоккеров» в вечернем небе близ Каменки...

В тот же день не вернулся из смертельной «корриды», вполне возможно будущий ас, перспективный кандидат в офицеры (аспирант) **Фермин Вермейль...**

23 августа 1943-го, пилот **Астье** и штурман **Рей**, вылетевшие с документами на «У-2», попали под обстрел немецкой ПВО и пехоты под Козельском. **Астье** чудом сел в Сухиничах, не зная, что «ами» — друг **Жан Рей** мёртв...

Спустя два дня в смертельном молохе с «Фокке-Вульфами» погибает капитан **Поль де Форж** и сын известного лётчика, младший лейтенант **Жан де Сибур** — патриоты, гневно осуждавшие «вишистов» и Петэна...

1 сентября 1943 года под Ельней обрывается жизнь **Альбера Дюрана**, только вчера шутившего по поводу сбитого им захватчика...

Не заглушит никакой самогон и спирт ужас от растерзанного снарядам тела лейтенанта **Жеральда Леона**, а plate conture (вдребезги) разбившегося **4 сентября** в шести километрах к востоку от танково-орудийного «землетрясения» — Ельни...

До и после визита генерала Эрнеста Пети в течении нескольких дней не вернулись с боевого

задания **Морис Бон 13 сентября 1943 г., Роже Дени 13 сентября 1943 г., Лео Барбье 15 сентября 1943 г.**, посмертно награждённые Орденами Отечественной войны 2-й степени и Почётного Легиона...

Не было дано покинуть старый аэродром вместе с товарищами, не суждено было увидеть освобождённую Францию симпатяге **Андрэ Ларжо** — он погиб **14 сентября 1943-го** под Мышково...

Ослеплённый солнцем аспирант **Андрэ Бальку** был сбит стаяй «фоккеров» и на пылающем «Яке» взорвался **20 сентября** в окрестностях Княжьего Села...

Нелепо погибли под Тулой младший лейтенант **Жюль Жуар** и его ведомый аспирант **Морис Бурдые; 18 марта 44-го** их «Яки» столкнулись в воздухе на скорости более четырёхсот километров в час...

Уроженец Монтиньи-сюр-Канна **Генри (Анри) Фуко**, пытаюсь завершить «замедленную бочку» **21 апреля**, сорвался в пике на высоте около ста метров и взорвался на глазах у всего авиалагеря...

Красавец **Марсель Лефевр** умер от ожогов **5 июня 1944-го**, в военгоспитале в Сокольниках, из-за неисправности с подачей топлива. Днями раньше его «Як» превратился в огненный ад, сдетонировавший патронами и снарядами...

В первом же боевом вылете **26 июня 1944 года**, под Борисовом в облако дыма превратился «Як» **Жака Гастона**, обожавшего напевать ностальгичное танго Петра Лещенко «Татьяна»...

30 июня 1944-го разбились в лесу близ Дубровки верные друзья лейтенант **Брюно де Фалетан** и его механик **Астахов**, летевшие к однополчанам на отремонтированном «Як-7»...

15 июля дворянин и капитан **Морис де Сейн** отказался выпрыгнуть с парашютом из неисправного истребителя. Пытаясь спасти машину и летевшего с ним механика сержанта **Белозуба**, он погиб вместе с ним на глазах оторопевших товарищей...

26 августа 1944-го не выдержало крыло истребителя бургундца из Дижона, ветерана **Жана Бертра**на — его новенький «Як-3» сорвался в последний штопор, на скорости более 750 километров в час...

При обстреле железной дороги Тильзит – Инстербург **22 сентября 44-го** навсегда пропал без вести друг Делэна, зачитывавшийся «учёный» **Марк Вердье**, а через три дня та же участь постигла аспиранта **Луи Керне**, исчезнувшего где-то под Ригой...

2 ноября 1944-го неподалёку от деревушки Штирки (на границе с Польшей) друзья похоронили аспиранта **Жана Мансо** из 4-й эскадрильи. Он дважды подорвался на mine и скончался от гангрены, доведя всех до слёз бредом о Париже и Марокко...

Парижанин **Дидье Бегэн**, участник Орловско-Курской битвы, сгорел со «Спитфайром» в Англии, **24 ноября 1944 года**. При жизни известный разведчик и ночной пилот был награждён Орденом Красного Знамени.

Близкий друг лейтенанта де Жоффра, когда-то любивший ходить с ним на зайцев и ланей, уроженец Бессана (Йеро), младший лейтенант **Шарль Микель** был сбит **16 января 1945-го**, через несколько минут после взлёта, под Сталупоненом...

17 января 1945-го снаряд «мессершмиттовской» пушки взрывает бензобак «Яка» немного отстающего на виражах, отважного **Жана Пикено**...

29 января 1945 года в густом тумане Балтики пропал аспирант **Леонель Меню** — никто из звеньев 2-й эскадрильи ничего не слышали о пилоте и не могли сказать, что же с ним случилось...

Чемпион Франции по игре в ручной мяч, «алжирец» из Байонны **Робер Ирибарн** не успел поджечь «Фокку» — **11 февраля 45-го** напарник немца превратил его выстрадавший «Як» в разорванное железо в районе Бладио, под Кёнигсбергом...

Не дожили до мартовского награждения «Нормандии-Неман» Орденом Боевого Красного Знамени и Французским Военным Крестом однополчане **Роже Пинон 1 августа 44 г.**, **Жак Казанев 13 октября 44 г.** **Роже Пенверн 5 февраля 45 г.** и **Пьер Женес 18 апреля 45 г. ...**

Из боевых вылетов, где французам довелось встретиться с Бёренброком, Габлем и др. пилотами «Удета» и «Мельдерса», не вернутся **Морис Монж 26 марта 45 г.** и его тёзка, брат Рене Шалля, выпускник авиашколы Салоны **Морис Шалль 27 марта 45 г.**, погибшие в окрестностях Фридланда...

Сбивший финальный самолёт в счёт «Нормандии-Неман», славный сын Эйевье (От-Саона) **Жорж Анри**, воевавший в Африке на «Кертиссе-Хауке 75А», не успел забежать в укрытие. Его смертельно ранило осколком снаряда в голову. К непередаваемой горечи сослуживцев, Герой Франции и России умер в госпитале в 25 лет, на своём последнем аэродроме в Бладио, на берегу Фриш-гафа в югу от Кёнигсберга, **12 апреля 1945 года...**

«Нелегко нам было расставаться с нашими боевыми французскими друзьями, — пишет в своей «Повести об истребителях», генерал-майор авиации, Герой Советского Союза Г. Н. Захаров. — Возвращались они во Францию на самолётах «Як-3», безвозмездно переданных в знак дружбы двух великих народов. Глубоко врезались в память слова командира полка «Нормандия-Неман» полковника Луи Дельфино:

«Совместно пролитая кровь французских и русских лётчиков в боях с фашизмом навеки скрепила нашу дружбу».

В марте 1946 года английский авиажурнал «Айрплейн» опубликовал резюме одного из «немановцев» об истребителях генерала Александра Сергеевича Яковлева:

«Атакуя самолёты «Фокке-Вульф-190», «Як» никогда не поднимался значительно выше 5000 метров. На этой высоте он имел наилучшие качества. Вблизи земли «Як-3» превосходил фрица. Многие немецкие лётчики теряли скорость и разбивались, пытаясь следовать за ним на крутом вираже».

Примечательную воздушную дуэль и преимущество «Яка» над асом-инкогнито, воевавшим на форсажной модели «Мессершмитта-109», запечатлел лейтенант Франсуа де Жоффр, грудь которого украшали Орден Ленина и другие боевые награды.

«Начинается воздушный бой, — пишет он в мемуарах «Нормандия-Неман». — У Шалля свой противник, у меня — тоже. В манёвренности я имею преимущество. Враг это чувствует.

Он понимает, что сейчас я хозяин положения. Четыре тысячи метров... Три тысячи метров... Мы стремительно несёмся к земле... Тем лучше! Должно же сказаться преимущество «Яка»! Я крепче сжимаю зубы. Внезапно «мессер», весь белый, кроме чёрного зловещего креста и омерзительной, паукообразной свастики на фоне красного круга, выходит из пике и улепётывает на бреющем полёте к Гольдапу. Я стараюсь не отстать и, взбешённый от ярости, преследую его, выжимая из «Яка» всё, что он может дать. Стрелка показывает скорость 600 или 750 километров в час. Я увеличиваю угол пикирования и, когда он достигает примерно 80°, вдруг вспоминаю о Бертроне, который разбился в Алитусе, став жертвой колоссальной нагрузки, разрушившей крыло. Инстинктивно я беру

ручку на себя. Мне кажется, что она поддается тяжело, даже слишком тяжело. Я тяну ещё, осторожно, чтобы ничего не повредить, и мало-помалу выбираю её. Движения обретают прежнюю уверенность. Нос самолёта выходит на линию горизонта. Скорость несколько падает. Как всё это вовремя! Я почти уже ничего не соображаю. Когда через доли секунды сознание полностью возвращается ко мне, я вижу, что вражеский истребитель несётся у самой земли, словно играя в чехарду с белыми верхушками деревьев.

Вид вражеской машины подхлестывает меня. Метр за метром, секунда за секундой я приближаюсь к ней. Она увеличивается, растёт на глазах. Я ловлю её в прицел. Мои трассирующие пули ложатся точно в цель. Тонкая струйка чёрного дыма отделяется от фюзеляжа. Стреляю снова почти в упор и, словно рубанком, буквально снимаю стружку с «мессера». Он накреняется, вздрагивает. Мгновение кажется, что он подвешен на невидимой нити. Затем наступает финал: «мессер», перевернувшись в воздухе, падает на поляну, окутанный пламенем и дымом, подняв тучи снега, земли и металлических обломков».

Прав был французский авиатор, констатируя: «Точность огня нового истребителя «Як-3» была исключительной. Настоящая артистическая работа, правда, не всегда безопасная». Не случайно командование Люфтваффе приказывало «экспертам» и «неоперившимся орлам» Третьего Рейха: «При встрече с истребителями «Яковлев» без масляного у радиатора на носу и наклонной мачтой антенны — в бой не вступать!»

В «Тактике истребительной авиации», изданной для служебного пользования строго для элиты и мастеров Советских ВВС в 1943 году, лаконично рассматриваются боевые свойства и особенности боёв с истребителями «Me-109F», «Me-109G», «Фокке-Вульфами» разных модификаций. Детально исследуются: скороподъёмность, манёвренность, вооружение, расположение уязвимых мест и бронирование, лётно-тактические и ресурсные характеристики гаммы немецких моторов, нюансы боёв с устаревшими и новыми истребителями ВВС Красной Армии. Не обойдены вниманием авторов с элементами таланта обобщения — ведение боя смешанной группой, даются подробные схемы о выборе направления разворота в воздушном бою, о выходе из-под удара под защиту своих, приёмы обороны «сталинских соколов» против превосходящего противника. Значительное место уделяется стратегическому планированию атак истребителей, умению безукоризненно владеть не только высшим и классическим пилотажем, но и искусству воздушного снайперства. Информационно плотная специфическая книга выступила интеллектуальной «броне́й» как для «маэстро», так и для «кузнечиков».

На основе испытаний трофейных самолётов, пристрастных допросов пленных «люфтваффовцев», досконального изучения многочисленных рапортов и рекомендаций советских пилотов-истребителей и т. д., за два года до Победы были сделаны следующие выводы:

«Наши лётчики на самолётах «Як-7», дравшиеся с «ФВ-190» и неоднократно сбивавшие самолёты этого типа, выяснили, что «Як-7» может вести

борьбу с «ФВ-190» в любых условиях и легче, чем с самолётом Me-109Г. Не наблюдалось, что «ФВ-190», работающий на форсированной мощности не более минуты, пытался уйти вверх, будучи на равной высоте с нашими истребителями. По сравнению с ними и «Me-109Г», у него меньшая скороподъёмность, в пике Як-7 догоняет «ФВ-190». Он заходит ему в хвост на правом вираже, а на левом — ведёт бой на равных. На «Як-1» и «Ла-5» вести бой с противником ещё легче».

Немцы зря рассчитывали на зазевавшихся, о чём красноречиво свидетельствует ратный труд Советских ВВС и новое переоформленное издание книги авторов «Небесные снайперы». «Яковлевы» всех модификаций во фронтовом взаимодействии с другими крылатыми защитниками Отечества и освободителями Европы и Азии поставили точку на мифах о «непобедимости» германского и японского оружия. Полковник Луи Дельфино не преминул подчеркнуть козыри «Як-3» в «Вестнике воздухоплавания»:

«В воздушном бою наша материальная часть обеспечивала нам существенное преимущество перед противником. (Бесспорно, Героям БАО мы обязаны поставить Памятники по всей территории боёв от Москвы до Берлина, ибо механики меняли мотор втроем за ночь, несмотря на условия, время года и погоду. — *Авт.*). Наши истребители при пикировании набирали скорость быстрее, чем истребители противника. Бои на виражах мы спокойно вели на основных боевых высотах, имея в этом отношении заметное превосходство над немецкими самолётами, особенно над ФВ-190».

Ветеран ВВС СССР уважаемый авиаспециалист Владлен Маркин из Изюма Харьковской области, служил в войну в 6-м ИАП, который подготовил и передал «нормандцам» 15 «Як-3» после лётных испытаний по осени 1944 года. Через многие годы он найдёт затерявшуюся во времени фотографию истребителя с борт-номером «03», который через руки мастера «Нормандии-Неман» В. Е. Петрущенко попал асу и барону Ролану де ля Пуапу. Честь и Хвала от потомков скромным «докторам боевых авиатехнических наук» — С. Д. Агавельяну, П. М. Дмитриеву, С. Д. Калашникову, К. Ф. Даниленкову, Н. М. Зорихину, И. М. Корнееву, Ф. Р. Рыжову, Д. Т. Кузьмину, Н. И. Тарасову, М. И. Шифрину, Н. П. Лохину, А. П. Аверьянову, А. А. Капралову, а также М. Мамаеву, Ф. Косареву, И. Несчастному, Н. Филиппову, А. Белозубу и многим другим, готовившим «Нормандию-Неман» к тысячам боевых вылетов...

12 декабря 1944 года «Известия» опубликовала дружеское преклонение сплочённых мужеством перед своим жизненно важным тылом — «богами» аэродромов и мастерских, многоуважаемыми советскими инженерами и техниками:

«Они неутомимые люди, — отмечали французы. — Кажется, что они вовсе не отдыхают. Зато благодаря заботам технического персонала наши «Як-3» всегда в отличном порядке! И, честно говоря, в победе над врагом в воздухе заслуга принадлежит не только нам, лётчикам, но и нашим друзьям — русским механикам».

В декабре того же года состоялась историческая встреча представителей Франции с видными

государственными, партийными и общественными деятелями Страны Советов. Бывший командир истребительной эскадрильи в Ханое, бежавший от возможного японского плена, друг Жана Тюляна и второй командир «Нормандии» майор Пьер Пуйяд, генерал Шарль де Голль и будущий премьер Жорж Бидо побывали на аудиенции в Большом Кремлёвском дворце. Состоявшуюся беседу детально воспроизвёл Франсуа де Жоффри в «Воспоминаниях военного лётчика»:

«Французы ошеломлены. Сталин поднимает тост за авиацию и здоровье Главного маршала авиации Новикова, затем за здоровье прославленного авиаконструктора Яковлева.

Наступает торжественная минута. Полковник Пуйяд чувствует, как забилося его сердце. Сталин смотрит прямо на него и произносит:

«Я хочу выпить за полковника Пуйяда, командира полка «Нормандия-Неман», который, мы надеемся, сможем скоро назвать дивизией «Нормандия»!»

Маршал твёрдым шагом с поднятым бокалом направляется к Пуйяду. Пуйяд идёт ему навстречу. Маршал Сталин смотрит ему в глаза, затем они вместе осушают бокалы.

После просмотра одного довоенного кинофильма Сталин предлагает всем присутствующим попробовать русского шампанского. Повернувшись к Пуйяду, он говорит:

— Я люблю французских солдат.

Затем он подзывает генерала Яковлева, и между ними завязывается оживлённая беседа о боевом применении авиации. Пуйяд восторгается са-

молётом «Як-3», который, по его словам, превосходит все немецкие машины. Он, однако, сомневается, можно ли установить на этом истребителе более мощные пушки. Мощности вооружения он предпочитает манёвренность. Сталин, который только что прославлял артиллерию, рассматривает самолёт как «воздушную батарею». Он забрасывает Пуйяда вопросами. Француз определённо смущён, но по-прежнему возвращается к разговору о манёвренности «Яка», которая, по его словам, не позволяет усилить огневую мощь истребителя.

— Мы будем всё-таки экспериментировать, — настаивает Сталин.

— Я высказываю своё мнение, — защищается Пуйяд, — мнение лётчика-истребителя. (Ситуация близка с разговором П. В. Рычагова с вождём (одна из последних встреч перед расстрелом), когда выдающийся ас ВВС РККА прямо заявил ему о том, что его «соколы» летают «на гробах». — *Авт.*.)

— Мне хотелось бы осуществить на практике, — продолжает Сталин, — такую концентрацию огня крупного авиасоединения, эшелонированного по высоте и состоящего из самолётов с различным вооружением, которая помешала бы истребителям противника приблизиться к ним». (Как видим, дружба с В. Чкаловым, М. Громовым, личные встречи с Н. Поликарповым, А. Яковлевым и другими звёздами отечественной авиации не прошли бесследно для «отца народов», тем более сын Василий вперёд «Мисс СССР» и рюмки полюбил самолёты. Маршал и диктатор системно доказывал свою компетентность от крестьянства до разбора человекозавалов, шедших от Ягоды, Ежова, Берии, Мерку-

лова, Абакумова и пр. исполнителей «эры Джугашвили». — *Авт.*).

Заново касаясь сверхнасыщенной боевой биографии одного из лучших истребителей Второй Мировой и Великой Отечественной войн, подаренного «Нормандии-Неман» «Як-3», вспомним добрым словом ведущего конструктора этого истребителя Константина Синельщикова. Он знал наизусть строки отчёта о госиспытаниях «Третьего Яковлева»: «По скорости и вертикальному манёвру он превосходит все отечественные и импортные истребители, а также истребители противника «МЕ-109» и «ФВ-190». Переосмысливая минувшее, амбициозные британцы, хорошо знавшие о реактивных разработках ОКБ А. С. Яковлева, в том же «Айрплейне» строго оценят «Як-3»:

«Конструкция неправдоподобно груба. Качество сварки соответствует уровню деревенского кузнеца. Однако внешняя отделка прекрасна — как у гоночных машин — конструкторы полностью отказались от ненужного украшательства (на войне не до красочного дизайна международных чемпионатов по воздушной акробатике, то бишь высшему пилотажу. — *Авт.*). Машина надёжна. Она полностью отвечала требованиям к таким самолётам, в ней не было ничего лишнего».

Мозговитые и ещё верившие в перелом войны, бывшие «господа воздуха» — командование, штабисты и «эксперты» Люфтваффе, анализируя действия советской авиации в 1942–43 годах отметят, что все типы истребителей в удивительный срок значительно модернизировались, став эффективными боевыми машинами. Признанный мэтр в деле

жёстко-объективного исследования истории и боевых действий наступавших и оборонявшихся ВВС, генерал-майор Люфтваффе Вальтер Швабедиссен до войны работал в управлении подготовки при Министерстве авиации. Окончил Военную академию, затем верховодил зенитным корпусом, 2-й истребительной авиадивизией 12-го авиакорпуса, командовал войсками в Голландии. С 1944-го бывший офицер Генштаба Вермахта руководил управлением кадров при ВВС Венгрии. На основе фактов, документов и неподсчётных радеву с офицерами Люфтваффе, он пишет:

«Полковник фон Бойст, рисуя достаточно точную картину развития русской истребительной авиации в 1942–1943 гг., упомянул, что суровая зима 1941–1942 гг. позволила русскому руководству реанимировать и подготовить свои авиачасти к будущим сражениям. Весной 1942 г. истребительная авиация русских по своей численности превзошла немецкую...

24 февраля 1942 г. на одном из немецких аэродромов сел старший лейтенант Пётр Кулаков, имевший девять побед, неоднократно покидавший свою подбитую машину с парашютом. Высоко оценив пилотов Люфтваффе, на вопрос есть ли у Германии шансы победить в войне, Кулаков ответил: «Н и о д н о г о !»

В 15-й главе «Поддержка союзников» создатель фундаментального труда с достойным и обширным числом фотодокументов, не обошёл вниманием и французов. Справедливо отметив слабость авиационных формирований, дравшихся на крылатых иномарках, а также на имевшую место зависимость СССР

от поставок по Ленд-Лизу и их значимость, Вальтер Швабедиссен подчеркнул, что «одним из ярких примеров боевого содружества стало участие в боевых действиях на Восточном фронте французской истребительной авиации. До лета 1944 г. действовали французский истребительный авиаполк «Нормандия», эскадрильи «Лорран» и «Бретань». Лётчики «Нормандии», летавшие на «Як-1» и «Як-9», показали себя достойными противниками немецких лётчиков-истребителей и по мастерству почти равнялись им. Нападения истребителей-бомбардировщиков «Нормандии» на немецкие аэродромы в Восточной Пруссии весной 1945 г. выполнялись очень грамотно, решительно и эффективно. Французский наземный персонал показал себя не столь достойно. Вероятно, он отправился в Великобританию, а его место заняли советские специалисты».

Названные французские эскадрильи не воевали на Восточном фронте. Техперсонал, по ряду источников, передислоцировался на базы ВВС Франции в Северную Африку, позже мог привлекаться для боевого «сервиса» в многочисленных Французских колониях. Важно, что противник высоко оценил военскую доблесть врага, в отличие от многих советских «авиа-историков», в «трудах» которых напрочь отсутствовали как техническая составляющая ВВС неприятеля, так и биографическо-именной показ врага, сила, ум и мощь которого вылилась в четырёхлетнее кровопролитие Великой Отечественной, не говоря о «второстепенных» (транскрипция советских историографов) ТВД, начиная с подавления мятежников Франко...

Салютую величественному Подвигу Вооружённых Сил СССР и миллионам граждан и гражданок Отчизны, не жалевшим ни себя, ни детей на стихийно-индивидуальный героизм Трудового Фронта – Тыла, вспоминая о лучших воинах и тружениках США и Великобритании, авторы признают, что поставить условную точку о дружбе СССР и Франции практически нереально. Ещё живы враги и не раскрыты архивы. Живы и мечтают хотя бы обменяться письмами напрямую задействованные в операциях и сражениях — великие дедушки России и Франции, угробившие «новый порядок» фашизации Мира в его концлагерно-апокалипстическом «расцвете». Живы и не дремлют карательные, фискальные, правоохранительные лакеи режимов. Действует отнюдь не «пятая», а пятнадцать антироссийско настроенных «колонн», педалирующих все виды националистического, религиозного, оккультно-экстрасенсорного, демагогическо-сатанистского извращения...

Деморализация и деградация общества, массово гуляющие по разграбленному, ущемлённому и обиженному Отечеству, закручиваются в шантажирование населения аптекарским, энергоресурсным, экономическим, валютно-резервным, военно-промышленным и аграрным 15-летним «реформированием», по учредителям коего исплакались — пуля, петля, гильотина, полоний, цианистый калий. Паразитирующие гады на разуме и теле народов бывшего СССР, как, впрочем, и других стран, тщетно рыщут «идеологию» и «национальную идею» государства, не продвинувшись к ним ни на дюйм, ни на йоту, ни на вершок, ни на версту и на милю.

Запутавшись в лихорадочно-самовлюблённой многопартийности и в джунглях интриг у Первого Трона, олигархическо-княжеское правление, выпестованное КПСС, ВЛКСМ, МВД, КГБ, МИД, Минобороны и т. д., кликушествует в шляхообразных СМИ, скрывая мерзкую харю чудовища по маскоу «народолюбия, толерантности, патриотизма, межконфессиональной дружбы, антитеррора, молодёжных организаций, благотворительных фондов, великодержавной русскости» и прочей безостановочной вирусоподобной лжи. Эти «гуманные» клинообразующие расколыши, по-рассохинскому, а не международно-трибунальному мнению, превзошли Эйхмана, Эйнштейна, Гитлера, Сталина, Хирохито, Пол Пота, Перона, Пиночета, Мао, Милошевича, Саддама, Бен-Гуриона, Арафата, Каддафи, Горбачёва, Ельцина, Асахару и бен Ладена, Насраллу и Басаева вместе взятых. Желая или нет, прямо или косвенно, они загнали в землю столько соотечественников, что сами отменили смертную казнь, окружив себя нью-армией чернорубашечников, эксклюзивными бронированными «джипами», спорт-карами и супер-связью. Они образовали ущербный арго, выдавив глыбу русской словесности и стали людьми сейфов, обкатавшись в оффшорах. Их дети будут в разы опасней своих родителей...

Революция бескультурия и полной межполовой безнравственности, самоотравление личности, все виды кайфа для крови и мозга, сращивание криминала и государства, валютотленность чиновников и их кроличье размножение, превысившее брежневский «застой», уже никого не тревожат, а

если и обсуждаются, то бывшими предателями, кинувшими Родину, когда она плакала, стонала и обливалась кровью под гусеницами путчевых танков и пугания Пуго с Крючковым. К сердечной боли авторов, новое время породило касту писательской и журналистской пресмыкаемости под «зёрнышки бюджета». В простонародном наречии — зародилось дряннё. Монетизация душ и куршавельная «грефо-зурабовщина» описывались авторами три года назад так:

На исходе человеческой жизни любая система, впитавшая в себя её младых представителей, ткёт заговорческо-теневое предательство из которого может вытекать измена Родине даже при высочайших госпостах. Зарубежная и отечественная история разных веков изобилует красноречиво-убедительными примерами, когда люди, пережившие войны, хаос и чуму, революции и реформы, оставались якобы «чистыми» по оценке гражданства и патриотизма, отечестволюбия и религиозной терпимости. В натуре эстафетчики гособмана и общенационального предательства, будучи при тех же лице и фамилии, но при новых должностях, ничто иное, как шлак общества, видоизменяющийся от температуры обжига по Цельсию и Фаренгейту...

Хамелеонность и ящеризм, шапкозакидательство и хлестаковщина, десятирушничество и шивавластие, клановое триллионерство и порочное кровосмешение браков за неимением возможности передачи награбленного, как и многое другое из известного народом предательства, могут отождествляться «святостью избранников», родившихся и работающих «во благо народа». О, пресса!

Сколько же вины на тебе, от которой не отмыться и не отпираться веками!

Современник, имеющий неподкупную душу, волевой характер и трезво мыслящий разум при честно бьющемся сердце, прекрасно видит, что есть химера разночтимых и разнопонимаемых бюрократических словоблудий, вкупе с совещательным синдромом и помпезной кортежностью. Не отсюда ли повышенная смертность любимых и нелюбимых сограждан, измотанных циферблатом рынка по часовым поясам? Не потому ли среди русских — нет русских? Не отсега ли зримый нами ежедневно политическо-рекламный блуд вредителей, полубивших многовековую мудрость и величие Российской Деревни, давшей Миру ядро высокоинтеллектуального здоровья державы, миллионы её истинных защитников, гениев во всех сферах человекодеятельности?!

Жизнь каждого россиянина или не смилившейся постаревшей эсэсэсэрочки продумана платными слугами предателей задолго до наступления завтрашних суток, месяцев, лет. Оппозиционная и даже интеллигентная прослойка с доморощенными финансистами всажена в дикость и хамство рыночных отношений. С официозом продажи земли «гайки» терпения закручены до предсрывных миллиметров. В призме обязательного страхования живых и мёртвых душ, в уничижительных «проектах», направленных против творцов и ветеранов, нашлись «лидеры», прямо заявляющие, что «народ не хочет работать руками», вместо того, чтобы дать ему труд с достойными гонорарами и зарплатой. В общинах аборигенов справедливости было

больше. Хотя и у них хватало жестокости, вплоть до канибализма...

Манкурты и лжеиваны заграничного родства, секанувшие в паспорте главу «национальность», ввели такое отторжение населения от глобальных проблем страны, что диагноз не подразумевает регенерации. Цветут в евро-баксовом сиропе — гей-парадность, разновозрастные лесбиянство и трансвеститство. Здравоохранительная гадюка не кусает кобру наркомании и скорпиона абортов. Схватка в борьбе за власть, о чём позабыли фарисеи и сундукеи в союзе с неизвестными народу профессорами и экспертами, уже является формой предательства, ибо не вхожие в кулуары власти не способны войти в неё. Жизненное кредо жандармов, стряпчих, скоморохов и просто рабов при любом режиме заключается в изощённости человеческой изворотливости, пойманной на аркан фиктивных демократических свобод и перманентного накопительства в обход законов.

Казуистическая планировка законодательства, работающего на пользу кучке «народолюбивых» предателей вкупе с их семьями, пожизненными подхалимами, кунаками и «флажковыми» вырочателями, замечательна интриганством заградотрядов, секретариатов и умением пропиарить рабочие сутки за казённый (народный) счёт.

Лица, работающие на закон, покрывают государственно-политический бандитизм, взяточничество, наркотрафики, автомафию и порноиндустрию. Тюремны переполнены мелкими фраерами и бытовыми убийцами. Школьницам и студенткам импонирует возможность обогатиться «круто» за счёт

своих тел и мужицкой похоти. И в это же время Н И К Т О из эстафетчиков государственного предательства так и не предстал перед Судом общенности за антинародные преступления и сброс богатств России за границу...

Пора задуматься, кому и когда они передадут свой дьявольский факел???

* * *

Непредсказуемо сложно будет складываться жизнь и судьба французских лётчиков из эскадрилий «Руан», «Гавр», «Шербур» и «Кан», входивших в состав «Нормандии-Неман». Они никогда не забудут, что всё началось с трёхпунктного предписания заместителя начальника Генштаба Красной Армии генерал-лейтенанта А. И. Антонова, адресованного начальнику штаба Западного фронта генерал-лейтенанту А. П. Покровскому. От 5 июня 1943 года в документе сообщалось о переформировании эскадрильи «Сражающаяся Франция» в авиаполк «Нормандия» по штату № 015/338-А...

Мир не принёс спокойствия смельчакам-добровольцам. Нужно было задумываться о себе, семье, родной Франции, о возрождении республиканских ВВС, об испытаниях новых моделей самолётов и воспитании подрастающего поколения достойных пилотов.

Луи Дельфино дослужился до генерала-инспектора ВВС, преподавал в авиа-академии, вёл большую общественную работу, не раз бывал в СССР. 11 июня 1968 года не выдержало сердце пилота с 27-летним стажем. Спустя два года выпуск Акаде-

мии станет носителем имени друга Шарля де Голля.

Уроженец Серизье (Йонна) Пьер Пуйяд инспектировал истребительную авиацию, служил атташе ВВС Франции в Аргентине, работал инструктором в Колледже обороны НАТО. Бригадный генерал считал счастьем побывать в России и повстречаться с боевыми друзьями, увлекался политикой. Он очень гордился Орденами Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени, возглавлял миссии по сотрудничеству Франции и России, в рамках программ развития ВВС и космонавтики. Проживал в Бодэ, где скончался 5 сентября 1979 года.

Марсель Альбер, бывший командир эскадрильи «Руан», дослужился до майора, представлял ВВС Франции в Праге. Герой Советского Союза был также награждён Орденом Ленина, Орденами Красного Знамени и Почётного Легиона. До недавнего времени проживал в США, в штате Флорида.

Дитя Сайгона Марк Шарра, дважды сбитый в России, работал в управлении связи Советской Армии в Потсдаме, затем воевал в 3-й эскадрилье в Индокитае. Судьба, не допустившая ранений на Восточном фронте, отвернулась от него 30 июля 1949 года, когда его сбила ПВО Вьетконга.

Жизнерадостный Морис Амарже из алжирского Изервиля продолжил искать приключения, оставаясь дисциплинированным командиром Мекнесского авиаучилища истребителей в Марокко. Продолжатель традиций Рене Фонка, он разбился 19 марта 1946 года, при исполнении высшего пилотажа.

Граф Ролан де ля Пуап встретил мир в Ле Бурже, где и передал свой «Як-03» в авиамузей, решив вести спокойную гражданскую жизнь. Герой

Советского Союза, награждённый Орденами Ленина и Красного Знамени, проживал в Париже, бывал в СССР, постоянно выступал в печати и по телевидению.

Безансонец Рене Шалль в звании майора командовал подразделением истребителей «Шампань», позже служил связистом морских ВВС в Йере. Бывший командир отряда «Кайенн» руководил аэродромом Оран-Ла Сенья. В звании генерала ВВС ушёл в отставку в июле 1964-го, сохраняя вечную память о брате Морисе и боль от ранения в покалеченной левой руке.

Пьер Блето служил под началом Шалля в «Шампани», сражался с вьетконговцами в Индокитае. Перед отставкой в 1967 году и присвоением звания подполковника, отмечался командованием RAF, как один из лучших пилотов авиабазы Рамштайн. Ценился «автожирщиками» в Северной Африке, где был лидером вертолётного полка.

Урождённый россиянин из Троицкого, однако гражданин Франции Леон Углофф (Углов) работал наставником крылатой молодёжи в Туре и Коньяке. Борец с «Фоккерами» служил с «нормандцами» в марокканском Рабате. Выжив в войне, он погиб смертью пилота 24 июля 1947 года из-за телефонного провода. Нелепая случайность разведполёта окончилась падением в море и трагедией для семьи.

Знаменитый легкоатлет и лётчик-истребитель Жак Андрэ бился в воздухе с немцами, англичанами и австралийцами ещё в Сирийской кампании. К «Золотой Звезде» Героя Советского Союза он «довесил» исключительным бесстрашием и мас-

терством Ордена Ленина, Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени. Желанный гость аэроклубов и видный командир ВВС Франции вышел в отставку полковником. Скончался 2 апреля 1988 года.

Парижанин Роже Соваж только в 1954-м примерил знаки различия капитана ВВС Французской Республики, хотя сбил в рядах «Нормандии» «Хе-111», «До-17», «Ю-87», «Ме-109», уничтожил и повредил в группе не менее 13 «Фокке-Вульф-190». Прежде чем покинуть бранный мир оставил ему наследие в виде книг «Нормандия-Неман» и «Вечер авиации», где рассказал как освоил аэроразведку на «Мюро», «Кертиссе-Н-75А», «Потезе-631», об «Яках». Его не стало по листопаду 1977 года.

Пьер Дешанэ из Понтальи (Дуба), служил летучим связником, был произведён в капитаны. Курсировал на линии Алжир — Индокитай, инструктировал резервистов по лётному делу. В год смерти Сталина назначен командиром авиаучилища, в связи с чем перебазировался в Казо.

Ушёл из жизни через четыре года после отставки, 26 февраля 1966 года.

Петроградец Александр Стахович, прошедший тяжкую долю эмигранта первой волны в Финляндии, под Парижем и в Аргентине, выжил в войне, мечтал пересечь Атлантику в одиночку под парусом.

Жозеф Риссо командовал подразделением «Нормандии-Неман», дислоцировавшимся в Марокко (аэбаза Рабат). Затем последовательно служил начштаба 5-го полка истребителей в Алжире, командиром школы пилотов в Мекнесе, замом

лидера эскадры в Люксэе, командиром 13-й эскадры истребителей в Западной Германии (авиабаза Лар). Консультант и именитый член Колледжа обороны НАТО, он работал в штабе ВВС до весны 1971 года, после чего отошёл от дел бригадным генералом.

Гаэль Табурэ был флагманом истребительных эскадрилий в Индокитае, затем занимался обучением пилотов на марокканской авиабазе Мекнес. Став капитаном ВВС, перевёлся под Версаль (база перехватчиков от ПВО), позже числился в Ларе и Алжире. Возвратившись в метрополию, замещал командира авиабазы Оранж. Знаток уязвимых мест «Фоккеров» ушёл на заслуженный отдых в феврале 1963-го, будучи полковником.

Парижанин «барон» Франсуа де Жоффри де Шабриньяк, чудом не погибший и спасённый в марте 1945-го, работал пилотом в гражданской авиакомпании «Эр-Франс». Летал в Индокитае и в Южной Америке, участвовал в обеспечении алмазных приисков. Автор проникновенных мемуаров о дружбе французов и русских. Ушёл из жизни 17 июля 1970 года в испанском Аликанте, возможно, не встретив после войны своего спасителя, капитана 20-й Барановичской дивизии Г. Х. Назарьяна. Франция наградила советского офицера Военным Крестом.

Луи Кастэн из Монлюсона (Алье) был дважды сбит немцами, получил ранения и из-за них окончил войну 4 февраля 1945-го. Через год лейтенант снова в строю «Нормандии-Неман», укреплял его славу два года. Майор ушёл в запас в 1958-м, много работал с молодёжью Лиона до своей смерти 26 июля 1979 года.

Барентонец Жорж Лемар участвовал с товарищами в авиапараде в Лоншане на своём «Як-3» под номером «38». Свыше полумиллиона парижан и гостей столицы рукоплескали победителям. Три года трудился на гражданских линиях, внёс вклад в обучение штурманов. Он разбился на «Блоке-161» 26 января 1948 года, оставив о себе добрую память и заслуги, отмеченные Орденами Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени.

25 октября 1949 года оборвалась лётная жизнь капитана Ива Карбо, погибшего в аиакатастрофе. Он инструктировал начинающих истребителей в Марокко, преподавал в техцентре. В его родном Ламбете (Бас-Пирене) не было равнодушных в день трагедии семьи, чей кормилец сбивал «Ме-109», «Ме-110», «До-17», «ФВ-190» и «Ю-87» ради жизни на земле.

Пьер Лорийон из Шампиньи-на-Марне остался на действительной службе. Воевал в Индокитае, поощрялся за отличную службу на Родине и в Алжире. Выйдя в отставку майором в июне 1969-го, он часто перечитывал послание министра авиации Временного правительства Франции Шарля Тийона руководству СССР, где были такие слова:

«Французский воздушный флот счастлив и горд хранить и держать в строю советские самолёты, которые позволили французским лётчикам сражаться вместе с Красной Армией против нашего общего врага».

Уроженец Шало-сюр-Саона «воздушный каскадёр» Роже Марши, дравшийся с крестоносными «боши» на Восточном фронте, после войны был на расхват в авиафирмах в свои 25 лет. Ас-ветеран

«Нормандии-Неман» погиб смертью пилота в окрестностях Туссу-ле-Нобля, 17 июля 1946 года.

Не было мальчишки в Шарантоне (Валь-де-Марне), который бы не знал своего земляка, капитана ВВС Леона Куффо. Один из сильнейших французских авиаторов прошёл Северную Африку, Сирийскую кампанию, Восточный фронт, Северо-Западную Африку, едва не погиб под Инстербургом. Служил и воспитал немало первоклассных пилотов в Индокитае, Алжире и Того. Высшим счастьем для себя генерал признавал командировки в Россию, будучи в резерве ВВС Франции с 1962 года.

Выпускник авиаучилища Энрио, Рене Люсьен Мартэн родом из Дигэ (Саон-и-Луара), летал на «Спитфайрах» и «Яках», к 1949 году дослужился до капитана. Затем командовал соединениями истребителей, служил в Дижоне, руководил подготовкой лётсостава учебной дивизии. С июля 1968 года — уважаемый подполковник ВВС в отставке.

Ночью 30 сентября 1951 года потерпел катастрофу и разбился Габриэль Мерцизен, летевший на авиабазу Лар. Алжирец по рождению, он бился с англичанами в Сирии, освоил «Аэрокобру», прикрывал конвои в Средиземном море. Добровольцем вступил в «Нормандию», сбивался немецкой ПВО. После войны трудился в транспортной авиации в Сайгоне и на Родине, заслужил звание капитана.

Марсель Перрэн, прославивший Малую Родину – Верней (Шэр), до России воевал в Северной Африке. Показав себя результативным снайпером в составе «Нормандии», после войны стал первоиспытателем автожиров и вертолётов. Он также работал в фирме «Нор», где испытывал граждан-

ско-транспортный «Норатлас». Замечательный человек и авиатор, капитан погиб с четырьмя пассажирами «Нора-2501», неподалёку от Мелен-Виллароша, 27 апреля 1957 года.

Андрэ Муанэ был близким другом де Голля, повстречавшись с ним ещё в Великобритании. Достойный сын Сен-Мада (Валь-де-Марна) участвовал в боях под Дьеппом, сражался на «Спитфайре» и «Марке». Прибыв в СССР в Тульскую область, переехал на «Як-9», затем на «Як-3». Возвратившись домой после войны, руководил учебным процессом в авиаучилищах Тулузы и Тура, неоднократно избирался депутатом. Координировал работу с молодёжью при правительстве Пьера-Мендеса-Франса. С 1962 по 67 годы глава Комитета Нацсобрания по нацобороне. Президент и гендиректор Общества Сен-Шамо-Грана отличился при доводке и испытаниях лайнера «Каравелла», прежде чем выйти в отставку в звании подполковника.

Однофамилец знаменитой спортивной автофирмы «Матра» — майор Пьер Матра воевал за Родину, чуть не потерял левую руку, прошёл испанский плен, Мекнесское авиаучилище. Добровольно вступил в «Нормандию», сбивался германской ПВО. После войны — на высоких штабных должностях французских ВВС. Дижон, Лар, Версаль, Кабр, Сахара, Браззавиль, Рамштайн — бригадного генерала знали и уважали повсюду. Автор многих работ по авиации, в отставке с сентября 1969 года.

1 апреля 1948 года разбился в тренировочном полёте майор Ив Мурье, упавший между базой и Рабатом. До своей смерти доблестный командир эскадрильи «Гавр» потерпел катастрофу в Турции,

воевал в России. После войны руководил штабом главинспектора ВВС генерала Валена, глава Мексесского авиаучилища в Марокко.

«Маленький принц с Планеты людей» — талантливый писатель Антуан де Сент-Экзюпери, мечтавший сражаться за Францию и Россию в рядах «Нормандии», погиб 31 июля 1944 года, возвращаясь из дальней разведки на «Локхид-Лайтнинг». По дневнику одного из пилотов Люфтваффе удалось обозначить предположительное место падения самолёта в Средиземное море. В конце 90-х гг. профессиональные дайверы нашли остов истребителя и медальон борца за справедливость...

Через 17 с лишним лет орловский тракторист А. З. Голубков, видевший бой под Красниково, помог обнаружить «Як» Альбера Литольфа, упавший на вражеской территории в 1943 году. Местные жители Пётр Потрахов, Аграфена Меньшикова и Варвара Потрахова похоронили его вблизи падения истребителя. 26 сентября 1960 года «Ту-104» доставил в Ле Бурже гроб с прахом уроженца Корнимо, посмертно награждённого Орденом Отечественной войны. Капитана проводили в последний путь элита ВВС Франции, общественные и политические деятели, родной брат, пилот-испытатель И. Литольф...

Под знаменем неутомимой энтузиастки и патриотки Галины Малюченко, пионеры, ходившие в поход под эгидой Орловской детской экскурсионно-туристической станции, побывали в Каменке Мценского района, где обнаружили безымянную могилу французского авиатора. Очевидцы-крестьяне поведали, что вслед за сбитым немцем упал подбитый «Як». Пилота от удара о землю выкину-

ло из машины и он погиб. Немцы подобрали его и ахнули, узнав, что лётчик — француз.

Местные женщины совершили подвиг, уговорив солдат Вермахта передать погибшего для захоронения по общечеловеческим обычаям. Какой ценой им удалось разжалобить жестоких оккупантов — неизвестно. Однако враги уступили и селяне похоронили лётчика на деревенском погосте.

Ветераны-французы предполагали, что погибший — майор Жан Луи Тюлян, но свидетельств тому не нашлось. В мае 1964 года, по просьбе военатташата и посольства Франции прах доставили в Москву для перезахоронения на Введенском кладбище. На языках двух народов, сплочённых войной, по мрамору вывели золотом:

*Неизвестному французскому лётчику
эскадрильи «Нормандия»,
павшему смертью храбрых в бою
против немецко-фашистских захватчиков.
Июль 1943 г. Западный фронт.*

Пилоты авиаполка «Нормандия-Неман» пронесут по жизни Знамя Боевого Содружества СССР и Франции. Они будут тяготиться от тяжкого груза губительных и эмоциональных воспоминаний. Виртуозы по владению авиатехникой и оружием, они будут рассказывать родне, знакомым, согражданам о боевых товарищах — майоре В. И. Дымченко, майоре И. А. Кукине, о подполковниках А. С. Данилове и К. А. Пильщикове. Они никогда не забудут Героя Советского Союза капитана Я. Е. Сусько, прославленных командиров И. В. Шурахова, С. А. Сибирина, А. Е. Голубова, командующего 1-й Воздушной Армией Т. Т. Хрюкина.

Не все напишут мемуары, но до последнего мига на земле на французском будут звучать фамилии, с приставкой: «А помнишь?» Пропеллер памяти возвращал в прошлое к славным делам капитана А. Ф. Еличева, майора И. Я. Вдовина и его зама М. Г. Профателюка, к беседам с замполитом 1-й Воздушной Армии И. Г. Литвиненко. Они часто говорили о чудом выживших Шарле Реверсоне, Франсуа де Жоффре, Жане Эмоне. Для них стали боевыми братьями Степан Филиппович Якубов, танкист Григорий Обоскалов, переводчики Ж. Лебединский, И. Эйхенбаум, П. Пистрак и М. Шик.

«Раяки», «нормандцы», «немановцы» встречались с фаворитами ВВС СССР, авторитетнейшими небесными снайперами — В. Д. Лавриненковым, Г. Н. Захаровым, А. В. Алелюхиным, Амет-Ханом Султаном, П. Я. Головачёвым, Л. Л. Шестаковым, Н. А. Верховцом и многими другими знаменитыми асами, чьи имена были на устах по обе стороны фронта. Никто из французов не забудет «фронтую маму» авиаполка — искусного и внимательного повара Татьяну Макаровну Рытикову...

Победы французов в небе Великой Отечественной войны подкреплялись круглосуточным трудом подчинённых старшего инженера полка инженер-капитана С. Д. Агавельяна, начальника Центрального авиাগоспиталя полковника медслужбы Д. Е. Розенблюма, врачей-майоров А. С. Перцовского и А. Г. Караванова. Весомый вклад во франко-советское содружество ВВС внесли генерал-майор С. Т. Левандович, маршал авиации Ф. Я. Фалалеев, командующий ВВС Главный маршал авиации А. А. Новиков, генерал-майор Н. В. Славин,

генерал-полковник Н. С. Шиманов, Главный маршал авиации К. А. Вершинин.

Младшая сестра французского Героя Мориса де Сейна — Луиза, в память о брате и погибшем с ним Владимире Белозубе окрестила первенца Володей. В далёкой Орловской области откроются уголки в Честь «Нормандии», позднее именем полка назовут музеи и старинную улицу в бывшем центре Орла.

Ветераны «Нормандии-Неман» не раз посетят Советский Союз с дружественными визитами. Они побывали в гостях у авиаконструктора А. С. Яковлева, хвалили двигателистов В. Я. Климова, А. Д. Швецова, А. А. Микулина. Е. В. Урмина. Живо интересовались новыми успехами С. А. Лавочкина, А. И. Микояна и М. И. Гуревича, проектами А. М. Ляльки, В. П. Глушко, С. П. Королёва. Ведь им было интересно абсолютно всё — они были людьми неба...

О них будут сниматься документальные и художественные киноленты. Мировая пресса опубликует миллионы статей, очерков, эссе, интервью. Поэты посвятят им стихи, а композиторы — музыку. Их имена и фамилии станут названиями улиц, перекрёстков, площадей и бульваров. Дороги театров военных действий Второй Мировой войны, борьба за господство в воздухе — улягутся, по мере прохождения десятилетий, в мемуары и архивы, оставив самое важное за чертой неизвестности в междустрочье времён.

На их опалённо-задымленный, нацистско-коммунистический диктатурный век выпадет «чёрная метка» многомиллионности потерь и счастье остаться покалеченным физически и морально —
о с т а т ь с я ж и в ы м. Им будет чуть-чуть по-

легче, чем возвеличенным и униженным советским лётчикам, но и они пожнут оскорбительную грубость и чёрствость послевоенных поколений.

Война делает большинство заложниками профессии и идеологии государства, предоставив им новые широты и меридианы, реактивные конструкции самолётов и великолепных француженок, давших пилотам вечность полёта через любовь, уважение и детей.

Живые и одинокие, обидчивые и юморные, погибшие и покалеченные, задиристые и спокойные, добрые и злые, дальновидные и близорукие, они воскреснут, предупреждая: «НЕ ДОПУСТИТЕ НОВОЙ ВОЙНЫ!!!!»



Не спите спокойно, это может повториться!

Ne dormez pas tranquillement, cela peut se g y iter.

Keep your eyes wide open, this way happen again.

Schlaft nicht ruhig, das kann sich wiederholen.

不要乱动,安静,这些可以重复.

しかしに 存ないを"下さい これ(おモード)くりがえすのは
だめです。

ПУТЬ ГОРЯ И ПОБЕД

...**К**онец апреля 2004 года. Орёл — город Воинской Славы и Первого Салюта. В ожидании Первомая и очередной Годовщины всенародного праздника Победы земляки-орловцы готовятся достойно отметить их, поддержать ветеранов войны, узников концлагерей, жертв германского рабства и героев-тружеников тыла. У здания мэрии — серебристая новая «девятка» ДПС, вишнёвый микроавтобус «Газель», московская «Волга» и «ВАЗ» авторов книги. С минуты на минуту ожидается приезд делегации посольства Франции в России...

Отличная погода, приподнятое настроение, корзины цветов, искренние улыбки, наплыв неожиданного волнения. Встречающие вспоминают то немногое, что знают о «законодательнице моды»: о Великой Отечественной 1912 года, произведениях Льва Толстого, говорят о «Ситроенах» и «Пежо», о полотнах Ренуара, кино и парфюмерии, о «Нормандии-Неман», Франсуа Меттеране и команде «Калипсо» Жака Ива Кусто. В разговорах слышатся имена и фамилии — Эдит Пиаф, Жан Габен, Луи де Фюнес, Жан Марэ, Мирей Матье, Ален Прост, Коко Шанель, Джо Дассен, Зиновий Пешков. Вспоминается горькая доля «новых парижан» — Нестора Махно, Антона Деникина, Ивана Бунина, Александра Куприна, Сергея Булгакова, Константина Бальмонта, Тэффи, Фёдора Шаляпина, судьбы разгромленных большевиками династий Романовых, Голицыных, Юсуповых, Струве, новомучеников Русской Православной Церкви, ставшей зарубежной в изгнании...

Гости безошибочно определяются взором ещё на подходе к городской администрации. Незнакомая парадно-экстравагантная военная форма, спортивная подтянутость и... молодость...

Знакомимся: бригадный генерал, военатташе Франции в России по вопросам обороны Жиль Галле с супругой Марией-Кристиной, в сопровождении атташе ВВС подполковника Франсуа Мезюра и подполковника Пьера Катто. Генерал в форме сухопутных войск, с орденой планкой, немного владеет русским. Его соотечественники — в белоснежных фуражках ВВС, в тёмно-синих кителях со знаками отличия и вузов, при массивных жёлтых аксельбантах и в тонких чёрных перчатках. Обувь, как и положено офицерам, — блестит, как зеркало. Здесь же — один из инициаторов поездки журналист Валерий Евтушенко, заместитель мэра Орла Анатолий Крапивченков, литератор Геннадий Майоров, поэт и прозаик Виктор Рассохин с сыном Сергеем, служащие мэрии и заинтересовавшиеся действием орловцы. Заметно оживление застоявшихся водителей — интересно...

Обменявшись приветствиями и любезностями, гости и сопровождающие рассаживаются по автомобилям кортежа. Впереди — старинное село Красниково Знаменского района Орловской области, неподалёку от которого геройски погиб капитан Альбер Литольф...

Французы любят скорость — стрелка её указателя «гуляет» от 100 до 140 километров в час. На границе района — встреча с главой его администрации, русские красавицы в национальном одеянии, по обычаю — хлеб-соль. В Красниково, у зда-

ния выстоявшей в войну школы, — жители и старожилы района, соседи, переселенцы, школьники, учителя и приглашённые гости. Областная печать и телерадиокомпании отсутствуют — бензина пожалели?

В переживательных выступлениях собравшихся звучали проникновенные слова о страшной трагедии, пережитой Человечеством, о бессмертии подвигов и значении межнациональной дружбы и сотрудничества. Торжественной минутой молчания и краткой формой караула почтили французы и русские жизнь и ад, в которые, не по своей воле, угодили все национальности. Редкие посетители столь отдалённых исторических мест Срединной России с трогательностью отметили большое внимание и заботу селян, отображённые на стендах школьного музея, благодарили энтузиастов-поисковиков, выслушали лекцию местного историка-учителя, раскрыли «белые пятна» из ратной и послевоенной биографии «Нормандии-Неман»...

После взволнованных речей, обмена сувенирами и книгами, знаменательных тостов и праздничного обеда, делегация посетила ориентировочное место гибели Альбера Литольфа на ульяновских «джипах». Не просохла ещё земля русская после обильных снегопадов и таянья льдов, хотя яркое апрельское солнце старательно припекало бывший стратегический простор Орловско-Курской битвы. Может, оно так же освещало стожильных соотечественников и наших французских друзей 23 апреля 1943 года? Может быть, тогда, точно и звучно как и сейчас, над трагедией потерь и счастьем побед заливался насмерть перепуганный всеми

калибрами жаворонок? Кто из погибших русских и французских лётчиков успел увидеть своими глазами полёт журавлей и стада гусей, весенний прилёт уток, первые одуванчики новой весны, зелёную молодость трав, всплески «чушек», идущих вверх по течению к излюбленным нерестилищам?

Долго и молча стояли французы в раздумьях с непокрытыми головами, представляя себе ОДНУ из десятков тысяч, — одну ожесточённо-неравную воздушную схватку...

Вероятно, посланцы Франции по доброй воле и долгу чести подумали о том, как русские смогли выстоять и сломить врага при такой небесной и земной шире пространства своей Родины — СССР, по-западному — Советской России. Возможно, их посетила мысль о том, реально ли сплочение мужеством при сложности сегодняшней международной обстановки, новых видах оружия и критериях оценки самой человеческой жизни. Не забыли они о том, что из 108 французских пилотов — 42 крылатых воина остались лежать на полях и в водах близ бывших сражений, что четыре доблестных сына Франции стали Героями Советского Союза...

Спустя час-полтора, кортеж, минуя Орёл, пройдя несколько километров «поседевшей» от пыли грунтовки, прибыл во Мценский район, в окрестности Каменки. Представители делегации возложили венки первому командиру эскадрильи «Нормандия», майору Жану Луи Тюляну. Растроганные Жиль Галле, Франсуа Мезюр и Пьер Катто постоянно в почётном карауле у памятного обелиска, много фотографировались и общались с местными жителями, посетили деревушку Каменку.

Авторы вручили французам свои книги с дарственными автографами, дав им слово, что в краткий срок будет создана новая книга о подавлении Люфтвафффе мощью ВВС союзников, сплочённо выступивших против всепланетного Зла. Ровно через год в Орловской типографии «Труд» подписали в печать широкоиллюстрированную книгу «Небесные снайперы», которая вышла в аккурат к знаменательным датам военной истории Орловщины, России, Франции, к юбилею многих событий в рамках взаимодействия стран Антигитлеровской коалиции.

Выход произведения весомо поддержал глубокоуважаемый коллектив Управления Федеральной Службы исполнения наказаний по Орловской области и лично его начальник, полковник внутренней службы, кандидат юридических наук Владимир Алексеевич Суровцев. Книга разошлась за короткий срок среди служащих Управления, ветеранов войн и труда, представителей Администрации Орловской области, среди инвалидов, участников Афганской войны, пришла в дома моряков, ветеранов УВД, глухих, завезена труженикам-крестьянам в большинство агропромышленных хозяйств области (См.: «Отзывы» о творчестве авторов).

Тираж 1200 экземпляров, выражаясь по-русски, «смахнуло мигом». Для более массового представления произведения населению «Небесные снайперы» лично подарены авторами редакциям районных газет Орловской области. Вместе с книгой «Тихие Гавайи?», «Небесные снайперы» находятся в Посольствах большинства европейских стран и в частных собраниях многих известных политиков, общественных деятелей, военных, в библио-

теках видных представителей интеллигенции России, Казахстана, Беларуси, Чечни и др. стран, а также на борту АПК Северного Флота «Орёл».

Незадолго до визита Президента Российской Федерации В.В. Путина во Францию в сентябре 2006 года, авторы подарили Главнокомандующему первое издание книги. В июне пришла добрая для Орловщины кремлёвская весть от Администрации Президента, а через три месяца Владимир Владимирович открыл новый памятник «Нормандии-Неман» в Ле Бурже, вместе с Президентом Франции Жаком Шираком.

В Орле и далёком Париже ратный труд и подвиги французских и российских Героев увековечены в названиях улиц и Музеев Боевой Славы. Они по-прежнему и, надеемся вечно, будут символизировать благородство и бескорыстие фронтового интернационального братства. «Небесные снайперы» улетели далеко — в Оффенбах-на-Майне и в Бонн, в Разград и Нокиа, в Москву и Париж, в Лондон и Вашингтон. Настоящее издание пойдёт ещё дальше, увековечивая мысль и слова писателя-земляка Ивана Новикова:

*Кто сказал, что Орёл — городишко?
Средоточие Мира — ОРЁЛ!*

Участвуя во многих официальных и неофициальных мероприятиях на территории Орловской области и России без единой копейки помощи со стороны Администрации Орловщины, уставшей от многомиллиардной идеологическо-популистской белиберды, Виктор и Сергей Рассохины создали представленное произведение с 1 октября 2006 года

по 21 февраля 2007 года. На подвижническо-энтузиастских началах беспартийные авторы не были поддержаны ни одной из действующих партий РФ, но были поняты простыми честными тружениками, умнейшими и образованными орловцами и соотечественниками, знающими цену своему и писательской труду. Поклон и сердечная благодарность всем тем коллективам и руководителям, которые помогли за тот же период преодолеть вражеский заслон СМИ и тысячи километров...

Дороги войны, наследие памяти, долг справедливости и чести, уважение и почёт предков привели новое поколение сегодняшнего Мира к пониманию необходимости возрождения тёплых взаимоотношений Франции и России. На шестом десятке лет удаления от горя и побед войны, французы и россияне остаются союзниками, в основе своей поддерживая добропорядочные и взаимовыгодные устремления Жака Ширака и Владимира Путина.

В настоящий момент «Небесные снайперы» в дополненном и переоформленном виде переводятся на французский и немецкий языки, идут переговоры о переиздании книг во Франции и Германии. Но на финал отвлечёмся от общей тематики повествования и привлечём внимание русскоязычного читателя к нижепоследующему.

Каждый человек, как бы ни звучало банально, рано или поздно задаётся вопросами: «Для чего родился, как прожил, чего достиг, ради кого нёс потери, пресмыкался, боролся???»

Красноречивых и обывательских вариаций на животрепещущую тему — миллионы, согласно национальности, роду, виду занятий и профессии,

духовным, моральным, физическим качествам и религии.

На подходе к изданию, помимо названного произведения авторов, находится историко-документальная повесть «Ослеплённая Родина», где развенчиваются творческо-идеологические мифы манипуляторов сознанием и жизнью общества.

Неимоверно тяжело сейчас повёрнуто российское бытие при рекламном вкладыше, экзальтации рыночных отношений, в тисках насаждения западных слоганов, фокусирующих мозг или остаток его на карман, желудок и секс. Действительно же — здоровье народа определяется его культурой, почитанием предков, анализом трагичных ошибок, которые важно знать и крайне нежелательно повторять в целях благополучия, снижения злобы и воинственности будущих поколений.

Время безжалостно трёт нас всех, словно свежекупленный ластик первоклассника. Мы трясёмся в устаревшем вагоне с энной точкой маршрута. А затем, кусая ногти, вдруг понимаем, что всю жизнь поджимали хвост без права голоса, и даже целовались с выращенной нами же полной гадюкой.

В текущий век, истории цивилизации мы все видим гнусную и массированную попытку схлестнуть славянские народы с повстанческим мусульманством. Мы молча лицезрим погромы и потрошение синагог, придерживаясь транскрипции «во всех войнах виноваты евреи». Уроки прошлого, а вернее кровопролитнейшие битвы за передел Мира кое-кого ничему не научили. Чересчур уж часто варьируется национальная идея с элементами

иудаизма, атеизма, марксизма, ленинизма, гитлеризма, маоизма, кимирсэнства, пиночетства, перонизма, кастронизма, горбачёвщины, ельциновщины и т. д. в их теневых понятиях...

Речь идёт не о национализме, шовинизме и ксенофобии, а прежде всего о том, что «культурная революция», провозглашённая низкокультурными, ничего не сделавшими для державы людьми с угревидным прошлым — величайший из фарсов, виденных и пережитых авторами как в эпоху КПСС, так и в период «демократической нови».

Готовясь к очередной встрече с читателями, каждый писатель, а не сочинельная писулька и графоман, будет обрадован, когда случайно обнаружит в эпистолярном «хламе» свой первый записной блокнот. Школьные годы тоже несут в себе чистый и мудрый Свет Истины, несмотря на беззаботность поры, которая только с морщинами лба и белизной головы поймётся, как беззаботная, на фоне напряг, порождённых послевоенной тяжбой.

С тех далёких пор списался и высох океан чернил. Поломаны, утеряны, подарены и украдены тысячи перьев и авторучек. Однако, со времён выстрела «Авроры», давшего толчок миллиардам убийственных взрывов и чуть меньшему числу трагедий, всероссийская болезнь «псевдонимия» не проходит и не лечится, а скворчит. Тяга народная к анонимированию самих себя и поступков отмечалась в авторской тетради «Лодыри на цепи»:

Первопроходцы — впереди!

Несут с собой зарю науки.

Приспособленцы — вечно позади,

Насиживают злость, как мухи.

Бедствие в паспортных отделах СССР—России, частично аннулирующее русский дух с упомянутого периода, важно оперативней катапультировать из нашей жизни, ибо псевдонимное право дано только прекрасным женщинам, да и то единый раз — в день посещения ЗАГСа. Так чему же мы удивляемся, базаря об обнищании нации и беспамятстве молодёжи, когда непонятные и хлопотливые её представители хитроумно завуалируют своё лицо, искажая свидетельство о рождении, когда безработные блуждают «под нищих» у папертей официального гангстеризма?

Балаганное скоморошество, возведённое преуспевающими типами в ранг телеканала «Культура», — хорошее начинание при союзе гуманитарно-технических талантов. Отечественные СМИ, в том числе ТВ и ВР, хронически увлекаясь заретушированием массы проблем, обязаны чаще зреть в корень, видя как ошибки населения, так и своих завоеванных кадров, ловко тонирующих историю Родины и Мира, будучи десятилетиями назад вымахнутыми из центров Отечества, за ряд антиинтеллигентских «выкрутасов».

В основе своей, бюджетно-кулуарное, косноязычно подкованное хамьё не устало работать в маске под прикрытием продажного высшего образования, причём нередко — при родительском попустительстве...

И вот, на «большак» ТВ, увековечивающий ничего не значащую болтовню, продюсированную через преЙскурант круглосуточно текущих у.е., вырулили лицемерные краснобаи и высокообразованные шарлатаны, «окультуривающие» нацию по

параболе единоличных накоплений. Ласкаясь с властью, они сбивают честных тружеников с праведной стези от Землячки — до Фурцевой, от Шабдурасулова со Швыдким — до скромно молчащего в Правительстве господина Соколова. Мало того, изворотливо-спичрайтерские душонки умудряются ставить палки в колёса змееловам режимов и идеологий, работающим с открытым лицом, чистыми руками и в лучших традициях, с назначением — Служить Отчизне...*

Чтобы оправдать никчемность проектов и обширное число патологических лентяев, действующих при их реализации в качестве прилипал, выдвинута и культивируется стратегия воздушного построения якобы «народно-проблемных» сюжетов. Телящик, который ещё расколят под колокола, за его энергетическо-вампирные «дела», к сожалению, уважают в России больше, чем периодическую печать. Правда, и она, особо московская, миллиардами слетая со станков, привнесла в дома непечатную дурноту. СМИ визжат «о справедливости», загоняя её в гроб до совершеннолетия.

Марионетки поневоле и гонорару, пролив под псевдонимами и без, бочки водки и тонны испражнений, не едут в провинциальное захолустье, плюнули на учёбу по жизни, не пишут новых, пусть даже ошибочных книг. Они не хотят встречаться с населением в непогоду, но при этом заглатывают бюджеты всех уровней глубже, чем акулы, кашалоты и ерши. Хохштаплеры, штрейкбрехеры и сек-

*Околокультурные щелкопёры умудряются стать «заслуженными», отвернувшись от народа, причём обвешиваются орденами-медалями круче Л.И. Брежнева.

соты всех уровней преобразовались в асфальтовых людей календаря, органически пугаясь, что их казённые «Волги», «Нивы», «Козлы», «ГАЗели» застрянут в горе народов и не выберутся из болота придуманной ими же лжи никогда.

Думающие только о себе и своих детях, чужие нелюди на народном добре «единят» плачущую Расею фиגлярством и червячным вилянием вокруг не верящей слезам крупнобуксовой столицы. Всё это несёт в себе древнейший оттенок подхалимажа воспитуемого годами бездушья и разврата, что и приводит к забвению и полному исчезновению тех, кого знать не надо. Но самое противоестественно-дикое символизируется тем, что Нашу жизнь, Наш Край Предков, Наше прошлое и настоящее, Наши горе, смерть и победы, Наше Будущее — обсуждают обнаглевшие эмигранты и вновь пришедшие «искусствоведы» из-за кордона. Что ж вы, профи собственного «я», юлаобразно движетесь и боитесь многолетне-безденежно напрягаться? Да и кто подсказал и позволил вам беспроблемно пачкать утончённую древесину многовековой российской тайги?! Кто разрешил петь о русских на иностранном?!

Авторы не занудствуют, не утрируют, не огульничают, не усугубляют и не балуются в строках ностальгией, ибо товарищи постарше помнят о «благости» расстрельных революций, замаявших какую там культуру — Веру и Человека. Так чем же определяется народная культура, шагающая в ногу с полным бескультурьем народа? Фунтом выращенного чужими руками мяса? Кальмаром, лососем, трепангами, морской капустой или кар-

тофаном на постном масле, выращиваемом на собственном огороде, собственноручно, без помощи, десятилетиями? Обдиром чужих вишень, яблонь, груш, смородины и рыбобитьём в законе? Загнивающим драндулетом из Европы-Азии, или тысячекубовыми «Ямахами» и «Хондами»? Ежедневной сексапильной красоткой, а по сути общаковой венерической дрянью? Умением выжить свыше 15 лет в СИЗО, ИТК, ИТЛ и вернуться туда вновь до конца жизни после очередного «гоп-стопа»? Убийством бабок и дедов из-за недвижимости? Кидально-крышуемым, чёрт знает, кем, вроде легальным бизнесом? Собственной плантацией мака, конопли, игрой с ценными бумагами, иномарками и на бирже? Дружбой с магами, гипнотизёрами, вождями, золотодобытчиками, поставщиками двора? На словах все Львы Толстые, а на ответ слабо: «ЧЕМ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ КУЛЬТУРА НАРОДА???»

Ответ вышеизложенному сорнячному явлению — псевдоанонимность, лень, наглое самоотчуждение и ложь, истощение «серового вещества» от пороков, нежелание идти в ногу со временем с народом, в великом понимании значения слова и понятия «НАРОД». При этом надо быть исключительно глупым, чтобы не уразуметь, что главный редактор, консультант, рецензент, академик словесности — ВРЕМЯ — заклеит, не обязательно сургугом и бронзой, столь трусливое достояние «демократившейся» гласности*.

А может, культура представляется компьюте-

*Пример в авиации – жизнь и судьба выдающегося создателя экранопланов Ростислава Евгеньевича Алексеева, нещадно битого подлецами КПСС.

ром, аудио— видео-системами, сотовым телефоном, шмотками, презервативами и прокладками или же умением сидеть в общетранспорте с харею Терминатора или Федьки-редиски, не замечая бедняжек, которым за шестьдесят?

Ответьте себе сами, из какой вы «культурной» ниши. Рискните прожить день-ночь без мата, надуманных истеричных стрессов, без шантажа родителей, без девочек-мальчиков, без грамма алкоголя, кокаина, «экстази» и мака, без сигареты и «однорукого бандита», без «скорой помощи» фармацевтического питона, который год дремлющего в евро-баксовом кайфе...

Не устраивайте «гонки на выживание» на трассах и в городском потоке. Не обливайте грязью из луж стариков, старушек, молодых мам. Не позволяйте собакам какать под ноги всему двору. Помните совет 90-летнего деда старшему автору книги, высказанный аж... в 1961 году, в день волшебного клёва язя на Свапе:

«Ни одна из партий не кормила народ. Нельзя, сына, гневить мужика. Поднимется — что медведь, ни на какую из партий не глянет; бах лапою, и усё! Так-то, сына — хорош выползок, крупён и язёк. Бывай!»

Глубочайшая культура России ушла навсегда с корнями полуистреблённого генофонда, после известных событий XX века. Горько, что засилье однопольной идеологии гранитно закоковало терпение соотечественников, довольствующихся ничем. И так сверхобидно сложилось, что культура нации на языке кухонной философии стриптизируется не игрой с банками-иномарками, алмазами,

ситро и пшеницей, а, извиняемся, позой «раком», из которой она (читай, Русь) не разгибается со времён Владимира Мономаха, всей жизнью своей дравшегося с погаными иноземцами-иноверцами. Истина — она ведь вечно груба, в Библии и Коране, в Талмуде и Зенд-Авесте. В Истине читатели могут убедиться сами, внимательно прочитав главенствующие Учения деградирующей цивилизации...

Эпоха — тикающий и молчаливый собеседник, приподнесёт Миру настоящие заслуги и деяния патриотов разных веков, творивших и созидających в сложнейшей обстановке вне партий, с помощью ума, бескорыстной совести, интуиции и души, но главное — с настоящими именами и фамилиями. Цитата из школьного блокнота одного из авторов:

«Исключительность нашего народа кроется в его непокорности в годы лихолетья. Взрывной и терпеливый по натуре, он может ослабевать и рабски дрожать в периоды катастрофических событий от опричнины — до расстрельных «чисток» диктатур. Но ежели, униженный и оскорблённый, поднимется он с колен — работать народной дубинушке за себя, за страну и за власть».

Напускное и в то же время мудрое апеллирование созиданием, стабильностью, народной инициативой, славянскими корнями, духовным и российским наследием, мощью духа и звуком Гимна державы, не всегда даёт всходы в биополе и в сознании населения, видящего, «куда» и в каком направлении «культурно» отъезжают «колоски», обеспечивающие процветание единицам. Видится, мы методично выступаем в роли «педагогов» Человечества, обучая Его не повторять того Ужаса,

что познали Общие разум и тело нашего величайшего из великих народа-Победителя германского нацизма и самурайского милитаризма.

Не преподаваемые основы критического знания жизнеустройства и истории цивилизации, посетившие непродажные умы дальнозорких просветителей всех времён, содержат в себе внепритчевые догмы, первой из которых стоит нереальность стыковки истинных пророков с властью. Катапультирование в скрижали небытия передовых умниц Планеты, оставшихся бессмертными в отличие от их узурпаторов, прокураторов, цензоров, идеологов и палачей, не перестаёт функционировать и сегодня, из-за падшей трусости создателей Дьявольского Молоха, уничтожающего яркость свободомыслия положительных индивидуумов.

Чтобы цементированно уяснить верность редко озвучиваемой непечатной правды, гражданам и гражданам Мира Сего достаточно бегло изучить противостояние антагонистических Союзов Добра и Зла, с момента появления Гомо Сапиенса на Земле.

В начале было не слово, а Разум Первооткрывателя, распространивший многовековую словесность по континентам и прочей твердыне. За грехи естества, мыслесложения и язычность, слово власти и религий губило разумы бесконечностью войн, революций, бунтов, эпидемий и инквизиций, реформ и репрессий. Дополнением к естественному отбору возникли кланово-кастовые взаимоотношения, действовавшие силой, ядом, страхом, пороками, подкупом, предательством и фальшивой материальной благодатью, делавшей Человека — Чудовищем, независимо от крови, нации, расы и

вероисповедания. Государство под любым флагом при любом строе провозглашало (и будет провозглашать!) «величие» устремлений своих народов под теми или иными гипнотическими перлами, дабы поработать, перевербовать и истреблять себе подобных в призме геополитических античеловечно-реваншистских утопий. Мыслители выступали против — их вновь не слышали, травили пороками родни и нищетою, выдворяли в международное пространство, убивали цензурой, непечатаньем, дуэлями, ядами, кандалами и религиозной анафемой, в случае, если власть чтит и боится Богов...

Умственный уклад властелинов народов остался несокрушимой тайной до Гиппократ и с появлением компьютерно-лазерной хирургии*. Патологическая до тика боязнь «неронствующих» субъектов перед «нострадамусами» обуславливалась их мистическим страхом выворачивания нутра публично в глазах и умах нещадно эксплуатируемой массы трудящихся, живших и погибавших для обеспечения здоровья еженедельных перевёртышей, без разницы — под короной, чалмой, Шапкой Мономаха, модной норкой или кепкой. Оноре де Бальзак сказал об этом коротко и просто:

«Деспотизм, действуя беззаконно, совершает великие деяния, но свобода, соблюдая законность, не даёт себе труда совершить хотя бы малые деяния. В народе, нивелированном образованием, личности исчезают».

Культивируя безграмотность и забитость насе-

*Есть тут «шрамы веков»: у большинства госдеятелей родились дочери, сыновья гибли насильственной смертью, либо «вожди» умирали бездетными.

ления, либо переучивая его согласно вновь рождённой идеологии диктаторскими правопорядками, власть обожала вооружаться против безоружных и раставлять акцент для движения в будущее, в котором видела только себя и своих нередко ущербных потомков. Европа, Азия, Африка, Америка, Австралия и Океания хранят «Джомолунгму Тайн». И всюду... прессинг и битьё лидеров, опережавших мыслью-строкою Время!

И ЧТО ЖЕ??? Многотомье энциклопедий на всех языках не донесло своим фактажом обязательной морали и жизненной позиции на примерах писателей — их знакового удаления от властной кормушки (по Р. Гамзатову — «Поэты, не ходите на пиры!», по-авторски: «Исчез писатель в блюде и столице./ Продав народ, как новый переплёт».).

Методологическая мифообразность стареющей в деградации власти и её суперинтриганской камарильи разрабатывалась с древнейших веков, до нашей и в нашу Эры. Она могла видо-цвето-изменяться по законотворческому процессу лжи, укрепляющему мифообразователей в тронах до одра. Удавническая инквизиция, перлюстрируя, сжигая, вешая, гильотинируя и расстреливая прямых и подстрочных обличителей заматерелого спокойствия власти, задавила на том пути ох как многих. Когда Дьявол становится монахом, яд для идущих впереди не имеет сроков давности. Полистайте, для интереса, историю...

Приоритет власти перед свободномыслящими художниками, не желающими творить под контролем, сокрыт в их столкновении на этапе реализации проектов, т.е. в финансировании многолетних

наработок, представленных для общества к установке труда на типографский станок, не работающих без гослицензии.

Советский период литературного публицистско-исторического творчества широко известен в Отечестве и за рубежом. К печали неизданных современников партийной эпохи, созданные ими наиболее сложные по структуре повествования труды остались за бортом официоза, несмотря на то, что многие подали свои многожанровые работы в ряд авторитетных редакций и издательств. Лихолетье гигантоманского на преступления тоталитаризма комкало национальное богатство страны, давя жерновами энкавэдистского механизма интеллектуальные потенциал запуганного и позднее сокращённого войной общества. Многие писатели, не мечтая о Союзе, пытались идти самостоятельной творческой стезёй, стараясь быть менее зависимыми от госок. Но рывок к свободе мысли и слова, образно выражаясь, накрывался делопроизводством «врагоносности», словно таракан стаканом. К трагедии себя и семей, умницы сбрасывались под откос цензурой под ярлыками: «тунеядцы», «психическо неуравновешенные», «антисоветчики», «шпионы троцкизма», «кулацко-эсэрские поэты», «наёмные рабы развращённого Запада», «анархисты и убийцы русского языка», «диссиденты», «сочувствующие вере христовой»* и т.д. и т.п. в энной степени...

Власть, видящая финансовую зависимость интеллигенции, умно расставляет ударения «за» и

*Дьяволописание документов эпохи беззакония.

«против», изучая биографический каталог «НАШ — НЕ НАШ?». Ненавидя авторов даже переносного изобличения, власть легко игнорирует международные монографии, глобальные предостережения, не видит гениальности эпохальных открытий и изобретений. Избранные народами избирательны к ним сразу же (с первой зарплаты), могут недослышать паству Христа, Будды, Аллаха — через подписи чересчур «уставших» (пора на пенсию!) загов...

Объективно анализируя периодику, публичные выступления и литпроцесс названного исторического отрезка, вдумчивый исследователь, критик или философ однозначно коснётся монополизации книгоиздания лицами, не достигшими в умозаключениях и проектах даже редакторского внимания и газетных публикаций. Власть боится отпустить на свободу тех и этих, ибо не может откусить руку, с которой харчуются с семьями жизнь. Любопытно, что при этом она усиливает давление на любого взбрыкнувшего автора и административного «предателя» по фамильному фактору и положению в обществе. Так создаётся революционная ситуация и реорганизация СМИ в угоду ТЕМ, кто с роднёю вовремя легализовал банки на проверенных десятилетиями лиц, не открывающих рта под МВД, ФСБ, ФБР, Интерполом и курком.

По-человечески отдавая дань ушедшим, и, не желая нарушить сердечный ритм здравствующих авантюристов секретарской (оплаченной провинцией) «литературы», сфокусируем взгляд аудитории на обратной стороне их «самосжигающей» деятельности.

Культивация тарабарщины посредством внедре-

ния старцев в детскую литературу, смысл многожурнальных публикаций, дублировавших одно и то же, ход мысли в ореоле изучаемых СВЕРХУ — журналистики, публицистики, краеведения, искусствоведения и т. д. систематизировались благодаря вмешательству государства в рифму, строки, рисунки и междустрочья. Провозглашая святость демократии либо фашизма, коммунизма, шовинизма, консерватизма, юдомасонства, либерализма, империализма, монархии или порно-анархии, пластилиновая власть, всегда вовремя шаркающая под Первый Трон, весьма зрело угробляла независимую оппозицию интеллектуалов, посредством бюрократического невидения, калежа мозгов и нервов, плевками в даты и отказной документацией, а также прямым физическим устранением под камуфляжем «несчастливых случаев»...

Перспективные, с оглядкой на будущее, дарования, независимо от тематики, стиля, опыта и возраста, ожидали «добра» от Москвы десятилетиями (реже — 5–7 лет.). Тогда же «собратья» по перу» вкладывали гонорары от многотысячных тиражей в новые однотипные (непереработанные) издания, их приём во внеклассную литературу, учебные пособия, распределение через Посылторг, Внешторг, проталкивали подписи на полнометражную и краткометражную экранизации. Давя телефонправом, связями, завязанными в беспечной порочности ВУЗов, плодовые оккупанты всесоюзного печатного станка фундаментировали полную бездарности ахинею, премиально и лично приравняв себя к «Богом избранным». Хриstopродавцы, сковавшие сознание народов, указывали пером, «как» жить...

Глубоко символично, что навязав свои калейдоскопные пасквили и памфлеты населению, коршуны и ястребы отечественной литературы оказались искромётно забытыми, не востребуемыми и нечитаемыми, непереиздаваемыми, непонятными и неизвестными краснобаями. Егожение поспешно-трусливой отчётностью, не живущей ни цифрой, ни датой, ни делом в природе человеческой, вынуждает власть к формированию придворно-дежурных писателей, чьё перо покрыто плесенью пожизненного ничегонеделания, оформленного через кровь, пот, плач и слёзы налогоплательщиков, сокращаемых вздорностью различных поборов, шагающих в ногу с «мигалками» ценообразования, от рождения до панихиды через ЖКХ. Якобы «писатели» удобней и беззубей! В них никогда не было и не будет Силы провозглашения вселенских лейтмотивов очеловечивания, а не замордовывания Земли. Трудно взять за руку подписчика их бюджета!

Время и эволюция прогресса безжалостно замуровали рецензентов, академиков словесности, фигурных издателей без станка и прочих литшаболтаев-версификаторов, плачущих о «культурной революции» в ходе геноцида и антикультурной войны. Надо недосыпать, уметь «наступить на горло собственной песне». Нужно работать круглосуточно десятилетиями, а не насиловать людей ностальгией...

*Кому легка Божественная Лира?
Переверните — Лира как хомут,
Но мне художник дорог только тот,
Кто не юлит ни влево и ни вправо,
Кто мыслью связку хомута порвёт!*

Что же дало пустопорожнее размножение армии писателей, а также многомиллионное тиражирование их букв, запятых, дефисов, тире, точек и многоточий жителям подорванного изнутри СССР?! Усреднённые папаша и мамули с детства (и не без оснований!) верили, что писатель, Творец слова и книг — первопроходец, флагман, полусвятой, гений, бескорыстный заступник. Они учили своих детей, а дети — своих детей: писателю можно доверять больше, чем проповеднику, ибо проповедь вечна, а жизнь даже закреплённой мысли и сюжета — непостоянно. Ну и что произвели любвеобильные ладушата и чистоплюйные крестьяно-писаки для снятия тысячепудовой трагичной доли народов, распластавшихся по отечественной и зарубежной земле? Как они, в основном поддерживаемые партией, обогородили умы, души, быт, язык и характеры тех, кто вскоре будет давить жизни соотечественников чеками, словно многолетний замучивший угорь?!

Фискальный колпак литературоведения, отзеркаливающий убийствами и унижениями С. Есенина, Н. Клюева, В. Маяковского, Н. Гумилёва. С. Клычкова, А. Гастева, Б. Корнилова, П. Яшвили, П. Васильева, Т. Табидзе, М. Чарота, Д. Кедрина, М. Булгакова, А. Платонова, И. Бунина, М. Шолохова, М. Горького, Б. Пастернака, И. Стаднюка, Х. Ошаева, В. Пикуля, Д. Лихачёва, Н. Конрада, А. Солженицына, В. Высоцкого, Н. Бурляева и многих других, открывался строго для мягкостелящих графоманов-пролетариев, умевших «правильно» писать, говорить, голосовать и аплодировать*.

*Эта самая, будь она неладная, подрежимная правда нажала на курок одарённого народного писателя А. Булыги-Фадеева.

Языкознание, военная тематика, гражданская позиция, почитание быта села и религий, национально-корневая (фольклорная) мудрость народов и нацменьшинств, ставились на «задворкин» план, ради безболезненного показа лиричности в процессе строительства социализма, в рамках идейного вдохновителя и патрона — вездесущей КПСС.

Линия, провозглашённая идеологией, самодисциплинировавшаяся от критики, подразумевала полное отсутствие пороков в стране, оказывающей давление на международную политику и стратегию, будучи под «железным» занавесом. Линия вбурилась в сознание общества и во все сферы его жизнедеятельности настолько мощно, что из разумных существ в облике человека ничто не могло выдвинуться и стать «высшим человеком» без принадлежности к партии, независимо от увлечений, предназначения жизни, образования, профессии и пола.

Позитивного было очень и очень немало. Одно «но»: положительное не смоеет невинной крови с жертв воинственного ленинизма-сталинизма, ибо нет в Мире ничего, выше и богаче одной человеческой жизни. О пофамильных фактах, хоть и нельзя, умолчим, памятуя судьбу В. Шаламова...

Государство всегда держало и держит в запасе исключительную меру наказания — смертную казнь. Однако государство, если оно не ущербно-слепое, заинтересовано не в самом исполнении узаконенного убийства, а в его морально-психологическом воздействии на умы и безумие широких масс. Формы его определили сами люди. По векам казнь прослеживается, как явная, тайная, заочная и очень редкая — гражданская. Суть была не в ере-

тике или виновниках, которых приговорили, а в системе подачи оглашения или массовой информации о «приведении в исполнение».

Вспомните: явно для устрашения казнь Жанны д'Арк; римское пламя, на котором сгорел Джордано Бруно; содействие Оливера Кромвеля в казни короля Англии; четвертование Степана Разина в Москве; смерть на гильотине Людовика XVI по суду Конвента; колесование Емельяна Пугачёва на Болотной площади в Москве; пять виселиц в Петербурге, на которых погибли Павел Пестель, Сергей Муравьев-Апостол, Кондратий Рылеев, Михаил Бестужев-Рюмин, Пётр Каховский...

За ними последуют два процесса «первомартовцев» с десятью повешенными, среди которых — Андрей Желябов, Софья Перовская, Николай Кибальчич, Александр Ульянов. Из непубличных ранних убийств, за исполнением коих могли скрываться державы, не позабудутся убийство святого Александра Пушкина, смерть гениального Михаила Лермонтова...

XX век «подарил» электрический стул, с которого сошли в бессмертие Никола Сакко и Бартоломео Ванцетти. Он дал Мировые войны, «Хрустальные длинножные ночи», заговорщеское убийство друзей и соратников в рядах ВКП(б), НСДАП, в кругу лидеров белоэмиграции. Век ввёл в СССР почти полное обезглавливание РПЦ, Армии, ВМФ, ВВС, ГВФ, НКВД, МИД, наркоматов, ОСОАВИАХИМа...

Тайная казнь связана с именами Ивана Болотникова, ослеплённого и утопленного в проруби; царевича Алексея, сына Петра I, умерщвлённого в тюрьме; Павла I, задушенного подушкой в опочивальне; Григория Распутина, изрешечённого пу-

лями и утопленного в проруби; Николая II и его семьи, зверски расстрелянной в подвале Ипатьевского дома в Екатеринбурге...

Репрессии стартовали в изуверской силе своей не в 1937 году, а в 1918-м, когда при грабеже Александро-Невской Лавры в Петрограде «кожаные» убили о. Петра Скипетрова. Затем расстреливается невинный настоятель Санкт-Петербургского собора, протоиерей Алексей Ставровский. В Елабуге «строители нового мира» лишили жизни протоиерея о. Павла Дернова и «заодно» трёх его новомучеников-сыновей. В Туле и Харькове — среди бела дня! — безжалостно расстреливаются крестные ходы. На станции Вятка зарубают шашкою епископа Дионисия Измаильского. В Пермской епархии реквизируется церковное имущество под дулами револьверов и «маузеров». Три дня алчные до наживы большевики истязали священника станицы Усть-Лабинская Кубанской епархии Михаила Лисицина, замучив его насмерть. Позднее ни за что убиваются митрополит Киевский и Галицкий (Богоявленский) Владимир, протоиерей Иоанн Восторгов из собора Василия Блаженного, который по слухам, дьявольские атеисты планировали взорвать...

Преосвященнейший епископ Макарий (Гневушев), руководивший Орловской кафедрой в труднейший период истории РПЦ, пред ликом сатанистов и бесов из голытьбы воззвал к умиротворению и терпимости. Не без подписи редкого махинатора и провокатора преда ВЦИК Свердлова* — ему зак-

*Побит и в какой-то мере подведён к смерти железнодорожниками Орловского ж/д депо. Официально — «умер от испанки».

рыли служение и выслали его в Спасо-Преображенский монастырь Вязьмы. Его арестуют в августе 1918-го, как «контрреволюционера», а расстреляют в сентябре, по-предательски подлому обвинению ЧК Западной области...

В 20-х числах января того же года чудом не погиб от рук изуверов величайший из патриархов Всея Руси, достойнотимый раб Божий, святоч Веры среди паствы, Его Святейшество Тихон, за предание анафеме убийц, воров и иноверцев. Он будет находиться под слежкой, и ещё под вопросом, ушла ли высокообразованная и честная глыбина русская своей смертью...

В 1922 году без суда и следствия расстреливают митрополита Петроградского и Гдовского Вениамина (Казанского) и ещё трёх новомучеников на станции Пороховые, что по Ириновской железной дороге. Заметьте: «это» только первые годы триумфального шествия Советской власти! Запомните: в пресловутом «германском вагоне» ехали «строить «Великую Россию» на всём готовом свыше 90 евреев, ставших саблями и тротилом грандиозной и ненужной Гражданской войны. Эмигранты навечно опозорили Русь Святую, увы, не одним Брестким миром, но и многолетней псевдонимностью госаппарата, первой «волной» эмиграции, жесточайшим истреблением кормильцев страны — величайшего, пусть и пьющего, в горе крестьянства...

Заочная казнь относилась к тем людям, которые, по тем ли, другим причинам — ушли из рук правосудия и лжесудия на территории своей страны и за границу. Обычно они заманивались раз-

ведкой или похищались мастерами политическо-убийственного сыска. Их могли линчевать, судить (публично и закрыто), приговаривать к пожизненному тюремному заключению (где они убивались), или же сразу к ВМН — расстрелу. Тот, кого обошла пуля, петля, нож, яд, автокатастрофа, кирпич, ну очень красивая киллер-проститутка, позднее исчезал, а если и «умирал», то по версии справкодавательных служб. В этих нераспутываемых сетях и бреднях намертво засели: Борис Савинков, генерал Александр Кутепов, Василий Шульгин, принимавший с Александром Гучковым отречение от престола Николая II, генералы Андрей Шкуро, Пётр Краснов, Григорий Семёнов, Андрей Власов, Иван Кононов, разведчики «Красной Капеллы», а также Рихард Зорге, Рудольф Рёсслер, Георгий Агабеков, Лейба Бронштейн и многие другие...*

Гражданская казнь известна по «Делу» Николая Гавриловича Чернышевского и по божественному спасению из петли величайшего русского писателя Фёдора Михайловича Достоевского. У первого — над головой сломали клинок, а вот перед Альфредом Дрейфусом переломили шпагу. Не одних братьев Манн перепугал Гитлер...

XX век ознаменовался отлучением Льва Толстого от церкви, унижением Ивана Бунина — первого русского лауреата Премии Нобеля, позднее травлей Нобелевского лауреата Бориса Пастернака. Насильственно выдворяют в Горьковский тупик-ссылку лауреата Нобелевской премии академика пра-

*Достаточно вспомнить братьев Антоновых, поднявших на восстание свыше 60 000 крестьян на Тамбовщине и в близлежащих губерниях.

возащитника Андрея Сахарова. Ещё раньше будут рвать, жечь и с удовольствием читать произведения ещё одного Нобелевского лауреата Александра Солженицына, отторгнутого Родиной. Что было бы, если бы его издали здесь, в России, спокойно, без нервотрёпки, а чтобы мало знали, просто не дали бы хода взбешённой критике? Будущий Нобелевский лауреат, клеймёный «тунеядством», русский еврей Иосиф Бродский тогда был молодым человеком, но постарев, он не простит подлости гражданам бывшей Родины, завещав похоронить его в Венеции...

Жесток был УДАР по лауреатам, чтобы другие — нелауреаты — молчали. Кричать разрешали в одном направлении и не бесплатно — по лауреатам...

Н-да!.. Глобализм и предназначение писательского труда вследствие подконтрольности, исходившей от партэлиты, вошли в ипостась посредственности, глубинного упадничества и «поднародного» бумагомарания. Здесь нет полемики с настоящими писателями того времени — тот, кто много читал, унесёт своих кумиров в могилу. Одновременно были созданы (или подготовлены ранее) крупнейшие произведения житейско-социальной направленности, осмысленные и переработанные годами труды, посвящённые людям, технике, прогрессу и интеллектуальному наследию цивилизации. Труды и авторы остались безымянными, но сохранность архивов, без разного рода самозванцев, сокрыта тайной под пятнадцатью замками при молодой антитеррористической охране...

Школа писателей-фронтовиков располагала

колоссальнейшим кладезем выстрадавших, раненных и оплаканных горькою слезою талантов. А. Твардовский, К. Симонов, С. Гудзенко, П. Шубин, А. Недогонов, Я. Смеляков, Н. Старшинов, С. Эмин, С. Щипачёв, Л. Афонин, Е. Зиборов, А. Яновский, И. Озеров, С. Орлов, Э. Межелайтис, К. Кулиев, А. Лапонов, В. Мильчаков, С. Леонов и сотни других тоже нещадно и непечатно мурыжились номенклатурой. Молодые, закалённые ужасами боёв, они «воевали» с тупоголовой бюрократмашинной «Чиновниковщина» покруче, чем с врагом. Фронтовики «наградились» разладом в семьях, контролем командировок по копейке и рублю, давлением со стороны тыловых чекистов. Они рыдали и запивали из-за бессердечной корректировки своих жёстко-правдивых, дневниково-документальных произведений...*

О молодой поросли, почуявшей ветер перемен и весеннюю пруть после XX съезда КПСС, о взлёте общенародного интереса к поэзии, и вообще к литературе, нельзя сказать под одну гребёнку. Параллельно важно заклеить на века, что «хрущёвская оттепель» до сих пор не дала возможности выходу полного собрания сочинений писателей и журналистов, погибших и выживших в ГУЛАГе...

Так вот, дети культа личности преждевременно уверовали в свободолобие, союз рас, демократизацию власти, народозаступничество и воскрешение межнационального эпоса. Позднее Е. Евтушенко, Р. Рождественский, А. Вознесенский, Б. Окуджава, В. Высоцкий, В. Шукшин, Ч. Айтматов, А. Гла-

*О героях выйдет отдельная книга, если поможет в издании губернатор Орловской области Е.С. Строев.

дилин, О. Сулейменов, А. Кузнецов, Д. Блынский, М. Ножкин, И. Бродский, В. Некрасов и другие, так или иначе пострадали, пройдя сквозь горнило цензурирования, непечатания, газетно-журнальной травли, пантомимность издательско-писательских собраний и худсоветов. Многие канули в Лету, оставив за собою бессмертные эпистолярные архивы, опережающие своим гротеском и пророчеством наступивший день третьего тысячелетия. Другие (а их немало) — навсегда эмигрировали. Читают лекции, пишут сценарии для «мыльных» киносериалов за крохи кинобаксов. Есть и настоящие предатели Родины и народа, но зов земли предков кличет негодяев к возвращению — мешает жить мечта умереть там, где впервые увидел свет и заговорил...

Третьи — сотрудничают с передовыми изданиями Польши, Прибалтики, Франции, Англии, Италии, США, Канады, Австралии, Океании и Израиля, живут от гонорара до гонорара или стипендиями, выделяемыми русско-язычной и еврейской диаспорами.

Раньше писателям выдавались квартиры с кабинетами по выслуге лет со дня дебютной публикации. Они жили и умирали в загородных правительственных пансионатах, санаториях и здравницах. Члены СП СССР состояли в Литфонде и катались по стране за народные деньги. Умевшие работать локтями (сбрасывать нечленов и кандидатов в СП) обростали льготами, пайками, дачами, лимузинами, челядью, премировались партией. Был у них спрос, но и спрос СВЕРХУ — был с них нешуточный.

Состав редколлегий, консультантов, рецензентов, технических редакторов, ответственных за выпуск,

полиграфистов-наборщиков, корректоров и ретушёров, привлечение наёмных художников (иногда без согласования с автором) — формировались согласно сексотскому планированию. Его служащие целенаправленно изничтожали массу дальновидных самовыдвиженцев, отдавших им на растерзание свои умы, души, сердца, накопления, время и Божий дар. Имена — их малая толика, без учёта созданных ими трудов, почти неизвестны народу...

Эра буржуазных преобразований и бум тиражирования околослитературных аферистов с умопомрачительной явью накрыли население регионально раздробленной державы. Учредив теневой и лицензионный захват СМИ и типографий, они повернули вспять — историю, смысл существования и фактический патриотизм, лингвистику, публицистику и обществоведение, а также литкритику, искусствоведение и отечествоведение. На старте эры и бума родилась паралитература, разлагающая Россию с головы и хвоста...

Исказив самообразование и совершенствование личности, разрушив предназначение литературы и русского языка, рабы разврата и золотого тельца разработали «правила игры», действующие по выверенному сценарию тоталитарной системы под макияжем гласности. Что же происходит на бывалом конвейере постаревшей интеллигенции, болтающейся между подачкой за трусливое молчание и толстым портмоне за нездоровую скандальность? Не многовато ли у неё сегодня насущных забот-проблем, чтобы так кощунственно и тихосапно отвернуться от собственного народа «поэзией», забронировавшей содержимое сейфов?

Разнополярность писательских организаций РФ – квинтэссенция титанических нравственно-исторических противоречий, живущих во многострадальном обществе до и после разрушения СССР. Союз писателей РФ — анахронизм системы подавления и периода застоя. По сути — он тот же номенклатурно-идеологический аппарат властных писателей, урезанных естественным отбором по законам дикого рынка. Окончилась эра бестолковой полемики и банкетов. Однако дети вышеназванного «союза* по-прежнему правят провинцию, указуя, «как» ей соиздать, причём во всех жанрах...

Культивация тарабарщины, Муза в складчину, десятиличные редакторов, плаксведение на закате жизни, маниакальная страсть войти в отечественную и вселенскую антологию мировых грандов пера и слова, обет перед властью, маразматическая журналистика под харизмой, оттачивание «яканья» через строку и мн. др. – вот псевдолитературное «наследие» искусственно созданных «мэтров»**. Здесь же узаконены — 70-процентное цитирование чужих авторов в своих текстах, печатанье с диктофона, ярко выраженный плагиат, осевший в памяти юности и наглые кражи по Интернету. А между строк — школа злословия, жаргона и сленга, рекламное проститутство, использование трудов наивных детей, ветеранов, энтузиастов, художников, музыкантов, калек на безгонорарной основе. Как могла уродить наша Родина столь ред-

*Доченьки (пожалеем отцов) возглавляют столичные клубы поэзии, риторики, в 18–27 лет главы редколлегии СМИ при отцах.

**См. статьи авторов «Навстречу писательским съездам в Орле и Смоленске», из цикла «По ухабам Отечества».

чайших гадёнышей, размечтавшихся о Дзержинском и прочих палачах?! Если постараться создать юмореску в стиле Аркадия Аверченко, заголовок для «любителей Отчизны и Бога» мог быть таким: «Змейки в сливочном масле». Они не боятся кричать Москве: «Дай орден!»...

Хитрое и закулисное мышкование сочинителей, не познавших истинных болей, трагедий, уродств и боёв творчества не обязует их к публичности, ораторству, не мобилизует разум и душу на создание собственного алгоритма мыслесложения, гражданственности и авторского правдописания. Они становятся ЛАКЕЯМИ ЮБИЛЕЕВ, безынициативной ремесленной кастой, трезвонящей о собственном величии в роли «опекунов духа», «хранителя языка» и полуюродивового «святого», рифмующего за евро и баксы. На пути разложения общества своими краткими и излишне долгоиграющими опусами, паралитераторов душат спесь, тщеславие, косноязычность, зависть, ревность, лень, водка, неустройство жизни и её «несвоевременность», поджуживание родни и знакомых, указующие персты власти в места, где можно долго клевать рублёвые «зёрнышки» по предельному реестру литературного бухчёта.

В поиске оправдания ничегонеделанья паралитераторы зашли настолько далеко, что при жизни застали собственное забвение со стороны не включающего к ним населения. Компьютер — не может быть мозгом писателя: ЭВМ — слуга мозга истинного творца-создателя, для которого белый лист бумаги как новый день жизни — святость! Экзальтированному реформами народу абсолютно

всё равно от бездарности зарифмованного и прозаического воплощения его жизни, будь-то в полётах во сне или наяву. Не потому ли за отсутствием международного образования-виденья к псевдописателям ворвались — таинственное уныние, белло-ахмадуллинское старческое кокетство, спазм говорливого одиночества? Не от того ли исчезли цели и смысл писательской борьбы, волевая мозговитость, девственная романтичность, переработка и совмещение жанров, во благо служения собрату по Планете — ЧЕЛОВЕКУ?!

Главный оппонент СП РФ — Союз российских писателей, подло прозванный «жидовским», как будто в первом менее 50% евреев. Так работать нельзя, господа, товарищи, баре и кто там ещё. Впрочем, караван сильных литераторов всегда недослышал по ходу вечно обиженных, не голодных и не сытых твякающих собак...

Малоимущий Союз не так масштабно разветвлён, не харчуетсЯ с руки многопартийных чиновников, никем не крышуется и мало кем спонсируется. Вошедшие в него и симпатизирующие ему после раскола державы на «наших и не наших» — значительно требовательней по вопросам справедливости, законотворчества, миропонимания и осознания своей ниши в обществе. Бремя разрушения заматеревших стереотипов легло именно на его имя, разум, руки и ноги, сдавив свинцовой тяжестью каждого, всю жизнь мечтавшего создавать что-то своё, нечто новое. Надо помнить, что многие потеряли семьи из-за «величайшего коммунизма», столкнувшегося в планетарной бойне с античеловечным гитлеризмом и экстремистским милитариз-

мом, что люди продолжали пропадать долгие годы после войны. Разрушение было вызвано не желанием почивать на руинах и захватить власть, а искренним стремлением безповоротного раскрытия Истины о кроваво-узурпаторской Лжи прошлого, дабы оно никогда не повторялось...

И вот пришло время, когда фундаментальные основы родного языка в сочетании с вековыми национальными традициями предков, стали педантично обезображиваться начинающей крепчать когортой много пишущих флюгерманов, сюсюкающих о «процветании» в период геноцида. Знаковым и в одночасье непостижимым образом менеджеры собственного «Я» и антирусские таблоиды отвернулись от политической, экономической, исторической, межполовой, религиозной и нравственной проблематики как Родины, так и Планеты. За аннулированием баррикад между Добром и Злом, под шантажом банкротств и приватизации, на информационное поле и эпистолярную даль ступили чужие люди, практикующие диктат СМИ посредством учредительно-монополистского и финансового гнёта, который не выдержат даже негры.

Что болтовня? Казино без крупье! Но, если слова остаются максимально огрубелой и урбанизированной формой общения, то печатное слово, сама мысль и КПД коллективного разума лидеров высотной литературы капитально попользованы во всех позах «госпожой рекламой». Полное нарушение прав человека — молчим, молчим, молча или крикливо деградируем ради «продвинутых» шантажистов?!

Сотни раз авторы встречались с редакторами,

бывшими наши работы «Распятия всероссийского не прощаю!», «Гобсек РКП/б/», «Басмачи», «Адмирал Н. Кузнецов», «Неизвестный Чкалов», «Звезда критики» о Д. Писареве, «Рамзай» о Р. Зорге, «Академик Н. Конрад», «Ленд-Лиз», «Тайна Нидерландов» и «Небопроходец» о Н. Поликарпове. Спортивные газеты отказались публиковать 10-страничный очерк «Гран При умов и моторов» об истории и достижениях «Формулы-1». Ушли «в портфель редакции» (читай — в урну): собирательная новелла о звёздах и технологиях мирового мотоспорта «Голос миль», краткое исследование жизни лошадей и конезаводства «Спутник и друг Человечества», фактическая трагибыль из Прибалтики — «Ралли».

Издания по искусству и живописи отвергли поэму о жизни и творчестве выдающегося пейзажиста И. Левитана «Золотая кувшинка». Книготорговая сеть Санкт-Петербурга не сочла нужным приобрести книгу «Последняя дуэль» об Александре Сергеевиче Пушкине на 300-летие города. Аппарат лужковской Москвы поступил ещё хуже, не ответив на письменное обращение. В Череповце не знают В. Верещагина, в Саратове — В. Талалихина. Местные и иногородние журналисты вычёркивают из статей... А. Покрышкина, Б. Сафонова, И. Кожедуба, лидеров белоэмиграции, Гражданской войны, репрессированных, жертв Холокоста и Гестапо, узников концлагерей. Не пускают в печать работы по исследованию арабско-мусульманского Мира, «проглотили» (с доносом) статью по проблематике еврейского народа «Верные вечности»*...

*За каждым конкретным случаем — издание и фамилия. Публикация врагов народов в книгах авторов — исключена..

Читатели настоящего и будущего ужаснутся на шаблон отворота-поворота, который озвучивают буржуазные бездари родом из пролетариев: «голодание семей», «банкротство издания», «денег нет — платите!», «дороговизна бумаги», «специфика издания при уважении к вам не позволяет разместить на его страницах ваши замечательные работы» (клоунада лжи — привозили им деньги — не сработало).

Подчёркиваем — золотые стипендиаты, умницы-самоучки, честные экс-офицеры, глубокомыслящие и не продажные женщины так себя не ведут. Не предательствуют выходцы из крестьян, даже бывшие «кпссники». Не лгут самостоятельно пишущие редакторы, не изворачиваются издатели с разумом, сердцем, волей и душой. «Сделанные в СССР» заочные двоечники-троечники журфаков ВУЗов и Академий заморозили работы — «Монетизация душ», «10 заповедей негативным СМИ», «Рецепт от врунологии», «Испытание терпения», «Затмение законодательства, или «гениальность» всенародного обмана», «Сплочённые мужеством» и «Дорогами Памяти». Они терзали, корректировали, сокращали, переделывали, искажали и частично торпедировали — «Безответное SOS!» (реквием экипажу АПРК СФ «Курск»); бль Белорусского фронта «Орловский Ваня»; документально-художественную разработку о военных водителях «ЗиС», очерк «Человек, пострадавший за доброту» о судьбе Е. Строева; 20-ти страничные архивные исследования «Чужая война» и «Кровь и слёзы Лейте» о сражениях ВМС и ВВС Японии и США на Тихом океане. Промолчим, держа в руках факты о сверхгодовом кощунстве над поданными авторам мемуарами ветеранов войн и труда, Аф-

ганистана и Чернобыля, кампаний в Чечне...

Мы не знаем, **ЧТО СЛУЧИЛОСЬ** с согражданами в бесцензурное время, когда глянцево-шлюхие всеобщие киоски и рыночные развалы, испохабившиеся в гоне добычи на инстинктах. Будучи сами работодателями, предпринимателями, грузчиками, дизайнерами, художниками, водителями-механиками, фотографами, благотворителями, огородниками, рыбаками, охотниками — авторы книги, даже имея миллиарды долларов, н и к о г д а не заплатят деньги за публикацию работ о Героизме и Силе предков — любой материал на эту тему, как и другие злободневные вопросы современности, **обязан публиковаться бесплатно!!!!!!!**

Оголодавшие от собственной интеллект-несостоятельности граждане и девицы-мазурики, хамы на госбумаге, кликушествуя о патриотизме и героике, закрыли рубрики о любительском рыболовстве и природе Края Предков, в связи с чем «приказала долго жить» публикация не менее сорока работ, предназначенных не газетам и журналам, шикующим на народные деньги, а содержащим их людям — подписчикам. Принцип жизни простофиль при бюджете — «Прошёл день и адью!». У них «нет времени»: надо пить, курить, интернетничать, сплетничать, сексоваться, кататься и рисоваться по бутикам в поиске еженедельных рекламаторов и информационных «поддерживателей». Зачем им вникать в горе и победы цивилизации? «Живём-то единожды!»*

*Растопчины-топтыгины загубили «Живь «Варяг»!», «И чтобы сердце не погасло» о Г. Тильмане, «Затянувшееся торможение» (протест строительству памятника И. Сталину).

Переработчики макулатуры из собственной мобильной туфты, они ещё и трусливы, сорвав опубликование некролога о генеральном директоре ОГТРК В. Бабине, а также 16 строк Памяти русского фольклориста М. С. Евдокимова — «Скорость горя». Спиногрызам на здоровье налогоплательщиков он показался «не нашим», однотипно с ранее погибшим в авиакатастрофе генералом ВДВ, губернатором Красноярского Края А. Лебедем. Царство небесное настоящим мужчинам России, о чём авторы переболели, с трудом выбив материал «Полёт в бессмертие».

«Что же происходит?» — справедливо поинтересуются законопослушные и криминальные читатели. Отвечаем: — НЕ ЗНАЕМ! Звоните в СМИ — пускай они отвечают, они же себя обожающие памятник...

Новому обществу в лице продавцов газет и журналов под крышей муниципальной и некоммерческой собственности — что в лоб, что по лбу, чем торговать — правдой или подончеством. Всякого рода «некоммерческим» партнёрам (лгут — «бабки» поделены кулуарно), псевдоиздателям без типографий (посредникам), костью в горле застряли произведения: «За чертою цинизма», «Люди дивидендов», «Перегруженные самозагрузом», «Дети кабинетов», «Госналог на воздух», «Подставная», «Сон губернатора», «Вирус покорности», «Здравоохранительная гадюка», «Ещё раз на русском о фене, сленге и языке», «Псевдонимия», «Рыночный тупик», «По шпалам режима», «По закону непонимания» и «Разобшение родственности». Попутно кинули в утиль — «Новь старого села», об

открытии школы в Коровьем Болоте Кромского района Орловской области, «Ответ на письмо читателя» к 180-летию М. Салтыкова-Щедрина, «Вирази бессмертия» — очерк ветерана ВОВ В. Копыльцова, о Боевом Пути 126-го ИАП 9-й САД. Заголовки говорят сами за себя. Основной формат каждой работы — 2–3 машинописных страницы, плюс авторские фото или иллюстрации. Да всё одно: «неудобоваримо, ненужно, зачем вам это, безнадежно устарело, газета не раскупается». «Жалуют» уклонисты и нью-рашен глаза читателей, ставя в тот же номер такое ого-гошное фото лидера или очередной «модельки», что за бумагу, уходящую на нужды и надобности, становится страшно...

Поскольку предел невежества, хамства, цензорства, подстрекательства на конфликт и редакционной недалёкости налицо — в анфас и в профиль, позволим себе, как создателям, назвать следующие творения, однотипно перекрытые по мотивам «рассохинской неуютности». Люди спрашивают, почему нас не печатают, но остаются неопубликованными — «Писатель и власть», «Начинающим литераторам, поэтам, краеведам, историкам и драматургам», «Закулисье», «Под Андреевским стягом» (к 100-летию Русско-Японской войны), «Бездорожник фронтов» (о джипе «Виллис»), «Вторая Голгофа» (о репрессировании РПЦ), «Навстречу друг другу» (о патриотах Брестской крепости из Чечено-Ингушетии), «Тот самый «ГАЗ» (об автоконструкторе военвездеходов В. Грачёве). Ждут своего «часа Икс» социально-гражданские были, новеллы, юморески, мини-пьесы, эссе, зарисовки с натуры: «Героини переходов», «Бездна», «Жизнь

у дороги», «Война принципов», «Особь», «Обогащение бедами», «Уж в мыле», «Бизнес в опасности», «Последний поход «Бисмарка», «Инвестиции для дефолта», «На Дворянке», «Корпорация», «Встречный мой», «Боцманюга», «Продажное слово», «Доживатели лет», «Стена», «Политическое позёрство», «Стабилизация деградации», «Закрытие открытых писем», «Выборы без выбора»...

Не виртуальный, а натуралистический парадокс в том, что даже фантастика оказалась «невостребованной», несмотря на авторские иллюстрации к работам «В ожидании чуда», «Жаболоиды», «Год Гроз», «Зов горизонта», «Излучение», «Такутокана», «Заговор», «Рой», «Дизайн Апокалипсиса», «Тень», «Гибель столицы», «UFO— они же НЛО», «Союз Тьмы» и мн. др., в т.ч. широкомасштабный цикл «Королевство Олухания» и повесть «Реальная фантастика»...

Представленное — всего лишь кроха, песчинка из общей наработки авторов за период с 1993-го по 2006 год. Нет смысла саморекламироваться далее, ибо поклонник, враг и читатель не в состоянии ознакомиться с этими и другими готовыми к печати работами, из-за порождения новых околофашистских табу.

Будем готовить новую книгу, как назовём — решим. В неё войдут: «Правда под колпаком», «Рокировка заблуждений», «Как русские свою историю порубали», «Живущие невпопад», «Грязь юбилея», «Мосты в будущее», «Давление», «Революция бескультурия», «Вознесение бездарей», «Террор трёх веков», «Униженный литератор», «Пыль в глаза по-русски», «Неизбираемая платфор-

ма беспартийного гражданина, или «Каждому — по труду!». Добавим для весомости тома — «Секретариат», «Процентная нация», «Абвер на Орловщине», «Паралитература и её вклад в разложение общества», многожанровые циклы — «По ухабам Отечества» («Путевые заметки»), «Мелодии души», «Магические ритмы», «Бригадирские будни», «Анфисина больница». В природоведческом разделе «От истоков до устья» поместим зарисовки с натуры о спортивно-любительском рыболовстве — «Ток», «По долгой оттепели», «Полчаса страха и счастья», «Залив», «В царстве туманов», «Добрый дождь», «Вдали от рыбаков», «Заросшая старица», «Танго листопада», «По зазимку», «Прошли мимо», «Дневник сына», «Лунной ночью», «По зову сердца», «Там, где ночевали — там СМИ не побывали!», «Судьба кормильца», «Подарок — пруд», «Рыбобитьё в законе» и другие...

Заключая поверхностный обзор авторского труда, не претендующий на попытку глубокого анализа торможения писательской деятельности чёрными слугами Падшего Ангела, мы вынуждены констатировать общий знаменатель глумления над честными тружениками пера в России. Не ждите фамилий и компроматов для себя и отечественной Фемиды — авторы считают глупым и нереальным увековечивание позора Орловщины, Центрального федерального округа, да и всей России. Мы могли бы затаскать оппонентов всех рангов по Генпрокуратуре, Минюсту, Гааге и Брюсселю, показать Миру через ООН, ЮНЕСКО и т. д. «кто есть кто» на Малой и Большой Родине — есть русские хуже евреев, и евреи лучше русских. Есть тупизм

высшей власти и гениальная простота простолюдинов. Живут — маниакальная скупость миллиардеров и миллионеров и потрясающее богатство в умственных сокровищницах бессребреников. Арифметика жизни была и есть не всегда такой, какой её привыкла видеть, ощущать, смаковать и эксплуатировать власть и многонационально-разношерстная толпа.

С укреплением демократических начал при всеобщей мобильности и показушной свободе слова, в расстановке слагаемых общего жизнеустройства и правил общежития подспудно или платно сформировался монстр, схожий с пророчеством Рэя Брэдбери в его гротеске «451° по Фаренгейту». Каста нуворишей, вышедшая из спекулятивно-криминального дна и активистов комсомола, «читает» дензнак и порновидео, а красавицам от родительской породы-природы претит переизбыток, когда легко ломаются маникюр и педикюр. Провайдеры бесппроблемья с карт-бланшем Сатаны, бесплатные почтальоны чужого хобби и благополучия, ассорти менеджеров, пиарщиков, имиджмейкеров, визажистов — прямо или косвенно хворают аллергией на чистый, а не посреднический труд. Инфекция поглотила общество круче СПИДа — противоядия нет и не будет, ввиду массового желания не прозябать, а процветать ОПТОМ. Прикрываясь героями, калеками, пенсионерами, детьми войн, бесппризорниками, дорожанием родов и ЖКХ, они уже легализуют партии...

Великое и униженное крестьянство, брошенное под ногами мегаполисов и на тьмутараканьей периферии, стало ещё более осмотрительным, и всё-

таким образом начинает приторговывать земельными паями и жить арендной платой от земли, за счёт не везде добросовестных инвесторов. С самогоном и без него, ему — крестьянству — некогда полемизировать в клоаке многопартийности: надо оперативно харчевать отпрысков и отдавать часть «путинок» компьютерным андроидам и живородящим киборгам третьего тысячелетия*.

Конкретных примеров так много, что достанет на тома новых книг, в которых хватит места и для отечественной тяжёлой и лёгкой промышленности, где будут страницы о перманентном унижении и истреблении династий заводчан, где будет сказано, что 500 долларов для рабочего в месяц — насмешка всех видов «дерипасочек» и «абрамовчиков».

Иде же писатели-заступники, матушку вашу, «золотые перья», «буккеры», «тэффи», «граммофоны», «ники», «солженичники» и всё ведающие веды? Общественная Палата спасёт? Смельчаки СМИ из еврейской диаспоры? Комитеты, Дума, разногласица 15-летнего шоу партий?

В обоих, надо сказать, поседевших Союзах писателей и в новый век прорыва России в Мир и её внутренней деградации хватает самовлюблённых трубадуров, «гениев» матерщины и абракадабры, демагогов и косноязычных эгоистов, «фетят», «бартят», «шолоховят» и т.п. и т.д. Чужие среди нас, рождённые общим, а не клонным способом, относятся к армии государственных графоманско-казуистических фарисеев, продавших отсутствие мысли и сострадания за приобретение дружбона-

*О жизни, горе, судьбе российских крестьян повесть В. и С. Рассохиных «Неподнимаемая целина» (1990–2005).

родного лауреатства и проталкивание нобелизма. Эти остовы зациклены на благополучии собственных семейств на долгие лета вперёд собственной неминуемой смерти, а их профессионализм остался в черновиках при том Первом Троне, когда они, сопливые, вышли из школы... Мало работая с населением под псевдонимами и без, «глашатаи» придворья и новостильные «нарциссы» рановато подзабыли под спиртами и лекарствами, КТО ЕСТЬ ПИСАТЕЛЬ!!!

Шедшие умом не вровень с ними — слишком рано ушли из жизни, оказавшись в психушках, бросили перо за невозможностью дойти своими находками и заступническим гневом до сограждан. Они не вернулись с пяти войн, из ГУЛАГа и концлагерного плена, спились, погибли в катастрофах, были казнены лжекритикой, наложили на себя руки, не создав семей, покинули Отечество, не желая эмигрировать...

Раскол систем госуправления и идеологии СССР за короткий период времени привёл не только к убийству совести и падению нравов. Капитализация взаимоотношений в её худшем виде предоставила возможность легализации ряду политических авантюристов, бурбонов и педантов (о люмпенизации общества «кина» не будет).

Убожеский шарм сегодняшней многопартийности стриптизируется тем, что ВСЕ ныне действующие «едино-великосвятские, апельсинопивные, либерально-автомобильные, народовольческо-аграрные, религиозно-сектантские и др. ясновидцы» вышли из колыбели обязательного карьеризма в КПСС, МВД, МИД, КГБ и ВЛКСМ. Обозначенные

структуры, куда входила всесоюзная пионерия, лелеяли, любили, уважали, подставляли и люто ненавидели. Мы десятилетиями унижались ими, поощрялись ими, исключались ими и погибали из-за них. Мы оставили их представителей на постах самоуправления регионов, после московского путча и в ходе ненужной стране Чеченской войны. Что они дали верившему в них населению после обнародования выстраданных Отчизной, якобы «демократических» избирательных бюллетеней???

Передел госсобственности, приватизация, реформистско-провокационный дефолт, фактическое уничтожение курса общенациональной денежной единицы и утрата госграниц, дикий рынок и челночная нация, рост коррупции, преступности, узаконенных афё и одичалой порнографии, откуп от армии и флота через покупку ВУЗов, всенародная миграция и античеловеческое глумление над крестьянством, ветеранами войн, труда и заграничных кампаний — вехи «экономического прорыва» наций и народностей в состояние сырьевого придатка Запада, испокон веков жаждущего нашего развала на «княжества» и последующей гибели государства. Чудовище проехало по державе с прицепом, доверху загруженным — дачной амнистией, монетизацией душ, талонами на транспорт, удавками ЖКХ, Законом о купле-продаже земли, трупами погибших из-за роста дедовщины и алкогольных отравлений, тысячами жертв передозировавших собственную жизнь. ВИНОВНЫЕ — смеются в лицо...

Сверхумные «комсомолята» и «братэллы», их секс-обслуга в виде «бизнес-вумен» торгуют лесом, пушниной, нефтью, газом, иномарками, ос-

татками ВПК, скупленным за бесценок мясом и мёдом, овощами и рыбой. «Предприниматели» (кровососы) на чужом труде получают льготные кредиты через «крутых» пап, мам, дядек, тёток, свекровей, тестей, зятьков, шуринов, снох, через жён, альфонсов и любовниц, «смазывая» их документацию обильным валютным «жиром». Захватнически банкротят предприятия, застройщиков, мозговитых «звёздочек» (чистый бизнес, производящий товар). Опекунствуют над одинокими пенсионерами (иногда с топорами и ядом), чтобы за получить недвижимость под офисы, магазины, мини-казино и бордели. Пацаны и пацанки формируют еженедельный «конкур» цен на всё — от рождения до гроба...

Современничкам абсолютно наплевать на тероризм, снижение рождаемости при повышении смертности, начхать на духовно-нравственное наследие былого величия державы и создавших его предков.

Автобум уносит в небытие свыше 30 000 сограждан ежегодно. Процветают — наркомания, алкоголизм, проституция, брачный и внебрачный разврат, продажность «защитников» в форме и беспардонность шикующих на рекламе СМИ. «Крутое» наследие, данное народу экс-коммунизмом под цвет демократии! Гибнут вертолёты и подлодки, гибнут пассажирские авиалайнеры и почти выработан ресурс ВВС. Отстреливают журналистов, бизнесменов, банкиров, политиков. Горит тайга. Падают устаревшие дома. Мёрзнут Сибирь и Дальний Восток. Режут негров и избивают правозащитников с адвокатами. Трясёт озноб, болит сердце, раскалывается

голова, режет в глазах, подтягиваются кишки, ноют руки и ноги авторов от десятков тысяч встреч и бесед с людьми, на всём протяжении пути горя и побед России...

«Единить» многонациональное и многоконфессиональное общество аж с процентами — обратная сторона организаторского «таланта», в годы, когда жизнь стала басней Ивана Крылова «Лебедь, рак и щука». Хлопочущая власть, без обиняков, предельно любознательна, хитра и непредсказуема на теоретические манёвры «во благо народа», который, сопя и трудясь, рождаясь и умирая, матерясь и ехидничая, продолжает её харчевать, одевать, гримировать, обувать, отогревать и кормить день и ночь. Помпезно и сочно сюсюкающие народовольством фарисеи и демагоги, представлявшие как изовравшиеся правительство, так и ВИА говорунов «Госдума», за все постперестроечные годы отделились от народа стеной благополучия, при многомиллионной нищите последнего. Подкопив массу «фертингов» на горе и несчастьях соотечественников где прокатом в оффшорах, а где и пулей в лоб или катастрофой, высокоинтеллектуальное хамьё, «поднимающее Россию» в процессе выборов, ежегодно «шутит» повышением цен на всё, строго по окончанию новогодних каникул и празднования Рождества. Стало модно сближение власти с Церковью, что быть не может — Церковь само по себе Государство, территория Богов и Небес...

Не раз и не пять население видело и слышало ответы «праведников» зрителям, слушателям и ходакам, когда «друзья народа» подчёркивали

свою ущербно-заочную инфантильность и языколомание на всём пути своей краткой партийной жизни. «Благодетели наши» боятся критики, интерпретируют лобовую истину, кощунственно полемизируют и изощённо клеветают друг на недруга, тихо и продуманно опускают историю России со времён Золотой Орды. Их интересуют: нетрадиционный сатанизм в виде искажённого марксизма; анархия полов, ввод несовершеннолетних браков, суповый набор для пенсионеров и призыв дистрофиков в армию; нефтяные, водочные, газовые монополии, банки, бюджет-фонды, биржи и продавцы игрушками; содержимое сейфов губернаторов с губернаторскою роднёю; подлость сыновей и дочерей VIP-персон, умудрившихся испоганить карьеру, судьбу и жизнь матерей и отцов; торговля оружием, наркотрафики, автопром, все виды недвижимости; государственное меню и бесплатная дегустация отечественных и зарубежных продуктов в ходе партийного туризма по стране...

Вечнодойщикам в костюмах импонирует жизнь задарма с зарплатой, в сотни раз превышающей оплату труда тех, у кого тело и душа покрылись чёрными морально-физическими шрамами и мозолями. Врут они обо всём, чтобы не говорили — их интересует о д н о :

В Л А С Т Ь !

Клонирруя жестокость, скудоумие, бездушие и воинственное варварство армады тунеядцев на одного трудящегося, Человечество медленно, но верно деградирует в спазмах вооружённых и экологических катаклизмов, нарушая орбитальное и галактическое равновесие Солнечной Системы.

Земля — от ядра до атмосферы — Живое Существо, и кроме Человека и Бога за Неё никто и никогда не заступится!

Обожают у нас исстари девизы, трафаретные тезисы, народные поговорки и долгоиграющие афоризмы. А главный по справедливости — «Каждому — по труду!» — ныне воспринимается, словно крамола или внерыночная нелепость. Почему?! В двух словах сокрыта не революция, а Конституционное Право воздать всякому по профессии, заслугам, наработке и трудам, наконец, поддержка люда за передачу опыта будущим поколениям. При чём же здесь Ленин, Столыпин, Каппель, Горбачёв, Строев, Путин, Хакамада, Лимонов, Зюганов???

Итак, смонтируем простейшую платформу международного человеческого общежития. Её конструкция ясна даже первокласснику с открепительным удостоверением. Вешняков, правда, не допустит голосовать.

1. Дать волю крестьянству во всём, от земли до налогов — бессрочно; открыть льготные аграрные банки на всей территории России, строго для земледельцев, животноводов, рыбопитомников, охотсоюзов и лесхозов.

2. Максимально сократить госаппарат чиновников и исключить их деятельность на тех же должностях пенсионным сроком, с пенсией равной в рублях со всеми пенсионерами. Искоренить баллотировку, самовыдвижение и пиар-кампании лиц, достигших 60 лет, оставив за ними право работы по специальности и по найму.

3. Освободить от налогов на 15 лет предприя-

тия, средний и малый бизнес, производящие конкурентоспособную востребованную продукцию как и работодателей, обеспечивающих работой контингент от 50 человек.

4. Аннулировать возможность работорговли, законного оборота наркотиков, обязать лиц без гражданства покинуть страну за 48 часов; начать истинное, а не показушное преследование наркобаронов, проституции, фиктивной вино-водочной продукции и фармацевтики. Объявить войну оборотням в погонах, автомафии и секс-индустрии.

5. Запретить продажу-скупку земли и находящихся на ней госстроений, а также манипулирование природными и человеческими ресурсами у океанских, морских, речных и озёрных акваторий; усилить контроль за Госграницей по всей её протяженности.

6. а) За счёт сокращения штатов карательно-охранных и других правоохранительных органов укрепить внутреннюю и внешнюю разведку, ПВО, Армию, ВВС и ВМФ на контрактной профессиональной основе.

б) Срочно возобновить внутренний оборонный госзаказ на новые виды вооружений, рассмотреть программу строительства атомных авианосцев и ледоколов, а также воскресить космические программы и прекратить торговлю оружием кому бы то ни было.

7. Ввести в УК РФ статью о пожизненном заключении с конфискацией имущества изменников Родины, госворов и финансовых аферистов, для чего основать для них островную зону в Северном Ледовитом океане с широкомасштабным промыш-

ленным производством и школой профессий (без амнистии).

8. Полное взаимопонимание конфессий:

- а) запрет на вероисповедальные и национальные преследования верующих, снятие цензуры с религиозной, призывающей к милосердию и человеколюбию литературы;
- б) прозрачность финансовых Фондов пожертвований в православии, исламе, буддизме, иудаизме и др. конфессиях; ответственность служителей культов за нарушение тайны исповеди, непозволительную роскошь и раздвоение личности, за ложь перед паствой под прикрытием Веры, исцеления и строительства храмов.

9. Господдержка науки, культуры, искусства, рационализаторов-изобретателей, многодетных семей, приютов, детдомов, интернатов, инвалидов по рождению, пострадавших от стихии, в войнах и локальных конфликтах (финобеспечение всем необходимым по международным стандартам в у. е., с обязательной индексацией пособий и учётом «вечной» инфляции в России).

10. Обеспечить минимальные тарифы на всех видах общественного транспорта, в целях искоренения разобщённости родственников, живших в СССР, и начать реализацию программы полной смены транспортных парков со старых — на современные и новые.

11. Ввести отчисления от оборота природных богатств страны на каждого трудящегося во благо России (индивидуально-паспортный подход ко всем гражданам с 16 до 100 лет).

12. Образование, здравоохранение, библиотеки, почта, отоваривание и снабжение ветеранов ВОВ, репрессированных, тружеников в тыла и угнанных в Германию — бесплатно. Узаконить крупные финансовые компенсации близким родственникам Героев Советского Союза и России, отцам, матерям, вдовам, потерявшим сыновей и мужей в Афганистане, Чечне, при терактах и при исполнении служебного долга высокой государственной важности.

13. Резко снизить цены на продукты первой необходимости, услуги ЖКХ, жизненно важные товары и стабилизировать их до виртуальной реформы денег, возможной раз в полвека. Ввести уголовно наказуемый запрет на их взвинчивание ростовщиками, посредниками и спекулянтами, а также на ввоз зарубежной просроченной и некачественной продукции. Вернуть потерянные сбережения вкладчикам, их наследникам и родне, подсчитав точку отсчёта потерь по курсу Центробанка, начиная с 1918 года.

14. Строжайшая и публичная ответственность избранных политиков за ложь перед народом и невыполнение законных требований избирателей (с полной конфискацией имущества семьи и с полной невозможностью откупа перед Фемидой). Полное снятие всех видов привилегий государственного-административного аппарата по вертикали власти от клерка до Президента. Табу на избрание и захват государственных постов и должностей сыновьями, дочерьми, жёнами, любовницами, пасынками и пр. лицами, состоящими в заинтересованных отношениях с ранее избранными. Рос-

пуск и судебное преследование членов Центральной избирательной комиссии, в случае единственного факта массовой подтасовки выборов, независимо от партийной или беспартийной принадлежности кандидата.

Пятнадцатым пунктом проведём штрихи, методы и тезисы стратегического планирования по выходу из кризиса Союзов писателей РФ и отечественных СМИ. Осознавая усталость читателей, постараемся быть краткими в формулировках в преддверии оглавления книги.

Хладнокровное наступление повсеместно атакующего капитала подразумевает довольно скорую и полную скупку механизмов «четвёртой власти». В перспективе ближайшего будущего зримо маячат — повальная кастрация, бесплодие, бифуркация, рирайтерство и катапультирование в подполье объективно-аналитических здравосозидающих СМИ. Уже сейчас многоликая оппозиция, радикалы и экстремисты, силовики и криминал, грамотные и неграмотные россияне лицезрят провластную и эротично-балаганную составляющую анекдотичных версификаторов, горе-шоуменов и фальсификаторов ежедневно. Последние вряд ли предстанут перед судом за дестабилизацию, извращённую этимологию, шовинизм, хакерство, провокаторство и подстрекательство, за цинизм, распродажу святости Родины и пр. фортели...

Заслон подписному зомбированию и розничному околпачиванию видится в переводе 80% газет и журналов под суровый контроль (ещё лучше — надзор) государства. Авторы не призывают к возвращению эпохи страха, всюду проникающего

цензорства и доносительства, но параллельно вышеуказанному необходимо срочно реализовать нижеследующее:

1. Неограниченное и бесплатное публикование мемуаров ветеранов войн и участников исторических событий, фотографий и рисунков из личных архивов. Открыть поисковый портал для нахождения и последующей публикации неизвестного эпистолярного наследия предков.

2. Создание редакционных клубов «Круглый стол», где будут проводиться лекции, дискуссии и анализ злободневных вопросов современности ежедневно, с обязательным набором текстов по рассмотренной проблематике и принятым решениям.

3. Ввести в ранг еженедельной обязанности редакционные выезды руководства СМИ в самые отдалённые поселения регионов, округов, республик, краёв и автономий со строгой (еженедельной) отчётностью лидеров на страницах возглавляемых ими изданий.

4. Немедленное реагирование на визиты, телефонные звонки, заявления, просьбы, жалобы, ходатайства, фото и письма граждан, публиковать материалы о принятых мерах по ежемесячной переписке.

5. Исключить простолитичную перепечатку материалов, публикацию под псевдонимами, опубликование статей, скачанных из Интернета, публикацию работ безымянных авторов, а также безответственность под рубрикой «Собственная информация».

6. Обязать учредителей СМИ штрафовать, либо увольнять редакторов, не пишущих самостоятельно редколонку раз в неделю, а также за заполне-

ние газетных полос широкоформатными фото и иллюстрациями.

7. Сократить полногазетную передачу полос и страниц студентам — у них ещё будут время, силы и возможности внести свой вклад в сплочение или разложение общества. В полной мере то же относится к распечатке бесед и заседаний всех структур власти — газета должна служить народу, а не быть рупором совещательного синдрома.

8. Привлечь к работе печатных СМИ, радио и ТВ религиозных деятелей, независимых экспертов со званием и именем в обществе, настоящих писателей и всех предпринимателей без исключения.

9. Узаконить строжайшую ответственность лидеров и местного руководства СМИ за нецелевое использование площадей газет и журналов, за сокрытие доходов редколлегий под рубрикой **Р**, а также за провокации, охаивание граждан и истории, опубликованную ложь, кверулянство и за превращение патриотично-исторических работ сограждан в макулатуру в одном экземпляре.

10. Запретить передачу площадей печатных изданий детям и родственникам членов редколлегий, давление на внештатных авторов по признаку веры, инопартийности, по признакам таланта и высокой работоспособности.

Вне брифингов, чёрного нала или «законно» заработанных миллионов долларов, этих пунктов вполне довольно, чтобы каждый рождённый и живущий в России осознал бы себя её истинно полноценным гражданином. Представленных пунктов более чем достаточно, для того чтобы общество росло в самосознании, творчестве и в интеллектуа-

льном наследии, чтобы видело собственные ошибки, смысл и цели жизни. О Д Н А К О ...

Основными и спланированными принципами деятельности творческих Союзов являются:

- взаимоуважение авторов;
- равные права в СМИ;
- патриотическая и гражданско-социальная значимость проектов и разработок для общества и региона;
- авторитет писателей, художников, учёных-гуманитариев, артистов, композиторов, скульпторов, дизайнеров, модельеров, журналистов, заработанный постоянством, силой и богатством труда десятилетиями;
- взаимопонимание и контакт ключевых конфессий, в целях аннулирования национальной ненависти, религиозной непримиримости, восстаний и бунтов, саботажа и терактов;
- умение прогнозировать общественно-политические ситуации в стране и в Мире, действовать на упреждение ошибок, аварий и катастроф на всём поле человеческой деятельности;
- круглогодичная антивоенная и природоохранная деятельность;
- система ежемесячных командировок и встреч представителей Союзов со всеми трудовыми коллективами и гражданами страны вне календарных дат, независимо от профессии и удалённости, с обязательным отсутствием выборочности;
- система постоянной отчётности о проделанной работе, полное освещение поездок в местной прессе, личная помощь согражданам

в разрешении проблем, замыслов и начинаний;

- поддержка со стороны членов Союзов музеев, школ, домов-интернатов, инвалидов и ветеранов войн — ежемесячно;
- круглогодичный поиск и привлечение к издательско-полиграфической деятельности и книгопроизводству независимых отечественных и зарубежных спонсоров, инвесторов, меценатов, заинтересованных в росте самосознания, величия, духовности и патриотизма среди населения России.

К сожалению, ставить прощальную точку или формировать посткриптум ещё рановато, ибо печать, находящаяся под недремлющим контролем региональной и федеральной власти, стремительно коммерциализируется и избегает искромётных трений с бюджетными кормильцами и поводырями. Наивный подписчик, внимая свободе слова и информации, по сути становится заложником редакционного гнёта и, заработав свой рубль, пичкается совершенно ненужными материалами, типа — «коклюш-задорин», «жванец-смолин», «хазанин», «аркан-альтов», «залп-зад», в общем сами читали юмориночек подленьких (баксовых) наших...

Дублируя публикации мировой периодики, «деловитые» таблоиды всероссийских СМИ обеспечивают кормом не только себя и семьи бездарей городов, но и позволяют гонорариться цитируемым изданиям по законам международного авторского права. Под прикрытием дороговизны и недоступности газет и журналов, плагиатная прослойка самозванных ревнителей общества «четвёртной

власти» нагло манипулирует сознанием общества, используя Интернет. При этом — «смехопанорамно-аншлаговые» графоманы и гуру целенаправленно уничтожают произведения местных, и особо внештатных авторов, дабы самим богемствовать и конкурсироваться в «дагомысах», «ручьях бочаровых» и, конечно же, на фривольных подачках столицы («Дай орден, медальку дай!»).

Отдельная глава по исследованию деятельности нынешних бумагомарателей — перевод площадей народных государственных (!) СМИ под рекламу и широкообъемное фотошелкунчество, за борьбу с которыми были убиты Дима Холодов, Влад Листьев, Пол Хлебников, страдали Щекочихин, Леонтьев, Симонов, Доренко и мн. др. Кому была нужна со своим правдолюбием и доброй душой Анна Политковская? Поднялась же рука у бесов...

Уставы учредителей и планировка договорных обязательств строго засекречены. Они составлены по фискально-внутрицензурной матрице, т. е. «с рождения» подразумевают увольнение свободномыслящих, свободнопищущих, свободнорисующих талантов. Отечественный абсурд похоронил океан авторефератов, он стал губительным орудием, направленным по молодым литераторам и мыслителям...

Итак, приспособленцы видят отрицательное и раздувают его, вместо совместного продумывания проектов для выхода из кризиса. Вот почему они обожают склоку, пошлкое словосочетание мнений, версий, взглядов и трактовок. Вот отчего им нравится ввод в строку бульварно-преступного жаргона, проплаченной витиеватости и скандальности,

печатанье материалов об интимной грязи якобы «знаменитостей». Вот отсюда мы слышим шакалий вой и тьяканье койотов, рычанье волков и мурлыканье пантер, попадаем под вонь скунсов и безостановочные репортажи об убийствах, извращениях и пр. человеческой мрази. Поэтому на нас ставят одинаковые капканы бузотёры всех партий.

Зомбирующим народ нравится поставлять на потребу ребусы, анекдоты, кроссворды, сканворды и т.п. и т.д. Надо разработать стратегию ротации кадров на основе территориальных округов, да погнать взашей асфальтовых бесполох танцуплек, чтобы исключить захват печатного станка и изданий фамильными кланами, друзьями, знакомыми и лицами, заинтересованными в зарплатных конвертах от кланов.

Рекламные проекты вкупе с платными сюжетами самолюбующихся VIP персон — специализировать в коммерческие издания. Запретить покрытие газетных полос программами ТВ и ВР — их важно заполнить высоконравственной, планетарной, отечественной, публицистической, философской, искусствоведческой информацией. Надо печатать интервью беженцев, эмигрантов, гостей и туристов о регионе и России, причём положительные. Не надо корректировать головы людей, подсчитывая гроши по количеству букв и знаков и сантиметрации фотоснимков.

Порнографическо-эротичные СМИ — либо закрыть капканом налогов, либо ввести в товарооборот строго в секс-шопах с 21 года. Засекли, что продали 12-14-летним — сразу отбирать лицензию и — вон из города вместе с сексапильным скарбом.

Москва и Министерства обязаны уметь махать мечами не в пустоту — нужны штрафные санкции за платные идеологические пасквилы и памфлеты на взорвавшихся «граффити» и «папарацци». Средства от штрафов — направлять на нужды сельских школ, библиотек, церквей, профтехучилищ, больниц и обслуживание транспортного парка райцентров. Злободневно вернуть в Уставы СМИ «увольнение по служебному несоответствию» лиц, запятнавших честь и достоинство истинной журналистики. Членов Союзов писателей тем более надо карать — им ли не знать и чуют, что есть Слово, Строка, Муза, Парнас, Бог...

Управление и направление деятельности творческих Союзов и СМИ РФ регламентируются и основываются на публичном голосовании, с привлечением широких слоёв общественности. Исключены:

- назначение на руководящие и редакторские посты иногородних и иностранцев, ибо им незнаком и безразличен регион (синдром отчуждения и лодырничества при бюджете);
- захват газет, радио и телеэфира, а также интернет-сайтов внутренними, самообразовавшимися, либо спонсированными извне, оппозиционными объединениями;
- самовыдвижение и лауреатство, заслуженность, премирование и юбилейность, при нулевых или «околонулевых заслугах» перед Родиной и общественностью;
- поездки и командировки по стране и за границу на средства Союзов и СМИ без согласования и голосования в среде их полноправных членов;

- использование транспортного парка, недвижимости, фондов Союзов и СМИ, как и общественного транспорта, в корыстной и внеслужебной сферах;
- клановость и семейственность на руководящих и ответственных постах, подавление творческих начал талантливой и работоспособной молодёжи;
- вмешательство и давление на Союзы и СМИ различных политических, религиозных и националистических организаций, независимо от принадлежности частным лицам или государствам;
- возможность совмещения деятельности руководства с партиями, МВД, ФСБ, СВР, Минобороны, МИД и пр., а также со всеми видами бизнеса (обременённое др. формами деятельности, правление не работает в полную силу в Союзах и СМИ);
- приём новых членов Союзов путём подкупа и взяточного голосования, столичные протекции, ход книгоиздания иногородних вперёд местных (штатных и нештатных) авторов.

Все виды деятельности творческих Союзов, СМИ, библиотек, культурных, научных, общественных, музейных, образовательных и коммерческо-независимых учреждений, должны соответствовать Законам и Конституции РФ, а также стран СНГ. Все организации должны принимать к немедленному исполнению поправки в законодательстве и текущие Указы гаранта Конституции — Президента Российской Федерации.

За неповиновение и срыв национальных проек-

тов лицами, заинтересованными в саботаже, лично допустившими должностные и идеолого-политические преступления против народов (обычно они в рядах неправящих оппозиционных партий) — карать уголовной ответственностью, с широким освещением судебных процессов на телевидении и в прессе. Уставы упомянутых выше организаций и институтов обязаны предусматривать:

- специфику, географию, историографию, традиции и фольклор региона, интересы проживающего в нём населения и вынужденных переселенцев, независимо от возраста и профессии;
- прозрачность финансирования и доступность архивов для каждого члена Союзов и СМИ;
- свободу творческого самовыражения, как мыслителя и художника;
- согласование работ с авторами перед публикацией, в целях безошибочного опубликования и наилучшей подачи материалов;
- отказ всем без исключения авторам в публикации, в случае отсутствия жизненности, актуальности, проблематичности и предназначения произведения;
- своевременную оплату труда авторов, внештатных корреспондентов, художников, дизайнеров, фотографов, механиков-водителей и читателей на договорной основе.

Запрещены, как виды и подвиды лжедеятельности:

- Интернет-плагиатная распечатка материалов, без согласования с авторами и соавторами;
- дискриминация членов Союзов писателей, художников, композиторов; журналистов со

- стороны инфраструктуры власти, а также деятельность по дискредитации членов Союзов между собой;
- предоставление газетно-журнальных площадей и телерадиоэфира антироссийским проектам, широкоформатным фотографиям и рекламе, порнографии, культивации аморального образа жизни, криминальному сообществу «в законе», а также рубрике «Газеты читал», гороскопам, анекдотам, дублированию телепрограмм;
 - примыкание и вступление членов Союзов и СМИ к каким бы то ни было партиям, либо в организации и движения, ассоциации и союзы, фирмы и банки в РФ, странах СНГ и за рубежом (синдром «пятой колонны», действующей на кризис и разложение населения);
 - репортажи с места событий своего региона, без выезда авторов на место событий, секретные «летучки» СМИ и Союзов;
 - снятие значка ® с оплаченной коммерческой или пиарной публикации (деньги оседают среди заговорщиков редакций), требования СМИ к Союзам, чтобы они оплачивали каждый печатный знак по завышенной (незаконной) тарифной сетке;
 - сговор и интриги СМИ против какой-либо одной творческой личности, независимо от её принадлежности к Союзу;
 - монополизация прессы и телерадиокомпаний в сговоре Советов директоров и аукционеров с рядом лиц, непосредственно перед местными выборами, а также перед выборами Президента и Госдумы Российской Федерации.

Региональная интеллигенция обязана работать с населением круглый год, несмотря на метеорология, материальные, технические, моральные, личностные, организационные и физиологические проблемы. Она также не имеет права ссылаться на составляющую госбюджета, тем самым оправдываясь в бездеятельности, инфантильности и нежелании работать во благо общества и России. Вектор паралитературы всё более и чаще склоняется к безжизненности, надуманной лубочности и своевольному сонетству, к лиричности и пейзажности, а по сути — к очковтирательству российского общенародного бытия, состоящего сплошь из малых и больших трагедий, из идеологии сверхкощунственного массового эгоизма, которому нет никаких оправданий.

Лучшим представителям разобщённой интеллигенции (вернее — её остаткам) ещё предстоит жесткая борьба, даже война принципов, мнений, взглядов, позиций, версий, точек зрения и гипотез, трактовок и трудов. Все виды жанров должны рецензироваться и возвращаться авторам по их просьбе. Отказ редколлегий, руководства СМИ и книгоиздательских корпораций должен формулироваться в письменной аргументированной форме и, в случае невозможности передачи лично авторам — пересылаться им с курьерами, по почте или по личным сайтам.

Приветствуются на всех уровнях, не глядя на формат, произведения по истории государства, цивилизации, Планеты, мемуары ветеранов войн, крестьянства, рабочих, служащих, интеллигенции, местных жителей и гостей регионов.

Накануне заумных восседаний с элементами хронического недосыпания от «верхотурных» забот» и басенно-елейного красноречия банкетов за счёт налогоплательщиков, злостно попросить культиваторов тарабарщины, продавших и арендующих писательскую недвижимость и Литфонд, спросить торговцев чужими поделками и картинками о проделанной работе за 15 лет, в письменном документальном виде на страницах нейтральных, а не провластных изданий. Доколе мыслящий Мир в лице Сообщества Народов будет так просто прощать мотылёчность будней человеко-оводам, писавшим больше половины жизни по сценариям Сатаны?!

Если же сверхразвитая трусость, лень и пороки будут прикипать к их телам рубашками и тулупами мобильного эгоизма и хитрющего приспособленчества «ради детей», если высокообразованные люди предпочтут отмолчаться, — Мир станет свидетелем непоправимого упадничества России. Такова работа бумеранга времени, плата за терроризирование и зомбирование себя нелюбимых или же крайне самообожаемых. Другими словами — часть пишущей братии и интеллигенции виновна в происходящем, совсем не потому, что десятилетиями умеет оставаться слепой и глухонемой при здравии.

Величественной в открытиях, литературной «Мекке» Мира — одарённой Матушке-России негоже унижать себя и замечательных предков показательной бесталанностью, а, честнее, их ликвидацией и самоуничтожением. Перекрытие движения душ и разума ради усиления могущества и

независимости державы — вряд ли поймут грядущие поколения...

Творческим Союзам и средствам массовой информации Российской Федерации придётся долго и целенаправленно работать в поте тел и лиц, чтобы осушить зловонное болото неравноправия и деспотизма, которое они построили, хотя того или не хотя, сами. Колоссальнейшее напряжение и сильнейшее сплочение сил вытолкнет их на плодотворную твердь, если они навсегда избавятся от пресмыкаемости, злобы, подсиживания, интриг, зависти, прозябания, жестокости, тупости, бесчувственности, продажности, коллективного заговора и лени.

Не случится сего — жизнь продолжится. Но эта «жизнь» будет суетой и ползанием органических и растительных, любящих алкоголь, секс и наркотики инфузорий, выживших благодаря вандалистскому выжиманию и выкачиванию Планеты Земля, уже сейчас надкушенной ведьмами и вампирами Князя Тьмы. Не пора ли, пока ещё не поздно, отсечь голову многотысячелетней межгалактической мерзости???

Нет, авторы «не против всех», как может показаться идолопоклонческим и партийным «боголюбцам» (переодетым и загримированным чертенятам). Голосуя против закреплённых Центризмкомом претендентов, возомнивших сколотить «великое обеспеченное светлое будущее Родины» партийной макулатурой, членскими взносами-пожертвованиями и психологическим использованием ностальгии, никто из здоровой оппозиции н и ч е г о н е д о б ь ё т с я . Героический, битый непередаваемым

горем, исключительно самобытный, пусть выпивающий российский народ, так или иначе, вырабатал в себе единственную и естественную броню, надеясь, как это ни парадоксально, только на самого себя. Времена «добрых царей», мудрых диктаторов, дальновзорких ясновидцев-тиранов канули в Лету.

Справятся ли с псевдонимией, врунологией, монетизацией душ, распродажей умов и богатств страны порой сонливые господа-товарищи под лидерством В. В. Путина — покажет не Олимпиада 2014 года, а Повелитель Всего и Вся — Его Величество ВРЕМЯ. Ответить сейчас на многие вопросы чрезвычайно сложно, а порой и невозможно — мало кто знает «табунное» составляющее механизмов и сил прогрессирующих лобби. Кто знает, может они, носители псевдонимов, прозвищ, кличек, погонял и фамилий «под друзей всех времён и народов», признают своё отягчающее банкротство и сами, никого не трогая, тихо уйдут?!

В принципе, с ними и не нужно справляться! Пусть именные и безыменные самостоятельно поправят мозги с ориентацией на труд, уважение, доброту, честность по отношению к своим согражданам, ну и, конечно, в первую очередь к самим себе. Тогда частично рассмотренные заболевания и пакости общества, к радости большинства россиян, уйдут с нашей земли туда, где они либо окончательно вымрут, либо вновь приживутся. И всё же, на все 100%, очень больно и обидно будет всем нам, если наши дети, внуки и правнуки заново пройдут сквозь крушение надежд, проектов и начинаний, порождённое «ошибками» не определивших-

ся в политдумах сегодняшних мам и пап. Все прошли разные школы, но, очевидно, запомнили святое правило математики:

$$0 + 0 = 0!$$

Перед каруселью выборов Госдумы и Президента России, её губернаторов, законодателей, звездистов, фээсбистов, олигархов, юристов и «паханов», — с о в р е м е н н и к и ! — будьте милосердны и мудры непременно к себе самим. Тогда, когда вы интуитивно ощутите в себе ритм ежеминутной культуры годами, возможно, произойдёт безобидная и тихая культурная революция. Производным её станет та жизнь, что мы, родившись по-разному, олицетворяем каждый на своём посту, в своём неповторимом отрезке мироздания по новым законам и кодексам рыночной Отчизны, зомбируемой антикультурным потоком безнравственной информации.

Бессильны авторы в одиночку инвестировать в общество нравственность, духовность, патриотизм, понимание России — как Высшей Святости для всякого рождённого на Её земле, под Её крылом. Владеющий пером и словом обязан ежесекундно помнить об титанической ответственности перед народом, Родиной, Миром, Христом, Буддой и Аллахом, наконец, действующей властью. Только вместе (без партий) ежедневно, трудом, умом, добром, волей, характерами, энергетикой терпения, милосердия и сострадания, мы сохраним целостность, здоровье и смысл существования нашего многострадального народа и Героя-государства, Флагмана Победы во Второй Мировой и Великой Отечественной войне...

Победа миллионов людей, прошедших путём горя в войнах, родила маленькие победы авторов, вдохновлённых силою и мужеством предшествующих великодоблестных поколений. Они явились победами Орловской области в России, Франции, США, Великобритании, признанием труда авторов в Германии, Италии, Японии и в других странах. Победы вошли в библиотеки Президентов стран СНГ, они легли в основание Памятника «Нормандии-Неман» в Ле Бурже. Победа была озвучена песней из франко-советского одноимённого фильма, исполненная мэтром эстрады И. Д. Кобзоном, чей концерт совпал по времени с международным саммитом глав держав в Париже. Увидев «Небесные снайперы» и быстро пролистав авторский дар, председатель Комитета Госдумы РФ по культуре неожиданно запел по памяти:

*Мы за правое дело дрались, камрад,
Нам война ненавистна иная:
Не поддайся обману, французский собрат,
Верность клятве своей сохраняя.*

*В небесах мы летали одних,
Мы теряли друзей боевых,
Ну, а тем, кому выпало жить,
Надо помнить о них и дружить!*

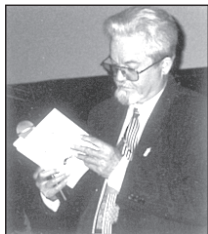
Отец и сын — Виктор и Сергей Рассохины — изо всех сил стараются помнить о многом. Подтверждением знаковой Победы авторов настоящей книги стал тот факт, что символическая точка в произведении поставлена в метель через сутки после празднова-

ния 75-летия со дня рождения поэтического звонаря Орловщины Дмитрия Ивановича Блынского.

Авторы побывали на Родине земляка, добрейшей души человека. Подарили свои книги в Покровском, Долгом, на малой Родине Поэта — во Внуково и Васютино. Орловские СМИ и писатели не приехали. Как не приехали они ранее на 100-летие Русско-Японской войны в Савино под Тулу, не были при визите представителей французского посольства, как не было их на большинстве Дней Освобождения районов летом 2006 года...

Честь имеем и благодарим думающих читателей за оказанное внимание к писательскому труду. Надеемся, губернатор Орловской области Егор Семёнович Строев, которого мы заочно поздравляем с 70-летием, протянет авторам дружескую руку помощи, для издания второго проекта «Небесные снайперы» в Орловской типографии «Труд».

1 октября 2006 — 24 февраля 2007 г.,
г. Орёл — командировки по России.



*Стихи
о Пушкине
из книги
«Последняя
дуэль».*



*Книги
«Небесные
снайперы»
и «Тихие
Гавайи?» —
в подарок
землякам
Дмитрия
Блынского.*

ОТЗЫВЫ ЧИТАТЕЛЕЙ О ТВОРЧЕСТВЕ АВТОРОВ И ПЕРВОМ ИЗДАНИИ КНИГИ «НЕБЕСНЫЕ СНАЙПЕРЫ»*

Паисий, Архиепископ Орловский и Ливенский:

— «Небесные снайперы»? Благославляю!

Василий Уваров (Мэрия города Орла):

— Не помочь такому земляку и автору вместе с сыном — грешно!

Михаил Вдовин (Мэрия города Орла и Городской Совет народных депутатов):

— Прочёл вашу книгу. Немцы не испугаются?

Андрей Курнаков (художник-баталист, Союз художников СССР-РФ):

— Как крупные художники слова, доверяйте только себе самим!

Анатолий Трофимов (председатель Избиркома по Орловской области):

— Рад, что сын Сергей вышел с отцом на очень сложную, но уважаемую и почётную международную дорогу...

Иван Мосякин (депутат Госдумы РФ от Орловской области):

— Спасибо за подвижническую деятельность, Виктор Васильевич!

Ефим Вельковский (Администрация Орловской области):

— Вот это писатели... Вот это подарок к 440-летию Орла!

Александр Лабейкин (Администрация Орловской области):

— Вы ещё пишете о промышленности и авиации? Любопытно...

Анатолий Крапивченков (Мэрия города Орла):

— Мощь!

Евгений Кутепов (редактор газеты «Вперёд», Сосково):

— Представляю, через какие архивы пришлось вам пройти.

Александр Бельский (поэт, краевед, автор нескольких книг):

*Публикуются со значительными сокращениями. Сотни откликов авторы вынуждены хранить в памяти и архивах.

— Есть интересный музей «Нормандии-Неман» в Орловской областной станции детского и юношеского туризма и экскурсий. Накануне Дня Воздушного Флота России — перед читателями встанут яркие образы ветеранов Великой Отечественной, их уникальная судьба.

Михаил Бондарчук (бывший редактор газеты «За изобилие», Колпна):

— Остаётся поздравить отца и сына Рассохиных за интересный, содержательный во всех отношениях сборник и пожелать им счастья, здоровья и новых творческих успехов!

Борис Лазько (ветеран войны и труда, председатель Совета ветеранов ВОВ по Орловской области):

— Захватывает. Прочёл сразу!

Владимир Бутусов (ветеран Афганской войны, генеральный директор ООО «Возрождение»):

— Держим связь! Книги подарим лучшим людям коллектива!

Роберт Леви (авто-мото-путешественник, автор многих статей, вдохновитель и организатор пробегов по Боевым Святыням СССР—РФ, а также по маршрутам культурных, военных, архитектурных памятников):

— Нам тоже нужна ваша книга. Там, где побываем, она будет напоминать об Орле и сражениях на Орловеко-Курской дуге...

Анатолий Бакренёв (ветеран МВД, заместитель главы Администрации Сосковского района):

— Книга небольшая, но весомая как дополнение к любой библиотеке.

Василий Кулагин (самобытный поэт и журналист, Змиёвка):

— Прочту, отобразим в «Сельской нови»!

Владимир Мишин (многолетний руководитель ЗАО «Куракинское»):

— Большое спасибо за книги. Да и учебный год у ребят только начался...

Леонид Захаров (лидер коллектива ОАО «Ленинское», Свердловский район):

Богодухово — наша малая и любимая Родина. Трудимся круглый год. Восстанавливаем храм неподалёку от Неручи. Построили школу. Всё есть — только работай! Благодарность за книги! Приезжайте — мы рады видеть гостей и друзей!

Николай Калинин (поэт, критик, публицист, член Союза российских писателей, автор ряда книг и киносценариев, Мценск):

— Молодцы! Дело Святое...

Николай Левин (многолетний директор музея-заповедника И. С. Тургенева «Спасское-Лутовиново»):

— Времена изменились — рынок. Кому-то книги — это не надо. Но кому-то — всё-таки надо!

Владимир Костюченко (генеральный директор ОАО «Межгосметиз-Мценск»):

— Ваши книги заслуживают высокой оценки и внимательного прочтения. Мы всегда поддерживали истинную интеллигенцию и патриотов. Будем сотрудничать и в будущем.

Анатолий Рябцев (профессиональный штангист, заслуженный тренер и судья международной категории, воспитатель чемпионов по тяжёлой атлетике, Мценск):

— Французы сражались под Мценском. Вечная им память! Вторая часть книги о работе с заключёнными во Франции — тоже по-своему интересная. Лучше учиться на чужом опыте и помнить: в любом случае осуждённые — граждане своей страны.

Владимир Тильман (генеральный директор ЗАО «Росгидромаш», Орёл):

— Очень польщён подарком. Мой отец, работая на радио и телевидении, не раз освещал военную тему. Спасибо!

Виктор Жуков (директор Троснянской средней школы с новым филиалом «Школа искусств», Тросна):

— «Небесные снайперы» и «Тихие Гавайи?» — хорошие книги не только для старшеклассников, но и для взрослых. Много новых фактов. Приезжайте ещё.

Галина Жукова (бывший редактор газеты «Сельские зори», депутат Областного совета народных депутатов, Тросна):

— Честно скажу: не ожидала, что могу оказаться в истории!

Татьяна Пупкова (директор средней школы, Пенно-Бырино, Троснянский район):

— Бальзам мальчишкам! Пусть мечтают быть лётчиками, а не бандитами.

Михаил Шахов (крестьянин, разнорабочий в бывшем колхозе «Красноармейский», участник строительства во-

дохранилища у д. Высокое на Свапе, п. Редогощенский, Троснянский район):

— Провели бетонку почти до моего дома, а молодёжь — окрест — в город сбежала. Изредка навещает родня, а так — по Свапе шастают заезжие рыбаки. Жалко крестьянство — по жизни обижают. А за книгу вам спасибо, в ней даже фотка про Редогощь есть!

Евгений Гаранин (капитан III ранга в отставке, подводник, служил на атомоходах Северного Флота в бытность ВМФ СССР, д. Редогощь, Троснянский район):

— Великая благодарность, Виктор и Сергей, за труд. Побольше бы таких людей и писателей новой России...

Сергей Сибилёв (шофёр с 20-летним стажем, рыбак и охотник-любитель, лауреат Всероссийских конкурсов по охотничьему собаководству, неоднократный призёр в области воспитания и тренинга ценных пород собак, д. Черемшное, Троснянский район):

— Да кто вас не знает? До сих пор храню подписку «Записок современного охотника», вас там часто печатали. Обидно за Богатовых — молодые же были... И книгу сохраню — детям годится!

Юрий Выходов (многолетний председатель КСП «Карпово», ныне управляющий структурного подразделения агрофирмы «Маслово», Карпово, Орловский район):

— Сложное наступило время. Всем честным труженикам тяжело. Крестьяне вообще на грани выживания — проблемы с ГСМ, урожаем, погодой. У настоящих, а не «детективных» писателей вряд ли меньше забот: документы, финансирование, бумага... Почитаем!

Владимир Адаменко (генеральный директор ЗАО «Штерн-агро» — «Троснянский бекон», Никуличи — Тросна, Орловский и Троснянский районы):

— И в мирное время нужно уметь сражаться!

Нина Батищева, Виктор Скалозуб (супруги, х. Хитрово Орловского района):

— Наш папа и тесть Дмитрий Николаевич — танкист, прошёл ад Сталинграда. Рассказывал про ужас на земле, на Волге, в почерневших от пожарниц небесах. Мы признательны вам за такой дар. Жаль наш родной ветеран не успел показать книгу школьникам, а воспитал он их — много...

Михаил Гречихин (бессменный и уважаемый руководитель ЗАО «Троицкое», организатор конезаводства и ов-

цеводства (лошади хозяйства — известные призёры Всероссийских и Международных турниров), Троицкое, Орловский район):

— Постоянно занят конюшней, земледелием, подготовкой кормов и сбором урожая. Техники маловато. Радуется, что провели газ и дорогу, но книгу — прочту обязательно!

Алексей Аверкиев (Администрация Орловского района):

— Отлично, Виктор Васильевич, что приобщаете сына к истории и писательскому труду. Наследие прошлого — фундамент для будущего!

Евгений Вершинин (журналист, редактор газеты «Наша жизнь», Орловский район):

— Как-нибудь известим о новинке (не публикует ни строчки свыше четырёх месяцев 2006 г. — *Авт.*).

Владимир Курдюков (индивидуальный предприниматель, Орёл):

— Любопытная книжка. Мы, молодые предприниматели, прошедшие школы и ВУЗы СССР, таких книг по внеклассному чтению не встречали. Ей нужен ещё больший тираж!

Анатолий Бидюк (крупный специалист по промышленному мясообработывающему производству, долгие годы возглавлял Мценский мясокомбинат):

— Небольшой формат выгоднее, а там и до тома недалеко!

Александр Вылугин (журналист, автор многих статей о тружениках Орловщины, редактор газеты «Орловские земельные ведомости»):

— Отличная работа! После поэм «Бригадирские будни» и «Озарённая душа» несколько неожиданная проза. Отметим событие на передовице!

Николай Володин (председатель Областного совета депутатов по Орловской области, автор книги «Земля моя — боль моя...»):

— Бензина пожалели... (По случаю отсутствия передовых федеральных и областных СМИ в Савино Тульской области, где отмечалось 100-летие Русско-японской войны 1904–05 гг. и был открыт Музей в честь экипажа и командира крейсера «Варяг» В. Ф. Руднева. — *Авт.*)

Татьяна Андрианова (председатель Избиркома города Орла):

— Ваши книги должны издаваться минимум — сто тысяч экземпляров!

Юрий Лихопёк (ветеран ВОВ, профессионал орловской журналистики, спецкор ИТАР-ТАСС и «Радио-Экспресс»):

— Бронейбойное направление!

Анатолий Шахов (ветеран ГАИ и МВД, возглавлял ГАИ и ГИБДД Орловского района, полковник в отставке):

— Я технарш с молодости. Служил в авиации, обслуживал боевые самолёты, будучи техником. Потом — всю жизнь — машины. Таблицы в книге, где рассмотрены свыше двадцати истребителей, весьма интересны...

Сергей Корнеев (водитель с 25-летним стажем, руководитель Автосервиса «Самара», профессиональный автомеханик):

— Ну, ребята, даёте! Вас уже поздравляют по радио, а вы не знаете! Ваши книги — среди лучших в моей библиотеке!

Камал Магомедов (врач уролог-андролог МЛПУ «Родильный дом» города Орла):

— Мудрые и хорошие книги — как не познавшие пороков дети. Они сближают народы. Спасибо!

Виктор Садовский (поэт и композитор, неоднократно гастролировал по России и США):

— Рад бы написать очерк о вас. Правда, не знаю, будет ли он напечатан в «Орловской правде»?

Иосиф Кобзон (народный артист СССР, депутат Госдумы РФ):

— Я вам отвечу песней о «Нормандии-Неман»! (Содержал слово, исполнив её в день концерта в Орле. — *Авт.*).

Павел Меркулов (секретарь регионального отделения партии «Единая Россия», Орёл):

— Насколько я понимаю отечественную и зарубежную литературу — писатель принадлежит не партиям, а истине и правде. Прочёл книги, Виктор Васильевич, спасибо. Поможем в реализации ваших новых проектов.

Вячеслав Серов (начальник Управления сельского хозяйства и продовольствия по Орловской области):

— Село важно и нужно поддерживать во всех направлениях. То, что вы с сыном едете к людям глубинки, кормильцам области и страны, даёт новые материалы, которые облагораживают ваш непростой труд.

Валентина Новошинская (профессиональный журналист, редактировала уважаемую обществом газету «Говорит и показывает Орёл», вестник Орловской государственной телерадиокомпания):

— Пора размещать «Снайперов» в Интернете!

Анатолий Судоргин (генеральный директор ОАО АПК «Орловская нива»):

— Наш коллектив хорошо знает «Шапку Мономаха» и «Последнюю дуэль». Писатель не может быть равнодушным к бегу времени и сложным процессам, происходящим в обществе. Спасибо, что не забываете ветеранов АПК — они отдали все силы возрождению и строительству отрасли после войны...

Виктор Молодчинин (руководитель СПК «Заря», Кромской район):

— Теперь наш коллектив заработает ещё качественнее и с гордостью. Присутствие в книге обязывает!

Сергей Будагов (генеральный директор ЗАО «Юность», Должанский район):

— От имени должанцев, работающих на возглавляемом мной предприятии, сердечно благодарю за книги. Судя только по оформлению и фотоматериалам, да и самой тематике, видно что на их создание ушли годы.

Анатолий Кононыгин (учитель, журналист, главный редактор газеты «Орловская правда», автор объективной книги «Повороты судьбы»):

— Так держать!

Александр Жутиков (ветеран войны, председатель Городского Совета ветеранов ВОВ, Орёл):

— Спасибо за книги, подаренные морякам на День Флота и ветеранам Великой Отечественной в Сквере Танкистов на Пятое августа!

Николай Ницук (военный журналист, автор многих статей на военно-патриотическую тему, учредитель ООО «Информтехносервис»):

— Вы ещё не во Франции? А я думал, вас Путин в гости к Шираку забрал! (Шутит. — *Авт.*)

Людмила Иванова (писатель, автор книг и статей по истории Русской Православной Церкви, член Союза российских писателей):

-Всё воюете?!

Вячеслав Митряев (ветеран и руководитель Орловского отделения Общества спасения на водах):

— Понимаю, почему не встречались на рыбацких маршрутах...

Геннадий Поляков, Антон Поляков (многолетние и уважаемые руководители СПК «Птицевод», Орловский район):

— Виктор Васильевич! Вы всегда наш желанный гость. Коллектив вас знает. Никогда не проезжайте мимо!

Сергей Астапов (профессиональный альпинист и фотограф, генеральный директор ЗАО «Промсвязьмонтажсервис»):

— Нет лучше подарка ветеранам и гостям города к праздникам!

Владимир Панфилов (главный редактор иллюстрированного журнала «Регион 57»):

— Работаете серьёзно. Надо сотрудничать.

Виктор Ковалёв (генеральный директор Орловского Центра стандартизации, метрологии и сертификации, участник мероприятий по поддержке и шефству частей ВМФ РФ):

— Знаю ваши стихи о гениальном Пушкине. Спасибо за подарок коллективу. Пишите новые книги — будем помогать в издании.

Станислав Мац (генеральный директор ОАО «Орловский завод силикатного кирпича», неоднократный спонсор культурно-массовых и оздоровительно-спортивных мероприятий):

— Достойная работа высокого уровня!

Сергей Потапов (автослесарь высшего разряда, строитель, отец двух сыновей — Ивана и Валентина, Орёл):

— Давно не попадалась в руки добротная книга орловских писателей: всё про Фета, бабочки, цветочки, губернские сказочки. Спасибо за «Небесных снайперов». Обращайтесь, если что, по машине...

Олег Маслов (профессиональный скульптор и художник, автор исторических полотен, член Международного Художественного Фонда):

— Оригинально продумано оформление книги. Интересен и документальный фоторяд на вкладках. Будем читать!

Валентин Беляев, Виктор Осекин (офицеры-подводники ВМФ РФ, учредители военно-патриотической организации ветеранов ВМФ СССР—РФ «Флоту быть!»):

— Верховный Главнокомандующий и министр обороны вводят программу усиления надводного и подводного Флота, полный переход на службу по контрактной основе. Тридцать книг «Последняя дуэль» — на борту АПРК «Орёл». Возрождение Флота — общее дело народов России. Символично, что передовые писатели, интеллигенция нашей страны одними из первых откликнулись на трагедии и проблемы отечественных ВМС, поддержали семьи погибших и пострадавших моряков...

Олег Попов (мототурист, многопрофильный слесарь Орловского завода металлоизделий, участник поисков и раскопок следов «Нормандии» на Орловщине):

— Мне, хорошо изучившему авиатематику военных лет, есть что вам показать и рассказать. Остались фотографии, когда наш отряд искал обломки «Яка» майора Жана Луи Тюляна. Читал ваши статьи «Неизвестный Чкалов», «Небопроходец», «Далёкий Мидуэй». Теперь вот книга — занимательно!

Владимир Агибалов (начальник Управления по делам молодёжи и физической культуре Орловской области):

— Молодёжь по-разному воспринимает историю. Но, так или иначе, она вернётся к ней: без этого не будет понимания своего народа и Отечества.

Григорий Вороничев (генеральный директор ОАО «Типография Труд», Орёл):

— Ваше дело — создавать книги, наше — печатать. Писатели и издатели обречены быть союзниками.

Владимир Кузнецов (председатель Профсоюза машиностроителей Орловской области):

— Мельчают нынче писатели. Пишут на потребу «широких масс», а начнёшь читать — так и читать нечего! Спасибо за новые книги по истории Второй Мировой войны.

Юрий Павлов (генеральный директор ОАО «Орёлстройиндустрия»):

— Как наши плиты — так и ваши книги. Строительство знаний — это тоже ответственность!

Александр Кисляков (бывший мэр Орла):

— Я всегда знал, что на Орловщине мало кто так работает.

Виктор Умеренков (Орловское РАЙПО «Единство», председатель):

— Помню ваши выступления на Фетовских праздниках. Орловцы были и есть таланты!

Алексей Абакумов (самобытный поэт и публицист, автор поэтических сборников, много лет возглавлял газету «Заря», Кромы):

— Рад очередной победе братьев по перу!

Александр Бывшев (начинающий литератор, молодой поэт с жёсткой гражданской позицией в защиту честных тружеников села, за рабочих, ветеранов войн и труда, Кромы):

— Моя школа — «Шапка Мономаха». Крест тяжёлый, временами неподъёмный, но русский. Желаю как можно больших успехов, побольше здоровья и настоящих друзей!

Роман Ильичёв (индивидуальный предприниматель, организатор и участник восстановления православной церкви и прихода в Салтыках, Орловский район):

— Я местный, как говорится, «где родился, там и содился». Спасибо, что посетили нас на Покров, за статью и книгу. Даст Бог, скоро засветится наш храм на всю округу...

Николай Швецов (художник-пейзажист, мастер натюрморта, преподаватель искусства живописи и акварели, Кромы):

— У художников — вся жизнь борьба, иногда — самоистязание. Сын в Москве, читал книги, что вы подарили мне. Пишет: «Москву никто не узнает — душит рынок во всех сферах деятельности». Книги понравились. Жаль, редко видимся.

Владимир Павловский (директор Добринского Дома ветеранов войны и труда, Орловский район):

— Большое спасибо за выступление, за новые книги. Надеюсь, наше сотрудничество благотворно продолжится!

Алексей Савин (ветеран войны и труда, пенсионер, проживает в п. Добрый):

— Родом я из-под Ржавецкого Залегощенского района. У нас в Кочетах бывал Лев Толстой. В Салтыковском филиале у меня друг — с родины писателя Языкова. Путина встречали, обратился за помощью насчёт брата, погибшего под Сталинградом. Мы по похоронке думали — погиб в 1944-м. Оказывается — в 1942-м...

От души благодарю за выступление на День пожилых людей. Мы старались как могли, и сверх-сверх того, как могли. И Серёжке спасибо, за его работу. Молодец, что отцу помогает!

Николай Алимов (бывший глава Администрации Дмитровского района, заместитель начальника Управления сельского хозяйства Орловской области, глава Ассоциации «Орёлрыбвод», Дмитровск):

— Принято считать Дмитровск — глубинная провинция, но это не так. У нас великолепные земляки, труженики, механизаторы, рабочие, солдаты, офицеры, моряки. Били немцев на родной земле и в Европе, освобождали Дальний Восток и Китай от японцев. Ваши книги для них —

как отдушина. Раны болят, память жмёт, а молодость вспоминают...

Василий Сумаков (многолетний лидер Дмитровского райпищекombината):

— Суетная жизнь стала. И кто её так засуетил? Вот и вы, Виктор и Сергей, всё на бегу — нет времени ни на рыбалку, ни на «тихую охоту». У нас тут грибов — с одним лукошком не выходи! И рыба всякая, не только в Бородино и Крупышино. Книги подарены коллективу и гостям. От сына Андрея привет: он сейчас рядом с вами — по Орлу шоферит.

Николай Потапов (глава Администрации Дмитровского района):

— Рады видеть вас на очередную Годовщину освобождения района. Мы тоже готовились: сняли фильм о земляках-ветеранах, отрепетировали концертную программу. Вы, кстати, можете выступить, а книги — после банкета раздарим!

Михаил Сумаков (руководитель СПК «Память Ленина», Дмитровский район):

— Работа писателя схожа с трудом пахаря — почвы лишь разные. Забывают крестьян помаленьку — глыбы вроде Хрущёва больше не едут. Статьи ваши серьёзные, а книги — тем более. Удачи вам!

Светлана Рассказова-Николаева (генеральный директор аудиторско-консалтинговой фирмы «ЦБА», доктор экономических наук, профессор, Москва):

— Мой дедушка — ваш земляк, погиб, освобождая Орловщину. Мы только недавно смогли об этом узнать, восстановить историческую справедливость. «Тихие Гавайи?» и «Небесные снайперы» будут напоминать нашей семье о дне освобождения Дмитровска и о Поле Матросской Славы над речушкой Неживкой...

Владимир Бовин (директор ООО Аграрная инвестиционная компания «АГРИКО», Москва):

— Я вам помогу, как настоящему писателю и русскому человеку!

Сергей Коростелёв (индивидуальный предприниматель, Железнодорожск) и его **супруга Наталья** (учительница начальных классов, д. Долбенкино Дмитровский район):

— Не всякому дано понять, что вы делаете. Многие считают писателей шутами или скоморохами. К несчастью для них, они забыли, что жизнь каждого из них началась в букваре, учебнике, в хорошей и умной книге, став-

шей самой значимой при выборе дальнейшего пути и профессии. Будем ждать новых книг с нетерпением!

Леонид Сальников (контр-адмирал ВМФ СССР, ныне военный пенсионер, наставник молодёжи, Дмитровск):

— Сильные работы! Удивлён, почему не печатают ваш очерк об адмирале Николае Кузнецове? Вроде не матом пишете!

Геннадий Александров (журналист, писатель, краевед, работает в газете «Эхо недели», автор замечательного цикла книг «Люди Железногорья», Железногорск, Курская область):

— Планируем опубликовать ваши стихотворения о селе, природе, статьи о рыбалке и охоте. Приглашаем на празднование 50-летия Железногорска!

Виктор Козлов (книголюб, коллекционер книг железнодорожников, курских, дмитриев-львовских, орловских и тульских писателей, Железногорск):

Рассохин — гордость моей библиотеки. Не раз перечитывал: всякий раз произведения воспринимаются по-разному...

Анатолий Пупков (из крестьян, проживал в п. Покровский Троснянского района Орловской области, работал в совхозе «Красноармейский», ныне пенсионер, рыболов-любитель, живёт в Железногорске):

— Мы, Василич, тебя ещё по Всесоюзному радио из Москвы слушали. Я и письмо благодарственное писал. Какая по Свапе рыба? Да никакая — одолели уж с сетками и электроудочками. Житья нету! Ты уж напиши, пусть их там рыбадзор малость попугает...

Сергей Санкин (администратор одного из поселений под Железногорском, уроженец с. Высокое Троснянского района, Орловской области):

— «Шапка Мономаха» у меня есть. Маме моей стихи про деревню, родню и судьбы матерей понравились. «Небесные снайперы» — вижу дело суровое. Война... Тут под Высоким, Локтионово, Гнездилово, Бузцем, Копёнками, ближе к вам по Белому Немёду — тоже жуть что было. Уходят старики. Но раз избрали — буду за них бороться!

Павел Костиков (житель с. Высокое, бывший подводник, механизатор):

— Вот это новость! Помню, как же, тащил вас из апфельской сели. Трос рвали. Там по весне даже «Козлы»

кувыркаются. Братья и сёстры приедут, обязательно похвалятся: это ж надо — в книжку попал!

Григорий Куцуев (механизатор с 30-летним стажем, многодетный отец, строитель, рыбак, д. Редогощь Троснянского района Орловской области):

— Никто к нам не навевывается. Живём, будто не российские совсем. Глава администрации Быков, при бетонке — забыл, что тут — люди живут. За книгу — премного благодарен. Читал вас в «Сельских зорях». Быкову напомните — дорогу зимой замечает!

Игорь Коростелёв (уроженец д. Новая Головинка Курской области, десятилетия протрудился на МГОКе, проживает в Железногорске):

— Ребятам на работе стишки читал. Спрашиваю, кто? Говорят: «Есенин». Я им: плохо, что не знаете местных писателей. Они смеются: «некогда нам ни писать, ни читать — р у д а!»

Александр Максимкин (уважаемый руководитель Агрофирмы «Нерусса», Дмитровский район):

— Читали всей семьёй «Бригадирские будни» — ничего подобного ни у кого раньше не встречал. Книги вручены ветеранам и передовикам хозяйства. Спасибо за линию защиты крестьян, проводимую вами в творчестве!

Иван Митин (глава Администрации Кромского района Орловской области):

— У нас впереди много мероприятий — освобождение района, уборка урожая, награждение комбайнёров и шофёров, День знаний, другие профессиональные праздники. Книга в России остаётся лучшим подарком!

Михаил Кузьмин (уважаемый руководитель СПК «Заря мира» — лидировавшего хозяйства Орловщины по производству промышленной конопли, д. Коровье болото, Кромской район):

— Всех бросили на выживание. Идёт неестественный отбор, фактическое удушение человека. Хорошо вот вы — не забываете нас, Строев сильно помог с новой школой. А так... Нельзя соотечественников ценами как рабов гнуть: ненависть скопится, где и как она выльется?!

Владимир Батов (многоопытный руководитель ОАО «Юбилейное», Орловский район):

— Не бывает неживого труда. Без заботы, души, смекалки, без совестливого и бескорыстного вклада в любое

мало-мальски порядочное начинание — не достичь успеха, не собрать плодов прибыли от своей деятельности. Вы обратились за помощью — мы помогли вам, пусть символично. Так же и вы — где-то замолвите за нас доброе слово!

Виктор Беденко, Иван Поварков (уважаемые ветераны АПК Орловщины, рационализаторы ряда нововведений в сельскохозяйственной отрасли области и в фермерских хозяйствах):

— Государство должно осознать — жизнь и труд крестьян основа благосостояния и независимости державы. Нечего Россию с Америкой сравнивать: наши предки вперёд её веками землю возделывали. Вы — писатель, а кушать надо. Сын-шофёр — завтракать надо. Рабочие, дети, губернаторы, президенты, библиотекари — не всем дано огород содержать и скотину растить. Ваши книги в Аргентину же не везут? А нас зажимают заокеанщиной и китайщиной. За морем телушка — полушка, да перевоз дорог!

Иван Заложных (бывший председатель СПК «Россия», с. Калинино, Орловский район):

— Читал ваши статьи в орловской прессе, сейчас — что-то не видно. Зажимают? А они всех зажимают и, вдохнув, смеясь народу в лицо. Удивлён, почему и чем вас заинтересовала военная авиация? Тема сложная. Годы прошли немалые...

Иван Невров (староста строящейся православной церкви в с. Калинино, бывший бульдозерист, строил знаменитые «Чистые пруды» в округе, Орловский район):

— У меня с братом все ваши книги. Ознакомимся с новой. Мы люди скромные. Дело своё хорошо знаем. Время выжигает свои следы и отпечатки. Что поделаешь?

Николай Азаров (глава Администрации Свердловского района Орловской области):

— Очень своевременные книги. Вчера чествовали фронтовиков в импровизированном военно-палаточном лагере под Алёновкой. Ваши наработки вручим ветеранам на День освобождения района.

Пётр Заложных (глава Администрации Малоархангельского района Орловской области):

— Среди малоархангельцев немало известных авиаторов, не говоря о механизаторах, знающих технику «на зубок». Почти все дети крестьян служили в армии и флоте. Люди, через труд и ум познавшие землю, редко когда ста-

новились дармоедами и дезертирами. Нашим воинам, их детям, внукам и правнукам, будет интересно прикоснуться к событиям 60-летней давности...

Виктор Громов (глава Администрации Колпнянского района Орловской области):

— Здорово, что застали меня в райцентре. Наступила горячая пора — день и ночь на колёсах. Спасибо за труд, Виктор — не снижать темпа! Кстати, в Колпне родился и вырос выдающийся лётчик-истребитель, один из первых Героев Советского Союза — Владимир Бочаров. Желая новых творческих успехов!

Виктор Толстых (бывший глава Администрации Верховского района Орловской области):

— Виктор Васильевич! Ваш опыт и гражданская позиция — сами по себе — книга!

Владимир Пониткин (глава Администрации Верховского района Орловской области):

— В нашем районе проходили тяжёлые сражения на земле и в небе. Срединная Россия сдерживала «каток» Рейха при наступлении на Москву, имела сильнейшее партизанское движение в годы оккупации, выступила плацдармом при уничтожении и отбрасывании захватчиков на Запад. Ваши книги — об этом. Почаще бывайте у нас в любое время!

Николай Леонов (уважаемый руководитель ЗАО Агрофирма «Нива-Верховье»):

— «Последняя дуэль» подарена коллективу и моему близкому родственнику, заслуженному космонавту СССР, колоритному художнику Алексею Леонову. «Небесные снайперы» — необычная книга: совмещение военной тематики прошлого и жёстких вопросов современности вокруг криминализации общества. Правильно, многие внуки дедов своих толком не знают...

Николай Платошкин (ветеран орловской журналистики, автор сотен статей, печатался в республиканских, столичных, зарубежных изданиях, Верховье):

— Парадоксальная штука — жизнь! Вы не поверите, я лежал в больнице вместе с бывшим командиром 18-го Гвардейского истребительного авиаполка А. Е. Голубовым! Набрасывал статью о нём и лётчиках «Нормандии». Теперь есть повод и материал, чтобы доработать её, переоформить и выпустить для массового читателя. Рад, что заеха-

ли. Племянник приедет на днях, он по-прежнему на ТВЦ. Похвалюсь новинкой!

Дмитрий Пониткин (руководитель одного из сильных хозяйств Орловщины ЗАО «Славянское», сподвижник повсеместного перехода АПК на новые технологии, Верховский район):

— Мы начинали с бережливости. Не со скупости или спартанства во всём, а именно с бережливости, являющейся генератором самоорганизованности и самодисциплины труда. Удалось собрать сплочённый коллектив, создавший всё то, что имеем сегодня. Мы не гонимся за грандиозностью. Нам важнее хоть небольшая, но с в о я стабильность. Спасибо вам за книги — они о нас, о России!

Александр Санин (глава Администрации Залегощенского района Орловской области):

— У меня — «Шапка Мономаха», «Последняя дуэль»... Переход с поэзии на историческую прозу — тут мало знать тему. Нужно тонко чувствовать связь поколений, знать время и людей исследуемой эпохи...

Николай Исайкин (бывший лидер КСП «Ржавецкое», ныне руководитель одного из передовых свиноводческих хозяйств Орловщины «Ломовский», Залегощенский район):

— Считаю важным подчеркнуть: в столицах подобные книги не выходят, в них слишком разогнались в погоне за прибылью. Нам импонирует ваше творчество. Заезжайте порыбачить! У нас в прудах — карпы, караси, приличные окуни водятся...

Олег Тимохин (уважаемый руководитель ОПХ «Красная звезда», его коллектив неоднократно поощрялся и награждался за успехи в животноводстве, Орловский район):

— Наверное, нет сложнее и тяжелее истории нашего народа. Сколько горя и трагедий пришлось ему пережить, сколько потеряли, освобождая страны Европы и Азии от агрессоров... Вы правы, Виктор Васильевич — в России сегодняшней чересчур много пришлых, инородных людей, временщиков и приспособленцев, шифровальщиков сейфов, бюрократов и популистов... Книги передадим в школу, мастеровым, друзьям и гостям хозяйства.

Леонид Пашин (ветеран ГАИ и МВД, начальник УВД по Орловской области):

— Обязательно приобретём ваши книги для наших сотрудников!

Геннадий Чуев (капитан II ранга ВМФ СССР—РФ, участник дальних походов, служил на всех Флотах и в Каспийской флотилии):

— Каждый занят своим делом, какую бы профессию не избрал. Чёткое и продуманное выполнение задачи — основа победы! Был рад познакомиться с вами и вашим творчеством.

Салаудин Тесаев (представитель Чеченской Республики в Орловской области):

— По вашей просьбе, книги доставлены и вручены — Алу Алханову и Рамзану Кадырову. Думаю, вопрос о переиздании «Шапки Мономаха» в Чечне решится положительно. Привлечём местных художников — Ваху Дадаева и других. Наши народы обязаны дружить! Особая благодарность за статью о Халиде Ошаеве...

Дмитрий Соколов (профессиональный рыболов и журналист, редактор газеты «Рыбалка круглый год» и её приложения «Ершович», Нижний Новгород):

— Мы не раз публиковали ваши работы о природе и рыбалке — они нравятся читателям. Были звонки, благодарят. Моя мама — музейный работник, долгое время собирала материалы о Чкалове. Он наш прославленный волгарь! Поклон за «Небесные снайперы»!

Владимир Шахов (газозлектросварщик высшего разряда, участник восстановления промышленно-гражданских объектов в Афганистане, много лет трудился на «Орёл-водоканале»):

— Мы с дочерью Наташей с интересом прочитали «Последнюю дуэль» и недавно вышедшую книгу о «Нормандии-Неман». Не успели прочесть — на Первом канале тот самый фильм, знаете, ещё не цветной. Случайность?

Сергей Глазов (музыкант, аранжировщик, глава районного Дома культуры в Змиёвке, Орловская область):

— Я работал с Игорем Сарухановым. Вчитаюсь, может что из ваших стихов положим на ноты.

Станислав Яценко (глава Администрации Знаменского района Орловской области):

— Мы вместе встречали французскую делегацию. Побывали в Красниково, неподалёку от которого погиб пилот «Нормандии», капитан Альбер Литольф. Берём шестьдесят экземпляров «Небесных снайперов», ведь Знаменский район знают и уважают не только в России, но и во Франции.

Владимир Семёнов (глава Администрации Хотынецкого района Орловской области):

— Орловщина — литературная, но не все нынешние писатели — истинные писатели. Вы с Сергеем бывали везде, практически общались с жителями большинства деревень, сёл, посёлков. С удовольствием читали и обсуждали «Шапку Мономаха», «С восходом солнца» и «Последнюю дуэль». Не ошибся Евтушенко, сказав: «Поэт в России — больше, чем поэт!».

Владимир Селищев (уважаемый руководитель КСП «Богородицкое», депутат Областной Думы, с. Богородицкое, Хотынецкий район):

— То, что вы делаете сегодня, будет необходимо завтра!

Дмитрий Ветров (многоопытный руководитель Агрофирмы «Красноярбинское», организатор возрождения овцеводства и строительства рыбоводческих прудов, ныне глава Администрации Хотынецкого района Орловской области):

— Сколько вас знаю — всегда у нас на рассвете. Недавно перечитывал «Бригадирские будни», полистал перед сном книгу о лётчиках. Поражён знанием крестьянского труда, быта и фольклора, заступничеством, за которое раньше не хвалили, но в тайне уважали. Спасибо, что работая по истории цивилизации, посещаете крестьян.

Капитолина Чегодаева (заслуженный учитель с многолетним стажем, разработчик программы индивидуального подхода к ученикам, активная участница восстановления православных храмов, автор мемуаров об орловской деревне 30–40–50-х годов XX века, Хотынец):

— Мама и отец воспитывали нас с любовью, и в то же время — сурово. Голод, болезни, неурожай, война, оккупация, неустройство быта и нехватка рабочих рук — всего за раз не расскажешь. Одно запомнили мы:

«Никогда не обижайте людей. Будьте с людьми. Тогда и сами станете уважаемыми людьми». Заветы родителей я и братья несём по жизни. Благодарна за понимание, за книги с автографами!

Алексей Трошин (ветеран орловской журналистики, автор многих статей по проблемам АПК и военно-исторической тематике, газета «Трибуна хлебороба», Хотынец):

— У вас весьма интересный стиль, своеобразное оформление — мне это чем-то напоминает документальный

сериал Виктора Правдюка, который показывает ТВЦ. Прочту «Небесных снайперов», дадим заметку в районке.

Олег Слепец (капитан I ранга, командовал АПРК Северного Флота РФ «Орёл», ныне директор Национального парка «Орловское полесье», Жудре, Хотынецкий район):

— Над нынешней заповедной зоной, и вообще на Орловщине, проходили ожесточённые воздушные бои. Есть у нас задумка: поставить памятник ВВС сражавшихся сторон. Одна беда — будет проблематично найти подлинные «Яки» и «Мессершмитты». Но есть же отличные авиамоделлисты, способные сделать полномасштабные копии истребителей. Моторы-то им не нужны!

Берта Соина (заслуженная пенсионерка, собирает материалы по истории Российского Флота, Хотынец):

— У вас есть страничка, посвящённая «Варягу». Мой родной дядя служил на эскадренном броненосце «Паллада». Кроме книг, у меня ваша статья «Живь «Варягь!»», опубликованная в «Орёл-Курьере». Кто знает, может дядя встречался с Рудневым, командиром легендарного крейсера?

Алексей Цессарский (редактор Всероссийской газеты для рыболовов «Рыбак — рыбаку» (приложение к газете «Аргументы и факты», Москва)):

— Поднятая проблема уничтожения рыбных богатств Отчизны электроудочками — бич сегодняшней России, запутанной ещё одним «подарочком рынка» — китайскими лесочными сетями. Присылайте материалы, постараемся опубликовать.

Андрей Агашков (бывший выпускающий редактор еженедельника «Орёл-Курьер» (приложения молодежной газеты Орловской области «Поколение», работает в коммерческо-рекламном издании в Москве)):

— «ЗиС», «Полёт в бессмертие», «Далёкий Мидуэй», «Живь «Варягь!»», статьи о «Норд-Осте» и катастрофе «Колумбии», как и о терактах в США — были знакомыми, побеждали в конкурсах, явились гордостью Орловщины. Никогда не забуду о сотрудничестве!

Геннадий Майоров (спецкор «Советского спорта», автор книг на военно-патриотическую тему, учредитель и редактор газет «Живая мишень» и «Русские горки», директор издательства «3-е июля», Орёл):

— Взявшись за издание литературного творчества зак-

лючённых в рамках серии брошюр «Под созвездием Орла», не думал, что по выходу их будет такой общественный резонанс. Спасибо, Виктор Васильевич, за дружескую помощь и редактирование.

Виктор Чумак (индивидуальный предприниматель, построил подсобное хозяйство и каскад прудов в Орловском районе) и его мама, Александра Дмитриевна:

— Везде нужны руки и внимание, будь-то человек, природа, строительство, уход за рыбой или животными. Без дисциплины нет труда, без него — нет смысла жизни. То же самое книги: со стороны — вроде мелочь. А попробуй — сядь, напиши!

Александр Попов (милиционер и охранник, поступал в лёгкое училище, страстный спиннингист, Орёл):

— Мы с отцом знаем вас давно, даже на «Орловский вестник» подписывались. В нём раньше печатали много ваших статей. В «Снайперах» понравилась цветная вкладка — документальный отчёт писателей о работе.

Михаил Дорофеев (руководитель Агрофирмы «Заря», Болховский район Орловской области):

— «Небесные снайперы» и «Тихие Гавайи?» охватывают Мир, весомо дополняя друг друга.

Виктор Ерёмин (многолетний руководитель СПК «Больше-Чернское», Большая Чернь, Болховской район):

— Не принято гостям говорить о плохом. Скажу о больном: бытует точка зрения, что глумление над страной и её людьми — долгоиграющая программа уничтожения целостности и могущества России. Не платить за труд крестьян — катастрофа, инъекция апатии, разврата и пьянства, подталкивание селян к побегу из деревень. Эта, мягко говоря, диверсия, вами замечена в статьях и книгах.

Николай Жернов (уважаемый руководитель Агрофирмы «Мценская»):

— Находятся аферисты и толстосумы, которым хотелось бы законно «прихватизировать» наше предприятие, но мы себя в обиду не дадим. Арендуем пруд в Первом Воине, выращиваем добротный КРС, имеем договоры с ведущими мясокомбинатами столицы. У нас бывал Путин, академики РАСХН, частые гости — губернатор области и председатель Областной Думы. Построили Мемориал Памяти танкистов, ухаживаем за ним. Помогли в издании книги

о земляке, писателе Иване Новикове. Ну а ваши книги, сами видите — наши труженики читающие...

Александр Дрогайцев, Малик Рамазанов (лидер коллектива и главный зоотехник Агрофирмы «Маслово», Орловский район):

— Болит сердце за судьбу крестьян, расплодилось уйма «реформистов». Приехали — уехали. Как в поговорке: «написали на бумаге, забыли про овраги». Благодарим за выступление на День знаний, за глубокие гражданские поэмы «Озарённая душа» и «Бригадирские будни», вышедшие в «Орловских земельных ведомостях».

Гасан Ниязов (индивидуальный предприниматель, Орёл):

— Даю слово, мой бизнес поможет вам при издании новой книги.

Виктор Сидоренко (уважаемый директор совхоза «Коммунальник», Орёл):

— Как говаривал Пушкин, «не пропадёт наш скорбный труд!» Желаем удач во всех начинаниях!

Ярослава Волчкова (глава Кромского РАЙПО):

— Время покажет, кто работал, а кто приспособлялся!

Леонид Мищенко (ветеран ВОВ, участник Парада Победы на Красной площади в 1945 году):

— Помню вас, Виктор, ещё учителем. Что ни книга — рост!

Алексей Помятихин (ветеран Райпотребкооперации, много лет возглавлял Ливенское РАЙПО):

— Спасибо, что приехали в Ливны на День города, за подарки ливенцам в виде книг. Общество должно быть собранным, в кулаке. Тогда его никто и никогда не сможет расколоть как внутри, так извне.

Александр Фирсов (редактор «Шапки Мономаха», работал в типографии «Труд»):

— В то время, когда все кричали с трибун и растаскивали Союз, ты выпустил книгу 30-тысячным тиражом. Молодец!

Сергей Гапонов (индивидуальный предприниматель, участник лодочных походов по Волге):

— Отец и сын работают вместе! Что ещё пожелать?

Алексей Елушев (водитель и предприниматель, увлекался спортивной гимнастикой):

— Видел ваше выступление по телевидению. Необычно, но здорово!

Роман Куличенко (выпускник Череповецкого мореходного училища, водитель и индивидуальный предприниматель):

— Много езжу по стране. В Орле бываю редко. Где купить «Небесные снайперы»?

Борис Бябликов (предприниматель, работал в сфере рекламы, занимался мотокроссом и автотуризмом):

— Мы с Серёгой облазали всё что можно вокруг, когда жили на Авиационной. Целыми днями «летали» на авиасвалке, что под аэродромом. Оказывается, ничего не бывает просто так...

Татьяна Ефимцева (круглая отличница в бытность учёбы в 11-й школе Орла, ныне продавец цветов):

— Редкие книги запоминаются. Их интересно читать!

Владимир Строев (генеральный директор АИКБ «Зенит Бизнес Банк», Орёл):

— Сами писатели, сами художники. Так и надо! Поздравляю с выходом новой книги. Обязательно приобретём её для коллектива, для гостей из Москвы и других регионов России.

Светлана Куревина (главный редактор молодёжной газеты Орловской области «Поколение»):

— Такие подвиги надо приветствовать! Я слов на ветер не бросаю... (Публикация многих материалов аннулирована беспричинно. — *Авт.*)

— **Олег Сизов** (предприниматель, объездил всю Россию, Орёл):

— Так бы все работали, у нас коммунизм сто лет назад пришёл. Хотя, будь николаевская монархия, может было бы лучше...

Александр Бицуков (слесарь, рыболов-любитель, индивидуальный поставщик рыболовной спортивно-любительской насадки — мотыля круглый год, Орёл):

— Василич, держаться! Впереди лёд. Книги твои у меня. Серёге — привет!

Иван Хохлов (глава Администрации Покровского района Орловской области):

— Покровцам есть чем гордиться — введено много новых объектов, проводится газ. Не везде всё налаживается как хотелось бы, но есть положительные тенденции. Вы не раз бывали у нас в командировках, завозили книги. Школьники пишут сочинения, спрашивают о новых произведениях. Спасибо!

Антонина Писарева (председатель Малоархангельского РАЙПО, отмечена в энциклопедии «Лучшие люди России» за значительные успехи в области организации труда, строительства инфраструктуры, а также за кадровую политику, инициативность и благотворительность):

— Малоархангельский район небольшой. Люди сегодня живут разные, много приезжих. В честной конкуренции мы победили на рынке. Открыли 53 торговых точки, наладили общепит, ежедневно в пути — автолавки. Было крайне трудно, но мы трудились сообща и газифицировали хлебокомбинат, модернизировав его полностью. И ваши книги помогли нам морально. Знаете, «что» было в чёрных 90-х...

Василий Кузнецов (Герой Социалистического Труда, уважаемый ветеран завода «Дормаш», Орёл):

— В чём причина отсутствия ваших очерков в «Орловской правде»?

Людмила Иванушкина (главный редактор газеты «Сельская правда», Покровское, Орловская область):

— Все статьи и стихи, переданные вами, нами опубликованы!

Геннадий Федорищев (главный редактор газеты Малоархангельского района «Звезда», автор многих статей, рыболов-любитель):

— Публикации об авиаконструкторе Поликарпове, статьи о Флоте и рыбалке, подборки стихотворений о войне — замечены жителями Малоархангельска и района. Двери редакции открыты для вас. Не застанете меня на работе — ищите дома!

Михаил Спиридонов (уважаемый председатель СПК «Звягинки», Герой Социалистического Труда, Орловский район):

— Хороша была «Солнечный омут»! Я под Солнцево всё обходил и объездил — каждый брод, каждый лесок как себя знаю. «Шапку Мономаха» берём на весь коллектив и на школу.

Николай и Сергей Тарасовы (отец и сын, рационализаторы и изобретатели ремонтно-гидравлических механизмов для автосервиса, широкопрофильные слесари-механики, борцы за равноправие граждан на земле, Орёл):

— Человек не застрахован ни от чего — факт. Нас знают многие, мы знаем многих — ездить-то надо! Десятилетиями боролись за клочок земли для своего дела. Гляньте

вокруг — это ж не поле чудес, а Чудесландия! Сколько нервов, сил, средств — потрачено зря! Напишите об этом...

Владимир Суворцов (начальник УФСИН по Орловской области, кандидат юридических наук, полковник, один из вдохновителей программ по реабилитации осуждённых в зонах и на воле, спонсировал первое издание книги «Небесные снайперы», Орёл):

— Человек не должен замыкаться в себе и не должен искать выхода своей обиды или боли на головы и души окружающих. Кто бы не оказался за решёткой, обязаны знать: они — граждане России. Пребывание в заключении не означает окончание жизни, её добрых помыслов, трудовых и творческих начинаний. Для этого наш коллектив решил издать «Под созвездием Орла» и «Небесные снайперы».

Виктор Пикулин (генеральный директор ЗАО «Технобелмет», участник многих благотворительных мероприятий по поддержке восстановления храмов, произведений искусства, шефствовал над усадьбой А. Фета в Клейменово, Орёл):

— Слышал, вы попали в аварию. Будем вытягивать положение. Как не помочь таким людям ?

Василий Фетисов (генеральный директор ЗАО «Техника и технология метизного производства», Орёл):

— Ваши книги и статьи на моём столе. Двадцать «Шапок Мономаха» среди рабочих и служащих. В них есть над чем поразмыслить!

Валерий Шумилин (генеральный директор ОАО «Орловская объединённая продовольственная компания):

— Каков бы не был упадок и разорение АПК области, придёт время качественного прорыва и ввода новых технологий. Я говорю СМИ: не надо искать негатива — увидьте позитив. Он — сплошь и рядом, надо только приложить руки, ум, средства. От имени всех, работающих в компании, выражаю благодарность за народолюбие и принципиальность, проявленные в публикациях!

Виктор Лупачёв (одарённый художник-пейзажист, создатель более 700 картин, выставлялся в музеях-галереях Орловщины и за рубежом):

— Подготовил книгу-альбом избранных полотен для ценителей и знатоков изобразительного искусства. Оказывается, никому это не надо — нужны деньги. Но я же писал не для администраций, не для Лысенко, не для денег, а для

людей, желая хоть немножко облагородить их быт и воображение! Впрочем, однотипную ситуацию вы отобразили в поэме о Левитане «Золотая кувшинка»...

Сергей Никольский (тележурналист, автор и ведущий программы «Трасса», репортажей о «Формуле-1», Москва):

— «Шапка Мономаха» — книга азартная! Сожалею, мал тираж: она должна, как Маяковский, «ехать по Союзу».

Лариса Удалова (председатель правления ООО «Орёл-регионгаз», депутат Областной Думы, её коллектив осуществил сотни благотворительных акций в культуре, образовании, спорте, поддержал Армию и ВМФ РФ, помогал инвалидам, ветеранам войн и труда, детдомам и детям-сиротам):

— Наше направление, цель жизни — нести добро всюду. Мне, как женщине, занимающей стратегический пост, трудно добиться повсеместного понимания среди мужчин, но большинство относится с вниманием. Москва в лице руководства и господина Исакова разделяют нашу позицию, несмотря на многомиллионные задолженности «Орёл-регионгазу» со стороны злостных неплательщиков и штрафников. Большое спасибо за книги, которые вы подарили нам!

Александр Логвинов (писатель, поэт и литературный критик, преподаватель Орловского института культуры):

— Ежедневный сверхнормированный труд — вот в чём сила творчества! О гениальности — помолчим...

Иван Махов (генеральный директор ОАО «Электрическая связь Орловской области»):

— Книги оставляют след в настоящем и будущем, не зримо связывая их с прошлым. Время — быстрее связи. Поэтому пишите новые книги, Виктор Васильевич!

Андрей Тюхов (спортивный обозреватель в СМИ Орловской области, внёс вклад в компьютерное обеспечение при создании книг «Тихие Гавайи?» и «Небесные снайперы»):

— Вы довольно сложные и заматанные люди, однако прошу не забыть: с вас причитаются книги и к ним — «по наркомовскому»!

Константин Тальвик (спортивный журналист и фотограф, автор многих статей и интервью по проблемам спорта, охотник и рыбовод-любитель, Орёл):

— Сегодня быть писателями многим не под силу — новая политика и западнизация в виде коммерческой литературы давят отечественных сочинителей. Орёл — не исключение. Но вы — боретесь, и это отрадно.

Виктор Зайчиков (профессиональный фотограф, изъездил Орловщину вдоль и поперёк в поисках «истинного ракурса», работал во многих газетах области):

— Книги за вами! Я тоже участвовал в подготовке фотоматериалов.

Павел Ермаков (талантливый представитель школ карикатуры и шаржа, художник-оформитель газеты «Поколение», график с большим будущим):

— Юморная вещь — «Сказка об Иване Свидетеле», но, признаться, местами и грустная... Выйдет время — рискну оформить!

Константин Андреев (журналист, автор многих статей в «Орловском вестнике» и «Поколении»):

— Спасибо за внимание к современникам, за участие в конкурсе «Под созвездием Орла»!

Зинаида Афанасьева (ветеран библиотечного труда, труженица Центральной библиотеки им. А. С. Пушкина, Орёл):

— Я всю жизнь относилась с любовью к людям, верила, что книги — воспитатели нынешних и будущих поколений. Тронута подношением к моему юбилею — книгой о «Нормандии-Неман»...

Александр Наумов (генеральный директор ОАО «Орёл-агропромснаб»):

— Проникновение ваших трудов в том, что когда читаешь их, чувствуешь себя присутствующим в гуще событий.

Светлана Каменова (генеральный директор «ЗАО «Орёл-агролизинг»):

— Нам, женщинам, близки стихотворения о любви, мы же матери!

Алексей Альшанов (многолетний и уважаемый руководитель СПК «Фатневский», Болховской район):

— Вы помните о нас — мы вспоминаем вас, читаем. Будете в командировке в районе, знайте — Фатнево, Кривцово — союзники!

Николай Сапрыкин (Администрация Орловской области, поэт-лирик и реалист, автор искренних и переживательных поэтических сборников):

— Не принимают в Союз писателей, за столько-то лет! Спасибо, Виктор, за дружеское восприятие моего творчества, за книги, но больше всего за то, что не растерял понятия «товарищество»!

Владислав Трахтенберг (профессиональный актёр

Орловских театров, много лет радовал взрослых и детей ролью Деда Мороза, сочинял интермедии и исполнял их под гитару):

— Прижал душу «ЗиС» — вроде война в стороне, а насыщенность событий, диалогов, знание техники — как у Платонова. Я сам автолюбитель, правда, обидели меня с «Запорожцем». Позвоните попозже! Верю, при обработке, прочитаю рассказ по радио...

Пётр Воробьёв (известный и востребованный актёр театра и кино, участник многих гастролей театров в России и за рубежом, Орёл):

— Витя! Прочёл твои стихи и рассказы. Они трагично-многоплановы и в то же время зовут к доброте, к свету!

Владимир Бабин (генеральный директор Орловской телерадиокомпании):

— Вижу и знаю работу не только по нашей газете. Ты всё время с людьми. Не волнуйся про транспорт: снимем репортаж в Троицком, как просил...

Евгений Дербенко (виртуозный баянист и композитор, автор музыки на стихи отечественных поэтов, преподаватель по классу и инструменту «баян», Орёл):

— Творчество твоё-наше, с размахом. Большая удача — цикл «Музыка души» о композиторах и исполнителях песен XX века. Приноси стихи. Что-нибудь найграем!

Игорь Макаров (коллекционер ретро-шлягеров, автор и ведущий еженедельной радиопрограммы «Маяка» «Чего старенького», большой знаток отечественного и зарубежного джаза, Москва):

— Получил вашу бандероль со стихами и книгой. Потрясающе!

Евгений Петросян (актёр речевого жанра, комик, автор и ведущий юмористических телепередач Российского телевидения, Москва):

— Смешное — озвучим, несмешное — рассмешим, улыбочивых — улыбим.

Владимир Шалкеев (заместитель главного редактора и ответственный секретарь журнала «Военные знания», Москва):

— Стихотворения о войне рассмотрены и будут напечатаны в ближайших номерах журнала. Хотелось бы узнать ваше отношение к деятельности и к программам РОСТО. Удачи в новых проектах и здоровья вам и вашей семье!

Евгений Шварц (тележурналист, автор художественно-документальных рассказов о судьбах поколений 30–40–50–60-х годов XX века, ведущий телепрограммы «Ваше мнение» на канале «Ва-Банк» — СТС, готовит к печати книгу, Орёл):

— Для вас всегда есть место и время в эфире!

Михаил Ходорковский (президент НК «Юкос», Москва, в день посещения Орла):

— Наш нефтегигант не останется в стороне от издания исторической монографии о Второй Мировой войне. С интересом прочту «Последнюю дуэль», пока будем лететь в столицу.

Кристина Орбакайте (актриса и эстрадная певица, дочь А. Пугачёвой):

— Ваш поэтический презент обязательно передам маме.

Владимир Зверев (индивидуальный предприниматель, работал в сферах бытового обслуживания и общепита, Орёл):

— Круто вы мой «Мерс» по сугробам на «Ниве» таскали! Читал, лихо — настоящие русские мужики!

Эдуард Харазов (капитан III ранга в отставке, много лет преподаёт НВП и другие предметы в школе № 32, Орёл):

— О Пёрл-Харборе у меня собралось много материалов. А вот новые подробности битвы авианосцев и авиации Японии и США при Мидуэе — несомненный успех Рассохиных. Семи футов — новым работам!

Ольга Одинцова (генеральный директор ОАО «Орловская инвестиционно-земельная компания»):

— «Бригадирские будни», «Озарённая душа» — поэмы о крестьянах и знаменитой врачевательнице, народной целительнице Анне Львовне Бабичевой — это наша Русь, со всеми её горестями, радостями, войнами и реформами. В стихах о кумирах джаза и эстрады довоенных и военных лет особенно запомнились строки о Петре Лещенко.

Геннадий Узилевский (доктор филологии, профессор, член Американского общества по эргономике и человеческому фактору, автор свыше 280 научных работ и книги «Введение в антропологическую семиотику», Орёл):

— Студенты Орловской региональной академии госслужбы при Президенте России, где я преподаю на кафедре социологии и психологии, спрашивают ваши работы и знают их. Думаю, для писателя нет ничего важнее!

Виктор Гуров (орловский патриот, энтузиаст военной истории, участник и вдохновитель поисков погибших воинов, его группа нашла останки свыше 30 человек, павших на Орловщине в 1941–43 гг., Троицкое, Орловский район):

— Спасибо, что выступили на перезахоронении, за репортаж в «Живой мишени». Пусть знают потомки, за что воевали наши предки!

Юрий Коростелкин (Мэр города Ливны Орловской области):

— Ливенцы — народ высоко интеллектуальный, технически грамотный, народ-труженик. Продукцию наших заводов знают и закупают как в Отечестве, так и за его пределами. В Ливнах родились или работали выдающиеся деятели науки, искусства, образования и религии. Вот и в «Небесных снайперах» — самолёты Яковлева, а без Николая Николаевича Поликарпова не обойтись: «король истребителей»!

Марианна Поликарпова-Коршунова (дочь авиаконструктора легендарных «У-2», «Р-5», «И-16» Н. Н. Поликарпова, уроженца Георгиевского-на-Сосне Ливенского района, Москва):

— Особо тяжёлое впечатление произвёл на меня «Приговор». Я всю жизнь живу под этими страшными впечатлениями детства, хотя ребёнком, конечно, не понимала, что папу арестовали. Спасибо вам за память об отце, за книги и стремление создать о нём книгу к его 110-летию со дня рождения. Мне понравилось оформление рукописи и её название «Сердце над облаками»...

Владимир Тарнавский (глава Администрации Ливенского района Орловской области):

— Виктор Васильевич! Вы поэт импульсивный, из народа, с редкостной интуицией и мощным человеколюбием. Сколько лет прошло с выхода «Шапки Мономаха», а она на моём столе. Тяжело на душе — полистаешь, перечитаешь — вроде и легче станет. В Ельце и в Ефремове коллеги недавно вас вспоминали. Просили привет передать с наилучшими пожеланиями!

Александра Аверкиева (директор школы имени Н. Н. Поликарпова, Калинино-на-Сосне, Ливенский район):

— Нет выше радости, когда люди едут поклониться заслугам и славе тех поколений, кто ковал могущество СССР, выстоял войну с агрессором, поднял страну из пепла и руин. Учителя и школьники благодарят вас за книги и ста-

тьи о нашем выдающемся земляке. Передайте в Орле огромное спасибо коллективу «Мостостроя-66» и его руководителю Виктору Митрофановичу Ставцеву. Верим, им удастся завершить мост под Викторовкой, который мы уже окрестили Поликарповским...

Алексей и Игорь Морозовы (уважаемые лидеры Агрофирмы «Ливенское мясо», коллектив постоянный призёр орловских и всероссийских продовольственных ярмарок, реализует программу постоянного совершенствования в животноводстве и мясоперерабатывающем производстве):

— Без модернизации предприятий, без освоения новых технологий и площадей, без своевременной замены транспортного парка и сплочённости коллектива не выжить в условиях рыночных отношений. Мы с оптимизмом идём в новый век. Дипломатично конкурируем с известными мясокомбинатами, открываем свои представительства и торговые точки. Наша продукция высоко ценится покупателями, о чём говорят показатели сбыта. Поддерживаем детские дома, интернаты, местных писателей, спонсируем культурно-массовые и спортивные мероприятия. Поздравляем с выходом книг о Второй Мировой войне и просим быть гостями Агрофирмы, если будете в Ливнах.

Виталий Середа (Мэрия города Ливны):

— Лесков был прав — Орловщина поставила на пользу Родине столько писателей, что Орёл можно смело назвать «литературной столицей». От ливенцев выражаю вам благодарность за участие в мероприятиях, посвящённых Дню города.

Владимир Чурочкин (генеральный директор ОАО «Этанол», Ливны):

— Писатель — редкий гость на вино-водочном производстве. Прошу выступить перед коллективом. Мы слышаны о вас, но живая встреча превыше всего! Книги оставьте, подарим передовикам.

Павел Селин (генеральный директор ООО «Ливенская кондитерская фабрика»):

— Продукция нашего предприятия, выстоявшего в годы разрушительного реформирования, теперь несёт Знак Качества Орловщины вплоть до США, Франции и других стран. Технологи, кондитеры, водители, менеджеры, бухгалтерия и маркетинговая служба работали не покладая рук, внесли массу проектов. Думаем о совершенствовании и переда-

че опыта ученикам. Наши изделия отмечены в Москве. Рад, что заехали. Рад вашим победам.

Николай Кобылкин (генеральный директор ОАО «Промприбор», Ливны):

— От предков своих я впитал главную заповедь — помогать людям. Знаю, что вы пострадали в аварии. Верю, что нужно во что бы то ни стало продолжить работу над книгой о Второй Мировой и Великой Отечественной войнах. Рабочие и служащие «Промприбора» поддержат вас, но книги — за вами!

Федор Ковалёв (известный писатель-краевед, автор многих статей о земляках-ливенцах в орловских, столичных и зарубежных СМИ, автор замечательной книги «Ливны»):

— Искусство разобщено, увы, не только дороговизной жизни и расстоянием. Оно раскололось на приспособленцев-угодников и борцов-народовольцев. Причём первые жируют, а вторые — еле сводят концы с концами. Но вы, ребята, старатели: всё остаётся людям...

Николай и Владимир Барабановы (талантливые журналисты, отобрали тысячи судеб соотечественников в СМИ Ливенского района Орловской области, в книгах «Служил в полку мальчишка», в альманахах «Наше наследие» и «На берегах быстрой Сосны»):

— Жизнь усложнили. Ей изменили ритм и темп. КТО? Вопрос не из банальных и не из праздных. Что было — малоизвестно. Что есть — многими частично непонимаемо. Что будет — неизвестно. Расслоение общества может привести к чему угодно. Но вы нас проведали, пусть на бегу — выслушали. И это — уже что-то...

Нозигуль Хушвахтова (глава таджикской делегации, в день посещения Мемориала «Вяжи», Новосильский район Орловской области):

— История наших народов содержит в себе больше дружбы, чем вражды. В этом велика заслуга политиков, учителей, врачей, воинов, писателей, научных и религиозных мыслителей. «Шапка Мономаха» улетит с нами на Родину. Статья «Басмачи», как отрывок из повести «Зелёное Знамя Ислама», будет передана мной руководству СМИ Таджикистана.

Анатолий Якунин (полковник МВД, прошёл школу райотделов и УБОПа, исполняет обязанности начальника УВД Орловской области):

— Обстановка в стране и области никогда не была ослабляющей и спокойной. Закон и правопорядок не имеют отклонений. Боролись и будем бороться с любыми проявлениями нарушения Конституции и уголовно-процессуального Кодекса РФ. Мирное время — остаётся боевым: теряем людей в Чечне. Это невосполнимая ничем боль, незаживающая рана как родственникам, так и всем сотрудникам УВД. Очень благодарен за участие и те книги, что вы подарили нашим людям к празднованию Дня российской милиции!

Александр Кац (полковник МЧС РФ, возглавлял Орловское региональное отделение МЧС, ныне служит в «Службе спасения» Подмосковья):

— Переход на рыночную экономику принёс колоссальное напряжение МЧС, доказав провидение её создателя Сергея Кужугетовича Шойгу. Аварии, пожары, наводнения, контроль за технической безопасностью, межсезонные работы по предупреждению экстремальных ситуаций — таковы трудности реальных сложнейших будней МЧС. Есть проблемы с переоборудованием и транспортом, налаживаем связь с соседними регионами. У двадцати наших сотрудников — «Последняя дуэль», у меня лично почти все ваши статьи о войне, рыбалке, трудностях жителей городов и сёл.

Болеслав Карабанович (многоопытный и уважаемый руководитель ПАТО-1, Орёл):

— Парадокс — муниципальное автотранспортное предприятие платит налоги в несколько раз выше частных перевозчиков! С ростом аварийных ситуаций на дорогах, фактически идёт выдавливание автобусного парка с центральных и пригородных маршрутов. Новые «ямщики» не имеют ремонтно-производственной базы, нарушают требования безопасности, игнорируют или не проходят вовремя технический и медицинский осмотр. Отсюда — рост тарифов при снижении водительской зарплаты, их бегство в столицу и прочие, известные проблемы. Я очень рад, что вы по-прежнему верны труженикам ПАТО, что в трудные моменты в судьбе предприятия нашли время, чтобы поддержать нас!

Михаил Межнев (авторитетный и принципиальный лидер коллектива ОАО «Орёлоблгаз», участник реализации проектов по газификации населённых пунктов Орловской области и культурно-массовых, патриотических и спортивных мероприятий, баллотировался в мэры города Орла):

— Газ — одно из главных богатств страны. Это не жившая себя банальность, а прежде всего, один из рычагов независимости державы при соблюдении строжайшей ответственности. Масштаб газификации Орловщины неуклонно растёт. Никто не может представить себе жизнь без голубого топлива, будь то магистральное или баллонное обеспечение. Высоко квалифицированный коллектив профессионалов не замыкается в специфике обслуживания населения — шефствуем над детскими организациями, заботимся о ветеранах. Выступили благотворителями в ряде общественных акций и нравственных мероприятий, участвовали в издании книг местной интеллигенции. Желаю вам новых успехов на творческом поприще!

Александр Евтеев (председатель Областного Совета профсоюзов, Орёл):

— «Свободная зона», опубликованная Кононыгиным в «Орловской правде», нервное и суровое произведение, претендующее на Всероссийскую премию за защиту незаконно репрессированных сталинизмом...

Алексей Лапонов (ветеран ВОВ, видный представитель орловской журналистики, автор замечательных автобиографических книг «Живые идут вперёд», Кромь):

— Всегда превосходных творческих удач, «Виктор Гюго»!

Евгений Чистов (колоритный художник, выставлялся в России и за границей, преподаёт изобразительное искусство в ВУЗах города Орла):

— Бывает так, что художник остро нуждается в помощи со стороны населения и государства. Палитра жизни многокрасочна и многотональна, она требует от творца мысленного и душевного напряжения. Настоящий мастер не ищет тем: тема находит его сама. Новому, да и пожилому поколению российской богемы важно научиться умению радоваться победам собратьев по цеху и призванию...

Николай Емельянов (генеральный директор ОАО «Орёлнефтепродукт»):

— Наш коллектив — постоянный участник множества мероприятий и акций во благо Орловщины и России. Ваши статьи в поддержку «ЮКОСа» и книги к юбилею Орловского филиала компании — успех общей наработки, действующей на пользу нашей Родине.

Олег Кузнецов (многопрофильный автослесарь и элек-

трик высшего разряда, глубокий знаток конструкций отечественных автомобилей и иномарок, Орёл):

— Незнание машины не освобождает от ответственности её владельца. Надо стараться изучать и знать своё авто, чтобы «железный конь» реже подводил в пути. Разве писатель способен создать что-либо, предварительно не изучив того, о чём он пишет?

Александр Архипов (генеральный директор ОАО «Стекломаш», Орёл):

— Заводчане помнят ваши выступления и видеоролик ОГТРК, снятый Сергеем Звоненко. Просим быть рядом на общественных мероприятиях, проводимых заводом.

Антонина Барабанова (ведущий специалист историко-краеведческого музея г. Новосиль Орловской области):

— Стихотворение о битве под Вяжами опубликуем в новой книге об истории Новосильского района!

Юрий Лёвин (журналист, трудится в радиозэфире ОГТРК на передаче «Вести-Орёл»):

— У любого вида искусства должны быть славные дела и союзники.

Ольга Алфёренкова (корреспондент телекомпании «Истоки», Орёл):

— Думаю, материал о земляках-писателях пройдёт без сокращений. Спасибо за книги, подаренные мне, Владимиру Спирину и Наталье Тычинской — у «Истоков» юбилей!

Сергей Щеблыгин (Совет Федерации Федерального собрания РФ, Москва):

— Доводилось слышать вас на Фетовском празднике: принципиально-жёсткое выступление, защищающее крестьян, рабочих, воинов. Новые книги у меня. Они — победа не только авторов, — всей Орловщины.

Марина Рогачёва (представитель Коллегии Орловской области в Совете Федерации Федерального собрания РФ, 10 лет возглавляла Представительство Орловской области при Правительстве РФ, Москва):

— Я по специальности преподаватель немецкого и французского языков, окончила ОГПИ. Статус писателя, как и статус члена Совета Федерации очень ко многому обязывает — ведь это лицо Орловской области и её жителей, их доверие, совесть, знания. А если речь идёт о международных встречах — это огромная личная ответственность за Россию, за ту стабильность, что укрепляется в последние годы.

Егор Строев (губернатор Орловской области, многолетний лидер и почётный член Совета Федерации, родоначальник многих агропромышленных программ, автор книг «Тепло отчего дома», «От экспериментальной станции — к экспериментальной области», «На стремнине», главный инициатор создания Национального парка «Орловское погоселье»):

— Уважаемый Виктор Васильевич — человек, чья боль души очень созвучна с моею, её корни от народа, земли Отеческой. То, что его книги в президентских библиотеках — отличное знамение, плюс литературной Орловщине. Как читатель от выстрадавшего довоенного поколения, нахожу, что отец и сын достойно переняли эстафету писателей Орловского Края XIX–XX веков!

Александр Лебедь (генерал ВДВ, ветеран Афганской войны, секретарь Совета безопасности РФ, губернатор Красноярского Края до своей трагической гибели в авиакатастрофе):

— Искренне благодарен Вам за книгу «Последняя дуэль» и за статьи. Работы полновочувственны и не могут оставить равнодушным.

Ваша гражданская позиция вызывает безусловное уважение и ещё раз подтверждает истину о том, что «поэт в России — больше, чем поэт». Вместе с Вами надеюсь, что наш народ преодолеет все сегодняшние и завтрашние проблемы, и в конце концов займёт подобающее место в ряду развитых стран мира...

Василий Стародубцев (губернатор Тульской области, внёс большой вклад в аграрный сектор и военную промышленность региона, перечислил 20 миллионов рублей на строительство Музея Славы Русского Флота в бывшем имении командира крейсера «Варяг» В. Ф. Руднева-Савино Тульской области):

— Спасибо за книги. Спасибо, что помните вехи нашей общей истории. Тула — открыта для вас, не только в рамках Приокского издательства.

А. Попов, А. Руцкой (Администрация Курской области):

— Публикации реквиема экипажу подводного атомхода «Курск» «Безответное SOS!» и рассказа о легендарных водителях времён Великой Отечественной войны «ЗИС» заслуживают большого внимания и широкого круга читателей. Спасибо Вам за память о погибших российских героях.

Публикации направлены в областные издания — газеты «Курская правда» и «Курск», — чтобы куряне вслед за орловчанами смогли познакомиться с этими замечательными строками памяти о подвиге во имя Родины.

Огромная благодарность за стихотворение «Входя в пике»...

Асылбек Бисенбаев (пресс-секретарь Президента Республики Казахстан Н. А. Назарбаева, ведущего курс на сближение с Россией):

— Нурсултан Абишевич Назарбаев поручил мне выразить Вам признательность за переданную ему в дар Вашу книгу, добрые слова в его адрес.

Вопрос об издании книги «Последняя дуэль» в нашей стране будет решён, поскольку в Казахстане, который в своё время посещал А. С. Пушкин, готовятся широко отметить 200-летие великого поэта.

Е. А. Нечепуренко (председатель Комитета по печати и информации при Администрации Алтайского Края):

— Уважаемый Виктор Васильевич! Благодарю Вас за проявление искренних чувств в связи с произошедшей трагедией, унесшей жизнь М. С. Евдокимова.

За это время в адрес Администрации Алтайского Края пришли сотни писем со всех уголков нашей страны. Люди откликнулись на горе, выразили, как и Вы, свои слова участия. И самое главное — эти отклики свидетельствуют, что память о Михаиле Сергеевиче будет жить в человеческих сердцах.

И. Н. Лаптенюк (заместитель министра Министерства информации Республики Беларусь):

— По поручению Администрации Президента Республики Беларусь в Министерстве информации рассмотрено Ваше обращение об издании поэмы «Бригадирские будни» в Беларуси. Благодарим за внимание к нашей стране и за подарок — книгу «Небесные снайперы».

Сообщаем, что поэма «Бригадирские будни» направлена в РИУ «Литература и искусство».

Фёдор Углов (выдающийся российский кардиохирург, участник Финской и Великой Отечественной войн, академик, талантливый писатель, автор книг «Человек среди людей», «Сердце хирурга» и других произведений, Санкт-Петербург):

— Ваши стихи нам очень импонируют. Они лиричны и

красивы, в них чувствуется боль и гордость за наш народ. Мы очень рады, что познакомились с Вами!

Сергей Викулов (главный редактор журнала «Наш современник», Москва):

— Нам доставляет большое удовольствие поздравить Вас с публикацией цикла стихов «Возвращение». Надеемся, что наши с Вами творческие контакты будут и впредь взаимно радостными.

Ю. Ф. Бородин (заместитель начальника Управления Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан, Москва):

— Ваш сборник стихов, поступивший на имя исполняющего обязанности Президента Российской Федерации, направлен в Библиотеку Президента Российской Федерации, а просьба о содействии в приобретении книги — в Министерство образования РФ и Министерство культуры РФ.

— Уважаемый Сергей Викторович! Большое спасибо за Вашу книгу «Тихие Гавайи?», которую Вы прислали на имя Президента Российской Федерации. Книга передана в Библиотеку Президента Российской Федерации. Желаем Вам и Вашим близким доброго здоровья, счастья, благополучия!

Пол Смит (атташе по культуре Посольства США в Москве):

— Господин Посол Том Пикеринг попросил меня поблагодарить Вас за письмо и за экземпляры Вашей книги «Шапка Мономаха». Уверен, что американские университеты, которым Вы адресовали Вашу книгу, также рады были её получить.

Сергей Баруздин (главный редактор журнала «Дружба народов», Москва):

— Подошлите одну-две книги с автографами для «Интернациональной библиотеки «ДН».

В нашей уникальной коллекции — более 13 500 томов. О ней много пишут. По мнению ЮНЕСКО — она не имеет себе равных в мире. Есть в ней книги большинства орловских литераторов...

Дело за Вами! Жду!

Владимир Дубов (самобытный поэт, земляк одного из одареннейших поэтов Орловщины середины XX века Д. И. Блынского):

— Поражён Вашими произведениями. Берегите себя.

Валентина Блынская (родная сестра Д. И. Блынского, библиотекарь, соавтор труда о брате «Я полон света...», Дросково-Васютино-Орёл):

— Сейчас стало немного легче в отношении издания наследия стихов Дмитрия. А раньше... Благодарна за Ваше участие в праздновании 75-летия со дня рождения брата! Спасибо и за книги, подаренные многим участникам памятного вечера и поездки в Васютино.

Г. М. Шахов (ветеран войны и труда, крестьянин с 300-летней родословной, бригадир, фермер, д. Редогощь Троснянского района Орловской области):

— Идущие против вас — кем бы они не назвались — слуги Дьявола!

В. Д. Матвеев (заместитель начальника Управления Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан, Москва):

— Уважаемые Виктор Васильевич и Сергей Викторович! Благодарим вас за письмо и книгу «Небесные снайперы», которые вы прислали на имя Президента Российской Федерации, и добрые слова, высказанные в адрес Главы государства.

Книга передана в Библиотеку Президента Российской Федерации. Желаем Вам и Вашим близким доброго здоровья, счастья, благополучия!

P.S. Авторам к «Отзывам читателей...»:

Виктор и Сергей Рассохины — свободные беспартийные граждане и профессиональные писатели Российской Федерации выражают сердечную признательность соотечественникам, эмигрантам и гостям России за чуткость и понимание наисложнейшей роли современного писателя в Отчизне и Мире. Наши встречи впереди — 1 марта 2007 года из орловской типографии «Труд» вышла в свет новая книга авторов «ТОК», которая охватывает множество исторических, гражданско-социальных, политических, международных и межконфессиональных проблем и вопросов.

Да пребудет с Вами сила воли и мощь духа великих предков, выпестовавших бесценную и обожаемую Русь ценою своей жизни и смерти...

8 марта 2007 года, РОССИЯ, город Орёл.



*Труд Рассохиных
благословлён
Патриархом
Московским и всея Руси
Алексием II.*



*Авторский дар ветерану,
уроженцу Прохоровки
П. Сафронову, на
открытии стелы
«В начале было слово».
15 мая 2007 года,
Белгород.*



ФЛАГМАНЫ СОВЕТСКОЙ АВИАИНЖЕНЕРИИ



С.В. Ильюшин



В.М. Петляков



Р.Л. Бартини



В.Г. Ермолаев



В. Болховитинов



А.А. Архангельский



И.В. Четвериков



О.К. Антонов



В.М. Мясищев



П.О. Сухой



В.А. Чижевский



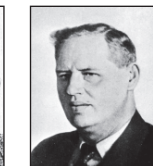
А.Я. Лялька



А.А. Микулин



Б.Г. Шпитальный



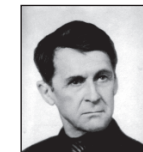
А.Д. Швецов



В.Я. Климов



А.С. Москалёв



Е.В. Урмин



А.Н. Пономарёв



В.С. Пышнов

Лидеры командования, испытатели, Герои истребительной авиации ВВС СССР



А.А. Новиков



К.А. Вершинин, С.А. Красовский, С.И. Руденко



Г.Н. Захаров



Ф.Я. Фалалеев



Е.Я. Савицкий



Г.В. Зимин



Т.Т. Хрюкин



А.Е. Голубов



В.П. Чкалов



В.А. Степанченко



А.И. Филин



Г.Я. Бахчиванджи



Г.А. Седов



С.И. Грицевец



Г.П. Кравченко



В.А. Меренков



И.И. Клещёв



К.А. Евстигнеев



П.А. Покрышев



В.Ф. Голубев



Г.Д. Костылёв



А.Т. Карлов



В.И. Полков



А.Е. Рубакин



И.М. Дзусов



Н.К. Шутт



А.В. Ворожейкин



Н.И. Власов



Выпуск Василия Сталина (Качинское ВАУ)



Б.Ф. Сафонов



Ш. де Голль



Ж. Тюлян



Р. де ля Пуап с помощницей — механиком



Ф. де Жоффри полёту готов



Р. Марки



У авиаторов Маршал Советского Союза И.С. Конева



Лётчица-истребитель В. Хомякова



Лётчицы-истребители — Л. Литвяк, Е. Буданова, М. Кузнецова



Героини бомбардировочной авиации — В. Гризодубова, М. Чечнева, Е. Руднева и Е. Никулина



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ЛЁТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ С ДВИГАТЕЛЕМ ЖИДКОСТНОГО

Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	Me-Vf.109 Германия, «BFW»	Me-Vf.110 Германия, «BFW»	Xe-100 Германия, «HFW»
Двигатель и его мощность, л.с.	ЮМО-210 или DB-601-605-700, 1100-1800	2 x DB-601 по 1100-1300	DB-601M-1175
Взлётный вес, кг	2200–3680	7000–7500	2500
Длина самолёта, м	8,70–8,85	12,1	8,18
Площадь крыла, м ²	16,5–17	38,4	14,45
Размах крыла, м	9,9–11	16,2	9,39
Скорость полёта, км/ч у земли на высоте (от 3000 до 5000 м)	470	465	555
	570	561	649–670
Скороподъёмность до 5000 м, мин.	8,1; 5,0; 4,5	7–8	4,4
Авиапущки, кол-во и калибр в мм	1 или 2 x 20	1 x 20	—
Пулемёты, кол-во и калибр в мм	4 x 7,92	5 x 7,92	3 x 7,9
Практический потолок, м	8200–12600	11500	10500
Дальность действия (полёта), км	660–1000	700–1400 (с доп. баками)	900
Максимальная скорость, км/ч	570–690	550-561	650
Всего выпущено (в модификациях), шт.	33000	6150	не принят на вооружение
Ведущие конструкторы, КБ, авторы проектов и перевооружения	В. Мессершмитт, Л. Бёльков, Т. Кронейс, В. Ретель	Группа инженеров под руководством В. Мессершмитта	Э. Хейнкель, братья Гюнтеры и другие

«Спитф
Англ
«Суперм

RR «Гри
или «Мер
2000, 1580

2418–3

9,12–9

22,48–1

11,23–

450-5

547–6

7,1–3

2 или 4

8 или 2

9700–1

750–8

550–6

2035

Р. Митч
и Дж. С

Таблица 1

**ХАРАКТЕРИСТИК ОСНОВНЫХ ФРОНТОВЫХ
ОХЛАЖДЕНИЯ (1939–1945 годы)**

«Спитфайр» Англия, «Супермарин»	«Харрикейн» Англия, «Хоукер»	«ФИАТ-СР32» «Аэронаутика д'Италия»	«Девуатин» D-520», Франция, SNCAM
RR «Гриффон» или «Мерлин» - 2000, 1580, 1475	RR «Мерлин»-II, XX-1030, 1280	ФИАТ-А30К - 600	«Испано-Сюиза» RY49 -730
2418–3338	2725–3540	1865–1984	2760–2783
9,12–9,68	9,55–9,75	7,45	8,76
22,48–19,90	23,92–24	22,10	15,95
11,23–9,85	12,20	9,5	10,2
450-514	480	340	500
547–622	500	360	525–530
7,1–3,6	7,4	НТД	6,0
2 или 4 x 20	2 или 4 x 20	—	1 x 20
8 или 2 x 7,69	8 x 7,69	2 или 4x7,69 (12,7)	2 x 7,62
9700–13100	9900–10850	7550–8800	10500
750–850	700–840	750	890
550–640	509–545	375	525–538
20352	14533	1212	910
Р. Митчелл и Дж. Смит	С. Камм, КБ «Хоукер»	Ч. Розателли	Э. Девуатин, Р. Костелло

Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	Як-1 СССР	Як-7 СССР	Як-9 СССР	Як-3 СССР
	«ЯКОВЛЕВ»			
Двигатель и его мощность, л.с.	М-105П-1050	ВК-105ПФ 1180	ВК-105ПФ 1240	ВК-105ПФ 1240
Взлётный вес, кг	2895	2965-3050	2825	2650
Длина самолёта, м	8,48	8,47	8,50	8,49
Площадь крыла, м ²	17,15	17,15	17,15	14,83
Размах крыла, м	10,0	10,0	9,74	9,20
Скорость полёта, км/ч у земли на высоте (от 3000 до 5000 м)	490	527-530	530	540-560
	587	591	595-600	600-651
Скороподъёмность до 5000 м, мин.	5,7	5,3	5,0	3,9
Авиапущки, кол-во и калибр в мм	1 x 20	1 x 20	1 x 20	1 или 2 x 20
Пулемёты, кол-во и калибр в мм	2 x 7,62	2 x 12,7	1 x 12,7	2 x 12,7
Практический потолок, м	10500	10000	11000	10700
Дальность действия (полёта), км	850	820	950	900
Максимальная скорость, км/ч	580	605	600	660-670
Всего выпущено (в модификациях), шт.	8721	6339	16796	4848
Ведущие конструкторы, КБ, авторы проектов, модернизаций и перевооружения	Коллектив авиационных конструкторов КБ под руководством А.С. Яковлева: К.В. Синельщиков, О.К. Антонов, К.А. Вигант, Л.М. Шехтер, Е.А. Адлер и другие			

ПРИМЕЧАНИЯ : 1. В таблице приведены данные базовой (серийной) машины и ее модификаций в ходе модернизации, увеличения, спада производства и перевооружения. (Исключения — Хе-100 (табл. I) и И-185 (табл. II). Машины не были приняты на вооружение.

2. На большинстве иностранных самолётов устанавливались фотоаппаратура для подтверждения и увековечивания воздушных боёв.

3. На всех истребителях предусматривалась подвеска малых бомб, в конце войны — реактивных снарядов, постоянно совершенствовался и изменялся арсенал. Имелись модификации штурмовиков, ночных истребителей, лёгких бомбардировщиков, разведчиков и самолётов сопровождения дальнебомбардировочной и морской авиации.

4. Разница показателей вызвана внедрением гаммы усовершенствованных и новых силовых установок, а также изменением технологии производства, применением более лёгких или тяжёлых материалов, наличием и поставками сырья, факторами и требованиями межконтинентальной или каботажной войны согласно ТВД.

Р-38 «Лайтнинг» США «Локхед»	2 x «Аллигатор» 1710-1
	795
	11,5
	30,4
	15,8
	550
	635
	5,9
	1 x 20
	4 x 12,7
	12200
	1408-1
	675
	992
«Локхед» Эйркрафт Детройт Эйркрафт	

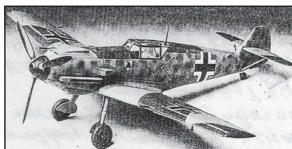
Продолжение табл. 1

Як-3 СССР	Р-38 «Лайтнинг» США, «Локхид»	Р-39 «Айркрабра» США, «Белл»	Р-40 «Томагаук» США, «Кертисс»	Р-41 «Мустанг» США, «Норт Американ»
Як-105ПФ 1240	2 х «Аллисон» 1710-1425	«Аллисон» 1710-1215-1135	«Аллисон» 1710-1080-1040	RR «Мерлин» 1650-1695
2650	7950	3547-3558	3420-3470	3880-5270
8,49	11,53	9,19	9,66	9,83
14,83	30,47	19,79	21,92	21,67
9,20	15,85	10,39	11,38	11,28
540-560	550	475	460	547
600-651	635	593-600	500-533	624-680
3,9	5,9	6,2	6,3-6,5	4,9-7,3
или 2 х 20	1 х 20	1 х 37	НТД	10 РС х 12,7
2 х 12,7	4 х 12,7	2 х 12,7	2 х 7,7, 2 х 12,7	от 4 до 6 х 7,62
10700	12200	9800-10050	9000	8400-12800
900	1408-1995	990-1230	1070-1514	1620-3328
660-670	675	585	545	690
4848	9925	9585	14000	15000
дством тонов, ругие	«Локхид Эйркрафт», Детройт Эйркрафт»	Л. Белл, Д. Рей, Л. Роджерс	Д. Берлин, Л. Блейкок и др. («Кертисс Райт Корпорейшн»)	КБ по истребителям («Норт Американ»)

5. Дальность действия, скороподъёмность, скорость у земли и на высоте условно-приблизительны, поскольку видоизменялись и противоречили ввиду разности мощности двигателей, форсажа, веса, вооружения, веса лётчика и горючего на борту, а также из-за изменения конструкции самолёта и применяемых в нём материалов.

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ:

«ВФВ» — «Байерлише флюгцойгверке» (Германия). «НФВ» — «Хейнкель флюгцойгверке» (Германия). SNCAM — объединение авиазаводов, поглотившее «Девуатин» (Франция). НТД — нет точных данных. Прочерк в графе — отсутствие пушечного или пулемётного вооружения в серии. КБ — конструкторское бюро. «NH» — «Накадзима Хикоки». «MD» — «Мицубиси дзюкогё» (Япония). ТВД — театр военных действий. ЖРД и ТРД — жидкостные и турбореактивные двигатели. РОА — Русская освободительная армия. ДВ — «Даймлер-Бенц». RR — «Роллс-Ройс». РС — реактивные снаряды.



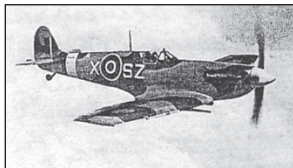
Убийственный плод труда
В. Мессершмитта и В. Ретеля —
Bf. 109E — рычаг трагедий
по обе стороны фронта
в Европе и Африке.



Многоцелевой смертоносец
«Me-110» не оправдал надежд
командования Люфтваффе.



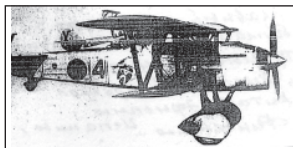
Многообещающая карьера
«He-100» сложилась не в пользу
его автора из-за системы
охлаждения двигателя.



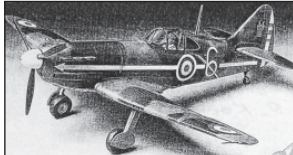
Защитник Великобритании
«Оленевержец» («Спитфайр»)
Р. Митчелла и Дж. Смита
воспитал выдающуюся когорту
небесных снайперов.



«Хоукер Харрикейн» С. Камма
прославился не только в битве
за Англию, но и в Северной
Африке и Советском Заполярье.



Главный биплан воздушных
«центурионов» дуче —
«Фиат CR 32» прошёл Китай,
Эфиопию, Испанию,
Финляндию...



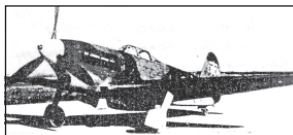
Лучший истребитель Франции в
годы Второй Мировой войны
«Девуатин D-520» Р. Костелло.



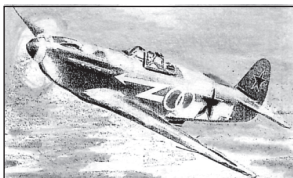
Боевой первенец КБ
А.С. Яковлева — Як-1
выпуска 1940 года.



Отличный образец совершенства советской авиапромышленности — «Як-7».



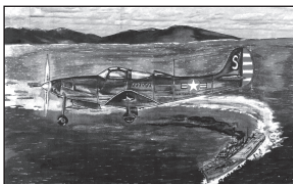
«Як-9» дальнего действия был сильно вооружён и опасен для начинающих пилотов и «экспертов» Люфтваффе.



О таких самолётах, как Як-3, Н.Н. Поликарпов говорил: «Величественная симфония огня!».



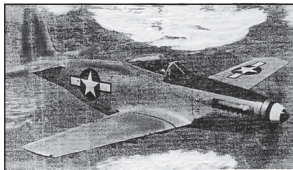
На двухмоторном «Локхид — Лайтнинг» воевали мастера пилотажа Р. Бонг, Р. Барбер, Т. Маквайр, А. де Сент-Экзюпери, но в СССР истребитель не поставлялся.



«P-39 Айркобра» фирмы «Белл» — внёс большой вклад в разгром агрессоров, поступая в СССР по Ленд-Лизу.



Одна из сильных разработок фирмы «Кертисс» — «P-40 Томагавк» — перенёс тяжелейшую школу воздушных схваток в Северной Африке, Китае, России.



Мощный истребитель фирмы «Норт Американ» «P-51 Мустанг» применялся на всех ТВД Второй мировой войны.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ЛЁТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ С ДВИГАТЕЛЕМ ВОЗДУШНОГО

Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	И-185 СССР, «Поликарпов»	Ла-5 СССР,	Ла-5ФН СССР,
		«ЛАВОЧКИН»	
Двигатель и его мощность, л.с.	М-71; М-82А - 2020; 1700	АШ-82 - 1300	М-82А - 1850
Взлётный вес, кг	3629 - 3450	3265	3320
Длина самолёта, м	8,1	8,67	8,67
Площадь крыла, м ²	15,53	17,59	17,42
Размах крыла, м	9,8	9,8	9,8
Скорость полёта, км/ч у земли на высоте (от 3000 до 5000 м)	547	550	595
	615	600	620
Скороподъёмность до 5000 м, мин.	4,7 - 5,5	5,4 - 5,7	4,7 - 5,0
Авиапушки, кол-во и калибр в мм	3 x 20	2 x 20	2 x 20
Пулемёты, кол-во и калибр в мм	8РС - 82	—	—
Практический потолок, м	11000	9450	11000
Дальность действия (полёта), км	660-1000	700-1400 (с доп. баками)	900
Максимальная скорость, км/ч	615 - 680	630	649 - 650
Всего выпущено (в модификациях), шт.	*	10000	**
Ведущие конструкторы, КБ, авторы проектов, модернизаций и перевооружения	Содружество инженеров ОКБ Н.Н. Поликарпова	Товарищи по КБ С.А. Лавочкина: М.И. Гудков, Г.В. Самойлов, М.М. Бондарюк, Л.А. Закс, С.Н. Алексеев и другие	

Таблица 2

**ХАРАКТЕРИСТИК ОСНОВНЫХ ФРОНТОВЫХ
ОХЛАЖДЕНИЯ (1939–1945 годы)**

-5ФН ССР, ОЧКИН»	Ла-7 СССР,	ФВ-190 Германия, «Фокке-Вульф»	«Мицубиси Зеро-сэн» («Зэк»), Япония, «МД»
82А - 850	АШ-82ФН 1850	BMW-801 - 1700; «Jumo»-213 - 1750****	Накадзима-«Саказ» - 940; 1120; 1700
320	3265	3990 - 4400	2335 - 2796
3,67	8,6	8,79 - 8,95	9,06
7,42	17,59	18,6	22,4
9,8	9,8	10,5	12,0
595	592	520	500
620	655	627	535
- 5,0	4,45	4,0 - 4,1	5,8 - 7,4
x 20	3 x 20	2 или 4 x 20	2 x 20
—	—	2 x 7,9 или 2 x 12,7	2 x 7,7 или 2 x 13,2
1000	10750	10310-12000	10000-11740
900	750-850	700-840	750
- 650	680	610-700	540 - 570
**	***	20000	***** 11000
Лавочкина: Мойлов, Закс, Лугие	В.П. Горбунов, П.Г. Питерин, Б.В. Куприянов,	К. Танк и К° КБ «Фокке- Вульф»	Группа авиаинженеров во главе с Д. Хорикоси

Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	«Накадзима Ки-44 Сёки» (Тодзио), Япония, «НН»	«Накадзима» Ки-84 Хяте» («Фрэнк»), Япония, «НН»	«Грумман» F4F Уайлдкэт», США «Грумман»
Двигатель и его мощность, л.с.	Накадзима НА-41, НА-109 - 1250, 1520	Накадзима НА-45 - 1800, 2000	«Пратт-Уитни» «Райт» - 1830-1200
Взлётный вес, кг	2550 - 2993	3613 - 3890	3179 - 3755
Длина самолёта, м	8,78	9,92	8,77 - 8,81
Площадь крыла, м ²	15,0	21,0	24,2
Размах крыла, м	9,45	11,24	11,69 - 11,59
Скорость полёта, км/ч у земли на высоте (от 3000 до 5000 м)	550 580	550 625	452 - 493 512 - 535
Скороподъёмность до 5000 м, мин.	6,0	5,9	6,0 - 6,3
Авиапущки, кол-во и калибр в мм	2 x 40 или 2 x 37	2 x 30	—
Пулемёты, кол-во и калибр в мм	2 x 7,89 или 2 x 12,7	2 x 12,7	4 или 6 x 12,7
Практический потолок, м	10825	10500 - 11500	10580 - 11400
Дальность действия (полёта), км	930	1650 - 2168	1771 - 2720
Максимальная скорость, км/ч	580 - 605	630	535
Всего выпущено (в модификациях), шт.	1229	3470	7910
Ведущие конструкторы, КБ, авторы проектов модернизаций и перевооружения	Коллектив под руководством Т. Кояма	КБ «НН», (Я. Кояма)	КБ «Грумман» и «Истерн Моторс»

ПРИМЕЧАНИЯ:

* Истребитель ОКБ Н.Н. Поликарпова имел все шансы быть № 1 в ВВС СССР, однако был законсервирован военэлитой по техническим и организационным причинам. Сказались — довоенные неудачи, катастрофы и кремлёвское интриганство.

** Число выпущенных машин входит в «тираж» «Ла-5».

*** Из 5905 «Ла-7» поставлено на фронты 3442 экземпляра.

**** «ЮМО-213» «ФВ-190» имел жидкостную систему охлаждения.

***** Самый массовый истребитель в мире, применявшийся «камикадзе».

Продолжение табл. 2

	«Чанс-Воут» F4U Корсар», США, «Воут- Сикорский Эйркрафт»	«Грумман» F6F-3 Хеллкэт», США, «Грумман Эйркрафт»	«Рипаблик Р-47 Тандерболт», США «Рипаблик Эйркрафт»
«Грумман» F4F «Джэйт», США, «Грумман»	«Пратт-Уитни», «Дабл Уосп» - 2000, 2250	«Пратт-Уитни» R-2800 - 2000	«Пратт-Уитни» R-2800 «Дабл Уосп»-2300-2800
79 - 3755	5760 - 6280	5520 - 2670	6620 - 9400
77 - 8,81	10,07 - 10,17	10,24	11,03
24,2	29,2	31,03	27,87 - 30,0
69 - 11,59	12,48	13,06	12,43 - 12,98
52 - 493	600	540	640
12 - 535	630	622	650 - 690
6,0 - 6,3	5,7	6,2	6 - 6,5
—	4 x 20	6 РС	—
ли 6 x 12,7	6 x 12,7	6 x 12,7	8 x 12,8
80 - 11400	11300	11000 - 11430	12200 - 13100
71 - 2720	1630 - 2500	1755 - 2500	730 - 1530
535	620 - 670	605 - 625	750
7910	12576	12275	15668
«Грумман» «Истерн Моторс»	Ч.М. Воут, Р. Бэйзел, Б. Левис	Л. Грумман, Г. Лоэнинг, Б. Коуч	КБ во главе с А. Картели и А. Северским (Прокофьевым)



С середины Второй мировой войны многие истребители сражающихся стран оснащались системой впрыска топлива и водометаноловой смеси в цилиндры, появились дальнобойные модификации, вооружаемые лёгкими бомбами и реактивными снарядами. Германия и Япония первыми ввели в строй истребители с ЖРД и ТРД, но агония этих держав не могла быть приостановлена ни конструктивными решениями, ни смертниками, пилотируемыми «самолёты-снаряды».

Помимо немцев, на новых и устаревших «Фокке-Вульфх», «Мессершмиттах» и пригодной трофейной авиатехнике воевали испанцы, финны, венгры, чехи, болгары, французы, румыны, итальянцы, добровольцы и наёмники, лётчики, перешедшие на сторону врага (например, русские из «ВВС» РОА). Наоборот, на истребителях ВВС и ВМС Императорской Японии сражались только её уроженцы.

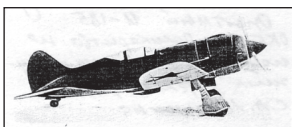
Советский Союз в период 1941-1945 годов получил по Ленд-Лизу 14795 самолётов, в основном истребителей «Р-40 Кертисс» и «Р-39 Аэрокобра». В небольшом количестве были поставлены Англией «Харрикейны» и «Спитфайры», не сыгравшие значительной роли в ходе войны. США, благодаря Ф.Д. Рузвельту, помогли также ВВС Великобритании, Канады, Гоминьдана, Австралии, в начале войны — Финляндии. За исключением «Р-38», «Р-39», «Р-40», «Р-51» и «Р-47» все штатовские машины являлись палубными и в отличие от «Зеро» не имели сухопутных модификаций, базируясь на авианосцы, оперировавшие в Военно-Морских кампаниях на Тихом океане. На Европейском ТВД крылом к крылу с советскими истребителями, завоевавшими господство в воздухе, наиболее значимо отличились «Кертиссы», «Аэрокобры», «Тандерболты», «Харрикейны» и «Спитфайры». Эти самолёты и их пилоты вынесли на себе весь ад Северо-Африканской кампании, обескровив Королевские ВВС Италии, участвовали в битве за Англию...

Так, общей мощью народов Антигитлеровской коалиции была превращена в пыль мечта о тысячелетней свастике и многовековой золотой хризантеме, призванных символизировать величие арийцев и азиатов над «недочеловеками».

Мощь общего гнева Планеты подвела их под Нюрнберг, Токио, Хабаровск, раскрыв преступления держав «Оси» настоящей и будущей Истории Человечества....

Удастся ли землянам не нарушить Заповеди Предков: «Воюй умом, живя в мире»???

**Май 2005 г., Россия,
г. Орёл.**



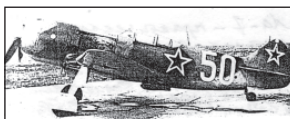
Опытный И-185 ОКБ Н.Н. Поликарпова не пошёл в серию, но послужил заделом для КБ С.А. Лавочкина.



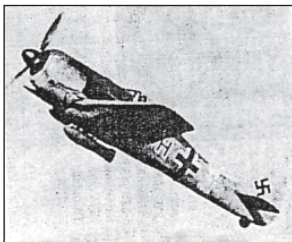
Ла-5 первой серии и его заводские испытатели во главе с инженером И.В. Жулёвым.



Форсированный Ла-5 в дивизии Г.Н. Захарова, аса Испании, Китая, большого друга элиты ВВС РККА.



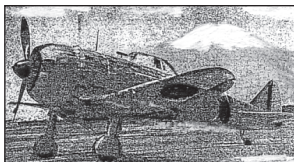
Ла-7 — практический потолок поршневых истребителей Второй Мировой войны. Плеяда асов, летавших на нём, завоевала господство в воздухе и приблизила Победу.



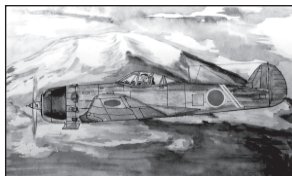
ФВ-190 К. Танка часто применялся как штурмовик и торпедоносец.



Знаменитый истребитель Д. Хорикоси — «Мицубиси-Зеро». Участник большинства военноморских и воздушных операций в кампаниях на Тихом океане.



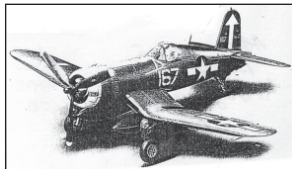
Сухопутно-базовый «Накадзима Ki-44 Сёки» был известен под именем диктатора Японии Х. Тодзио.



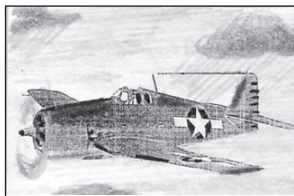
Запоздалый перехватчик «Летающих крепостей» — «Накадзима Ki-84 Хаяте» отмечен союзниками как «Летающая батарея».



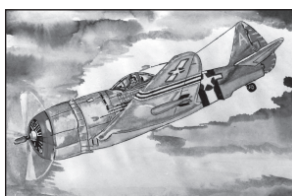
Замечательный представитель заокеанской палубной авиации — «Уайлдкэт» фирмы «Грумман Инжиниринг».



Авианосный истребитель Ч. Воута и Р. Бэйзела «Корсар».



Ведущий истребитель второй половины Тихоокеанских кампаний «Хеллкэт» закрепил славу авианосных соединений ВМС США.



«Тандерболт P-47» — авторства А. Картвели, эмигрировавшего из России и трудившегося в авиафирме «Рипаблик Эйркрафт» (США).

Содержание

Авторы – читателям	3
«От винта!»	8
«А т а к у е м!»	76
В логове противника	93
Пилотаж жизни со смертью	179
Защищая будущее	285
Путь горя и побед	376
Отзывы читателей о творчестве авторов и первом издании книги «Небесные снайперы»	448
Флагманы советской авиаинженерии	487
Лидеры командования, испытатели, Герои истребительной авиации ВВС СССР	488
Сравнительные данные лётно-технических характеристик основных фронтовых истребителей с двигателем жидкостного охлаждения (1939–1945 годы)	490
Сравнительные данные лётно-технических характеристик основных фронтовых истребителей с двигателем воздушного охлаждения (1939–1945 годы)	496



Виктор Васильевич Рассохин



Сергей Викторович Рассохин

НЕБЕСНЫЕ СНАЙПЕРЫ

Издание второе, переработанное
и дополненное



*Авторы запрещают любой из действующих партий
и вновь основанных партий РФ использование
произведения в качестве рычага психологической
и политической борьбы.*

Фото, дизайн, редакция авторов

Подписано в печать 23.10.2007 г. Формат 70x90^{1/32}.

Бумага газетная. Усл. пл. 18,43+0,88.

Тираж 3000 экз. Заказ № 3809

Цена договорная

Отпечатано с готового оригинал-макета
в ОАО «Типография «Труд».
302028 г. Орёл, ул. Ленина, 1.