

Библиотечка военно-исторического журнала  
**ОРЛОВСКИЙ ВОЕННЫЙ ВЕСТНИК**  
Выпуск № 24



Виктор Рассохин, Сергей Рассохин  
**ПОКОЛЕНИЕ КОЖЕДУБА**

УДК 82-1+94(47)+335/357

ББК 84(2p)6

Р 24

Серийное оформление обложки: Александр Ухин

Библиотечка военно-исторического журнала «Орловский военный вестник»  
Р 24 **Виктор Рассохин, Сергей Рассохин.** Поколение Кожедуба / –  
Орёл: ПФ «Картуш», 2021. – 172 с.

Редакционная коллегия: С.А. Ветчинников (главный редактор)  
А.Г. Фалеев  
В.К. Рыбников

В год рождения трижды Героя Советского Союза **Иван Никитовича Кожедуба**, в 1920 году, за 21 год до начала Великой Отечественной войны родились воистину великие асы Советских ВВС. По-разному – в основном трагично – сложится их судьба и лётная биография. Всем, кому посвящается наш рассказ, в ушедшем Году Памяти и Славы исполнилось 100 лет со Дня рождения, поэтому чрезвычайно важно вспомнить героических авиаторов Отчизны в честь их заслуг и юбилея Победы в Европе и на Дальнем Востоке.

УДК 82-1+94(47)+335/357  
ББК 84(2p)6

*Консультанты:*

Председатель Горсовета ветеранов г. Орла, полковник авиации,  
лётчик-снайпер А.А. Костарев;  
Председатель «Клуба авиаторов», полковник авиации А.Г. Власенко;  
ветеран ВВС СССР, майор Г.Е. Лавриненко

На обложке: вручение Гвардейского Знамени 12-му истребительному авиаполку ПВО на Центральном аэродроме им. Фрунзе. 07.03.1942 г. 120-й истребительный авиаполк стал 12-м гвардейским истребительным авиаполком. Позади личного состава стоят истребители МиГ-3, которыми 120-й ИАП ПВО (12-й ГИАП ПВО) города Москвы был вооружён с октября 1941 г. по сентябрь 1942 г. Автор снимка – Олег Кнорринг.

Оборот: Иван Никитович Кожедуб – первый ас среди лётчиков-истребителей ВВС СССР, Англии и США в годы Второй мировой войны.

© В.В. Рассохин, 2021  
© С.В. Рассохин, 2021  
© ПФ «Картуш», 2021  
© «Библиотечка ОВВ», 2021

Виктор Рассохин,  
Сергей Рассохин<sup>1</sup>

## За гранью героизма

(К 100-летию со дня рождения трижды Героя Советского Союза, лётчика-истребителя, маршала ВВС И.Н. Кожедуба)



Иван Никитович  
Кожедуб

В Год Памяти и Славы, на юбилей Великой Победы советского народа в Европе и на Дальнем Востоке, ВВС и ВУЗы авиации Отечества отметят 100-летие выдающегося мастера боевого пилотажа и небесного снайперства Ивана Никитовича Кожедуба. Торжества в любом формате обязательно пройдут в Москве и на Родине аса – в селе Ображиевке Шосткинского района Сумской области. Нет таких соотечественников, кто бы не был наслышан о сверхотважном украинце, ставшем Почётным гражданином Сум, Звенигорода, Калуги, Чугуева, Купянска и Бельц. Победоносного лидера истребительных формирований Страны Советов помнят за рубежом, причём вживую, а не только по

его книгам «Праздник Победы», «Верность Отчизне» и «Служу Родине»...

8 июня 1920 года в крестьянской семье Кожедуб пролетела зарница счастья – родился долгожданный Иванушка. Природа, окружавшая село (иногда упоминается как посёлок), входившее в состав Ивотской волости Новгород-Северского уезда Черниговской губернии, воспитала в мальчугане отечестволюбие и физическую закалку. Семь лет он учился в местной школе, после 1934-го – доучивался в Шостке, где обрёл друзей, знания и даже увлёкся библиотечным делом. Пора взросления укрепитя четырёхлетним посещением Шосткинского химико-технологического техникума. Всё свободное от учёбы время – Иван на аэродроме и в авиамастерских городского аэроклуба.

Волею судьбы, обстоятельств, рока, личного желания при поддержке родни и из-за немецкой агрессии против СССР – обычный парень окажется с годами мужчиной, от имени и заслуг которого съёжилась,

---

<sup>1</sup> Авторы 50 разножанровых книг, члены СРП, РВИО, ИСП, дипломанты конкурса «Патриот России» в товариществе с журналом «Орловский военный вестник», участники автопробегов по местам Боевой Славы Вооружённых Сил СССР. Авторы книг по истории военного самолётостроения, ВВС СССР и зарубежных стран 20-50-х гг. XX века, члены Союза военных литераторов. С рядом произведений можно подробно ознакомиться на сайтах [www.cbsorel.ru](http://www.cbsorel.ru), [www.buninlib.orel.ru](http://www.buninlib.orel.ru), [www.картуш-вестник.рф](http://www.картуш-вестник.рф), в сетевом издании «Орёл-регион».

плакала и овдовела не одна семья Третьего Рейха. Этого могло не быть, не будь античеловечной установки планов главарей Гитлеровской Германии, двинувших нацию и войска к «мировому господству или краху» любой, в том числе антинемецкой ценой...

До Второй мировой Кожедуб налетал первые часы в аэроклубе на бипланах «Короля истребителей» Н.Н. Поликарпова. Через год его призвали в РККА. Азартный и целеустремлённый, он не останавливается на достигнутом, пройдя курсы Чугуевского военного авиаучилища в начале зимы 1941 года. Летал на «Ишачке» и учебно-тренировочных монопланах А.С. Яковлева. Старшие товарищи, заметив его смекалистость, техническую грамотность и дисциплину, настояли, чтобы Иван остался инструктором при авиашколе, не глядя на молодость и пылкость перспективного пилота. Уже после трагедий по всей протяжённости Госграницы СССР – осенью того же года, авиаторов эвакуировали в казахстанский Чимкент.

Тяжко было 21-летнему «учителю» обучать лётному делу почти ровесников и переучивать пилотов, кто был постарше, ибо рвали разум и душу горькие известия со всех фронтов и военокругов. Сержант считает кровным долгом участие в боях, вступает в борьбу с начальством и военкомиссариатом, забрасывая их рапортами о переводе на фронт.



Лётчики 240-го ИАП на аэродроме «Уразово»

Кожедуба командируют в столицу на пункт сбора лётчиков и техников ВВС по ноябрю 1942-го. Тогда каждый пилот и мастер аэродромного обслуживания машин были нарасхват. Ваню оперативно перебрасывают



в ряды 240-го ИАП. Полк находился на переформировании в Иваново и на станции Сейма, на основе 14-го и 2-го запасных ИАП. Перед преобразованием 240-й воевал на И-16 и ЛаГГ-3, оборонял Сталинград. В начальный и последующий периоды Великой Отечественной 240-й ИАП (позже – 178-й ГВИАП) увековечится безграничной храбростью истребителей К.А. Евстигнеева, А.С. Амелина, А. Шпынова, И.П. Бакуленкова, И.С. Солдатенко, В.Ф. Мудрецова, А.И. Колесникова. Жизнь и смертью доказали превосходство над Люфтваффе «маэстро» и «кузнечики» И.Г. Серeda, Б.В. Жигуленков, В.Ф. Мухин, П.А. Брызгалов, Ф.Г. Семёнов, П. Кучеренко, Н.И. Ольховский, М. Гладких и другие герои, обрадованные перевооружением полка новейшими Ла-5.



Бывалый двухпушечный Ла-5 (ЛаГГ-5)

Замечательная боевая машина конструкции С.А. Лавочкина, КБ которого существенно помог коллектив вскоре расформированного авиаКБ Н.Н. Поликарпова (на Ла-5 ушла документация по винтомоторной группе истребителя И-185), требует детального раскрытия лётно-тактических данных, а также её сравнения с показателями «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов». Почти 9-метровый истребитель, взлётным весом 3 265 кг, имел размах крыла 9,8 метров, при его площади 17,59 м<sup>2</sup>. Мотор АШ-82 А.Д. Швецова развивал мощность 1 300 л.с., что позволяло пилоту «максимальничать» в бою до 630 км/ч и «забираться» на потолок до 9 450 метров. Сразу вслед боевому крещению Ла-5Ф в 1942-м – появляется Ла-5ФН с форсированным двигателем АШ-82ФН, мощностью 1 850 л.с., что дало прирост скорости до 648 км/ч и вывело высокоаэродинамичный моноплан на высоту 11000 метров. Возросла дальность действия истребителя – до 765 км. В отличие от ЛаГГов, серийный и модернизированный «Лавочкины» обладали смертельным для врага вооружением: парой 20-мм пушек, реактивными снарядами или бомбами массой 150 кг. Трудящиеся Страны Социализма предоставят 10 000 лётчикам возможность истреблять земной, воздушный, водный омоторенный фашизм. Благодаря Ла-5 и его модификациям, в 1943-м родится один из лучших поршне-

вых истребителей Второй мировой – Ла-7. На одном из 5 753-х из них – сражался небесный ратник Иван Кожедуб.

Ла-5 поступили в его ИАП в конце 1942-го, а уже с марта следующего года полк воюет на Воронежском фронте, затем – на Орловско-Курской дуге. Здесь, ценой потерь и побед, отчеканились взаимовыручка, высший пилотаж, меткость и сплочённость как лётчиков, так и опыт золоторучных механиков. Победы и девушки будут потом, но, помня о суеверности лётчиков, видится не случайным, что эскадрилья будущего аса именовалась «Валерий Чкалов»...

39 боевых вылетов провёл комзвена в Курской Битве, прежде чем в паре с ведомым другом В.Ф. Мухиным снять с родного неба первого пирата – пикировщик Ю-87 на 40-м вылете. Впоследствии, мастерски используя козыри детища КБ С.А. Лавочкина, истребителям которого он останется верен навсегда, Кожедуб за июль-ноябрь 1943-го уничтожает 25 самолётов противника. Под Покровкой, Харьковом, Бородаевкой, Погребнёй, Кривым Рогом, Кировоградом и другими малыми и большими населёнными пунктами, Иван Никитович сбивает «лаптёжники», «Ме-109», по одному «Фокке-Вульф-190» и транспортному Ю-52, а также пару бомберов «Хейнкель-111». Его полк часто сопровождает пикировщики Пе-2. За победы и смелость младшему лейтенанту присваивается звание старшего лейтенанта и должность комэска 3-й эскадрильи упомянутого ИАП, базировавшегося на Украинском фронте.

Импровизирующий и дотошный пилот переживал нелётную обстановку, безрезультатность фронтового затишья, однако всегда имел при себе блокнот, испещрённый множеством пометок и зарисовок «покожедубовски». При колоссальных сверхчеловеческих нагрузках в войне за господство в воздухе, при полном «распотрошении» истребителей Вилли Мессершмитта и Курта Танка, на разборе полётов на земле он отмечал канву дуэлей, «каруселей» и «коррид» так:

«Правильно построенный манёвр, стремительность атаки, чтобы ошеломить противника, не дать ему ни секунды на размышление, и удар с предельно короткой дистанции!». Точность определения и осознания себя в воздушном бою доказывалась первой половиной октября 1943-го – Кожедуб навечно «приземлил» 14 машин Люфтваффе в ходе 12 суток...

В том же октябре Ивана представят к первой «Золотой Звезде» Героя Советского Союза, однако звание и медаль Высшей Воинской Доблести узаконятся-устаканятся лишь 4 февраля следующего года. Он принёс незабвенную славу 240-му ИАП, входившему в 302-ю ИАД 4-го ИАК 5-й ВА на Степном фронте до его переименования в 178-й ГВИАП 2 июля 1944-го.

На Первомай того года колхозник Василий Конев дарит асу новый Ла-5 за боевые заслуги в уничтожении захватчиков. Самолёт собрали на средства крестьянской семьи Коневых, памяти погибшего Героя Советского Со-

юза Г.Н. Конева. Истребитель был не просто подарком и оружием отмщения: он явился всенародным признанием и глубоким патриотичным доверием, оказанным И.Н. Кожедубу. Было за что – 30 января лётчик подбил Ю-87 под Капитановкой-Лебедин. 14 марта – отлетались «109-й» «Мессер» и пикирующий «лапоть» у переправы через Буг. 19 апреля – уничтожен «Месс» под Вуртулулом. Через 10 дней – «приказали долго жить» экипажи двух «Хеншелей-129», сбитых Иваном под Яссами...



Иван Кожедуб у своего самолёта,  
собранного на сбережения крестьянской семьи Коневых

Сражаясь на «коневском» «Лавочкине», храбрец отправил на землю двух крылатых оккупантов. После окончания Яссо-Кишинёвской операции, виртуозного лётчика, имевшего за плечами 45 побед, достигнутых в 256-ти неповторимых вылетах, наградят второй «Золотой Звездой» Героя Страны Советов, 8 августа 1944 года. Лётсостав и техперсонал 14-й Гвардейской ИАД 5-й ВА 2-го Украинского фронта, куда входил 178-й ГВИАП, фронтовые корреспонденты гордились Гвардии капитаном и не давали ему покоя бесчисленными просьбами об интервью.

Лидер Краснозвёздных ВВС А.А. Новиков настоял на назначении И.Н. Кожедуба заместителем командира 176-го ГВИАП в конце августа 1944-го. Суть перевода заключалась в тактико-стратегической «изюминке» соединения, действующего неординарной методикой «свободной охоты», которую не раз успешно использовали «эксперты» истребительных эскадр Люфтваффе.

Гвардейский истребительный авиаполк стал таковым буквально за 8 дней до прибытия Ивана в его состав – 19 августа 1944-го. Рождённый на базе прославленного 19-го ИАП, он являлся его эстафетчиком Ратной Славы. Ещё летом 1939-го «сталинские соколы» 19-го «крошили в труху» десятки небесных «микадовцев» над Халхин-Голом. После боевого крещения в МНР, полк оборонял город Ленина и одноимённую область, воюя на МиГ-3. С 1943-го формирование, пережившее потери, вооружили полностью Ла-5, на которых «витязи» истребляли «стервятников» на Воронежском фронте и в Курской Битве.

В бывшем и новом составе авиаполк олицетворял золотое созвездие воздушных часовых советских войск и границ. Не позабыть лётного мастерства, взвешенного риска и сверхмужества лётчиков-истребителей А.Я. Баклана, Д.С. Титаренко, В.И. Александрюка, Л.Л. Шестакова, А.А. Караваева, А.Ф. Васько, П.Ф. Никулина, Е.А. Азарова. Укротители моторов, авиапушек и пулемётов И.И. Щербаков, Е.Н. Степанов, П.Ф. Чупиков, В.А. Громаковский скрепляли боем узы фронтового товарищества. Крылатые однополчане знали плюсы-минусы «Лавочкиных» не только по шутке И.Н. Кожедуба: «Аэрокобра» – трамвай, «Ла» – жеребец!». Помимо «худых» – «Эмилей», «Фридрихов», «Густавов» с их «даймлер-бенцовой» форсажностью от В.Э. Мессершмитта, которых Герои русских ВВС вгоняли в землю и воды в годы Священной войны в благородной ярости, они радовались своевременному появлению Ла-5ФН на фронтах. Кто-кто, а «старики» чётко использовали в боевом пилотаже быстрходность и лёгкость форсированного Ла-5 против скоростного, отлично вооружённого, но более тяжёлого «Фокке- Вульфа-190» конструкции К. Танка, не выдерживавшего залпов наших авиапушек. Самолёт, надёжно защищавший пилота звёздообразным двигателем спереди, взмывал на 5-километровую высоту за 5 минут от старта!

Благодаря Ла-5, останется феноменом Второй мировой уроженец деревушки Мошканы Витебской области – старлейт Александр Константинович Горовец, уничтоживший в одном бою лично 9 пикирующих «Штук» из 20 атаковавших «Юнкерсов» под Курском. 6 июля 1943-го на беспримерного снайпера набросились 4 «Vf-109». Герой погиб у посёлка Зоринские Дворы. Пусть лично не знали, но его помнили авиаторы, словившие врагов на Орловско-Курской дуге: 28-летнего Сашу посмертно наградят званием и медалью Героя Советского Союза, одновременно с орденом Ленина – 28 сентября 1943-го...

Преимущества Ла-5 и его модификаций были достигнуты вводом в серию дюралюминиевых лонжеронов крыла, вместо тяжёлых деревянных аналогов, имевших место на ЛаГгах С.А. Лавочкина, В.П. Горбунова и М.И. Гудкова. Конструкторы провели глобальную работу по центровке «Пятого» и его аэродинамике, устранили перегрев «швецовского» двигателя воздушного охлаждения, недостаточную герметичность капота.



Совместными усилиями КБ Семёна Алексеевича, моторостроителей во главе с Аркадием Дмитриевичем, заводских испытателей А.П. Якимова и А.И. Никашина, в течение двух недель до запуска в серию на истребителе довели «до ума» закрылки, предотвратили опасный перегрев кабины, из-за коварного лопанья трубки маслосистемы.

Множественный в деталях, калейдоскоп преобразований «Лавочкиных», объединённый с «каталогом» напутствий «богатырей неба», присланным с фронтов, стали предтечей создания новейшего Ла-7 в 1943-м, которые в числе первых поступят в 176-й ГВИАП И.Н. Кожедуба. Всех «соколов» и «дядей Вань» БАО обрадовало, что сохранив 1 850-сильный АШ-82ФН, машина получилась более резвой на почти 40 км/ч и, вдобавок, снаряжалась тремя 20-мм пушками УБ-20. Позднее, вследствие неполадок данных орудий, выявленных не на полигоне, а на фронтах, в жесточайшем противостоянии с «орлами Геринга», их сменит пара ШВАК того же калибра. Не всякий истребитель того времени мог нести как Ла-7, 200 кг бомб на борту (две по 100 кг каждая).



Ла-7 трижды Героя СССР И.Н. Кожедуба. Музей ВВС в Монино

Более аэродинамичный красавец-моноплан с размахом крыла 9,8 м и его площадью 17,6 м<sup>2</sup>, если был пустым, весил 2 605 кг, а по максимуму на взлёт – 3 240 кг. Почти 9-метровый по длине «Седьмой», высотой немногим выше 2,5 м, получил новый маслорадиатор под фюзеляж, герметизированный капот силовой установки, допщитки под главшасси. Изменения коснулись формы центроплана крыла замечательной машины, обладавшей скороподъёмностью 4,9 минут до 5 000 метров и практическим потолком 11 300 метров. «Новобранец» с ходу перехватил преимущества истребителей ВВС Отчизны и крайние модификации машин Люфтваффе того периода, исключая показатели реактивных прото-

типов. Именно на Ла-7, развивавшем 680 км/ч на 6 000 метрах, Иван Никитович добился 17 побед на финале Великой Отечественной, с августа 1944-го по Победный Май 1945-го...

Истребитель с дальностью 655 км полюбился однополчанам Героя державы рабочих и крестьян. К тому времени Гитлеровский Рейх оплакал большинство асов Люфтваффе – они погибли и пропали без вести (редкие – попали в плен) на Восточном фронте, в Европе, в Битве за Англию, в Северной Африке. Результативные авторитеты «Мельдерса», «Зелёного Сердца», «Ас-пика», «Удета» и других печально известных эскадр ещё частично оставались в строю. Иные – были отозваны в Германию по приказу А. Гитлера для воспитания очередных жертв Битвы за Пятый океан. В противовес ветеранам, молодые воевали по-всякому: одни бесшабашно агрессивны, вторые – трусливы, третьи – утратили осмотрительность, интуицию, находчивость и глазомер, слитие с самолётом, чувство самосохранения, не имея опыта.

Так, а не иначе, неприятель оставался сильным противником в массовке и по одиночке. «Свободные охотники» 176-го ГВИАП, освобождённые от ряда общевоинских заданий, быстро освоили Ла-7 и истребляли противника на Белорусском фронте летом-осенью 1944-го. С сентября по октябрь того же года «кожедубовский» полк перебрасывался на 3-й Прибалтийский фронт, однако вскоре был возвращён на 1-й Белорусский, в составе которого доблестно довоюет до Мая 1945-го. Разумеется, абсолютно разных по характеру, опыту, пилотированию лётчиков премировали, награждали, боготворили, критиковали, оплакивали за участие удальцов в Рижской, Варшаво-Познанской, Восточно-Померанской, Берлинской операциях. Только за неполный сентябрь 1944-го собратья Ивана по крылу уничтожили вместе с командиром 8 летучих крестоносцев, причём три из них сбил Кожедуб. Непревзойдённый страж родного неба и освободитель чужих воздушных просторов от нацистской свастики отметит присвоение звания Гвардии майор в дружеском застолье с однополчанами 19 ноября 1944 года.

Основоположник «кинжальных» атак снизу с малой высоты и близкой дистанции, рекордсмен по истреблению «психически-вредных» пикировщиков «Юнкерс-87» авторства Германа Похлманна (ас уничтожил 18 «Штук»), Иван Никитович буквально разговаривал с каждым из шести Ла – спутниками его судьбы и биографии. Авиаторы – суеверный народ, а уж техники сто крат мнительнее. Как знаменитый Эрих Хартман, он многократно пролетал через обломки сбитых им самолётов, сражаясь на Ла-5Ф, Ла-5ФН, Ла-7, горел и капотировал при аварийной посадке. «Жеребцы из конюшни» С.А. Лавочкина ни разу не подвели аса, укрепив славу конструкторов, заводчан, механиков.

«С удивительным доверием относился к Ла-5 будущий трижды Герой Советского Союза маршал авиации И.Н. Кожедуб, – вспоминал

в мемуарах «Крылья Победы» нарком сталинской авиапромышленности Алексей Иванович Шахурин. – Приходя на аэродром, он по всей воинской форме приветствовал боевую машину. Вот его мнение об истребителе:

«Выполняя полёт за полётом, я вроде сроднился с ним, узнал все его повадки. Не любил этот самолёт, когда лётчик допускал потерю скорости. Я учёл его нрав. И он меня понимал, слушался. На нём я сбил 45 самолётов» (см. мемуары автора строк «Три сражения», М., 1945).

В 1944-м И.Н. Кожедуб (продолжает выдающийся организатор самолётостроения в годы ВОВ) пересел с Ла-5 на Ла-7 и сбил ещё 17 вражеских машин. «На Ла-7 я не боялся вступать в бой с любым количеством самолётов противника и побеждал его, – вспоминал он впоследствии. – Были случаи, когда мы парой «Лавочкиных» вели бой против 40 вражеских самолётов и одерживали победу».

«Самолёты Ла-5 – превосходные, – подчёркивал высочайший профессионал пилотажа, авиастратег, доработчик штатовской «Аэрокобры», новониколаевец Александр Иванович Покрышкин. У авиатора – особое чутьё, им он воспринимает машину, её мощную силу, покорность, всё её гармоническое совершенство. Я смотрел на гашетку пушек, на приборы и радовался!».

Беспощадно бивший ворога на ЛаГГ-3, славный сын деревни Семibrатское Московской губернии, дважды Герой Советского Союза Василий Александрович Зайцев, его фронтовой друг, тоже дважды Герой державы Виталий Иванович Попков, вместе с однополчанами по 5-му ГВИАП напишут письмо С.А. Лавочкину и заводчанам. В нём, в частности, отмечалось:

«Наш гвардейский истребительный авиаполк дерётся с фашистскими стервятниками на Ла-5, выпущенных вашим заводом. Мы довольны вашими самолётами и горячо благодарим за самоотверженный труд. В боях Ла-5 показал себя исключительно с хорошей стороны. Машина проста в пилотировании, устойчива и вынослива. Пресловутые «мессершмитты» всех модификаций в бой с нами не вступают. Докладываем, что на ваших самолётах гвардейцы-лётчики нашего полка за месяц сббили 47 фашистских самолётов, не потеряв ни одного своего».

«Я не вижу немца-конструктора, сидящего над чертежами в Германии, в глубоком убежище, – в мирное время напишет С.А. Лавочкин, создавший в 1944-м высотный перехватчик Ла-7 с ЖРД РД-1ХЗ (Ла-7Р развил 780 км/ч под пилотажем испытателя Г.М. Шиянова). – Но, не видя его, я воюю с ним... Я знаю, что бы там ни придумал немец, я обязан придумать лучше... чтобы в день, когда два новых самолёта – наш и вражеский – столкнутся в военном небе, наш оказался победителем!».

Правильность ставки советских авиаконструкторов на мощный движок воздушного охлаждения и пушечное вооружение заметят и соотечественники Героев из «Нормандии-Неман» в одном из выпусков авиажурналов того периода:

«Легко управляемый Ла-5, – пишут французы, – развивал скорость на 40-50 км/ч больше германского истребителя Me-109. Осенью 1942-го первые авиаполки Ла-5 были переброшены в район Сталинграда, где битва достигала наивысшего накала. Свежие эскадрильи обеспечили развитие гигантской операции по окружению вражеских армий и способствовали успеху советских войск».

109-й «Месс» претерпит более 40(!) модернизаций и будет выпущен авиазаводами Дойчланда «тиражом» 33 000 экземпляров. Не ошибся в резюме зам А.И. Шахурина, автор легендарных истребителей Як, глубокоуважаемый Александр Сергеевич Яковлев:

«В конце концов, отличный в первоначальном виде истребитель вырос по весу почти до 3,5 т и потерял манёвренные качества. Несмотря на увеличение мощности двигателя и вооружение, «Мессершмитту» не удалось получить никаких преимуществ по сравнению с нашими Як и Ла».

Начинавший у Рорбаха, авиаконструктор Курт Танк спроектировал отличный истребитель «Фокке-Вульф-190», все последовавшие за ним модификации и машины под обозначением «ТА», но он, готовый ещё до войны, был поставлен на конвейер и в Люфтваффе слишком запоздало. Да, он превосходил «Спитфайры», был бронирован, имел систему впрыска метаноловой смеси для увеличения КПД мотора воздушного охлаждения мощностью 2 100 л.с. Первоначально «Фокки» оснащались 1 700-сильными BMW-801D. Позже будут устанавливать D-2, рядный ЮМО-213 и 2 240-сильный ЮМО-213А (с водно-метаноловым форсированием). Детища главного конкурента Вилли Мессершмитта выпускались в различных версиях по вооружению и предназначению, поэтому их ТТХ существенно разнятся между собой, ибо за годы Второй мировой понесут смерть и станут гробами 20 000 «190-х»...

«Фокке-Вульф-190», во всей его разнопортретности модификаций, не являлся «лучшим в мире» по утверждению немцев, но был чрезвычайно опасен в умелых руках, будучи вооружённым (в разных вариантах) пушками и пулемётами, бомбами и торпедами. Фактически он применялся как штурмовик, лёгкий бомбер, торпедоносец, скоростной фоторазведчик, хотя обязанности крайнего чаще исполняла тоже «танковая» «Рама» (FW-189), люто ненавидимая советской пехотой и ПВО. Оставляя в стороне конструктивные перипетии и примеры из боевого пути однозначно успешной машины Люфтваффе, ещё раз повторим: данные истребители стояли особняком от «худых» «Мессеров», поскольку дебютировали на Западном и Восточном ТВД в 1942-43 годах...

Ас из асов, майор И.Н. Кожедуб, вращаясь на предельных оборотах АШ-82ФН в аде над землёй, лично «заваливает» 11 новейших «Фокке-Вульфов» и один реактивный перехватчик Me-262 с 10 февраля по 17 апреля 1945 года. Властитель дум и наставник советской молодёжи, подвижник и куратор нововведений в ВВС Армии и ВМФ, поведает по-



томкам о бое с «чудо-оружием» В.Э. Мессершмитта без излишней эмоциональности:

«19 февраля Дмитрию Титаренко и мне довелось встретиться с немецко-фашистским реактивным самолётом. Мы вели воздушную охоту недалеко от линии фронта. Внимательно слежу за воздухом. С юга, со стороны Франкфурта, на высоте 3500 метров внезапно появляется самолёт. Он летит 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 нежданно-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, участник 120 воздушных боёв, небесный гвардеец Иван Никитович Кожедуб стал самым результативным асом среди пилотов ВВС СССР и союзников, сбив 64 вражеских самолёта. К всеобщему ликованию народов, война в Европе победоносно закончилась безоговорочной капитуляцией Германии. 13 июля 1945-го Маршал авиации Ворожейкин и генерал-полковник авиации Шиманов, будучи заместителем командующего ВВС КА и членом Военсовета ВВС, представили проект Указа Президиума ВС СССР о награждении третьей медалью «Золотая Звезда» Гвардии майора Кожедуба И.Н., на имя зам наркома обороны, члена ГКО Н.А. Булганина. В документах заместителя командира 176-го Проскуровского Краснознамённого ордена Александра Невского ГВИАП странным образом занизили число побед, количество боевых вылетов и боёв. Не суть важно, что там произошло с магией чисел – писари при штабах всегда «отличались» перевёртами дат, инициалов, географических названий. Триумфальность лётчика от Бога, по выражению его однополчанина, дважды Героя Советского Союза К.А. Евстигнеева, заключалась в том, что один Иван лично истребил два вражеских авиаполка!!!

За 21 ФВ-190, за 18 Ю-87, за 19 Ме-109, за три «Хеншеля-129», два «Хейнеля-111» и один ПЗЛ-24 кумир авиаторов награждался орденом

Красного Знамени четырежды в 1943-45 годах. Через месяц после исторического Парада Победы – его ратный труд отмечают орденом Александра Невского, 18 августа – третьей «Золотой Звездой» Героя Советского Союза.



Разбор полётов. 1945 г.

Верный Ла-7, орденоседец со своим высокодоблестным полком до листопада 1945-го дислоцировался на немецком аэродроме Шёнвальде в составе Группы наших сил на территории Германии. Позже подполковник И.Н.Кожедуб обучался в Военно-Воздушной Академии в Монино. Покинув альма-матер весной 1949-го, Иван Никитович, вместо отправки в Азербайджан на пост замкомандира 31-й ИАД, по личному распоряжению Вождя остался в Подмосковье. С середины лета служил замом командира и его помощником по лётподготовке, затем пять лет был лидером 324-й ИАД в Кубинке.

В рядах стерегущих небо Отчизны, по народной мудрости «Бережём страну как зеницу ока!», прославленный авиатор быстро переучивается на МиГ-15, заслужив на рубеже десятилетия 1-й класс военлётца. В 50-х «кожедубовская» ИАД перебрасывалась в КНР, помогала в переподготовке ВВС Китая и Кореи по программе освоения реактивных истребителей. Иван Никитович всегда вспоминал своего боевого командира, мастера манёвра и стрельбы Павла Фёдоровича Чупикова – авиаинженера, громившего летучих самураев над Хасаном, в далёком 1938-м.

Уроженец Ташкента, выпускник престижной «Качи», участник Курской Битвы и наступления на Берлин, бывший командир 41-го ГВИАП, 19-го ИАП, 176-го ГВИАП был на 7 лет старше И.Н. Кожедуба, осуществил массу добрых дел во благо Краснозвёздных ВВС. За год до Победы Герой Советского Союза отправил на тот свет 19 машин Люфтваффе (8 в группе), в ходе около 400 боевых вылетов. Полковник, по-дружески «Батяня Фёдорович», заслужил подвигами два ордена Ленина, три ордена Красного Знамени, два ордена Отечественной войны 2-й степени, ордена Красной Звезды и Суворова 3-й степени. Он окончит Академию ВВС им. К.Е. Ворошилова немногим раньше своего фронтового заместителя...

Среди тех патриотов, кто будет сражаться на славу с пилотами ВВС США после переброски 324-й ИАД в Аньдунь, был боевой друг Ивана – земляк из Калиновки, майор Сергей Макарович Крамаренко. Выпускник Борисоглебского ВАУ, бывший истребитель из 523-го ИАП, участник небесных побоищ под Курском и Орлом, воевал в отважных рядах 19-го ИАП. Его сбили под Проскуровым. Тяжело раненый Сергей угодил в плен. Будущему Герою Советского Союза посчастливилось вырваться из лап фашистов, возвратиться к однополчанам в 176-й ГВИАП. Не раз, взлетая с И.Н. Кожедубом, смельчак отличился на 1-м Украинском и 1-м Белорусском фронтах, брал Берлин, уничтожил 13 пиратов Г. Геринга (10 в группе), воздушный шар немецкой разведки. Мы встречались с генерал-майором в Орле, у памятника А.П. Ермолову, когда ас по истреблению «Фокке-Вульф» и штатовских «Сейбров» следовал с делегацией по местам Боевой Славы Курской Битвы. На его груди светились, помимо «Золотой Звезды» и ордена Ленина, два ордена Красного Знамени, ордена Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени, множество отечественных и зарубежных наград. Запомнились – пронзительные умные глаза, краткая приветственная речь, сердечная признательность нам за подарок – книгу «Штурмующий небо» о Н.Н. Поликарпове и Героях ВВС, сдобренная фразой: «Жду в Москве. У меня для вас материалов – на целый роман!».

В боевых действиях против Вооружённых Сил ООН участие советской истребительной авиации было секретным. Её блистательные достижения в уничтожении «звёздно-полосатой» обновлённой авиации США, как и имена победителей, не афишировались около 40 лет, хотя подвиги русских лётчиков в небесах Китая и Кореи начали проявляться во внешнеполитическом «тумане» с 1990 года. Так, за 10 месяцев войны в Северной Корее пилоты 176-го ГВИАП 324-й ИАД сбили, сожгли, утопили 107 агрессивных янки. Жертв ВВС Нового Света могло быть и больше, ибо И.Н. Кожедубу категорически запретили взлетать (тем более сражаться) на любых типах истребителей. Вместе с С.М. Крамаренко проявили заповедный героизм на высотах и скоростях храб-

рейшие снайперы-пилотажики С.П. Субботин, С.Ф. Вишняков, П.С. Милаушкин, Г.И. Гесь, Г.И. Герман, А.П. Никулин, Б.А. Образцов.

27 ИАП доказали могущество советских реактивных ВВС истреблением 1 100 самолётов «ООНовской коалиции» – машин всех типов – с 1 ноября 1950-го по 27 июля 1953-го, начиная с первой победы лейтенанта В.И. Чижа над F-51. Успехом тактики и стратегии являлась методичная ротация лётсостава. Да, на МиГ-15 и его модификациях в глобальном конфликте участвовали лётчики Китая и Северной Кореи, однако львиная доля триумфов была за русскими. На примере ратной летописи 64-го ИАК остаётся фактом, что 45-55 истребителей «сняли с неба» от 5 до 10 машин противника в указанный срок, потеряв в дуэлях и «свалках» около 350 МиГов. Тогда – тайна, а ныне Честь и Слава последним «сталинским соколам»: Н.В. Сутягину и Е.Г. Пепеляеву, С.П. Субботину, А.П. Сморгкову и Л.К. Щукину – они сбили каждый (соответственно) 21, 20, по 15 самолётов противника...



Во время Корейской войны с лётчиками 324-й дивизии.

Слева направо: Б. Абакумов, Б. Бокач, И. Кожедуб, Ф. Шибанов, В. Назаркин. 1951 г.

Вдали от Родины, о чём не мог в своё время написать И.Н. Кожедуб, его 324-я ИАД (176-й и 196-й ИАП под командованием полковников С.Ф. Вишнякова и Е.Г. Пепеляева) сокрушила 12 «Суперфортрессов» В-29 и 118 «Сейбров» F-86. Общее число побед, достигнутых великим мужеством и надёжностью МиГ-15, составило 216 машин неприятеля. Его ответом русским стала гибель девяти пилотов и уничтожение 27 МиГ-15. Враги



КНР и КНДР запомнили нашу народную мудрость: «Трус умирает тысячу раз, а герой однажды»...<sup>1</sup>



«Небесный солдат» – МиГ-15

Шокированный трагедиями Пентагон (погибли многие ветераны войны в Европе и на Тихом океане) объявил премию в миллион «баксов» любому лётчику за угон-перегон-доставку МиГ-15. Конечно, у американцев были фрагменты перехватчика, собранные после его аварий и множества боёв с «Локхид Шутинг старами» (F-80), «Тандерджэтами» (F-84), «Сейбрами» (F-86), «Глостер Метеорами Е-8», а также с «последними из могикан» – машинами с поршневым двигателем. Вознаграждение не поможет: они так и не получают полностью работоспособный аппарат КБ А.И. Микояна-М.И. Гуревича вовремя.

Действительно, стрелоккрылый МиГ и его «бисы», покоровшие звук благодаря ТРД ВК-1 тягой 2 740 кг, несмотря на первоначальные проблемы с шасси и приземлением, воспитал тысячи пилотов реактивной эры. Называем самых победоносных из них, ибо все они были известны И.Н. Кожедубу, либо были знакомы лично и воевали в КНР и КНДР. Среди мастеров использования преимуществ МиГ-15 над «Сейбрами» фирмы «Норт Америкэн» по скороподъёмности и потолку остались первопроходцами С.И. Бабич, В.И. Степанов, Б.С. Абакумов, Л.М. Иванов, Н.Г. Локашенко, М.С. Пономарёв, А.С. Куманичкин, А. Рожков, Г.И. Харьковский, И.Е. Фёдоров, С.А. Бахаев, А.Н. Карасёв. Вместо «От винта!» – привыкли кричать механикам «От хвоста!» – П.В. Шевелев, А.М. Каре-

<sup>1</sup> Рекомендуем к прочтению книгу А.А. Симонова и Н.Г. Бодрихина «Боевые лётчики» – дважды и трижды Герои Советского Союза». М., 2017.

лин, Б.Н. Сисков, М.И. Михин, А.Р. Прудников, Г.У. Охай, А.М. Кочегаров, В. Алфеев, Н.И. Иванов, не раз разгонявшие свои истребители до 1 080 км/ч.

Не сразу доверялись катапультам эстафетки дела Г.Я. Бахчиванджи – А.С. Бойцов и Н.И. Шкодин, С.Д. Данилов и Н.Л. Корниенко, И. Сучков и А.Г. Шевцов, Г.А. Лобов и А.В. Пашкевич, Д.В. Ермаков и С.А. Федорец. Они на «отлично» освоили работу не только ручкой управления и педалями, но и бустерами (гидроусилителями рулей), на всю катушку стачивали новые пневматики шасси из синтетического перлона, помнили, что «бело-звёздные» «Сейбры» (наиболее массовые в ВВС США) обречены со своими шестью пулемётами, против 37-мм и пары 20-мм пушек МиГов...

5-тонный истребитель и его модификация с более мощным ТРД тягой в 2700 кг, безусловно, импонировал «послевоенным фронтовикам» Г.Т. Шаталову, И.М. Горбунову, В.П. Лепикову, В.Б. Проворихину, С.И. Науменко, В.М. Хвостонцеву, Н.В. Забелину, Г.Н. Берелидзе. Высоко ценили перехватчик с бомб-подвеской и подвесными баками А.И. Митусов, Н.М. Замескин, Ф.А. Шебанов и другие удалцы, ведь с ними МиГ, поднимавшийся до 15 500 м, имел дальность полёта от 1920 до 2520 км. В 1950 году «самолёт-солдат» оснастили РЛС. И.Н. Кожедуб всегда подчёркивал, что массовая боевая карьера МиГов не сложилась бы без крупносерийного производства учебно-тренировочных МиГ-15.

Член ВКП(б) с 1943-го, депутат ВС СССР, Иван Никитович благополучно вернётся на Родину зимой 1952 года, с улыбкой вспоминая как его опекали А.М. Василевский, П.Ф. Жигарев и И.В. Белов. Его ИАД передислоцируют в Калужскую область, на базу ВВС Орешково. Год назад за боевую доблесть и успехи авиаторов в Корее, его отметят орденом

Красного Знамени, а спустя два года после прощания народа с И.В. Сталиным – командование отправило генерал-майора на курсы Военной академии Генштаба.

Завершив обучение на авиафакультете в 1956-м, поддержанный его лидером А.В. Никитиным, трижды Герой назначается в Управление боеподготовки ВВС. До осени 1957-го он проработает в нём заместителем начальника, позже займёт пост куратора боеподготовки в Управлении фронтовой авиации ВВС, будучи награждённым двумя орденами Красной Звезды. Ас заслужил награждения в 1955-м за ночные и дневные полёты в тяжёлых метеоусловиях и за многолетнее служение Пролетарским ВВС.



Иван Кожедуб в звании генерала авиации

Отдав частицу себя на обновление и укрепление системы ПВО, И.Н. Кожедуб замещал командующего 76-й ВА в ЛВО В.И. Давидкова. 27 апреля 1962-го ему присвоили звание генерал-лейтенант авиации. С середины лета того же года и впоследствии почти год он руководил авиаформированием в Ленинградском штабе, пока его командующий участвовал в поддержке революции Ф. Кастро на Кубе.

Любовь к небу, тяга к освоению новых самолётов и даже вертолётов не оставляют иного выбора 1-му заму лидера ВВС МВО на рубеже 60-х – 70-х годов. На поршневых и реактивных машинах А.С. Яковлева, А.И. Микояна и М.И. Гуревича, на вертолётах М.Л. Миля, а также на самолётах С.В. Ильюшина и Б.П. Лисунова он налетал 1937 часов до 1969 года.

В феврале 1968-го партия и правительство награждают славного украинца орденом Красного Знамени, спустя два года – в честь полувекового юбилея – таким же. Генерал-полковник авиации семь лет был «правой рукой» главы боеподготовки ВВС, затем инспектировал и консультировал Группу генспекторов Минобороны страны.

Высшая степень признания народов отольётся для Ивана Никитовича орденами Возрождения Польши V степени, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени, ещё одним орденом Ленина. ГДР передаст ему орден «За заслуги перед Отечеством» III степени, МНР отметит орденом Боевого Красного Знамени, КНДР отблагодарит орденом свободы и независимости I степени. К юбилейным датам Отечества Маршала авиации И.Н. Кожедуба с почтением наградят орденами Отечественной войны 1-й степени и «За службу Родине в ВС СССР» 2-й степени.



Ас №1, автор книги «В воздушных боях»

Лучезарный человечине, 10 лет возглавлявший Федерацию авиаспорта Советского Союза, провёл колоссальную общественно-патриотическую работу, встречаясь с людьми во всевозможных аудиториях.

Проживший лицо к лицу со смертью, он сохранил человечность, жизнелюбность, узы боевого братства. В гипнозе дат было нереально подсчитать количество встреч с ветеранами Великой Отечественной, с родными павших и пропавших без вести лётчиков. Пережитое он старался доступно отобразить в мемуарах, статьях, интервью, выходявших в массы не без «окуляра» цензуры, отчего кружило разум и щипало сердце, порой больше, чем в высшем пилотаже над облаками.



Иван Никитович Кожедуб в кругу лётчиков-Героев

Маршал, как Г.К. Жуков и А.И. Покрышкин, отписал немислимый километраж автографов пионерам, комсомольцам, ударникам труда, интеллигенции, гослицам, сокурсникам и однополчанам. Пока теплилось здоровье, посещал Святыни Боевой Славы, места боёв. Был Почётным гостем послевоенных парадов на Красной Площади. Помогал согражданам в земных неурядицах, отстаивал справедливость, вникал в проблемы ДОСААФ и ветеранского движения.

Последний раз глаза народного депутата СССР увидели небо Москвы 8 августа 1990 года, на 70-м году своей редчайшей жизни. С наивысшими почестями Ивана Никитовича похоронят на Новодевичьем кладбище столицы. В окружении цветов и венков, всех, кто знал, помнил, чтит выдающегося авиатора Отчизны, слёзы и скорбь от невосполнимой утраты затмевали свечение наград Воина, перелетевшего грань героизма в молодости и зрелых летах...

Имя и заслуги И.Н. Кожедуба увековечатся по всем 15 Республикам Советского Союза. К печальному сожалению, до сих пор не снят полномасштабный фильм о трижды Герое и его погодках-авиаторах по рождению, которых можно смело назвать КОЖЕДУБОВСКИМ ПОКОЛЕНИЕМ !



## Поколение Кожедуба



Николай Михайлович  
Скоморохов

Будущий дважды Герой державы рабочих и крестьян **Николай Михайлович Скоморохов** вышел в мир из саратовской деревушки Лапоть, 19 мая. После школы, за год до нападения армий Рейха на Родину – служил в РККА, весной 1942-го прошёл обучение в Батайском ВАУ. Как большинство пилотов 30-х, начал летать на бипланах и монопланах Н.Н. Поликарпова, но осенью упомянутого года сержант Скоморохов пересел на ЛаГГ-3 во 2-й эскадрилье 164-го ИАП (Кавказский фронт). Весной следующего года ему посчастливилось полетать над малой Родиной – ИАП перебрасывался под Саратов для освоения Ла-5.

В составе 17-й ВА Юго-Западного фронта Коля и его однополчане вели беспощадную «свободную охоту» под Яссами, Кишинёвым, над Румынией и Болгарией. Полк сменил Ла-5 на более совершенные Ла-5 ФН. К финалу 1944-го молодой офицер сбил, отличившись под Белградом и в Венгрии, 33 машины Люфтваффе (8 в группе) в своих 104 боях в ходе 483 боевых вылетов. Капитан продолжит истреблять захватчиков на Ла-7 в Австрии и Чехословакии. За месяц до Победы «пятёрка» «Лавочкиных», прикрывая «семёрку» Ил-2, столкнётся с... 34-мя «Мессерами» и «Фокками», причём, в небесном аде капитан сшибает пару из них. В общей сложности 143 боёв и 605 вылетов будущий Маршал авиации уничтожил 54 самолёта противника в годы Великой Отечественной, заслужив, кроме двух «Золотых Звёзд», три ордена Красного Знамени, ордена Ленина, Красной Звезды, Александра Невского и два ордена Отечественной войны 1-й степени. Не было после войны таких пацанов, кто не прочёл бы книги лидера ВВА им.Ю.А.Гагарина «Боем живёт истребитель» и «Служение Отчизне», считавшего учителем командира 31-го ИАП Г.Д. Онуфриенко. Было дело, «витязю» откладывали награждение медалью «Золотая Звезда», а однажды ему довелось сопровождать «воздушный извозчик» (Ли-2) Г.К. Жукова. К сожалению, автор 90 научных трудов, куратор монографии о 17-й ВА, заслуженный военлёт СССР, награждённый многими иностранными наградами, скончался от травм, полученных в автокатастрофе, 14 октября 1994-го...<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Советуем прочитать книгу С.А. Андреева «Совершённое ими бессмертно», М., 1976 и мемуары Н.М. Скоморохова «Предел риска», М., 1991.

Его ровесник **Султан Амет-хан** прославит Алупку, где родился 25 октября. Мама – татарка и батя – дагестанец в снах не видывали, что сын поступит в знаменитую «Качу». До войны и в её начальной фазе летал и сражался на скоростной «Чайке» КБ Н.Н. Поликарпова. Его 4-й ИАП, встретивший агрессоров у западной границы, не раз атаковал технику и пехоту Вермахта, до перевооружения полка британскими «Харрикейнами». На нём Амет-хан завалил первые Ю-88, протаранив один из них, до получения полком Як-1 в августе 1942 года.

За победы на четырьмя «Мессами» лётчика вводят в особую группу капитана Додонова, формировавшего её накануне Сталинградской Битвы. До Нового Года его ставят на довольствие в 9-й ГИАП (бывший 69-й ИАП). До этого полк крушил немцев и румын под Одессой на И-16 и ЛаГГ-3, затем оборонял Харьков. Так бывший выпускник Симферопольского ж/д ФЗУ, слесарь по паровозам депо Симферополя, прошедший «азы и «буки» Симферопольского аэроклуба, окажется на Житкурском аэродроме. Взлетая с него, храбрец протаранил ещё один Ю-88.



Султан Амет-хан

Не всем гвардейцам «лёг на душу» штатовский истребитель «Аэрокобра Р-39», перегоняемый по АЛСИБу – самолёт был строг в пилотировании и подвержен внезапному сваливанию в штопор. На этой машине Амет-хан отличится под Батайском, Ростовом-на-Дону, Севастополем, Балаклавой, Таганрогом. С 1945-го полк перевооружат на Ла-7. Со старта до исхода войны ас бился с врагом от Родины – до

Восточной Пруссии и Берлина, уничтожив 49 «стервятников» (19 в группе) в ходе 603 вылетов и 130 боёв. «Сокол» представлялся к третьей «Звезде» Героя Советского Союза, но не получил её из-за плутократов ВКП(б). Первым днём февраля 1971-го Амет Султанович Амет-хан погибнет смертью испытателя. Дважды Герой, подполковник гордился тремя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского и Отечественной войны 1-й степени, Французским «Военным Крестом». Его обожали не только все крымчане, но и однополчане Л.Л. Шестаков, Б.Н. Ерёмин, А.В. Алелюхин, П.Я. Головачёв, М.Е. Асташкин, В.Д. Лавриненков, А.А. Морозов, В.И. Александрюк, Ю.Б. Рыкачев, М.Д. Баранов, И.Я. Сержантов. Ад войны за господство в воздухе пережили с ним крылатые братья И.Г. Борисов, А.Т. Череватенко, В.А. Серогородский, В.Е. Бондаренко, В.Т. Топольский, Е.П. Дранищев, С.А. Куница, С.И. Маковский. Вместе с знаменитым алупкинцем вошли в летопись 9-го ГВИАП – «сестрица» Е.В. Буданова, А.Ф. Кова-

чевич и Н. Тильченко, С.М. Елизаров и И. Тарасов, И.Г. Королёв и М.С. Твеленев, А.Н. Карасёв и другие истребители паучьей свастики...<sup>1</sup>



Григорий Андреевич  
Речкалов

Из свердловской деревушки Худяково **Григорий Андреевич Речкалов**, родившийся в ней 9 февраля. Выпускник местного аэроклуба и Пермского ВАУ, сержант 55-го ИАП встретит войну с товарищами по крылу на поликарповских И-16 и И-153, в Молдавии. До 1938-го авиабригады истребителей состояли из авиаэскадрилий, но их распустили, основав авиаполки на их базе. Первоначально ИАП представлял собой 4-5 эскадрилий, позднее упразднённых до трёх. Когда шла война, ряд ИАП включал 4 эскадрильи – 3-4 звена из трёх машин в каждом. В организации подразделений многое заимствовали от структуры Люфтваффе.

Летом 1941-го Речкалов провёл 10 боёв в ходе 30 вылетов на «Чайке» с несчастливым борт-номером «13», был сбит на И-16, но остался жив. Его полк противостоял неприятелю на Южном фронте, затем сражался на Донбассе на истребителях А.С. Яковлева, будучи преобразованным в 16-й ГВИАП. До января 1943-го Григорий «приземлил» шестерых врагов (двоих в группе). Полк планировал получить Ла-5.

По весне произойдёт небольшая передышка в боях, в связи с переучиванием летучих гвардейцев на «белловские» «Аэрокобры», однако полк быстро включится в воздушные сражения на Кубани. Старлейт попадёт в эскадрилью капитана А.И.Покрышкина, воюет ведущим её звена, где добьётся 11 побед за почти 200 боевылетов. С трудом оправившись от снарядного ранения в правую ногу, полученного на И-16 под Прутом, бывший мирный мастер электроподстанции мукозавода в Арамиле доказал необходимость ВВС и врачам, едва не поставившим крест на пилоте диагнозом «дальтонизм». Следует особо подчеркнуть, что сослуживцами Г.А. Речкалова были неповторимые виртуозы пилотажа и снайперства А.Ф. Клубов, И.И. Бабак, Б.Б. Глинка, Н.А. Старчиков, Г.Г. Голубев, А.С. Комоза, В.К. Фигичев, П.С. Середа, Н.М. Искрин, А.И. Труд, В.А. Берёзкин, С.Е. Супрун, Л.М. Дьяченко, П.П. Крюков, А.В. Фёдоров. Было что рассказать «кузнечикам» многоопытным пилотам 55-го (16-го ГВИАП) – Н.Е. Лавицкому и И.С. Вахненко, К.Е. Селивёрстову и В.М. Жердеву, Н. Науменко и И. Савину, В.И. Фадееву и Н.Д. Трофимову, не говоря о главном стратеге соединения А.И. Покрышкине, хотя на войне почти не бывало выходных...

Несмотря на противоречия с начальством и коллегами, Речкалов стал лучшим истребителем во Второй мировой на «Аэрокобре»: Гвардии

<sup>1</sup> См. ныне редкую работу Б.Б.Бутаева «Амет-хан Султан», Махачкала, 1983.

майор уничтожил 61 машину Люфтваффе (5 в группе) за 122 боя, пережитых им в 452 вылетах. Дважды Герой Советского Союза с четырьмя орденами Красного Знамени и Александра Невского и его отважные друзья истребляли оккупантов в ходе Львовско-Сандомирской операции, в Польше, на Везере, Одере. Необычайно волевой, физически стойкий и выносливый лидер 16-го ГВИАП не обижался, что ему «сократили» уничтоженные им многомоторные и многоцелевые самолёты немцев в 1941-м. После Победы Григорий Андреевич инспектировал пилотаж в 9-й ГВИАД в австрийском Абсдорфе. Верный «Аэрокобре», переживая, что 115 погибших пилотов, перегонявших «Кобры», «Мародёры» и «Бостоны» по авиатрассе Аляска-Сибирь не признаны боевыми даже при наградах, Речкалов окончит Академию ВВС в Монино и освоит реактивные «МиГи». Военлёт 2-го и 1-го класса служил в Прикарпатье, Закавказье, Австрии, на Сахалине, в Хабаровске. Пройдя курсы журналистики в МГУ, генерал-майор увековечит боевой путь в мемуарах «В небе Молдавии» и «Дымное небо войны». Дважды награждённый орденами Красной Звезды, орденом Ленина и орденом Отечественной войны 1-й степени, настоящий человек и воин являлся Почётным гражданином Бельц, Ирбитского района и краснодарской станицы Крыловская...<sup>1</sup>



Алексей Васильевич  
Алелюхин

Не было таких спецкоров газет «Сталинский сокол» и «Красный сокол», не было таких писателей из почти тысячи, отправленных на фронты, кто не слышал бы о подвигах **Алексея Васильевича Алелюхина**, родившегося 30 марта в калининском сельце Кесова Гора. До большевистских переименований Родина дважды Героя Страны Социализма именовалась – Кесовская волость Кашинского уезда Тверской губернии. Ныне не установить, когда Алёша впервые увидел аэроплан – скорее всего, после семилетки, в подмосковном небе над посёлком Лианозово. Во второй половине 30-х трудолюбивый парень осваивал мрамор на «Канцпроме», параллельно участь в Октябрьском аэроклубе столицы, где увлёкся планеризмом.

Перед Рождеством 1939-го его забрали в РККА. Год Алексей посещал авиашколу в Борисоглебске, откуда его направят в Одесский ВО, пилотом 69-го ИАП.

К лету 1941-го истребительная авиация ВВС СССР состояла из 11 500 машин. Отнюдь не «устарелость», а крылатая мощь олицетворялась 3 437 И-153, 2 408 И-152, 9 450 И-16. Шло оперативное перевоору-

<sup>1</sup> Рекомендуем читателям книгу Г.А.Речкалова «В гостях у молодости», М., 1968 и статью о нём А.Цыкина в фолианте «Золотые звёзды свердловчан», Свердловск, 1970.

жение формирований новыми истребителями: авиазаводы выпустили (до 22 июня) 399 Як-1, 322 ЛаГГ-3 и 1 301 МиГ-3. 21 ИАП из 57, «расквартированных» в военокругах, осваивали недавно поступившие типы самолётов. Семь штурмовых ИАП планировалось перевооружить Ил-2, однако запоздало удалось укомплектовать ими всего лишь три полка.

69-й ИАП был полностью снаряжён «Ишаками» Н.Н. Поликарпова, в их пулемётных и пушечных модификациях. На второй день Великой Отечественной, в противостоянии германцам и румынам под Одессой, младший лейтенант Алелюхин сшибает бомбер «Хейнкель-111», с пятью членами экипажа. В последующих боевых вылетах он закрепил триумф уничтожением трёх пикирующих «Штук» и пятью групповыми победами.

7 марта 1942-го 69-му присваивают звание 9-й ГВИАП, после чего его «пересаживают» на ЛаГГ-3, позднее – Як-1. Однополчане Алелюхина и Амет-хана Султана, вместе с ними обороняли Харьков, затем героически сражались с элитой и юнцами Люфтваффе под Сталинградом. В небывалой Битве людей и моторов Алексей Васильевич командовал 1-й эскадрильей авиаполка.

С января 1943-го в руках небесных гвардейцев – ленд-лизовские «Аэрокобры» с центральным расположением рядного 1 200-сильного «Аллисона». Нельзя сказать, что воевать на них стало легче, веселее или азартнее – гибель сослуживца на глазах порой ранила сильнее лично полученных ран и травм. Огневая мощь шустрого моноплана, развивавшего 605 км/ч на высоте под 3 000 метров, укрепляла позиции «алелюхинцев» в одиночных и групповых схватках, ибо истребитель союзников крушил живое и неживое 37-мм пушкой и 4-мя 12,7-мм пулемётами. Это уже был не «Буратино», как шутили лётчики над полудеревянным ЛаГГ-3...

Кровопролитная беспощадность побоищ воткнётся в тело Алексея трижды: 2 сентября 1941-го осколки едва не лишили его левой ноги; 30 июля следующего года «соколу» раскромсало осколками руку и спину; почти через год храбреца настигнет осколок в голову, по счастью, легко. И «это» не всё из неповторяемого ада, пережитого дважды Героем Советского Союза. Имея за плечами-крыльями 32 победы над «ястребами» фюрера, майор А.В. Алелюхин был сбит 7 мая 1944-го, спасся на парашюте и чудом вернулся к своим 9 мая...

В дальнейшем, на «Аэрокобрах» и Ла-7, 9-й ГВИАП принимал участие в операциях над Ростовом, Донбассом, Мелитополем, в Крыму, под Гульбинненом и Гольдапом, Инстенбургом и Кёнигсбергом, штурмовал Берлин. 601 раз взлетал ленинский орденосец, трижды отмеченный орденом Красного Знамени, навстречу смерти в опалённое небо Второй Отечественной. За её грозные годы, потеряв многих друзей в процессе выживания в 123 боях, летучий гвардеец истребил 40 машин агрессоров (17 в группе), в чём видится заслуга боевого товарища старшего сержанта



К.И. Москвитина – редчайшего «кулибина» по доработке авиадвигков и вооружения истребителей.

Дважды награждённый орденом Красной Звезды, орденами Александра Невского и Суворова 3-й степени, А.В. Алелюхин пройдёт Военную академию им. М.В. Фрунзе через три года после Победы. В Московском районе ПВО замещал лидера 151-й ГВИАД, не забывая соратников – 25 Героев державы Серпа и Молота. Ас влетит в эру реактивных на МиГ-15, служил наставником лётсостава в КНР и КНДР, где попал под запрет, исключавший его боевые вылеты.

Аккуратист до мозга костей, полковник командовал 28-й ИАД ПВО в КНР и Баку, позднее возглавлял отдел лётслужбы и воздушного права в Управлении при Генштабе ВВС. Через год после прощания с Великим Генералиссимусом – Алексей Васильевич вышел за порог Высшей Военной академии Генштаба. Много сил отдал воспитанию новой школы пилотов в монинской ВВА, вплоть до подвига Ю.А. Гагарина, однако издать свою книгу воспоминаний генерал-майору авиации, заслужившему ордена

Трудового Красного Знамени, «За службу Родине в ВС СССР» 3-й степени и Отечественной войны 1-й степени, не посчастливилось...<sup>1</sup>



Иван Никифорович  
Степаненко

Его ровесник, генерал-майор, Герой Советского Союза, автор книги «Пламенное небо» **Иван Никифорович Степаненко** родился в черкасской деревне Нехайки 13 апреля. Перед конфликтом с Японией на Халхин-Голе с рвением посещал днепродзержинский аэроклуб им. В.С. Молокова, потом (после призыва в РККА) – престижное Качинское ВАУ. По распределению сержант окажется на Юго-Западном фронте, в составе 4-го ИАП, вооружённого «Чайками» и другими истребителями. По морозам 1942-го авиапарк соединения подкрепят английскими «Хоукер Харрикейнами»

авторства сэра Сиднея Камма. Выжимая все «соки» из его 1 280-сильного рядного «Роллс-Ройс Мерлина XX», Ваня пережил первые бои близ Рыбинска и Ярославля, в июне – под Брянском.

Через месяц, когда поступили Як-1, «люфтваффовцы» сбили и ранили Степаненко. В конце лета 4-й ИАП перебросили на Донской фронт, где лётчика наградят орденом Красного Знамени и званием младшего лейтенанта. В сентябре – опять ранение, в ноябре – аварийная посадка изрешечённого повреждениями истребителя. Парня приметил капитан Додонов, собиравший опергруппу истребителей для 8-й ВА, которой предстоит участвовать в Сталинградском сражении.

<sup>1</sup> Подробнее об асе см. очерки И.Долгова и В.Соколова «Он не знал поражений» и «Верный сын Родины», вышедшие в Москве в 1983-м и 1975 гг.

97 раз стартовал Степаненко в чёрно-бурое марево Битвы, провёл 17 боёв, прежде чем стать лейтенантом. Полк переводят на Северо-Кавказский фронт. В сражении на Кубани Иван уничтожает два «Мессера» в мае, а уже летом 1943-го 4-й ИАП (где, кстати, начинал воевать Амет-хан Султан) возвращают на Брянщину. Весь лётсостав осваивает новые Як-9. Степаненко производят в старлейты и доверяют 2-ю эскадрилью.

За успешное выполнение боезадач пилота награждают орденом имени великорусича Александра Невского. В 1944-м соединение несло потери и громило крестоносных «порхатых» в Прибалтике – «Золотая Звезда» и орден Ленина находят Героя в апреле. Крепко бился Степаненко с врагами над Ригой, Восточной Пруссией, Курляндским «котлом». В результате более 400 вылетов (крайний – 7 мая 1945-го!) и 120 воздушных боёв, Иван Никифорович «снял с неба» 33 машины противника, причём 9 – в группе. Не раз выручал его и однополчан форсированный мотор замечательного авиадвигателя Владимира Яковлевича Климова – рядный М-105ПФ, мощностью 1 180 л.с., не говоря о 20-мм пушке и 12,7-мм пулемёте...

Опыт уничтожения Ме-109, «Рамы» и Ю-88 поможет снайперу окончить ВВА им.М.В. Фрунзе и Академию Генштаба. Четырежды награждённый орденом Красного Знамени, дважды орденами Ленина и Красной Звезды, орденами Отечественной войны 2-х степеней и двумя послевоенными орденами Красного Знамени, генерал-майор И.Н. Степаненко был кумиром молодёжи и патриотов Львова, где проживал. Дважды Герой Советского Союза по выстраданному праву гордился орденами Богдана Хмельницкого 3-й и 2-й степени. Однополчанину Н.П. Андреева, А.А. Морозова, А.К. Рязанова, В.Д. Лавриненкова, Заслуженному военлёту СССР, воспитавшему сына – авиаинженера, всегда было «что» рассказать про уязвимые места 190-х «Фокке-Вульфов»...<sup>1</sup>



Алексей Константинович  
Рязанов

Прославит тамбовское село Кочетовка **Алексей Константинович Рязанов**, родившийся в нём 27 февраля. Казалось бы, обычная судьба выходца из крестьян – семилетка, Воронежское ФЗУ, поиск лучшей доли в Москве и Воронеже, где Алёша слесарничал в метро и на предприятии. По Сталинской программе «100 000 лётчиков» будущий дважды Герой державы рабочих и крестьян пройдёт обучение в Воронежском аэроклубе на машинах Н.Н. Поликарпова. Кто мог представить, что проклятая война

<sup>1</sup> Память о нём в книгах: «Отчизны звёзды золотые» (С.Куц, «Бесстрашный витязь неба», Львов, 1977), «За мужество и отвагу» (И.Н.Степаненко), Харьков, 1976, «Соколиный взлёт» (Б.М.Василенко, Киев, 1982).

сведёт (после окончания Борисоглебского ВАУ) молодого старлейта с И.Н. Степаненко, ставшего его ведомым...

Воюя на И-16 крайних модификаций в рядах 89-го ИАП, при всей катастрофичности разгрома родных ВВС в первой фазе Великой Отечественной, Алексей сбивает «Хеншель-126» и «Хейнкель-111» в июне 1941-го над Прутом и Луцком. Сказалось, что до войны он успел набраться пилотажного мастерства в 162-м РАП (Западный ОВО) и в том же 89-м (Киевский ОВО), ибо к тому времени был старшим пилотом. Он сросся с вёртким монопланом Николая Николаевича: в умелых руках, при хорошем глазомере, вестибулярном аппарате и хладнокровном риске владельца «Ишачок» развивал, благодаря звёздообразному 1 100-сильному М-63, скорость до 463 км/ч. Почти двухтонный «Тип 24» забирался на высоту 9 700 метров и обладал дальностью полёта 700 км. Забывается, что И-16 крупносерийно выпускался с различным вооружением: с двумя 20-мм пушками и парой 7,62-мм пулемётов; с четырьмя такими же пулемётами и одним калибром 12,7 мм. Машина могла быть строго пушечной, нести 200 кг бомб, имела и другие «типы».

«Наиболее мощное вооружение среди истребителей мира в сентябре 1939 года имел И-16 Поликарпова, – вспоминал налетавший 4 000 часов боевой английский пилот Альфред Прайс. – По огневой мощи И-16 в два раза превосходил «Мессершмитт-109Е» и почти в три раза «Спитфайр-1». Среди довоенных истребителей И-16 был уникален. Он один имел бронезащиту вокруг пилота (устанавливалась не на всех «курносых». – Р.С.В.). Те, кто думает, что русские были отсталыми крестьянами перед Второй мировой и двинулись вперёд под влиянием германского опыта, должны вспомнить о фактах». Альфред, летавший на 40 типах самолётов, забыл одно: на «Рата» (И-16) ещё с Халхин-Гола применялись шесть реактивных снарядов РС-82, которые вскоре пригодятся под крыльями новых истребителей и штурмовиков ВВС СССР...

Летом наитрагичного 1941-го небопроходца А.К. Рязанова перевели в 28-й ИАП. Своими меткими залпами истребитель «вбивает» в землю «Мессер» и бомбер Ю-88. В жестокой схватке 7 августа враг нанёс Алёше тяжёлое ранение, однако «витязь» выдюжил с помощью врачей и медсестёр военгоспиталя.<sup>1</sup>

28-й ИАП отличится в обороне столицы. В ряду её защитников – лётчики-истребители вражья И.М. Холодов, А.В. Руденко, А.Я. Фёдоров, Е.М. Горбатюк. Алексей Константинович, награждённый орденом Красной Звезды, тоже охранял небо Москвы в системе её ПВО, за что за сутки до Нового года был внеочередно произведён в старшие лейтенанты.

Впоследствии комэск 4-го ИАП уничтожает оккупантов в небе и на земле на машинах КБ А.С. Яковлева. В паре с И.Н. Степаненко прослыл

---

<sup>1</sup> Среди Героев огненных лет выпускник ВА им.М.В.Фрунзе документально представлен в одноимённом сборнике А.Зарубиным – «Над полем сражений» (М., 1980).

«грозою 109-х». Так было и будет на его боевом пути: на Брянском, Сталинградском, Южном, Северо-Кавказском, Западном, на 2-м Прибалтийском фронтах. В числе первопроходцев капитан был принят в особую группу, практиковавшую «свободную охоту» на Як-7Б под Сталинградом, где отличился тем, что кроме «Месса» «достал» итальянскую «Молнию» – «Саэтту Макки С.200».

Правдорубный по жизни, Рязанов вернётся к дорогим негвардейцам 4-го ИАП, отказавшись от назначения в «Звёздный» 9-й ГВИАП. Вновь Алексей у «штурвала» эскадрильи на волосок от смерти сражается над просторами Кубани. Друзья подтрунивали: «Не пошёл к асам – радуйся ордену Ленина вместо «Золотой Звезды»...

В боях под Сталинградом Герой уничтожил 15 машин Люфтваффе в группе с однополчанами, 7 – в личных поединках. В кубанских степях русский «сокол» не дал шансов на выживание шести «орлам» Геринга. В небе над Анапой, 29 апреля 1943-го, уже «сняв» одного «худого» в боевом вылете «шестёрки» Як-1 по заданию генерала ВВС А.В.Бормана, он напоролся на тоже число бомберов «Дорнье». Внезапно дав залп с 50 метров, Рязанов заваливает один из них, но попадает под огонь налетевшего «роя» истребителей прикрытия. Подбитый Як свалился в пику, Алексея спас парашют. Выручила пехота – вскоре лётчик обрадовал своих – жив!

Почти через месяц, пережив ещё одну потерю машины и «катапультирование» после «снятия» очередного Вф.-109, майор А.К. Рязанов был повторно представлен к званию Героя Советского Союза. Он заслужил медаль и звание ежедневно, ибо провёл 67 боёв, 360 раз поднявшись в небо Великой войны. Один из удачливых храбрецов 287-й ИАД 4-й ВА Северо-Кавказского фронта добился 32 побед – напололам в групповых и одиночных боях. Как это случалось нередко, награждение 24 августа омрачилось ранением Алексея Константиновича 20 июля 1943-го...

Он вернётся в строй 4-го ИАП – таковы были характер, воля, мужество, «авиакосточка» аса. Поздней осенью 1944-го искусный пилотажник и снайпер замещает своего командира по ИАП, неся непростое бремя подготовки лётсостава. Вихри войны перебросят его и соратников на 2-й Прибалтийский и Ленинградский фронты. Тяжко молвить, где им было легче – у Новороссийской Твердыни или в Курляндском «котле», но в горе утрат крепла Вера в Победу, в связи с получением новых Як-9.

Сбив последний «ФВ-190» близ латвийского Салдуса 26 января 1945-го, Алексей возвращался на свой аэродром. В тот день он едва не погиб из-за попадания снаряда немецкой ПВО (четвёртое осколочное ранение). Истекая кровью, Герой сел, потеряв сознание. То был его финальный 509-й боевой вылет...

18 августа Победного года А.К. Рязанов вторично награждается «Золотой Звездой» Героя Советского Союза, будучи представленным к ней 28 января того же года. За годы войны истребитель, четырежды отмеченный орденом Красного Знамени и двумя орденами Ленина, сбил 31 разно-

типную машину Люфтваффе в 97 воздушных схватках. Дважды награждённый орденами Красной Звезды и орденами Отечественной войны 1-й степени, лётчик долго находился на излечении, рассказывая, что 16 самолётов стали жертвами с помощью товарищей по крылу – в группе.

Оставшись верным ВВС, служил в Прибалтике с родным 4-м ИАП на Як-9. С орденом Александра Невского авиатор запомнился преподавателям Липецкой ВОЛТШ ВВС. Закончив её весной 1946-го, многоуважаемый ветеран руководил эскадрильей истребителей в Прибалтике (Тукумс), в Лиде (Белоруссия), где замещал командира ИАП, удивляя лётную молодёжь «волшебным» пилотированием Ла-7.

Подполковник А.К. Рязанов, пройдя обучение во «Фрунзенской» ВВА в 50-х годах, работал в Управлениях ВВС в Подмосковье, внёс вклад в организацию ВВС и ПВО Родины и стран СЭВ. В конце десятилетия полковник инспектировал проблемы и задачи истребительной авиации от Минобороны. Среди лучших военных страны учился в Военной академии Генштаба, стоял у истоков создания ПВО в Узбекистане и в Пермском крае (100-я ИАД и 87-я ИАД ПВО). Заслуженный военлёт СССР, генерал-майор авиации А.К. Рязанов покорял ширь воздушных просторов Отчизны на всех реактивных машинах А.С. Яковлева, А.И. Микояна и М.И. Гуревича, П.О. Сухого, будучи флагманом боеподготовки лётсостава и инспектором действий самолётов ПВО, за что был награждён третьим орденом Ленина...



Владимир Яковлевич  
Алкидов

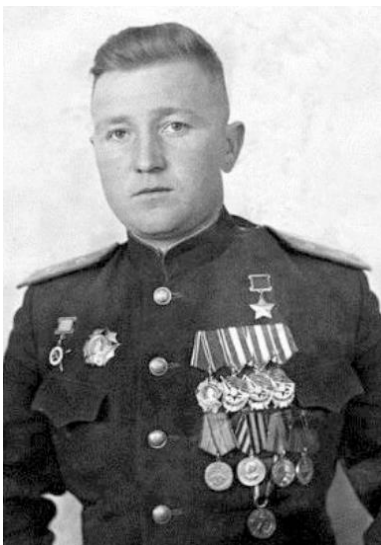
Земляк А.К.Рязанова из тамбовского села Алкужи – **Владимир Яковлевич Алкидов** – родился 12 августа. После школы и года службы в РККА, учился в Качинском ВАУ, где подружился с многими будущими асами за год до Великой Отечественной. В числе первых Героев лейтенант сдерживал нападение эскадр Люфтваффе с 22 июня 1941-го в рядах 434-го ИАП. Полк сражался на Калининском и Северо-Западном фронтах на только что полученных Як-1.

Введённый в серию и боевую жизнь испытателями Ю.И. Пионтовским и С.П. Супруном, истребитель, оснащённый 1050-сильным двигателем жидкостного охлаждения М-105П и пушкой, размещённой в развале головки цилиндров, стрелявшей через вал винта, весил около 2900 кг. Почти 9-метровый по длине, с размахом крыла 10 м и его площадью 17,15 м<sup>2</sup>, аэродинамичный моноплан обладал скороподъёмностью 1110 м/мин., скоростью 580 км/ч, потолком 10 000 м, дальностью полёта 850 км. Смертоносность 20-мм ШВАК дополнялась боезапасом двух 7,62-мм пулемётов. Самолётостроители выпустят на защиту Родины 8721 Як-1. Удачная конструкция послужит заделом для рождения Як-7, Як-7Б, Як-9, Як-3 в различных модификациях.



Зимой 1942-го «алкидовский» авиаполк, будучи на Юго-Западном фронте, не раз оплакивал сослуживцев, столкнувшихся в гуще боёв с модернизированными «Густавами» В.Э. Мессершмитта. Накануне побоища под Сталинградом – соединение оперативно перевооружат на Як-7Б, с мотором В.Я. Климова мощностью 1270 л.с. Основное производство машин с той же пушкой и парой 12,7-мм пулемётов было сосредоточено на Саратовском авиазаводе, ранее выпускавшем... комбайны. Огромный вклад в постройку истребителей, каждый из которых состоял из 12000 деталей, внесли высокодоблестные организаторы И.С. Левин, А.М. Тер-Маркарян, А.И. Шахурин, их товарищи и самоотверженные бригады сборщиков. Забегая вперёд, отметим «дальность действия» создателей: в 1944-м экспериментировали с Як-7 ВРД с парой реактивных ускорителей. К чести сталинско-народной авиапромышленности, «Седьмых» выпустят воевать в количестве 6339 экземпляров...

В огнях-пожарищах, крылом к крылу с Владимиром испепеляли и крошили врага А.В. Ворожейкин, И.И. Клещёв, А.Ф. Семёнов, Я.В. Шишкин, А.Я. Баклан, А.Г. Котов, В.А. Орехов, В.А. Савельев, А.С. Макаров, А.А. Вахлаев. Земной поклон – спустя 75 лет и навечно! – Героям Краснозвёздных ВВС: С.Ф. Долгушину, Е.В. Михайлову, Ф.Ф. Прокопенко, М. Гараму и Н. Гараму, А.И. Маркову, В.А. Луцкому, И.М. Холодову. Всякое бывало в небе и на земле, но в одном бессмертном строю с ними – А.Д. Анискин и Н.А. Карначёнок, В.И. Давидков и А.П. Шишкин, А.Ф. Мошин, А.Я. Фёдоров и все лётчики полка, ставшего 21 ноября 1942-го 32-м ГВИАП. Только за 19 сентября пали смертью отважных пятеро из них, немцы сбили 8 Як-7Б...



Иван Васильевич  
Фёдоров

Всего месяц назад, на свой 22-й День рождения, Владимир Алкидов ратным трудом завоевал звание и медаль Героя Советского Союза с орденом Ленина. Его полк возвращали туда, откуда он начинал, позже участвовал в Курской Битве в составе Брянского фронта. Затем истребители освобождали Прибалтику, Польшу, Восточную Пруссию, с осени 1944-го сражаясь на Як-3, в том числе в Берлинской наступательной операции. Уничтожив 10 самолётов противника за 300 вылетов, Владимир Яковлевич вернётся домой, будет награждён орденом Красного Знамени...<sup>1</sup>

Калининская деревня Дубье подарит Отчизне, благодаря матери и отцу, её крылатого защитника – **Ивана Васильевича Фёдорова**, родившегося 21 сентября. Ещё один блиста-

<sup>1</sup> См.шесть книг пера дважды Героя Советского Союза А.В.Ворожейкина, уничтожившего 52 самолёта Люфтваффе. Две из них – «Твёрже стали» и «Сильнее смерти».

тельный представитель поколения И.Н. Кожедуба учился и работал, прежде чем получить «права» авиатора в аэроклубе подмосковного Раменского и «корочки» Качинского ВАУ. Юный лейтенант, изучивший «на зубок» истребителя Н.Н. Поликарпова, до войны угодил на «край земли» – в дальневосточный 307-й ИАП, предназначенный для вероятного отпора нашествию верноподданных самураев Императора Хирохито. Уже шла война, когда Ивана перебросили в 812-й ИАП, который переведут под Свердловск (Багай-Барановка). Перед Рождеством 1943-го формирование обновят Як-1, вместо И-16.

Полк отправят на Донской фронт по морозам 1943-го, в качестве подкрепления 220-й ИАД. Весной того же года 812-й провёл массу боевылетов в борьбе за господство в воздухе над Кубанью. Здесь, в аде над землёй, Иван сшибает троих крестоносцев, причём 10 мая, рискуя собой, успешно таранит агрессора. С Северо-Кавказского полк передислоцируют на Южный фронт, где, помимо обновления лётсостава, на его аэродром пригнали новые Як-9.

В отличие от «Седьмого», «Девятый» был легче предшественника на 225 кг, имел практический потолок на 1000 м выше, больший радиус действия на 130 км. Основным двигателем являлся ВК-105ПФ. Рядной компоновки, с жидкостным охлаждением, он развивал мощность от 1180 до 1270 л.с., что позволяло моноплану достигать 5000 м за 5,4 мин., а также «максимализировать» на «планке» около 4000 м со скоростью 591 км/ч. Ради облегчения с Як-9 сняли правый пулемёт УБС. В серийное производство внедрили лонжероны из дюралюминия взамен деревянных, что дало больший формат для бензобаков. От Як-1Б истребитель унаследовал гаргрот фюзеляжа и фонарь кабины. После гибели Ю.И. Пионтковского и С.П. Супруна – все машины КБ А.С. Яковлева испытывал «пилотажем до хруста в поту» виртуоз П.Я. Федрови.

За годы ВОВ Герои Тыла поставят родным ВВС около 16770 Як-9 во множестве вариантов исполнения и вооружения. Эволюция машины, из которой родится «младший» цельнометаллический «брат» – Як-3, запечатлелась в авиалетописи Як-9Т с 37-мм пушкой, лёгким бомбером Як-9Б с бомб-поклажей под 400 кг, двумя вариантами Як-9 дальнего действия (1330 и 2200 км), фоторазведчиком Як-9Р, «Нудельмановским» Як-9К с его 45-мм орудием, наконец, Як-9У, напугавшим немцев 700 км/ч при движке ВК-107А с «табуном» 1500 л.с. Данный тип истребителей выбьет на тот свет основной высокослётанный профессиональный костяк небесных «рыцарей» Люфтваффе – участников Европейского, Северо-Африканского и Восточного «блицкригов».

Именно старлейт И.В. Фёдоров, разрезая облака на Як-9Т, запомнился омоторенным оккупантам борт-номером «31» на фюзеляже, ибо 15 раз победил их в 1943-м. На следующий год (до июня) комэск 2-й эскадрильи с полком на 4-м Украинском фронте, затем сверхлихо воюет на 3-м Белорусском. Летом в руках у сына крестьянина Василия – Як-9К

с 45-мм пушкой конструкции А.Э. Нудельмана. 26 октября 1944-го смельчака и снайпера наградили «Золотой Звездой» Героя и орденом Ленина – за уничтожение 24 машин врага в ходе 285 вылетов. К тому времени полк, отличившийся при освобождении Крыма, получил лучший истребитель Второй мировой – Як-3. На нём Иван увеличил число «звёздочек» на фюзеляже до 36, «приземлив» ещё 12 разнотипных самолётов в жестоком процессе выполнения 131 вылета.

Участник Берлинской наступательной операции победил смерть, четырежды награждался орденом Красного Знамени, дважды орденом Красной Звезды. Поощрённый орденом Александра Невского и орденом Отечественной войны 2-й степени, мастер поединков с «Мессерами» и «Фокками», Иван Васильевич до конца жизни пронёс в сердце и памяти лица и подвиги однополчан – А.И. Новикова, Д.В. Джабидзе, П.Т. Тарасова, Н.В. Лопатина, товарища Каблукова. Он всегда вспоминал о них до и после учёбы в Академии ВВС: о П.Г. Пескарёве и А.Ф. Лавренове, о А.У. Ерёмине и А.Т. Тищенко, рассказывал о А. Машенкине и Н.А. Подымове, навечно оставшихся для него «ребятами». Генерал-майор авиации И.В. Фёдоров, не раз поднявшись в мирное небо на реактивных машинах, выйдет в отставку в 1978 году, воспитав новое поколение советских лётчиков. О Героях-калнинцах расскажут настоящему и будущему С.М. Флигельман и П.А. Иванов, в исторической книге «Ярче легенды» (М., 1983)...



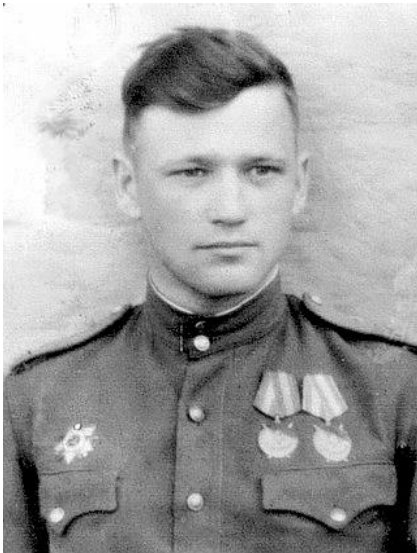
Николай Семёнович  
Артамонов

Пензенский край в текущем году отметит 100-летие со дня рождения **Николая Семёновича Артамонова**, родившегося в Неклюдовке 21 мая. Выпускник МАИ и Вязниковского ВАУ с лета 1943-го до марта 1944-го сбил 26 машин врага, проведя 165 боевылетов, сражаясь в доблестных рядах 193-го ИАП. За месяц до присвоения полку наименования 177-й ГВИАП – старший лейтенант награждается «Золотой Звездой» Героя и орденом Ленина. Стремительный и беспощадный лётчик освобождал Родину и

южную Словакию, но, к горечи сослуживцев, погиб 26 марта 1945-го в ходе внезапной штурм-атаки противника. Его полк истреблял оккупантов на Ла-5 под Курском и Орлом весной 1943-го, отличился в боях над Днепром и Харьковщиной. Спустя год, на 2-м Украинском фронте, 177-й ГВИАП, включённый в 14-ю ИАД, добился победных результатов под Яссами и Кишинёвым, позднее – в небе Румынии, Венгрии, Словакии, будучи вооружённым Ла-5ФН. Однополчанами Николая, трижды награждённого орденом Красного Знамени и единожды орденом Отечествен-

ной войны 1-й степени, влетели в историю ВВС Отчизны П.С. Шемендюк, И.П. Бакуленков, К.С. Мальцев, И.Г. Складаров, Н.П. Белоусов. Дорогами трагедий и побед штурмовали военное небо даже в непогоду лётчики-истребители Ф.Г. Семёнов, А.Ф. Мухин, А.Д. Догадайло, А.М. Миланов, Н.И. Ольховский, их разновозрастные боевые товарищи...

21 декабря саратовская Алексеевка отпразднует юбилей земляка,



Шишкин Яков Васильевич

Героя Советского Союза, полковника **Шишкина Якова Васильевича**, покинувшего малую Родину в далёком 1938-м. Перед войной Яша успел пройти обучение в Энгельсском ВАУ, но сразу на фронт не попал. Осваивал новые самолёты, заслужил «классность» и был отправлен в 32-й ГВИАП перед Рождеством 1944-го (бывший 434-й ИАП). К финалу Великой Отечественной гвардейцы небес колотили Люфтваффе «в дуршлаг» строго на легендарных Як-3 (на 1-м Украинском фронте), где капитан Шишкин возглавил эскадрилью. Яков Васильевич участвовал в 36 схватках, 18 раз выйдя из них победителем при выполнении 244 вылетов. Он получит тяжело заслуженную «Звезду» буквально через три дня после сжигания гитлеровских штандартов на Красной Площади. Ещё 23 года ас, отмеченный командованием дважды орденами Красного Знамени и Красной Звезды, орденом Отечественной войны 1-степени, прослужит во благо родных ВВС...<sup>1</sup>



Сергей Фёдорович Долгушин

25 сентября 2020 года исполнится 100 лет туляку, выпускнику «Качи», генерал-лейтенанту авиации **Сергею Фёдоровичу Долгушину**. Герой Страны Советов воевал на И-16 и МиГ-3 (122-й ИАП), сбил первые самолёты немцев 22 июня и в сентябре 1941-го. В конце лета его перебросили на Западный фронт в лётсостав 180-го ИАП, вооружённого «Харрикейнами». Британский «подарок» по Ленд-Лизу был хорош, если поставлялся новым, а не потрёпанным в «Битве за Англию», как это случалось по личному указанию У. Черчилля.

Их построят (с 1935 г.) более 14000, в разных модификациях по воору-

<sup>1</sup> О трагедиях и Ратной Славе большинства ИАП и ГВИАП ВВС РККА и ВМФ повествуют документальные книги Виктора и Сергея Рассохиных: «Небесные снайперы», «Штурмующий небо», «Небопроходцы» (Орёл, 2006-2015 гг.).

жению и предназначению. Наши острословы-авиатехники, реанимируя его 1280-сильный «Роллс-Ройс Мерлин XX», окрестили двигатель шуточной: «Ройс, ройс – не найдёшь!».

На «Хоукер Харрикейнах», достигавших 545 км/ч при весе 3540 кг, 180-й ИАП не давал покоя неприятелю, стартуя с белгородской Волоконовки. На моноплане конструкции С. Камма Сергей уничтожил четырёх «крестовых». В конце лета 1942-го пилот получил назначение в 434-й ИАП, который истреблял оккупантов на Як-7Б. Капитану доверяют эскадрилью. На Калининском фронте «сокол» «приземляет» насмерть ещё шестерых «стервятников», летая на Як-9.

Война, её горе и слава побросали Серёжу крепко: с июня 1943-го Герой принят на довольствие в 30-й ГВИАП, оснащённый штатовскими «Аэрокобрами» с носовой стойкой шасси. Р-39 (он же «Белл», модель 14, «Аэрокобра-1») выпуска 1940-го весил почти 3600 кг, имея на борту 20-мм пушку и 4 12,7-мм пулемёта. Под покровительством И.В. Сталина и Ф.Д. Рузвельта, с подачи В. Молокова, И. Папанина, И. Музурука с 1.08.1942 года провели отзыв пилотов с фронтов для формирования пяти перегоночных авиаполков (по 100 лётчиков в каждом). Им предстоит принимать «Кобры», Б-25 и «Бостоны» в Фэрнбексе-на-Аляске, висеть долгие часы над Тихим океаном и материком. Подвиги 115 погибших и пропавших без вести на авиатрассе Аляска-Сибирь не скоро раскроют обществу организаторы-участники эпопеи Василий Попов, Пётр Гамов, Виктор Перов, ибо аэродромы при реках возвели зэки и вольнонаёмные всего за 3-4 месяца. К концу войны построят 26 аэродромов. Поставки союзников составят около 19000 разнотипных самолётов. Ни одной аварии не потерпели с бомбером Б-25, однако потеряли 89 других машин (в основном истребителей). Особая тема – межконтинентальные перелёты летающих лодок «Каталина». За их «хождения» по морям-океанам-озерам отвечали головами талантливые организаторы Н.Ф. Пискарёв, Л.И. Разин, М.Н. Чибисов...

Из 30-го ГВИАП, в котором приручили «штопорную» «Кобру» А.Ф. Семёнов, А.И. Горголюк, М.П. Ренц, С.В. Макаров и другие мастера боевого пилотажа, майора С.Ф. Долгушина перевели командовать 156-м ИАП. «Старики», «маэстро» и «кузнечики» пережили массу неповторимых воздушных боёв на Ла-5ФН, изгоняя захватчиков из Белоруссии, Польши, Северной Германии. Семь типов истребителей сменил Сергей Фёдорович, уничтоживший за войну 11 машин в группе и 28 самолётов лично. Дважды ленинский орденосец, Герой страны, награждённый орденом Александра Невского, орденом Красного Знамени, а также дважды – орденами Красной Звезды и Отечественной войны, отучился в Академии ВВС и преподавал в ней, после смерти Вождя. Однополчанин тактика истребительной авиации, аса А.В. Ворожейкина и сбившего



22 самолёта М.М. Зеленкина, С.Ф. Долгушин часто повторял на факультете: «Дисциплина кровь бережёт!».<sup>1</sup>

Его сверстник **Ростислав Иванович Сидоренко** родом из Ленинска Сталинградской области, родился перед Яблочным Спасом – 12 августа. Окончив школу, получил повестку в военкомат. В РККА с 1940-го, однако, не попал в пекло боёв в первый год войны – обучался в Армавирском училище военлётов. В конце весны 1942-го лейтенант зачисляется воином 897-го ИАП. Героическое соединение под эгидой 288-й ИАД билось с «ястребами» фюрера на Родине Сидоренко, выжимая невозможное из обычных серийных Як-1. Новобранец брал пример с матёрых авиаторов – В.А. Меренкова, В.К. Чугунова, Д.Г. Барченкова, В.В. Микрюкова, П.П. Каравая. Ростислав участвовал в Курской Битве, а после Юго-Западного фронта – в боях на 3-м Украинском.



Ростислав Иванович  
Сидоренко



Фёдор Михайлович  
Чубуков

В 1944-м матчасть полностью заменили на Як-9. На них истребители расстреливали фашистов в небе и на земле Югославии, Румынии, Венгрии. На завершающей фазе Великой Отечественной 897-й обрадован, как и пилоты авиаполка «Нормандия-Неман», цельнометаллическими Як-3, развивавшими на 4100 метрах 650 км/ч при скороподъёмности 4,5 минуты. Забыто, что «дальнобойные» Як-9ДД помогли И.Броз Тито через итальянский городок Бари...

В общей сложности трагедий, капитан Р.И. Сидоренко стал Героем Советского Союза 2 апреля 1944-го, ибо совершил 137 вылетов и угробил 16 крестоносцев в процессе 30 воздушных боёв. Он сражался за антинацистскую Румынию, но выжив в побоищах, демобилизовался в 1946-м. Подполковник был награждён орденами Ленина, Красного Знамени, Александра Невского, Красной Звезды, Отечественной войны 2-х степеней. Под Сталинград не вернулся – проживал в Москве...

По-своему приблизил Первый Салют в честь освобождения Орла и Белгорода **Фёдор Михайлович Чубуков**, родившийся в белгородской деревушке Бирюч, 21 июня. Со школы парня увлекло небо, запоем читал книги и жур-

<sup>1</sup> Как говорил перед последними атаками А.В.Ворожейкин: «Мы рядовые авиации, под нами Берлин!». См. также книгу авторов «Свастика под прицелом» (Орёл, 2016).

налы об авиации. Первые полёты совершил в аэроклубе Воронежа на бипланах и монопланах конструкции Н.Н. Поликарпова. После Присяги старательно изучал авиадело в Борисоглебске. По распределению 21-летний офицер окажется под Ленинградом, где дислоцировался его 154-й ИАП, вооружённый МиГ-3 и И-16. Соединение обороняло город Ленина, взлетая с аэродрома в окрестностях Пскова. Лётчики полка, ставшего 29-м ГВИАП в конце ноября 1942-го, отбивали многочисленные атаки истребителей и бомберов Люфтваффе, бесчинствовавших над ладожской «Дорогой жизни». Ввиду потерь и для технического подкрепления гвардейцев, противостоявших опытным представителям истребительных эскадр Третьего Рейха, 29-й полностью «пересадили» на лендлизовские «Кертисс Р-40В».

Немногим из лётчиков Волховского фронта довелось сражаться на тяжёлых остроносых «Томагавках», взлётным весом около 3,5 тонн. В союзе с Фёдором по достоинству оценили рядные «Аллисоны V-1710» мощностью свыше 1000 л.с., бронезащиту кабины В.И. Матвеев, Н.А. Зеленов, С.А. Титовка. Хотя «американец» поставлялся беспушечным, четыре 7,62-мм и пара 12,7-мм пулемётов являли смерть немцам в руках А.А. Матвеева, Б.А. Логинова, П.Д. Зюзина, их однополчан. Ситуация улучшится в нашу пользу с переводом лётсостава на «Кертиссы Р-40Е Киттихауки» с шестью крыльевыми 12,7-мм пулемётами. Русские понимали многое после Пёрл-Харбора и Победы под Москвой, справедливо подначивая янки о запоздалой доставке Р-40 и его различных модификаций, выпущенных по программе Ф.Д.Рузвельта «тиражом» свыше 12000 экземпляров ...<sup>1</sup>

Впоследствии, уже на Северо-Западном фронте, летучая Гвардия воевала на Як-7, с 1944-го – на Як-9 (Карельский фронт). Капитан Ф.М. Чубуков, отмеченный за храбрость медалью «За оборону Ленинграда», 19 августа 1944-го награждается «Золотой Звездой» Героя и орденом Ленина. Всего за Вторую Отечественную белгородец выжил, уничтожив 39 «орлов» Геринга (5 в группе) в ходе более 300 вылетов. Награждённый орденами Александра Невского, Красного Знамени, Отечественной войны 2-х степеней, Фёдор Михайлович 17 лет прослужит в ВВС после Победы, пройдёт курсы Военно-Воздушной Академии, заслужив три «звезды» полковника. Его славный полк участвовал в боях над Китаем и Северной Кореей на МиГ-15 («под крылом» 50-й ИАД). Там погибли четыре пилота и пять «МиГов», однако Герои, многих из которых знал Ф.М. Чубуков, истребили 38 самолётов из авиаформирований ООН...

---

<sup>1</sup> Серьёзное исследование войны в воздухе провели в статистике побед и поражений авторы энциклопедии «Асы Сталина» Кристофер Шоурз и Томас Поллак (Лондон, 1999 – Москва, 2003). О Р-40 см. книгу К.Л.Ченнолта «Путь бойца» (М., 2006).



Борис Михайлович  
Афанасьев

Наш земляк, **Борис Михайлович Афанасьев**, родился 100 лет назад, 5 июня, в Брянске (город и нынешние районы партизанской Брянщины до 1944-го входили в Орловскую область). Кто б мог подумать, что обычный школьник, выпускник Чугуевского ВАУ, хотя и угодит в «акробатику смерти» в апреле 1943-го, останется невредимым и вернётся домой Героем Советского Союза?!

Проучившись год, лейтенант ставится на фронтовое довольствие в поредевшие ряды 21-го ИАП, начавшего войну на «Ишаках» и «ЛаГ-Гах» (Северо-Западный фронт). Боевой путь авиаполка продолжится на Волховском фронте и в сражении под Курском. Оттуда его перебазируют на Калининский фронт, позднее – на 3-й

Белорусский, под эгиду 259-й ИАД. «Соколы» крушили оккупантов на истребителях КБ С.А. Лавочкина. Среди кровных побратимов Бориса – освободители родного неба от иноземной нечисти – И.И. Хаустов, И.Т. Борисов, В. Кафоев, Н.И. Глотов, В.В. Егоров. Полк ещё раз перебрасывали в 1944-м – на 1-й Прибалтийский фронт.

Ленинский орденосец, зам командира 21-го ИАП, товарищ Афанасьев отомстил за поруганную ворогом Родину сбитием девяти самолётов и ещё одного «стервятника» в группе. Трижды награждённый орденом Красного Знамени, орденами Отечественной войны 2-х степеней, Борис Михайлович, стартовавший в небо войны 367 раз, весьма растрогался, получив «Золотую Звезду» через пять дней после Победного Парада – 29 июня 1945-го...<sup>1</sup>



Иван Константинович  
Сомов

Однофамилец орловского Героя ВВС П.А. Сомова – **Иван Константинович Сомов** – родился на год раньше Петра Арсеньевича, 20 сентября 1920-го в нижегородском Староликеево. Учился, работал в колхозе и на подворье – как все. В РККА с 1939-го, успешно выучился на лётчика в авиаучилище Энгельса. Опыт пилотирования поликарповских У-2 выручит парня на Западном фронте, в рядах 707-го авиаполка лёгких ночных бомбардировщиков. Тогда Ваня бомбардировал гитлеровцев и вылетал на разведку 166 раз.

<sup>1</sup> Ключевым достоинством Ла-5ФН, помимо ШВАков, удалец считал впрыск топлива в цилиндры его звёздообразного 1850-сильного М-82ФН и скороподъёмность истребителя до 5000 метров за 5 минут. Подробнее – «Оружие Победы», М., 1975.

По апрельской капели 1942-го лейтенанта «перепрофилируют» на Северо-Западный фронт, в 744-й ИАП, в качестве истребителя. Соединение сокращало число врагов сначала на Як-1, с октября 1943-го вступало в бои на Як-7Б.

За успехи на Калининском фронте полк переименовывается в 86-й ГВИАП. Соратниками замкомэска Сомова являлись исключительные «атакуны» «экспертов» и новобранцев Люфтваффе – И.Ф. Мотуз, А. Берко, Б.И. Ковзан, М.Ф. Манулин. Сотни раз обсудили на земле действия «Мессов», «Фокк», «лаптей» и «рам» смекалистые авиаторы А.Н. Дергач и Н.П. Марченко, П.Е. Заварухин и П.К. Лобас, С.Г. Литаврин и другие храбрецы, кому доведётся дожить до перевооружения полка истребителями Як-9, до пилотажа жизни со смертью на 3-м Белорусском...

Пройдя преисподнюю почти 400 вылетов и 71-го боя, к финалу Священной войны Герой Советского Союза Иван Сомов отправил в «необетонные края» 28 носителей свастики (в группе – четыре). Вместе со многими асами ленинский орденосец штудировал знания в Академии ВВС. Полковник отойдёт от дел авиации в 1976-м, будучи Почётным киевлянином, награждённым орденами Богдана Хмельницкого 3-й степени и Александра Невского. Спаситель мирян, сбивший «Хенкель-111» и «Фокке-Вульф-190» 30 мая 1943-го над Ладужским озером, светился в День рождения и 9 Мая тремя орденами Красной Звезды, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени...



Фёдор Захарович Калугин

Из орловского Знаменского заберут защищать Отечество **Фёдора Захаровича Калугина**. Родился он 15 февраля, и верится, об его 100-летию не забудут земляки в Год Памяти и Славы. До Второй мировой хватало ему забот в школе и по хозяйству, а когда немцы «подмяли» Польшу, парня призвали в Красную Армию. Год крестьянский сын проучился в Качинской школе военлётчиков, после чего угодил в молох нашествия германцев по плану «Барбаросса». Пережив трагичный ужас передовой, Федя окажется в 8-м ИАП (Южный фронт). Рождённый 18 августа 1939-го, оснащённый наполовину по эскадрильям бипланами и монопланами «Короля истребителей» Н.Н. Поликарпова, полк был обстрелянным, ибо успел повоевать с «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии). Полностью укомплектованный И-16, 8-й бился за Москву и защищал Ростов-на-Дону в пылающем 1941-м. 8 февраля следующего года он стал именоваться 42-й ГВИАП и летом получил краткую передышку для получения и освоения Як-1.

Осенью крылатую Гвардию командование перебазировало на Северный Кавказ. С весны 1943-го привлекают в воздушные поединки над Кубанью, обновив матчасть полка Як-7Б. Позднее 42-й вновь понадобится на Южном фронте. Техперсонал помог лётчикам успешно громить оккупантов в акватории и на побережье Азовского моря, над Таманью, истреблять их в Крыму. Ближе к Первомаю 1944-го последовала переброска авиаполка на 2-й Украинский, затем – участие в освобождении Восточной Пруссии. Под Рождество 1945-го, несмотря на невосполнимые утраты, засветилась «кромка» Победы, в связи с доставкой новых Як-9.

Герою 15 Республик СССР Фёдору Калугину посчастливилось быть однополчанином результативных пилотов – Г.Р. Павлова, И.М. Горбунова, Канкошева А.К.Т., Исаева В.В., Приказникова А.Л. Навсегда в крылатом строю с ними: М.И. Косса и Н.К. Наумчик, С.И. Коновалов и Н.Н. Печёный, Д.М. Саратов и М.М. Осипов. Земляк командовал 2-й эскадрильей гвардейцев, осуществил около 300 вылетов, одержал (по разным источникам) около 20 побед лично и три в группе. Послевоенный выпускник Академии ВВС вышел на отдых полковником. Фёдор Захарович проживал в авиа-граде Жуковском, был награждён орденами Ленина, Красной Звезды, трижды орденом Красного Знамени и дважды орденом Отечественной войны 1-й степени...<sup>1</sup>

На 11 дней старше Ф.З.Калугина уроженец тамбовской деревни Новиково, капитан **Алексей Иванович Балясников**, ставший лётчиком благодаря своему упорству и инструкторам аэроклуба в Тамбове. За год



Алексей Иванович  
Балясников

до войны Алёша служил в армии и параллельно посещал авиаучилище в Борисоглебске. Летом 1941-го в числе первых столкнулся с немцами под Киевом, сбив их самолёт 3 июля. Его собьют спустя несколько дней. Потеряв истребитель, лётчик сохранил хладнокровие и верность Присяге, проблудив по оккупированной земле более месяца. Фашисты искали его безуспешно – «подранок» вернулся к своим.

Смелчак взлетал на отпор захватчикам над Сталинградом, Северным Кавказом, Кубанью. В одном из поединков с «Мессерами», «сняв» одного из них, Балясников получил крепкое попадание в машину и сел на нейтральной полосе. Немцев опередили наши, доставившие раненного пилота в медсанбат...

<sup>1</sup> Очерки Рассохиных «Орлы в небе войны» и «Победоносцы» см.в «Орловской городской газете», «Орловском военном вестнике» и «Ветеране Орловщины» (2015-2020 гг.), а также книгу А.Г. Фёдорова «Авиация в Битве под Москвой» (М., 1975).



С января 1944-го капитан снова в боях за Родину, позже будет командовать эскадрильей в составе 181-го ГВИАП (бывший 239-й ИАП). Ветераны соединения пережили непереживаемое в Курской Битве, в боях на 1-м и 4-м Украинском фронтах, на финале войны близ Острavy. На Ла-5 и Ла-5ФН, в боевом содружестве с Алексеем отличились высшим пилотажем и снайперством Г.П. Кузьмин, И.И. Блохин, И.В. Лавроненко, Е.Д. Басулин, В.М. Дудниченко, Л.Д. Голячков. Многие сослуживцы погибли, покалечились, были комиссованы. Балясников превзойдёт ряд асов Великой войны, вернувшись живым из 620(!) вылетов. 200 раз он вылетал в разведку (часто – без прикрытия), сжёг и размолотил в обломки 8 разведшаров немецкой ПВО, добился 23 побед (пять в группе).



Фёдор Фёдорович  
Фёдоров

На День Красной Армии и ВМФ Победного года руководство ВКП(б) и Правительства награждает А.И. Балясникова медалью и званием Героя Советского Союза. Алексей Иванович довоюет до капитуляции Германии. Дважды поощрённый орденами Красного Знамени, награждённый орденом Отечественной войны 1-й степени, множеством грамот и благодарностей, воин демобилизуется в декабре 1945-го...

Трудно сказать, вспомнили ли в этом году в Харькове **Фёдора Фёдоровича Фёдорова**, родившегося век назад, 23 января, в посёлке Лозовая. Паренёк оказался в РККА раньше на год по сроку. Год учился в Сталинграде на военлётчика по призыву «Пролетарий – на самолёт!». С

лета 1942-го юный лейтенант зачислен в 629-й ИАП, являвшийся значимым формированием в 102-й ИАД ПВО. Дивизия и полки, вооружённые (в основном) И-16 с пушками и РС-82, отвечали за воздушное пространство в окрестностях Сталинграда. Среди лётчиков-истребителей Юго-Западного фронта известны подвиги крылатых храбрецов 629-го: Е.А. Евсеева и Н.И. Столярова, С.А. Барназяна и В.П. Смирнова, а также их товарищей. С апреля 1943-го полк стал именоваться 38-м Гвардейским, оставшись в системе ПВО.

В Сталинградском сражении Фёдор совершил не менее 170 взлётов с тем же числом посадок. Отважный авиатор укрепил Победу русского самолётостроения 13-ю триумфами (четыре жертвы в группе с однополчанами). Было дело, завалил итальянскую «Макки-Саетту», что считалось редкостью на фоне массово размалёванных «Мессершмиттов Вф.-109». Позже Фёдоров собьёт ещё тройку «люфтваффовцев».

Герой Страны Советов, награждённый двумя орденами Ленина и двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, по счастью, не по-

гибнет и не пропадёт без вести. Выйдя в отставку в 1947-м, фронтовик не вернётся в Харьков – жил в столице Братской Беларуси, в Минске...

7 февраля текущего года в столице Азербайджана наверняка вспоминали «русского бакинца» – блистательного морского лётчика-истребителя **Павла Дмитриевича Климова**, в честь его 100-летия со Дня рождения. Выпускник Ейского военно-морского авиаучилища войдёт в



Павел Дмитриевич  
Климов

когорту асов 2-го ГВИАП Северного флота с января 1942 года, причём сразу получит «Р-40 Киттихаук». Напомним, за годы войны США поставят ВВС СССР около 2400 истребителей фирмы «Кертисс» разных модификаций по моторам и вооружению.

С апреля телохранители портов, военно-морских баз, боевых кораблей и конвоев привыкают-сживаются с только что пригнанными «Аэрокобрами» (их поступит почти 5000, а «Кингкобр Р-63» той же фирмы «Белл» – 2400 экземпляров). На штатовском истребителе Паша стремительно приблизился к 300 боевылетам, навсегда «приземлив» и «приводнив» 8 машин захватчиков. Зоркий и всегда импровизирующий лётчик к окончанию Великой Отече-

ственной насмерть истребит 27 крестоносцев, 16 – с братьями по полку.

Соединение ВВС СФ, прежде чем стать Гвардейским с 18 января 1942-го, серьёзно потрепало свастиковых варваров, будучи 72-м смешанным авиаполком. На поликарповских И-16 его пилоты защищали Мурманск. В содружестве с другими подразделениями ВВС СФ и с 151-м «Крылом RAF» (Королевских ВВС Великобритании), полк успешно сражался на «Харрикейнах» до марта 1942-го (всего, по программе Ленд-Лиза, Англия доставит в Советскую Россию около 3000 «Харрикейнов» и почти 1400 «Супермарин-Спитфайров», конструкции сэра Р. Митчелла). Ленд-Лиз без мифов и легенд показан авторами строк в спецвыпуске журнала «Орловский военвестник» к 70-летию Победы – «СССР – Англия – США: содружество по оружию» (№8(39), 2015).

На виражах, «бочках», пике, в «мёртвых петлях» лихолетья увековечили Ратный Путь 72-го СМАП и 2-го ГВИАП СФ победоносцы Б.Ф. Сафонов, В.С. Адонкин, З.А. Сорокин, А.А. Коваленко, Н.А. Бокий, П.Г. Сгибнев, Н.М. Диденко. Не было равных покорителям воздушных и морских просторов в стуже Заполярья – П. Семёнко и П.Л. Коломийцу, В.П. Покровскому и П.И. Орлову, всем соратникам П.Д. Климова. Они были не просто пилотами типа «сел-взлетел-сбил». В дружбе с механиками они являлись инженерами, оружейниками, мастерами боевого «тюнинга» «Киттихауков», «Харрикейнов», «Аэрокобр», не говоря о «вертлявых бочонках» – И-16.

Герой Пролетарских ВВС и державы Серпа и Молота, капитан военно-морской авиации П.Д. Климов после войны обучался в Военно-Воздушной Академии и в Академии Генштаба. Ленинский орденосец дослужился до полковника, провёл большую патриотическую работу в столице. За вклад в разгром агрессоров Павла Дмитриевича трижды награждали орденом Красного Знамени, дважды Красной Звезды, дважды орденом Отечественной войны 1-й степени...<sup>1</sup>



Василий Владимирович  
Зайцев



Иван Семёнович  
Леонович

В курской Муравке 18 апреля увидел свет будущий Герой Советского Союза **Василий Владимирович Зайцев**. Тёзка по фамилии и имени знаменитого аса, послевоенного начальника аэроклуба В.А. Зайцева, в годы репрессий выучился пилотировать в лётклубе ОСОАВИАХИМа в Сталино. Зачарованный полётами, продолжил обучение лётному искусству в авиашколе Луганска.

На седьмом месяце войны Васю отправляют на фронт. Вскоре командование назначает его лидером эскадрильи в 482-й ИАП, в доблестных рядах которого сплотились с ним П.А. Сомов, П.М. Коняев, И.И. Ландик, В.И. Королёв, Ф.М. Лебедев. Полк противостоял «орлам» Третьего Рейха на 1-м Украинском фронте, участвовал в Берлинской наступательной операции. В ходе кровопролития Второй Отечественной майор Зайцев, проведя 48 боёв в 448 вылетах, сократил Люфтваффе на 26 разнотипных самолётов. Девять из них Василий уничтожил в группе с соратниками. В мирное время курянин продолжил службу в авиации, учился в Академии ВВС, проживал в Щёлково. Полковник отошёл от авиационной деятельности, спустя три года после подвига Ю.А. Гагарина, был награждён тремя орденами Красного Знамени, двумя Красной Звезды, чешской медалью «За Отвагу», орденом Отечественной войны 1-й степени...

Беларусь почитит своего сына из деревушки Слободка (предместье Минска) **Ивана Семёновича Леоновича** на его 100-летний юбилей, 14 ноября 2020 года. Дебю-

<sup>1</sup> В плане лётного мастерства примечательна статья П.Д.Климова «Воздушный бой пары истребителей с бомбардировщиками» в книге «Сто сталинских соколов: Лучшие из лучших» (М., 2009). Не менее интересна книга Н.Ф.Гильярди «Борис Сафонов», М., 1950.

тировав в воздухе на Родине, Ваня уедет в Харьков, где в 1939-м пройдёт курсы авиаучилища, готовившего гражданских пилотов. Его перспективность отразится в назначении на пост инструктора аэроклуба Сталинграда. В 20 лет «педагога» забрали в РККА. В её рядах Леонович получает «права» военлёта, закончив Краснодарское ВАУ, однако его оставят обучать лётсостав, вплоть до нападения Японии на Пёрл-Харбор.

В приказном порядке судьба приведёт лейтенанта в контингент 154-го ИАП (Ленинградский фронт). До и после 21 ноября 1942-го, когда его переименовали в 29-й ГВИАП, истребители фюрерских «ястребов» летали на И-16, МиГ-3, «Томагавках» и «Киттихауках», Як-7 и Як-9, отличились не только над «Дорогой жизни», но и на Карельском фронте.

К Маю 1945-го старлейт И.С. Леонович одержал 28 побед, совершив более 350 вылетов. Очевидно, самым крутым днём в жизни аса останется 14 января 1944-го – тогда он собьёт три немецких истребителя и два пикировщика «Штука». К печали родных и «витязей» Б.А. Логинова, А.А. Матвеева, Н.А. Зеленова, С.А. Титовки, П.Д. Зюзина и В.И. Матвеева, их фронтовой друг, Герой Советского Союза Иван Леонович, награждённый двумя орденами Красного Знамени и орденом Отечественной войны 2-й степени, разбился на земле – в ДТП 13 января 1946 года... Иван ушёл счастливым – не дожидая до развала СССР...



Константин Фёдорович  
Соболев

Есть в Подмоскowie деревня Залуги. В этой живописной местности родился 7 августа крылатый защитник колыбели предков – **Константин Фёдорович Соболев**. Здесь пролетело босоное детство, тут Костя читал нужные книги, рыбачил, бродил по лесам-посадкам за грибами да ягодами. Как и положено, в 18 лет парня «забрили» в армию. По протекции командиров закончил курсы военлётов в авиаучилище Борисоглебска, дебютировав в небе на «тихоходе» Н.Н. Поликарпова и УТе А.С. Яковлева.

Лейтенанта отправят в ряды 171-го ИАП, базировавшегося близ города Ленина, в июле 1942 года. Полк уже имел суровый боевой опыт, ибо после падения Орла в октябре 1941-го, крушил нацистов и нёс потери, обороняя столицу оружия – Тулу. Под Рождество 1943-го «маэстро» и «кузнечики» «махнули, не глядя», новые Ла-5 прямо с завода. Изпод Ленинграда их перебросили на Брянщину. С её аэродромов богатыри Земли Русской стартовали в дымно-огненный смерч боёв на Орловско-Курской дуге, охраняли небо над «Меккой» партизан – Брянском. В дальнейшем 171-й перебазируют в Прибалтику, откуда удальцы приблизят Победу, «выжимая все соки» из Ла-5ФН.

В числе профессионалов по истреблению бомберов, истребителей, пикировщиков и штурмовиков Люфтваффе мы с почтением и поклоном, по долгу памяти, называем в Год 75-летия Победы – А.Г. Шевцова, Ю.П. Иванова, И.А. Вишнякова, А.М. Нестеренко, В.И. Григорьева, С.П. Ивлева, А.А. Гончарова. Вместе с ними и другими лётчиками, комэск К.Ф. Соболев вышел Победителем из войны, уничтожив 19 машин противника (три самолёта в группе), выжив в 93 боях за 168 вылетов.



Михаил Фёдорович  
Батаров

Герой СССР, ленинский орденосеиц с двумя орденами Красного Знамени, с орденами Александра Невского, Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени, майор К.Ф.Соболев являлся одним из лучших пилотов «Аэрофлота» в середине 50-х годов...<sup>1</sup>

Ещё один (как и все) представитель Поколения Кожедуба – **Михаил Фёдорович Батаров**, из владимирской деревушки Гришино, обрадовал родителей первым криком 30 сентября. Быстро пролетела школьная пора, ускорил взросление извечный крестьянский труд. Всё жило по-первому до призыва в РККА: футбол, драки, девушки, «свойская» и дедов самосад. Потом – Присяга, Борисоглебское ВАУ, где, может быть, Миша был сокурсником сверстника, курсанта Кости Соболева...

К морозному финалу 1942-го – военлёт Батаров на передовой. Через месяц – старлейт командует эскадрильей в 611-м ИАП (Северо-Кавказский фронт), воевавшем «под крылом» 288-й ИАД. Михаилу и его однополчанам выпадет доля Героев-освободителей от фашизма населения Румынии, Венгрии, Югославии.

По ходу второй половины Великой войны майор М.Ф.Батаров сбил одну машину в группе и 16 самолётов в личных схватках, пережитых им в жесточайшем процессе выполнения 322 вылетов. Однажды, подбитый и раненый снарядом вражеской зенитки, Герой Страны Социализма, чудом раскрыв шасси и сев в тот день, дважды заслужил орден Красного Знамени. По выстраданному праву лётчик гордился орденами Красной Звезды, Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, пронеся по жизни любимую фразу пилота-однополчанина А.П. Чурилина: «Родина краше солнца и дороже золота!».

Из данного титанического сплава, очевидно, был рождён 27 ноября в казахстанском Павлодаре, **Спартак Иосифович Маковский**. Одно-

<sup>1</sup> См. труд Рассохиных «Сердце над облаками» (К 65-летию Победы, 690 стр., с авторскими фото и иллюстрациями, Орёл, 2010), двухтомник «Герои Советского Союза», М., 1987-88, «Воздушная мощь Родины», М., 1988.



фамилец мудрого русского художника, да ещё и тёзка вождя восстания рабов, впервые поднялся в небо, благодаря У-2 и инструкторам аэроклуба в Запорожье. В 17 лет он красноармеец, позже – два года учился в авторитетной «Каче», где обучались авиаделу сыновья «великих кормчих» государства. Вероятно, старшие командиры приберегут Спартак, поскольку он попадёт на Северо-Кавказский фронт, в 43-й ИАП, в апреле 1943-го. Он поражал многих в небе и на земле, в Кубанском сражении ВВС РККА и Люфтваффе, летая, словно джин из сказки, на Як-1. Впоследствии старший лейтенант руководил эскадрильей, будучи на Южном фронте.



Спартак Иосифович  
Маковский

В начале зимы 1944-го Спартак спас товарища И.Г. Кузнецова, буквально выдернув его из лап немцев, взлетев с ним на своём истребителе. Доблестный сын Иосифа отличится при освобождении Крыма, затем (уже на эпохальном Як-3) в воздушных «корридах» над Литвой.

Под занавес Великой Отечественной аса С.И. Маковского переводят в состав 9-го ГВИАП, добивавшего фрицев в землях Третьего Рейха. Быстро «приручив» Ла-7, Герой Советского Союза сбил (в общей сложности боёв) 30 разнотипных самолётов (5 на аэродроме, 2 – в группе). Это была «цена» его 218 выстраданных боевых вылетов.

Ленинский орденосец никогда не забудет соратников по крылу В.И. Шишкина, Н.В. Бородина, В.И. Меркулова, Н.Т. Конюкочева, С.А. Лебедева, А.В. Кочетова. Остались вечно молодыми в бессмертной летописи полка мастера по владению «Ишаками» и «Якушками» – И.И. Кобылецкий и А.Д. Осадчиев, И.Г. Кузнецов и Н.В. Бородин, их друзья, пролетевшие сквозь тысячи залпов авиапушек и огненные «трассы» пулемётов врага...

Трижды награждённый орденом Красного Знамени и дважды орденом Отечественной войны 1-й степени, поощрённый за подвиги орденами Красной Звезды и Александра Невского, подполковник С.И. Маковский не оставит мемуаров. Пытливые потомки из числа истинных патриотов ещё помнят, что кроме вышеназванных пилотажников 43-го ИАП, фронтовыми товарищами Спартак были непревзойдённые асы ВВС СССР из 9-го ГВИАП. Мы помянули их добрым словом в начале очерка, где кратко показали боевой путь 69-го ИАП (9-го ГВИАП) и славную биографию Амета Султановича Амет-хана...<sup>1</sup>

Трижды награждённый орденом Красного Знамени и дважды орденом Отечественной войны 1-й степени, поощрённый за подвиги орденами Красной Звезды и Александра Невского, подполковник С.И. Маковский не оставит мемуаров. Пытливые потомки из числа истинных патриотов ещё помнят, что кроме вышеназванных пилотажников 43-го ИАП, фронтовыми товарищами Спартак были непревзойдённые асы ВВС СССР из 9-го ГВИАП. Мы помянули их добрым словом в начале очерка, где кратко показали боевой путь 69-го ИАП (9-го ГВИАП) и славную биографию Амета Султановича Амет-хана...<sup>1</sup>

Трижды награждённый орденом Красного Знамени и дважды орденом Отечественной войны 1-й степени, поощрённый за подвиги орденами Красной Звезды и Александра Невского, подполковник С.И. Маковский не оставит мемуаров. Пытливые потомки из числа истинных патриотов ещё помнят, что кроме вышеназванных пилотажников 43-го ИАП, фронтовыми товарищами Спартак были непревзойдённые асы ВВС СССР из 9-го ГВИАП. Мы помянули их добрым словом в начале очерка, где кратко показали боевой путь 69-го ИАП (9-го ГВИАП) и славную биографию Амета Султановича Амет-хана...<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Однополчанином С.И.Маковского по 43-му ИАП был наш земляк из д. Погорелово, Герой СССР, генерал-лейтенант В.И.Меркулов, обескрыльевший 32 машины Люфтваффе (в группе три). См.: «Все асы Сталина», пера М.Ю.Быкова, М., 2014; мемуары К.А. Вершинина «4-я воздушная», М., 1979.

Почти на Рождество 1920-го – 9 января – в семье **Князевых** из белорусской деревушки Княжица, родился сын **Вася**. Уже в школе юноша решил стать лётчиком, а закончив её – овладел пилотажем в аэроклубе Минска, покоряя небеса на У-2. В 1938-м молодца забрали в Армию рабочих и крестьян. Перед Великой Отечественной два года Василий посещал курсы командиров звена в авиаучилище Одессы, откуда был направлен в расположение 88-го ИАП, вооружённого И-16.



Василий Александрович  
Князев

Наряду с Героями первых дней войны, таранившими самолёты врага – Д.В. Кокорёвым, П.С. Рябцевым, Л.Г. Бутелиным, Е.М. Панфиловым, А.И. Мокляком, И.И. Ивановым, С.М. Гудимовым, А.С. Даниловым, Н. Игнатьевым, И.И. Кортунном – Василий Александрович завалил Ю-88 в первый день нашествия. Немцы были в шоке от самопожертвенности не только лётчиков-истребителей: на таран пошли экипажи бомберов Н.Ф. Гастелло, А.С. Протасова, Т. Малиенко. Опечаленный трагедиями народ, не знавший о потере около 2000 самолётов родных ВВС только на земле, радовался победам самых результативных лётчиков первой фазы ВОВ – И.Н. Калабушкина,

Д.Ф. Ковтюлева, Г.Д. Костылёва, М.П. Жукова, П.Т. Харитоновна, Б.Ф. Сафонова, С.Ю. Жуковского, С.И. Здоровцева, В.В. Талалихина, Н. Бояршина. Многие из них – по жизни и посмертно – стали первыми Героями Советского Союза как и защитники неба под Ленинградом Н. Тотмин, В. Матвеев, С. Титовка, Л. Иванов, лётчики-бомбардировщики Л. Михайлов и П. Маркуца. Чтобы осознать, что они были храбрейшие из храбрых, достаточно вспомнить один факт: 22 июня 1941-го Краснозвёздные ВВС осуществили 6000 боевых вылетов и уничтожили в небе Родины более 200 разнотипных машин Люфтваффе...

С июня 1942-го «князевский» авиаполк располагался близ Винницы, сражаясь над землями грядущего Южного фронта, через месяц – перебрасывался в район Бухоньки. Ранее 88-й отличился под Донбассом и на Северном Кавказе. Осенью авиапарк соединения заменят на ЛаГГ-3. Почти 9-метровый истребитель, весом 3500 кг, имел размах крыла 9,80 м и его площадь 17,50 м<sup>2</sup>. Моноплан смешанной по материалам конструкции с применением дельта-древесины авторства Л.И.Рыжкова (пожаростойкий фанерный шпон, пропитанный фенольными смолами) развивал 600 км/ч, благодаря 1050-сильному М-105РФ. Вооружённый 20-мм пушкой, парой 12,7-мм пулемётов и двумя 7,62-мм пулемётами, «Третий ЛаГГ» нёс и пару бомб по 100 кг каждая. Машина обладала практическим потолком 9600 м и дальностью действия 1000 км. В различных ва-

риантах-модификациях сталинская авиапромышленность даст фронтам около 6530 ЛаГГов (322 – до страшного 22.06.1941-го).

На них воевали со старлейтом В.А. Князевым небесные снайперы 88-го ИАП (с апреля 1944-го – 159-го ГВИАП): К.Л. Карданов, Н. Филатов, П.С. Середа, В.В. Бобков, В.В. Собин, В.А. Колесник, Е.А. Пылаев, А.П. Лукин, А.А. Постнов, В.И. Максименко. «Витязи» бились за Советскую Кубань, за Керчь и весь Крым (Северо-Кавказский, Южный, 4-й Украинский фронты). Под Первомай 1944-го летучая Гвардия воодушевляется получением новых Ла-5, на которых будет сшибать неприятеля вплоть до Победы, будучи причисленной к 2-му Белорусскому фронту.

Из 268 общих побед лётчиков полка – не менее 22-х за Героем Советского Союза В.А. Князевым, достигнутых им в процессе выполнения 567(!) вылетов, каждый из которых претендовал стать смертельным. Ленинский орденоседец выдюжил, дослужился до полковника ВВС, был дважды награждён орденами Красной Звезды, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени. Истребитель свастиковой скверны был нарасхват во всей Одессе, завещая пионерии и комсомолу всепобеждающую жизненную силу и духовную мощь фронтового поколения – крылатого народа могущественной авиадержавы...<sup>1</sup>



Василий Сергеевич  
Батяев

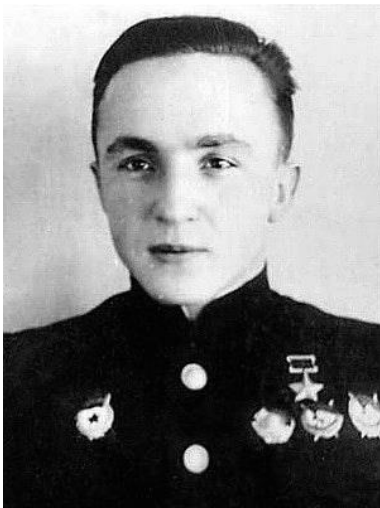
Всё сказанное и понимаемое между строк в полной мере относится к Герою державы без «Золотой Звезды» – капитану **Василию Сергеевичу Батяеву**. 11 февраля он впервые увидел небо над родимым близпензенским Тенево и никто не знает, побывал ли пацан, школяр, призывник в Лермонтовских «Тарханах». Пока Третий Рейх подминал под себя Европу с помощью Вермахта, Панцерваффе, Люфтваффе и Кригсмарине, земляк В.Г. Белинского с успехом обучался в Качинском военучилище авиаторов. С первых дней противостояния с оккупантами – тёзка сына Вождя, с которым он вполне мог не раз повстречаться, в боевых вылетах. Командование замечает неординарность пилота, ставит офицера во главе эскадрильи в 54-м ГВИАП, ставшим таковым в последний январский день 1943-го.

Бывший 237-й ИАП начал войну на Украине, используя в качестве меча против агрессоров тогда малочисленные Як-1. Однополчане В.С. Батяева прославились в воздушных боях на Калининском и Северо-Западном фронтах. Формирование несло потери и испепеляло крестоносцев в Крыму и чёрной мшаре Сталинграда, взлетая с баз Бузиновка и Пичуга. С зимы 1943-го гвардейцы перебрасывались на Донской фронт,

<sup>1</sup> Найдите в библиотеках книгу К.Л. Карданова «Полёт к Победе» – Кубати Локманович истребил 17 самолётов (в группе 12), 127 автомобилей и пару «бронекосек» Панцерваффе. См.: П.С. Дейнекин «Проверено небом», М., 2011.

оттуда – были задействованы «на всю катушку» в грандиозно-переломном Курском сражении. С середины осени того же года «соколы» пересели в штатовские «Аэрокобры», на которых доблестно сокращали порхатую нечисть Люфтваффе до исторической подписи В. Кейтеля – безоговорочной капитуляции Германии (в составе 1-го Белорусского фронта).

Василий Сергеевич Батяев сбил первый «Месс-109» 31 июля 1941-го в группе с товарищами. За годы Священной войны Гвардии капитан выстоял в 639(!) вылетах, истребив в 234 боях 27 самолётов, причём всего лишь 7 – в группе. Прямой в жизни, решительный в небе, ас навсегда пронесёт в разуме и сердце товарищескую любовь к однополчанам – М.П. Девятаеву, З.В. Семенюку, И.И. Кобылецкому, Н. Котлову, И.Ф. Балюку, Б.М. Ривкину. До финала пути на Земле будут сопровождать искусного пилотажника во снах и наяву: В.И. Бобров и П.П. Ратников, А.В. Кочетов и Ц.К. Бенделиани, В.К. Поляков и В.А. Лимаренко, Г.С. Дубенок и Я.Д. Михайлик, А.Б. Исаев и, конечно же, наземная рать авиатехников. Герой М.П. Девятаев получит «Звезду» 15 августа 1957-го (вспомните Астахова из х/ф «Чистое небо» или «Ладожского Маресьева» Л.Г. Белоусова...).



Пётр Георгиевич  
Сгибнев

Военно-морскую авиацию свободного народа представлял уроженец посёлка Шевелево Калининской области, Герой Советского Союза **Пётр Георгиевич Сгибнев**. Поэт-трибун В.В. Маяковский создаёт поэму «Летающий пролетарий», а 16-летний Петя, маршируя под запов «Мы – лётчики, мы – лётчицы рабочих и крестьян!», впервые поднялся в воздух, вступив в ленинградский аэроклуб ОСОАВИАХИМа. В 1937-м сына Георгия берут под Присягу в ВМФ, потерявший в годы репрессий многих флагманов-первостроителей Балтийского, Черноморского, Северного, Тихоокеанского флотов, а также речных и озёрных флотилий.

Пока шли «Битва за Англию» и война с Финляндией, Сгибнев изучал авиадело «по наказам Ильича» в военно-морском авиаучилище Ейска. Летом многострадального 1941-го он участвует в отпоре вторжению и сбивает «Мессершмитт-109» через месяц после начала войны. Триумф первой победы надолго омрачится потерей машины, ранением и лечением в госпитале.

Реанимировавшись, Пётр рапортует о срочном возвращении в действующую часть на передовую. Волею судьбы лётчик окажется в 78-м ИАП ВВС Краснознамённого Северного флота, среди асов воздушной войны в Заполярье – Б.Ф. Сафонова, П.Д. Климова, П.И. Орлова, Н.М. Диденко, Н.А. Бокия, В.П. Покровского. Его тепло встретят «Маресьев Заполярья» – З.А. Сорокин, мастера пилотажа над морем П. Семенко, А.А. Коваленко, П.Л. Коломоец, техперсонал смешанного авиаполка. Здесь русский воин вместе с однополчанами подружится с ан-

глийскими пилотами Г. Хоу и Э. Миллером, заслужившими в России ордена Ленина за массу подвигов на «Харрикейнах». Сохранилась их памятная фотография...

Фирма «Хоукер» родилась в 1920 году (снова – 100-летний юбилей!), ввиду упразднения авиапроизводства «Сопвич», будет олицетворять (наряду с «Супермарин») наиболее массовое «тиражирование» истребителей-монопланов для RAF и программы поставок по Ленд-Лизу. Эпохальная машина Королевских ВВС Великобритании запечатлелась в истории Второй мировой как передовик по истреблению самолётов стран «Оси» (Берлин-Рим-Токио), превзойдя даже зенитчиков ПВО по числу побед над жесточайшим противником.

«Харрикейны» доставят в ряды ВВС КСФ в аккурат к переименованию 72-го СМАП во 2-й ГВИАП – 18 января 1942 года. Беспощадные небесные схватки к тому времени зримо-трагично сократили общий парк ВВС КСФ, насчитывавший на июнь 1941-го 115 машин всех типов. Не все из 2953 «Харрикейнов II», не все из 1352 «Спитфайров» в вариантах V и IX, а тем более 198 «Тандерболтов» послужат истребительной «крышей» Русского Севера. Львиная доля машин конструкции С. Камма, Р. Митчелла и А. Картвели привлекалась на сухопутных ТВД, а также истребительной авиацией ПВО.

Считалось, «Харрикейны» тихоходны (до 541 км(ч), вялоподъёмны (9,1 мин. до 6095 м), низковысотны (10850 м), недальнбойны (740 км), тяжелы (до 3675 кг) и маломощны по двигателям «Роллс-Ройс Мерлин XX» (1280 л.с.). Пусть где-то это было так. Справедливости ради важно подчеркнуть, что «Харрикейн» являлся в первую очередь многоцелевой машиной. Помимо истребительного предназначения, он применялся как ночной и дневной разведчик, штурмовик, лёгкий бомбер, машина вторжения. Имелись катапультные модификации, стартовавшие с гражданских судов и чисто палубные (авианосные) для Гранд Флита.

Многофункциональный «Харрикейн» был многообразен и по вооружению. 12 пулемётов стояли на Mk-IIВ образца 1941-го, а на последующем Mk-IIС – четыре 20-мм пушки. С первых серий предусматривались допбаки для горючего, подвеска бомб общим весом до 227 кг. С 1942-го на различные ТВД Второй мировой поставлялся МК-IIД, «экипированный» парой подкрыльевых 40-мм противотанковых пушек. В варианте Mk-IV «Харрикейн» оснащался 8 РС по 27,2 кг каждый. На фоне поливания исторических памятников грязно-идеологическими нечистотами врагов Антигитлеровской коалиции – ныне забыто, что около 1500 различных «Харрикейнов» собрали трудящиеся авиазаводов Канады...

«Побольше бы нам таких соколов!» – частенько повторял о лётчиках 72-го СМАП и в дальнейшем о гвардейцах 2-го ИАП легендарный командующий КСФ адмирал А.Г. Головкин. По весне 1942-го «северяне» осваивают новые «Кертисс Р-40 Киттихаук», спустя год – Р-39 «Аэрокобра». Капитан, затем гвардии майор П.Г. Сгибнев руководил слётанным полком как раз на «Беллах». К горечи собратьев по оружию, командира сбили в бою 3 мая 1943-го. Пётр Георгиевич пал смертью морского авиато-



ра, совершив до гибели 318 встреч со смертью, в ходе которых победил 19 завоевателей. Трижды награждённый орденом Красного Знамени, славный сын Отечества посмертно отмечен народом и партией «Золотой Звездой» и орденом Ленина 23 октября 1943 года. «Сафоновцы» рассказывали – 16 фрицев завалил Петя Сгибнев, воюя, словно джин, на «Харрикейне»...<sup>1</sup>

Сто лет назад – 27 ноября – на Владимировщине, в посёлке с пролетарским названием Оргтруд, в крестьянской семье **Башкировых** появился сынок **Витя**. Так случилось, что его жизнь попадёт под лозунг Чрезвычайного VIII съезда Советов: «Страна социализма должна иметь



Виктор Алексеевич  
Башкиров

150000 пилотов!». Дабы осуществить авиареволюцию, открыли 167 аэроклубов. В одном из них – владимирском – Виктор дебютировал в небе на «кукурузнике» Н.Н. Поликарпова – У-2.

Призванный в РККА в 1938-м, в 20 лет он подал заявление в училище военавиаторов в Сталинграде. В сентябре 1941-го отличник боеподготовки и норм ГТО вливается в ряды 519-го ИАП (Юго-Западный фронт). Лётчики полка громили оккупантов в небе, на земле и воде, сражаясь на Як-1. В боевой сцепке с Виктором Андреевичем обретут славу лучшие асы соединения И. Талдыкин, И.А. Авенков, С.К. Колесниченко – на Брянском и Западном фронтах. По адскому пеклу 1943-го, перейдя на Як-7Б, вместе с однополчанами они героически проявили

себя в Курской Битве, взлетая с аэродромов Центрфронта. В крупнейшем сражении умов и моторов капитан В.А. Башкиров с 22 мая до финала 1943-го уничтожил 14 «стервятников», вернувшись невредимым из 233 боевых вылетов. Ленинский орденосец, Герой Советского Союза В.А. Башкиров трижды заслужил орден Красного Знамени, был награждён за ратные подвиги орденами Александра Невского, Красной Звезды, Отечественной войны 2-х степеней. Защитник Родины подтвердил мудрость народа: «Присягой сила воина в огне боёв удвоена»...<sup>2</sup>

Земляк П.Г.Сгибнева – **Сергей Иванович Коновалов** увековечил себя и деревню Пески, где родился 15 февраля. Окончив местную школу, в юности «прикипел» к аэропланам, пропадая часами в аэроклубе Калинина. В 1940-м Серёжа получил повестку военкомата, затем учился год в Батайском ВАУ, летал на машинах «Короля истребителей»

<sup>1</sup> Следует переиздавать раз в пять лет в новом оформлении «Лётчики» (серия ЖЗЛ), «Звёзды на фюзеляже» и «В небе Заполярья» пера З.А.Сорокина, материалы А.П.Шипова, В.А.Бурматова, И.А.Каберова, книгу Е.С.Ступина «Крылатый богатырь».

<sup>2</sup> К примеру, его однофамилец, курянин Вячеслав Филиппович Башкиров (будущий глава Московского центра ВВС и космонавтики) из 788-го и 907-го ИАП, поставил крест на 18 немецких самолётах за 312 вылетов.

Н.Н. Поликарпова и учебно-тренировочных монопланах одного из самых молодых авиаконструкторов Страны Советов А.С. Яковлева. Из Батайска выпускника отправляют на Северо-Кавказский фронт, в расположение 42-го ГВИАП, в марте 1943 года.

О боевом пути полка авторы подробно рассказали, вспоминая о 100-летнем юбилее уроженца Орловщины Ф.З. Калугина. Воюя на Як-1 и Як-7Б, Коновалов с ходу сбивает двух «орлов» Г. Геринга за первый месяц боёв, причём в одном вылете. Впоследствии старлейта перевели на довольствие 150-го ГВИАП, на пост замкомэска (2-й Украинский фронт). До Рождества Победного 1945-го Сергей пролетел сквозь преисподнюю 161 боевылета, «сняв» с неба 19 крылатых фашистов (в группе – 4 самолёта).



Сергей Иванович  
Коновалов

Народ и ВКП(б) дважды поощряли Сергея Ивановича орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, однажды орденом Красной Звезды. На следующий год после Победы – 15 мая – С.И. Коновалова награждают медалью и званием Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина. Он останется верным ВВС, пройдёт «научный пилотаж» в Академии, дослужится до погон полковника, завещая потомкам чтить и помнить героизм штурмовавших грозное небо 40-х. Не забывал о подвигах однополчан по 150-му – И.Ф. Шаменкова, М.Д. Баранова, С.В. Носова, А.С. Юдина, Н.С. Егорова, И.Я. Сержантова, Н.И. Леонова...



Павел Андреевич  
Гражданинов

Не вернётся в родную деревню Дьяково Тульской области **Гражданинов Павел Андреевич**, родившийся в ней век назад, 19 декабря. Получив «авиаправа» в аэроклубе «града оружейников», в 18 лет он уйдёт в Красную Армию, ещё год проучится на лётчика-истребителя в авиаучилище Борисоглебска. По листопаду 1942-го Петра принимает лётсостав и техперсонал 169-го ИАП (Северо-Западный фронт).

С лета 1941-го, соединение, позже ставшее 63-м ГВИАП, обороняло небо на подступах к блокадному Ленинграду. На следующей год –

полк истреблял иноземного противника в составе Юго-Западного фронта. В конце осени был вновь переброшен в район Демьянска (Северо-Западный фронт). В начале зимы 1943-го лейтенант Гражданинов «хоронит» шесть неприятельских самолётов, в феврале ещё пару Вф.-109. Среди

двух крайних «Мессов» «соколу» попался в прицел и под меткие залпы «эксперт» Ганс «Асси» Ган – майор и лидер группы Ягдгешвадер 54, получивший Рыцарский Крест с Дубовыми Листьями за 108 жертв. Любимец Рейха, авторитет элитной эскадры Люфтваффе был захвачен в плен, а 5 марта на «13-й несчастливой» победе – враг загубил славного русича...

За таранную атаку и выдающиеся достижения в войне за господство в воздухе Павла Андреевича Гражданинова посмертно наградили «Золотой Звездой» и орденом Ленина. При жизни Герой державы заслужил орден Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени.

За прекрасного друга и за поруганную Русскую Твердь отомстят на Брянском фронте, в Курском сражении, на 1-м Прибалтийском фронте однополчане П.А. Гражданинова. Многих «Гансов» покарают на Ла-5 Л.И. Греков, А.П. Маресьев, И.М. Березуцкий, Н.П. Иванов. Сквозь зубы



Анатолий Иванович  
Свистунов

под «Катюшу», мат, «всё выше и выше», насмерть «рихтовали» немцев снарядами авиапушек, а то и огненными «Эрэсами» – А.Г. Воронко и А.А. Федотов, А.П. Пашкевич и Е.М. Горбатьюк, А.М. Числов, их фронтовые побратимы...<sup>1</sup>

В Год Памяти и Славы, в честь 75-летия Победы помянут добром словом и «наркомовскими» на Рязанщине уроженца Плахино **Анатолия Ивановича Свистунова**, родившегося здесь 1 февраля. Быстро пролетели его школьные юные довоенные годы. Служа в РККА, Толя вполне мог быть знакомым П.А. Гражданинова – в 1941-м он выпускник Борисоглебского ВАУ. Оттуда новобранца направляют на Воронежский фронт в конце весны 1942-го, где почти за год он сбивает одного фрица, хотя отважно бился с агрессорами в 20 боях при выполнении 85 вылетов. Ещё шесть самолётов старлейт собьёт за

48 вылетов в Курской Битве, потом три – под Яссами и Кишинёвым (2-й Украинский фронт).

Капитан и его ратоборцы по 213-му ГВИАП (бывшему 508-му ИАП) добивал нацистов в их германском логове в составе ВВС 1-го Украинского фронта. В неповторимой сложности 274 вылетов и 68 боёв, Анатолий Иванович остановил взлёты и посадки 35 разнотипным машинам Люфтваффе за годы Великой Отечественной, правда, 21 самолёту – в группе.

Замечательный патриот не оставил мемуаров. Накануне празднования Первомая 1946-го земляк С.А. Есенина, обожавший его стихи, разбился в авиакатастрофе, обретая вечное пристанище в Вене. Герой Советского Со-

<sup>1</sup> Почему бы не ввести обязательной в школьную программу повесть Бориса Полевого о настоящем Человеке – Почётном гражданине Орла Алексее Петровиче Маресьеве?!

юза дважды награждался орденом Красного Знамени, единожды – орденами Ленина, Красной Звезды, Отечественной войны 1-й степени...<sup>1</sup>

Есть в Саратовской области посёлок с ироничным названием Баланда. В нём родился 26 августа ещё один блистательный боевой авиатор из поколения И.Н. Кожедуба – **Куманичкин Александр Сергеевич**



Куманичкин Александр Сергеевич

(в дальнейшем – в этих землях воздвигнут городок Калининск). Оказавшись в отрочестве в Москве, Саша «влюбился» в авиацию, тем более, что Обществ, подобных «Друзей Воздушного Флота» было тогда, хоть отбавляй. Окончательное решение «Я тоже буду, как Чкалов!» – созрело при упорном посещении Пролетарского аэроклуба столицы.

В Красную Армию парня забрали в 1938-м. Через год «президиум» авиашколы Борисоглебска решает оставить Александра инструктором, кем он и прослужит до середины лета 1942-го, неоднократно подав прошения о переводе на фронт.

Судьбе было угодно крепко «поводить» лётчика по фронтам. Он воевал на Северо-Кавказском в рядах 943-го ИАП, затем – на Воронежском в 41-м ГВИАП, на 1-м Украинском и 1-м Белорусском, в составе знаменитого 176-го ГВИАП. «Витязь» владел искусством пилотирования большинства истребителей, но больше всех «пришёлся по душе» красавец КБ Героя СоцТруда С.А. Лавочкина – Ла-7. Герой державы Серпа и Молота, майор А.С. Куманичкин в годы Второй Отечественной совершил более 200 вылетов. Только 4 машины, сбитых в группе с сослуживцами, будут в числе 35 побед аса, четырежды награждённого орденом Красного Знамени. После окончания войны с Германией и Японией, ленинский орденосец обучался в Академии ВВС, руководил 303-й ИАД, которой раньше командовал ветеран Испании и Китая, Г.Н. Захаров (лучший друг и «опекун» «раяков» из ИАП «Нормандия-Неман»). Работал над книгой «Чтобы жить»...

Истребительная дивизия генерала А.С. Куманичкина нанесла глобальный урон лётсоставу ООН в Корее. Дважды награждённый орденом Красной Звезды, Александр Сергеевич проживал с семьей в Воронеже, заслужив в «реактивную эру» ещё два ордена Красного Знамени...

<sup>1</sup> Анатолий Свистунов сражался на «Аэрокобре» в боевом содружестве с М.И. Орловым, П.И. Чепинога, В.П. Михалёвым, Н.В. Стройковым, Н.К. Делегей (508-й – 213-й ГВИАП). См.: Кутахов П.С. «Военно-Воздушные Силы», М., 1977.

Праздником важнее очередной годовщины Октябрьской революции явилось для семьи **Оскаленко** рождение сына **Димы** 7 ноября 1920-го, в Следюках, что на Могилёвщине. Рос он любознательным и общительным.



Дмитрий Ефимович  
Оскаленко

Неплохо учился, помогал родным по хозяйству, познал кровь, мозоли и пот колхозного труда. В 17 лет юношу забирают в Красную Армию, в составе коей сын Ефима выучился на авиаинженера в военучилище Ленинграда.

Дмитрий познал лиха в «незнаменитой войне» с Финляндией, где решил стать лётчиком-истребителем и поступать в «Качу». Окончив её перед войной, выпускник назначается охранителем ленинградского неба в отважных рядах 26-го ИАП ПВО.

Младший лейтенант Оскаленко безукоризненно владел «устаревшим» И-16, сожалея на взлётах, что приходится терять время на «шарманный» привод шасси – оно убиралось вручную. Человек с сердцем патриота, а не с пламенным мотором в груди, уже 18 августа 1941-го

вбивает в землю под Ленинградом трёх «грифов» фюрера. За последний год старлейт и командир звена развивает успех, истребив 15 машин Люфтваффе в 200 вылетах, причём лишь один самолёт врага был уничтожен в группе с соратниками.

Дмитрий Ефимович, поощрённый за подвиги орденами Красной Звезды и Красного Знамени, к печали всех, кто его знал, не доживёт до своего 22-го Дня рождения. 26 сентября 1942-го, в неравном бою с омоторенными фашистами, наследник Коловрата и Пересвета пал у Невской Дубровки смертью отважных. Родные получают его личные вещи, «Звезду» Героя Советского Союза и орден Ленина после 14 февраля 1943-го...

Оскаленко и его полк, ставший 26-м ГВИАП ПВО 22 ноября 1942-го, вписали себя в авиалетопись ВВС Отечества не только участием в боях с «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии) на «Чайках» Н.Н. Поликарпова, но и основоположниками ночных перехватов бомберов и разведчиков в небе над городом Ленина. В когорте мастеров пилотажа и снайперства навечно в строю – Н.Г. Щербина, И.П. Грачёв, М.И. Румянцев, В.А. Мациевич, их братия по крылу. Эх, не дожил Дмитрий Оскаленко до 1944-го – с того года до Победы его 26-й ГВИАП сбивал любые машины немцев, сражаясь на «Спитфайрах IX» конструкции Реджинальда Митчелла...

На Родине автора «Василия Тёркина» А.Т. Твардовского, столетие назад увидел свет 11 сентября будущий ас Краснозвёздной авиации **Билюкин Александр Дмитриевич**, родившийся в деревушке Жуково. За детством и юностью на Смоленщине последовали призыв в РККА и обучение в ВАУ Борисоглебска.



С первых дней Великой Отечественной Александр на Ленинградском фронте противостоял нашествию «цивилизованных» варваров, будучи причисленным к 196-му ИАП. До осени 1944-го, соединение, находясь там же, прошло героическо-трагичный путь на Як-1, позднее на ленд-лизовских Р-40К, Р-40Н, Р-39. К тому времени V-образный плотный строй эскадрилий, однотипно применявшийся в ВВС союзников по Антигитлеровской коалиции, претерпел преобразование на основе детального анализа тактики и стратегии Люфтваффе. С зимы 1943-го истребительное звено Советских ВВС олицетворялось четырьмя машинами, т.е. двумя парами с традиционным построением «четыре пальца».



Билюкин Александр  
Дмитриевич

Ещё раз отметим, по Ленд-Лизу, расплачиваясь народным золотом и потерей «суперзолотого» крейсера «Эдинбург», СССР получил около 2400 «Киттихауков», «Томагавков», «Уорхоков» фирмы «Кертисс», 2400 и почти 5000 «Кингкобр» и «Аэрокобр» фирмы «Белл», около 3000 «Харрикейнов» от «Хоукер», почти 1360 «Спитфайров» двух серий от «Супермарин» и около 200 «Тандерболтов» от фирмы «Рипаблик».

Капитан А.Д. Билюкин был непревзойдённым профи по безжалостной боевой эксплуатации «Аэрокобры», хотя заокеанская «гадюка» угробила многих лётчиков штопором, обломом носовой стойки шасси при вынужденных посадках, а также в даях Тихого океана и таёжно-горном безмолвии авиатрассы Аляска-Сибирь. Строго на «Аэрокобре» с борт-номером «53» и подписью «Александр Невский» на фюзеляже, «маэстро» стартовал в пекло боёв и возвращался назад 418 раз. До капитуляции Третьего Рейха комэск остановил полёты 23 разнотипным машинам Люфтваффе (один самолёт в группе). Трижды награждённый орденом Красной Звезды, орденом Александра Невского, Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени, тэзка Великого князя, бивавшего мечом шведов и «псов-рыцарей» на Ладогe, по выстраданному праву заслужил медаль и звание Героя державы 2 сентября 1944-го, объединив лучи награды с орденом Ленина. Может быть, они напомнят асу огни-пожарища Карельского фронта под «Синий платочек» или «Тёмную ночь» в застолье с друзьями...

Его высокодоблестный полк, но уже без него, продолжит воевать в Северной Корее на МиГ-15, где доведёт счёт побед над союзными ВВС ООН до 108 (при потере пяти пилотов и 24 истребителей). Александр Дмитриевич в конце 50-х закончил обучение в Академии ВВС, а в середине 60-х подал в отставку...<sup>1</sup>

Его высокодоблестный полк, но уже без него, продолжит воевать в Северной Корее на МиГ-15, где доведёт счёт побед над союзными ВВС ООН до 108 (при потере пяти пилотов и 24 истребителей). Александр Дмитриевич в конце 50-х закончил обучение в Академии ВВС, а в середине 60-х подал в отставку...<sup>1</sup>

<sup>1</sup> В КНДР особо отличились воздушные братья аса – Н.К.Шеламов, Б.С.Абакумов, Митусов и Муравьёв, Ф.А.Шебанов, В.Алфеев, К.М.Иванов, Е.Г.Пепеляев, Б.В.Бокач, на фронтах ВОВ – друг А.И.Бабаев.

**Александр Николаевич Манохин** из тамбовского посёлка Хоботец – Васильевский, порадовал своим рождением отца, мать, родню, 8 июля 1920 года. Как большинство сверстников, Саша учился, работал, в 19 лет



Александр Николаевич  
Манохин

пошёл в армию. Перед войной освоил бипланы и монопланы в Борисоглебском ВАУ. Воевать начал в качестве штурмовика, сбив первого воздушного противника в январе 1942-го. Позже капитан ставится командованием во главе эскадрильи 15-го ГВИАП (Ленинградский фронт).

До середины лета 1944-го Манохин «навечно посадил» 11 самолётов оккупантов, 8 – с однополчанами, в процессе 219 взлётов и посадок. Под занавес четырёхлетней войны капитан, 61 раз с риском выполняя боевое задание, сокрушил 10 «люфтваффовцев» на аэродромах и 60 бронеединиц Панцерваффе. Герой Советского Союза, трижды награждённый орденом Красного Знамени, выживет в кровопролитных

побоищах. Дважды заслуживший орден Отечественной войны 1-й степени, однажды награждённый орденом Красной Звезды и орденом Александра Невского, фронтовик после войны учился в Военно-Воздушной Академии.



Виктор Викторович Смазнов

Полковник боевой авиации Александр Николаевич Манохин биографией и ратной доблестью доказал вечную истину русского народа: «Не тот славен, кто смел, а тот, кто отважен думаячи»...<sup>1</sup>

Проблематично нынче сказать, кто соберётся 24 августа 2020 года в Мелитополе на 100-летний юбилей уроженца города – Героя Советского Союза **Виктора Викторовича Смазнова**. В 20 лет Витю призвали по мужскому долгу Родине, пару лет он обучался «азамбукам» ВВС в престижном Качинском ВАУ. Осенью 1942-го его провожают на передовую.

Старший лейтенант проявил себя истинным небопроходцем в 197-м ИАП (2-й Украинский фронт). Финальные годы разгрома гитлеризма полк провёл в боях на севере Венгрии и юге Словакии. В 42 схватках с неприятелем, пережитых Виктором в 162 вылетах, он завалил наземь один самолёт в группе и 19 лично. Ленинский орденосец прослужил в «крылатом племени» до 1958-го. Подполковник прошёл курсы Академии ВВС. Героя с двумя орденами Красного Знамени и с орденом

<sup>1</sup> См.: журнал «Ленинград» 1940-46 гг., «Славная Победа под Ленинградом. Воспоминания, статьи, документы», Л. 1976.

Отечественной 2-й степени, очень ценили в Севастополе, где фронтовик обосновался с семьёй...

В Белоруссии не позабудут, что в Руденске, век назад, 20 сентября, увидел свет защитник Страны Советов **Михаил Михайлович Зелёнкин**. Его портрет и биография стопроцентно имеются в столичном аэроклубе Братской Республики, в котором он налетал первые часы в далёком 1939-м. За Минском – авиаучилище Батайска, откуда сержанта определяют в действующую часть. Миша пригодится на Родине в 1944-м (1-й Белорусский фронт), ибо старлейт командовал звеном 156-го ИАП. К концу лета того же года удалец достиг 22 побед (три в группе) и сбил воздушный шар врага за 220 вылетов.



Михаил Михайлович  
Зелёнкин

В дальнейшем капитан Зелёнкин истребляет ещё 10 «грифов» немцев (7 с товарищами), завоёвывает отвагой и смекалкой ордена Красной Звезды, Суворова 3-й степени, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени. Высшей боевой заслугой полка на века останется участие в Битве под Сталинградом, любимыми истребителями авиаторов – Ла-5ФН, незабываемыми событиями – освобождение Польши и головокружительные «корриды» над агонизирующим Дойчландом. Михаилу Михайловичу присвоят звание Героя 15 Республик 15 мая 1946-го. Вероятно, в честь погибших братьев, в честь «Золотых Звёзд» и орденов Ленина, не доставшихся сгоревшим, разбившимся, расстрелянным и пропавшим без вести, Михаил Зелёнкин и Сергей Долгушин не раз помянут их «наркомовскими»...



Константин Андриянович  
Кирьянов

В подмосковном Степаново родился будущий Герой Страны Социализма и Курской Битвы **Константин Андриянович Кирьянов**, возвестивший о себе первым криком младенца 21 мая. С детства полюбив технику, Костя ещё в школе определился с выбором профессии и призвания – служить в авиации. Собирал вырезки из газет и журналов по теме, читал книги и смотрел фильмы про лётчиков. Потом – армия, суровая дисциплина военного авиаучилища в Борисоглебске. На четвёртый месяц Священной войны с небывалым за всю историю врагом, бывший курсант ставится на довольствие в лётсостав 875-го ИАП (Калининский фронт).

В конце лета 1942-го формирование перебрасывали в район Сталинграда. В жуткой сече за господство в воздухе здесь отличатся многие

пилоты полка, но в начале следующего года его возвратили на Калининский фронт. Затем последовали резкие передислокации 875-го (с 18 марта 1943-го 66-й ГВИАП) на Северо-Западный и Брянский фронты.

На тот период, перед переломными событиями на Орловско-Курской дуге, красавец Константин расквитался с десятью летучими германцами, сверхмужественно проведя 297 вылетов. Крылом к крылу разделили с ним боевой путь полка (до и после его переименования в Гвардейский) выдающиеся истребители «Мессершмиттов», «Хейнкелей», «Юнкерсов», «Фокке-Вульфов», «Хеншелей» – П.М. Камозин, А.П. Чернобай, С.В. Сыромятников, И.П. Витковский, И. Талдыкин. В пилотаже жизни со смертью, в нечеловеческих перегрузках, за «красной шкалой» в надрыве моторов, в громобое залпов пушек и пулемётов обессмертили себя В.Г. Шмагайло и А.И. Попов, А.П. Кондрашев и М.И. Сидоренко, И.П. Кузенов и И.К. Голобатьюк, их однополчане и драгоценные «дяди Вани» – авиатехники и оружейники полка.

За успехи по уничтожению техники и живой силы захватчиков К.А. Кирьянов дважды награждался орденом Красного Знамени, орденом князя Александра Невского. 27 августа 1943-го, в бою с превосходящими по числу истребителями противника, комэск отдал жизнь за Родину под Первосалютным Орлом...

Не сразу авторы нашли могилу капитана на кладбище между селом Салтыки и деревушкой Быстрая. Её помог разыскать лидер СП «Сабурово» Андрей Пахомов, осуществивший массу добродетельных дел на землях филиала «Орловской Нивы», возглавляемой Сергеем Будаговым. Вместе возложили цветы к Братской Святыне воинов, павших за Орловщину. Рядом – серая гранитная плита с именем офицера, его портретом, с изображениями «Золотой Звезды» и биплана Н.Н. Поликарпова. Так совпало, что красные тюльпаны легли на гранитный фундамент в год 75-летия Курской Битвы, в день награждения Константина Андрияновича медалью Героя Советского Союза и орденом Ленина – 1 Мая...



Гаврилин Павел  
Фёдорович

Оттуда мы привезли в душе то, что знает наш постоянный читатель по краткому очерку «Герой над Окой», вышедшему в «Орловской городской газете», в «Нашей жизни» и журнале «Орловский военвестник», благодаря поддержке их редакторов Е.И. Глазковой, Е.Н. Гусевой и С.А. Ветчинникова. В тот памятный год сказал нам земляк, духовник Патриарха Всея Руси Кирилла, отец Илий, в семь утра перед службой в Вятском Посаде: «Если бы вы знали, братья-писатели, как счастливы воины там, когда на

земле их вспоминают по имени-отчеству!»...

Не вычеркнется из памяти нижегородцев эстафетчик Валерия Чкалова – **Гаврилин Павел Фёдорович**, родившийся в селе Малиново 12 февраля, 100 лет назад. Отучившись в местной школе и отработав трудодни в колхозе, Паша будет служить в РККА и учиться в «Каче» когда А.Гитлер странным образом не потопит тысячи англичан в Ла-Манше, после их разгрома под Дюнкерком.

В цветущем апреле 1943-го новобранец попадает в элитный 402-й ИАП, ядром которого являлись лётчики-испытатели НИИ ВВС, КБ, авиазаводов (было создано шесть добровольческих авиаполков по инициативе «дрессировщика» опытных и зарубежных машин С.П. Супруна, поддержанного И.В. Сталиным).

«Гаврилинский» ИАП внёс вклад в Победу в воздушном сражении над Кубанью (Северо-Кавказский фронт), осуществив множество личных и групповых подвигов на Як-1 («МиГами» был вооружён 401-й ИАП под началом С.П. Супруна и К.К. Коккинаки, Западный фронт). 402-й начал воевать на МиГ-3, будучи на Северо-Западном фронте. Несмотря на потери и победы, соединение продолжит бить извергов в небе и на земле, получив в сентябре-октябре «Буратино» – ЛаГГ-3. После гибели великого подвижника ВВС С.П. Супруна, его товарищей, а также из-за ранений испытателей, решили вернуть их в тыл, ибо их опыт был крайне необходим авиаКБ и самолётостроительной отрасли.

Проехав всю Россию в автопробегах по Святыням Боевой Славы СССР, мы назовём однополчан П.Ф. Гаврилина, ибо не было им равных в 30-х – 40-х годах XX века. Хотя с Православием и с Исламом у власти не было отношений, кроме антихристовых и антимагометовых преступлений, прослыли лётчиками от Бога – Г.Я. Бахчиванджи, К.А. Груздев, Д.Л. Калараш, С.М. Абрашитов, А.Б. Манукян. Вместе с ними давно заслужили – каждый – книгу из серии «Жизнь замечательных людей» (основанной в 1933-м М.Горьким): Н.П. Баулин и М.Е. Пивоваров, Н.К. Кривяков и Н.Д. Дугин, Н.С. Павлушкин и И.Д. Лихобабин.<sup>1</sup>

402-й ИАП состоял «в крыле» 265-й ИАД 3-го ИАК. За боевой работой над степями Кубани последует защита пространства над Азовским морем (Южный фронт), изгнание оккупантов из Крыма под флагом 4-го Украинского фронта. Теряя соратников и принимая «кузнечиков», формирование передислоцировалось под стяг 1-го Белорусского фронта, освобождало от свастики небеса как Белоруссии, так и Литвы, Польши, Германии.

Ещё 12 апреля 1943-го, Павел Гаврилин чудом не погиб, раненый, при аварийной посадке, немногим ранее, за двое суток, «раскрошив» в труху шестерых крестоносцев. Подлечившись, Фёдорович вернулся к своим на базу в Беларуси. Фактически пролетев весь боевой путь 402-

---

<sup>1</sup> Найдите время для себя и детей, для прочтения статьи воронежца Лихобабина «Воздушный бой истребителей со штурмовиками ФВ-190» в книге «Сто сталинских соколов» - Иван Дмитриевич сбил 30 (9 в группе) самолётов Люфтваффе...



го с побратимами по крылу, капитан угробил 20 самолётов Люфтваффе – такова его «цена» 54 боёв в 244 вылетах.

Трижды награждённый орденом Красного Знамени, дважды – орденами Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени, П.Ф. Гаврилин будет награждён народом и ВКП(б) «Золотой Звездой» Героя и орденом Ленина 15 мая 1946 года. Подполковник авиации в отставке завещал грядущему поколению помнить о его товарищах и дважды Герое державы, асе-испытателе С.П.Супруне, поскольку Степан Павлович ввёл в родные ВВС МиГ-3, ЛаГГ-3, Як-1 вовремя, а сам погиб



Алексей Никитович  
Сайко



Бобков Валентин  
Васильевич

в бою с шестью истребителями немцев 4 июля 1941-го, у посёлка Крупки на Витебщине...

Однофамилец орловского Господом избранного юродивого провидца А.А. Сайко, говорившего немцам правду в глаза в годы оккупации Орла – **Алексей Никитович Сайко** 1920 года рождения, «Звезду» Героя не получил, хотя истребил 10 «стервятников» (одного – тараном).

Известно, что Алёша являлся одним из результативных пилотов среди однополчан по 181-му ИАП. Таран лейтенант героически совершил в мае 1942-го. Других данных нам разыскать не удалось. Кто теперь скажет, кроме спецов из галереи «Дорогой Памяти», организованной министром обороны, Героем РФ С.К. Шойгу, где родимая деревня Воронка сына Никиты, ленинского орденосца Алексея Сайко?! Хмелевых в России много. Трезвой – нету ни одной... Иногда упоминается, что авиатор из под Глухова – земляк И.Н. Кожедуба...

29 июля, во владимирской деревне Финеево родился будущий небесный страж Отечества и его Герой **Бобков Валентин Васильевич**. Недолго мальчуган порадует просторам колхоз-угодий, лесов, утреннему и вечернему клёву, ночному с лошадками. В 17 лет – в Красной Армии, спустя три года – выпускник именитой «Качи», где, кстати, учился летать сын Вождя народов – Василий. Судьба забросит жизнерадостного Валю в 88-й ИАП, базировавшийся неподалёку от Винницы.

Тяжко было бороться с размалёванной «мессершмиттовской» саранчой на бывалых «Ишаках», которых немчуря окрестила «Крысами». На второй месяц Трагедии века 88-й отводят в окрестности Бухоньки. Валентин сбил четырёх фрицев, однако 13 числа едва не отправился на тот свет, получив тяжёлое ранение в ногу...

Врачи спасут молодца, поощрённого за храбрость орденом Красного Знамени, но в свою авиачасть он уже не возвратится. Будет мужественно сражаться на Як-1, в сцепке со смельчаками 814-го ИАП (Юго-Западный фронт). В тревожные и редкие минуты отдыха, в часы фронтового затишья или в непогоду, Бобков, конечно, вспоминал дружанов по 88-му – К.Л. Карданова, В.И. Максименко, В.В. Соби́на, В.А. Князева, А.А. Постнова. Думалось, «как там, живы ли ребята?» – П.С. Середа, В.А. Колесник, Е.А. Пылаев, Н. Филатов, А.П. Лукин...

Беспощадность дуэлей и массовых «свалок» кинжалали разум и сердце, попутно превращая людей в ничто, а истребители – в металл. В лётсоставе 814-го соберётся плеяда беспримерных снайперов и пилотажников в лицах и подвигах В.К. Лихачёва, Г.Ф. Артёмченкова, Н.Ф. Химушина, Н.С. Путко, Н.В. Забырина. На земле и в небесах гоняли немцев на убой И.И. Селифо́нов, А.И. Волошин, М.В. Кузнецов, Е.П. Савельев, Обшаров и Артёмников. 24 августа 1943-го, все, кто был рядом, примут по чарке с техперсоналом, в честь присвоения авиаполку наименования 106-го Гвардейского.

К знаменательной дате в истории ИАП комэск В.В. Бобков отправил в вечность 12 «ястребов и орлов» фюрера. Почти 400 раз пилот вылетал навстречу смерти, но, к счастью, шасси его истребителя коснётся земли столько же раз при посадке на своём аэродроме. Капитан выполнил 126 разведполётов, попутно сбив ещё 17 машин врага, из них в группе – четыре.



Иван Семёнович Козич

106-й ГВИАП не оставлял противнику шансов на выживание в Курской Битве, на Як-9 освобождал Харьков и земли Молдавии (3-й Украинский фронт). Его перебрасывали на 2-й и 1-й Украинский фронты, где славные «соколы» вновь перелетели грань героизма в ходе прохождения Львовско-Сандомирской операции.

Валентин Васильевич не раз сверкнёт в Военно-Воздушной Академии лучами «Золотой Звезды», орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени. Почётный владимирец был также награждён Чешским Военным Крестом, двумя орденами Красной Звезды и парой орденов Отечественной войны 1-й степени...<sup>1</sup>

Ровесник всех, о ком вспоминаем в честь их 100-летия и 75-летия Победы в Европе и на Дальнем Востоке – **Иван Семёнович Козич** родился 3 марта, в окрест-

<sup>1</sup> Заместитель командира 88-го ИАП, Герой Советского Союза К.Л.Карданов, уничтоживший 17 машин врага в ходе более 700 вылетов, вспомнит о дерзости и отваге однополчан в очерке «Воздушный бой 6 ЛаГГ-3 против 70 немецких самолётов» и в книге «Полёт к Победе».

ностях Минска, в деревушке Старые Морги. Окончив школу, впервые взлетел под облака в аэроклубе Борисова. Дав Присягу Отчизне в 18 лет, Ваня продолжит обучение на военлёт в авиаучилище Чугуева. По листопадной карусели кровопролитного 1941-го старшина угодил в ад немецкого наступления на Брянщине, в поредевшие ряды 721-го ИАП. Подружившись с однополчанами Н.М.Трегубовым и со сверстником А.С. Кабиским, импровизирующий в боях Козич «снял» с неба 13 «Гансов», уничтожив четыре из них с товарищами.

В оружейном и природном пекле 1944-го старлейта перевели на 1-й Белорусский, «под крыло» 129-го ГВИАП (бывший 27-й ИАП ПВО). Надо думать, небопроходец воодушевился сто крат, заполучив в полноправное владение заокеанскую «Аэрокобру Р-39». Виртуозно используя ряд её преимуществ в сочетании с личным талантом боевого пилотажа и снайперства, Иван Семёнович «заглушил» навсегда не один «Даймлер-Бенц», «ЮМО» и «BMW», ибо расстрелял 20 разнотипных пиратов Люфтваффе (с соратниками снова четыре).

21 августа 1943-го лётчика-истребителя наградили медалью Героя Советского Союза и орденом имени Вождя мирового пролетариата. За триумфы над противником он награждался орденом Александра Невского,



Александр Сергеевич  
Кабиской

тремя орденами Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красного Знамени. Пять лет после Великой войны Иван Семёнович оставался верным ВВС, выйдя в отставку майором. Отныне спокойствие наших границ дышало не в пропеллерах, а в соплах силовых установок и в борт-оружии реактивных машин ведущих КБ страны...

Вместе с А.С.Козичем познал лиха в 721-м ИАП **Александр Сергеевич Кабиской**, чей 100-летний юбилей отметят земляки из приморской Михайловки, 15 июля 2020 года. Достойный сын богатейшего края учился и трудился, служил в армии и дебютировал в небе над Батайском, окончив местное авиаучилище в 1940-м. Воевал с осени 1941-го. В 1943-м, на 1-м Белорусском фронте, верховодил звеном истребителей. На начало весны 1944-го старлейт добился 16 побед в 314 измотавших «в мыло» боевых вылетах. Господь и молитвы родни хранили пилота в годы войны, но Александр не дожил до 30-летия спустя пять лет после неё – разбился 15 марта 1950-го в авиакатастрофе...

Белгородец из деревни Коренёк, старший лейтенант **Булгаков Андрей Пантелеевич**, родился в ней 20 сентября. Отпахав на подворье и в колхозе, был взят по возрасту в РККА в 1940-м. Пилотажу и снайперству учился в Чугуеве, хорошо разбирался в моторах. Из авиаучилища Андрюшу отправляют новобранцем в 265-й ИАП, в конце лета 1943-го. До поражения Германии «витязь» безвозвратно поразил 18 самолётов

агрессоров в 39 боях, филигранно исполнив 182 вылета. За заслуги перед Отечеством Андрей Пантелеевич трижды поощрялся орденом Красного Знамени, единожды орденами Александра Невского и Отечественной войны 1-й степени. Сражаясь на разных истребителях, знаток уязвимых мест всяких машин Люфтваффе, завоевал «Золотую Звезду» Героя и орден Ленина накануне подписания мира во Второй мировой на линкоре «Миссури» – 18 августа 1945-го...



Андрей Пантелеевич  
Булгаков



Александр Алексеевич  
Шокуров

Поклонимся через 75 лет ратной славе барнаульца **Александра Алексеевича Шокурова**, на чьё 100-летие земляки понесут цветы и венки 17 ноября. Выпускник Батайского училища военлётов, Саша выживет в 1418 днях Второй Отечественной, уничтожив 18 геринговых «орлов», с которыми он схлестнулся в 58 воздушных боях. За 460 стартов навстречу гибели и победам, старшего лейтенанта дважды наградят орденами Красной Звезды, Отечественной войны 1-й степени, Красного Знамени. На третий день вслед легендарному Параду Победителей, Москва присваивает небесному бойцу звание и медаль Героя Советского Союза.

Командир эскадрильи 156-го ГВИАП, товарищ А.А. Шокуров не раз встречался с фронтовыми братьями М.М.Зелёнкиным, С.Ф. Долгушиным и другими виртуозами по владению Ла-5 и Ла-5ФН. Однополчанам было «что» и «кого» вспомнить: за ними – Сталинград, 1-й Белорусский, изгнание захватчиков из Белоруссии, Польши, очищение воздуха от фашизма над Фатерландом...

Увековечит Полтавщину с населённым пунктом Васьки родившийся здесь 29 августа богатырь **Александр Фёдорович Васько**. Заберут его от мирных забот крестьянских отдавать долг Родине в 1940-м. Год Саша проучился на лётчика в Чугуеве. Отсюда 21-летний сержант направляется истреблять провозгласивших «Дранг нах Остен!».



В 19-м ИАП высоко ценили Васько за взвешенный риск, за талант «выворачивания» из любой «петли», навязанной жесточайшим и коварным небесным противником. Да, существовал и балагурил наземный инструктор, случались со многими близрасстрельные взыскания, но чтобы на равных «колотиться» с форсажными «Мессами» и «Фокками», было важно обладать особой «закваской» советского лётчика-истребителя.



Александр Фёдорович  
Васько



Литвиненко Трофим  
Афанасьевич

«Васьковский» авиаполк, воспитавший плеяду Героев Великой Отечественной и войны в Северной Корее, был введён в Гвардию 19 августа 1944-го с переименованием в 176-й. Авиаторы вершили историю соединения ещё с Халхин-Гола. В ужасе немецкого нашествия сражались с «барбароссами» под Ленинградом на МиГ-3. В составе Воронежского фронта дрались насмерть с Люфтваффе в Курской Битве на Ла-5. В Прибалтике, Белоруссии, на 1-м Украинском, под Берлином 176-й ГВИАП жёг и испепелял самолёты неприятеля, летая на Ла-7. Во фронтовом родстве с однополчанами Александр Фёдорович освобождал неблагоприятную Польшу, штурмовал столицу Империи Зла.

Награждённый тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени и орденом Красной Звезды, старлейт взмыл ввысь 487 раз. Чиркнув шасси по ВПП тоже число раз, он вернулся из 109 боёв, что отразилось через трафарет механика на фюзеляже – 20 побед! Две из них записались на счёт храбреца 18 апреля 1945-го...

Власть, партия, народ наградили А.Ф. Васько медалью «Золотая Звезда», званием Героя державы и орденом Ленина 15 мая 1946 года. Защитник Родины и освободитель Европы прослужит в авиации до 1960-го. Полковник вернётся домой с Дипломом Академии ВВС...<sup>1</sup>

18 октября 2020-го исполнится век со Дня рождения **Литвиненко Трофима Афанасьевича** – доблестного сына посёлка Степанцы, что в Черкасской области.

Удивительным фактом его судьбы и биографии было то, что, служа в РККА, он выучился сначала не на лётчика, а на танкиста в военучили-

<sup>1</sup> Напомним, однополчанами А.Ф. Васько были асы высшего уровня – И.Н. Кожедуб, А.Я. Баклан, С.М. Крамаренко, Л.Л. Шестаков, Е.Н. Степанов, В.И. Александрюк, А.А. Караваяев, П.Ф. Чупиков, И.И. Щербаков, В.А. Громаковский, Д.С. Титаренко.



ще Одессы. Там же, в городе, которому предстоит стать Героем, пытли- вый парень посещал авиаучилище, откуда убыл в Луганск для повыше- ния квалификации военлётца.

Трофим воевал с «рысятами» из финских ВВС (кстати, опекаемых Люфтваффе). Великую Отечественную боец встретил под Ленинградом, будучи в рядах авиаторов 191-го ИАП, вооружённого поликарповскими истребителями И-153 и И-16.

В конце лета зловещего 1941-го, когда любой гражданин или граж- данка могли получить 8 лет ИТЛ за несдачу репродукторов в почтовые отделения перед вторжением немцев, полк полностью пересадили на МиГ-3. К слову, высотный потребитель олицетворял довоенный труд ОКБ Н.Н. Поликарпова (проект «И-200», ведущие конструкторы сам «Ко- роль» и А.Т. Карев). Коллектив Николая Николаевича раскололи надвое после его визита по авиазаводам Германии. Чертёжная документация на «Изделие 61» пришла в руки и на столы спешно учреждённого ОКБ А.И. Микояна и М.И. Гуревича – так что прототипы МиГ-1 и МиГ-3 есть авианаследие нашего замечательного ливенца, сумевшего тогда же разработать один из лучших истребителей начала 40-х, пушечный И-185 (к несчастью авторов машины, не пошёл в серию из-за проблем со свое- временной поставкой мощных двигателей воздушного охлаждения, а также по причине «изъятия» людей у «Короля»).

Метаморфозы двух ключевых КБ были далеки от пилотного контин- гента 191-го ИАП, переброшенного охранять небо Москвы. МиГ-3, с 1350 – сильным «сердцем» АМ-35А конструкции Героя СоцТруда Алек- сандра Александровича Микулина, помог отразить множество налётов вражеских бомберов, именно потому, что изначально задумывался со- здателями для высотных перехватов. «Гладиаторствовать» ниже «ра- бочих арен» почти 3,5-тонный истребитель с размахом крыла 10,3 мет- ров при его площади 17,44 м<sup>2</sup>, не мог по назначению. Мотор наследника МиГ-1, выпущенного на рубеже десятилетия в количестве всего 100 экземпляров, развивал максимальный КПД строго на 7000- 10000 метрах. Используя эффект разряжённой атмосферы и аэродина- мичные успехи при доводке МиГ-3 в аэродинамтрубах ЦАГИ, авторы и испытатели добились результата 640 км/ч на «планке» 7250 метров...

«Длинноносый» с автомат-предкрылками востребовал пилотажной дисциплины не только от лётчиков 191-го ИАП, ибо был построен Ста- линским Авиапромом в количестве 3322 экземпляров. Машина, длиной немногим более 8 метров, обладала скороподъёмностью 6,5 мин. до 5000 м, достигала высоты 12 км, но могла подвести любого внезапным свали- ванием в штопор. Много сил вложили корифеи авианаук в распоряжение вооружения и в центровку «Третьих» «МиГов» с усиленным шасси. 2,67- метровый по высоте, истребитель не имел знаменитых ШВАКов – воору- жался одним 12,7-мм и парой 7,62-мм пулемётов. Ряд машии получают под

крылья направляющие для 82-мм «Эрэсов» – реактивных снарядов. В финале 1941-го сборку МиГ-3 остановили, исходя из соображений командования ВВС КА, пожеланий авторитетных пилотов (случилось немало аварий и катастроф), из-за внедрения новой тактики-стратегии войны за господство в воздухе и необходимости АМ-38 для Ил-2.

Растаяли сугробы 1942 года. «Литвиненковский» ИАП передислоцируют на Калининский фронт, где его сразу перевооружат с МиГ-3 на британские «Харрикейны». Недолго отвоёвав на них, ратоборцы освоили и оценили два варианта «Кертисс-Киттихауков-Р-40», а также любимую машину А.И. Покрышкина – «белловскую» «Аэрокобру Р-39».

Истребителей свастики возвратили под Ленинград, перебрасывали под Демьянск (Северо-Западный фронт). Оттуда, летом 1943-го, снова бои на Ленинградском фронте, изгнание и уничтожение оккупантов на пространстве Карельского фронта.

С Трофимом Литвиненко в небесах воевали асы Страны Советов: М.Ф. Шаранов, И.П. Грачёв, И.Т. Тушев, В. Добровольский, В.Б. Митрохин, И.А. Федорчук, А.П. Савченко, Н.Ф. Кузнецов, Е.П. Новиков, М. Лазарев. Ещё летом горестного 1941-го старлейт Литвиненко был тяжело ранен в ногу и голову, после чего – год и четыре месяца! – выживал на руках медперсонала госпиталя...

Также, как и с редким человеком А.П. Маресьевым, врачи забраковали Т.А. Литвиненко из-за проблем с ногой: «В ВВС не годен!». Офицер не сник, не запил, не наложил на себя руки, добившись, к радости однополчан, возвращения в их крылатый строй. За второй период войны майор расквитается насмерть с 23 полноценными пиратами Люфтваффе, выстояв в 519 боевых вылетах.

Герой Советского Союза обоснуется в городе Ленина, за который пролил свою кровь. Был награждён двумя орденами Ленина, орденами Александра Невского и Красного Знамени. Подполковник боевой авиации Трофим Афанасьевич Литвиненко лично познал истину: «Память крепче брони»...<sup>1</sup>

По каждому лётчику Отечества выплывают слёзы матерей и отцов, сестёр и братьев, Океан Слез – их дедов, бабушек, дядей и тётей, племянников, жён, невест, детей, тестей и тещ. Для них загорится Вечный Огонь Мемориалов и Братских захоронений. В честь авиаторов ВВС СССР ежегодно отдадут тепло сотни тысяч – миллионы – Свечей Памяти, с поклоном и цветами поставленных у подножий Святынь Ратной Славы Отчизны.

Среди всех вспомним **Ивана Васильевича Маслова** из подмосковной Исаковки, на его 100-летний День рождения, 1 августа. Он тоже защищал Ленинград, пройдя аэроклуб и Борисоглебское ВАУ в 1939-м.

<sup>1</sup> Подробнее см. книги «От Баренцева моря до Ладоги» Г.Н.Куприянова (Л., 1972) и «Карелия в годы ВОВ 1941-1945» (Петрозаводск, 1975), А.А.Новикова «В небе Ленинграда» (М., 1970), И.Г. Иноземцева «Под крылом – Ленинград» (М. 1978).

Впоследствии отличился с воздушными побратимами в аде близ Ржева, летая на «Харрикейне» (Калининский фронт). С зимы 1943-го, уже отважно владея Як-7Б, Иван и его полк крушили фашистов под Курском и Орлом в составе ВВС Центрального фронта. На следующий год старлейт возглавил эскадрилью на Белорусском фронте, сокращал фрицев на земле и воздухе, воюя за гранью мужества на стремительном Як-3.



Иван Васильевич  
Маслов



Верников Яков Ильич

Участник Берлинской наступательной операции, капитан И.В. Маслов гордился победами храбрейшей братии 58-го ГВИАП, ставшего таковым 8 февраля 1943-го. До и после переименования в Гвардейский снайперскую мощь полка олицетворяли П.С. Шемендюк и В.И. Меркулов, Н.И. Свитенко и М.С. Баранов, А.Г. Кулиев и И.П. Моторный, В.Ф. Волков, их соратники. Чудеса взаимодействия, выручки, знания «ахилесовых пят» всех самолётов Люфтваффе проявили, в кроваво-огненной «акробатике» на английских и отечественных истребителях – В.Н. Залевский, П.И. Муравьёв, Г.С. Холодный, В.Н. Макаров, Н.С. Павлушкин, И.С. Зудилов. Результаты боевых успехов были бы ниже без величественной вахты бессонных БАО – батальонов аэродромного обслуживания машин.

1 июля 1944-го Иван Васильевич награждается медалью «Золотая Звезда» и орденом Вождя пролетариата. За Великую Отечественную Герой державы рабочих и крестьян сбил 45 крестоносцев, в процессе неповторимого кошмара 350 боевых вылетов. Из этого числа побед Маслов уничтожил, в сцепке с собратьями, 19 различных самолётов германцев.

С тремя орденами Красного Знамени, с орденами Александра Невского, Красной Звезды, Отечественной войны 1-й степени, победоносец проживал с родными в столице. Полковник И.В. Маслов служил в рядах ВВС до 1959-го,

встречался с ветеранами ИАП «Нормандия-Неман», считавшими Як-3 лучшими истребителями среди однотипных машин мира...<sup>1</sup>

Из поколения Ивана Кожедуба – калужанин **Верников Яков Ильич**, родившийся в областном Спас-Деменске, 31 октября. Древний городок

<sup>1</sup> Героический путь 157-го ИАП и 58-го ГВИАП кратко показал в статье «Окончательный разгром эскадры «Мельдерс» Герой СССР Виктор Фёдорович Волков, заваливший 17 «кондоров» лично и 8 в группе. Это не покажет киножурнал «Ди Дойче Вохеншау».

известен поныне молочной продукцией и фабричной вышивкой изделий. Яша покинет его с железнодорожной станции или автотранспортом в 1938-м. До 1940-го учился авиаделу в Одессе, в местном авиаучилище. В Священной войне участвовал с начала вторжения немцев, затем капитан был направлен в 147-й ИАП, подчинявшийся структуре ПВО.

До переименования в 20-й ГВИАП 7 марта 1942-го – соединение успело повоевать с ВВС «страны тысячи озёр». Заодно с коллегами из 145-го ИАП, 147-й «квартировался» на севере Карелии, имея авиапарк из «Чаек» конструкции Н.Н. Поликарпова. Авиаторы выполняли задачи по прикрытию воздушного пространства в окрестностях Мурманска и Архангельска. И-153 вскоре заменят на МиГ-3. С весны 1943-го летучая Гвардия воевала на «Томагавках», позже подкреплялась «Киттихауками» фирмы «Кертисс». Суровые условия войны в Заполярье и потери вынудят сменить последние на более манёвренные «Аэрокобры», причём «верниковский» авиаполк введут в истребительную армию «под крыло» ПВО. Последний раз «рокируют» авиапарк 20-го в июне 1945-го. Пересадив пилотов на Як-9, их задействуют в подавлении Квантунской Армии Хирохито в Маньчжурии (1-й Дальневосточный фронт).

С Яковом Ильичом дрались над сушей и морем исключительные профессионалы по истреблению «выводка» Г. Геринга – П.С. Кутахов, А.С. Хлобыстов, В.И. Крупский, М.Е. Бычков, И.И. Разумов, В.П. Иванов, И.М. Жариков. Дважды подчёркиваем: война в Арктике не имела ничего общего с действиями ВВС на сухопутном ТВД, кроме опознавательных знаков, ну и самих боевых машин противников. Ради жизни на Земле и независимости колыбели предков это доказали ратными подвигами В.И. Королёв и И.Д. Гайдаенко, П.П. Пересумкин и И.А. Вишняков, П.А. Кайков и А.П. Поздняков, И.Я. Жученко, Г.Ф. Дмитрюк, Г.В. Громов, их товарищи, о которых безрукий ас, Герой России Иван Антонович Леонов как-то пошутил: «А мы всегда – мн.др.!»...

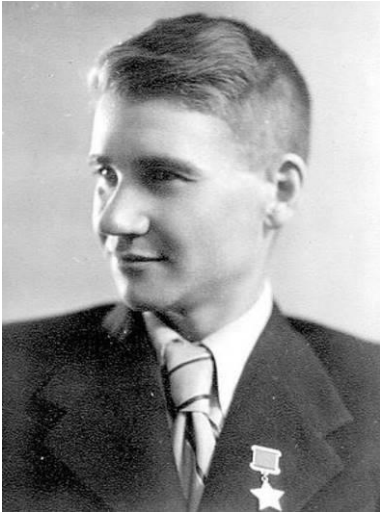
Гвардии капитан Я.И. Верников «снял» с неба 17 неприятельских самолётов и лишь один – в группе с однополчанами. Четырежды награждённый орденом Красного Знамени, он был представлен 18 ноября 1944-го к «Золотой Звезде» и ордену Ленина за боевые вылеты, число коих, в страданиях и героизме, перевалило за 300!

Трижды поощрённый партией и народом орденом Красной Звезды, однажды – орденом Отечественной войны 1-й степени, легендарный ас испытывал поршневые и реактивные машины в 50-х годах. Калужанин стал «москвичом», выйдя на заслуженный покой в 1975-м...<sup>1</sup>

Среди советских Ивановых на Год Памяти и Славы выпал 100-летний юбилей **Иванова Василия Митрофановича**, вышедшего в мир и на войну из алтайского Быстрого Истока под Яблочный Спас – 18 авгу-

<sup>1</sup> См. очерк авторов «Высший пилотаж Павла Кутахова» (к 105-летию Главкома ВВС СССР, Маршала авиации и боевого друга генерал-майора Я.И.Верникова).

ста. Целеустремлённый со школы, трудовой парень не просто получил «авиаправа» в местном аэроклубе, но и приглянулся его начальству, оставившему его инструктором при планёрах.



Иванов Василий  
Митрофанович

РККА приведёт Васю в далёкий Тбилиси – в училище краснолёттов. После его курсов будущий Герой Советского Союза 365 дней посещал авиаучилище Армавира. Из его стен лейтенанта отправляют воевать в лётсостав 427-го ИАП, где с ходу назначают командиром звена.

До приезда Василия, данный полк участвовал в обороне Ленинграда на «Первых» «Яках» Александра Сергеевича Яковлева. В 1943-м, уже 151-й ГВИАП переводился на Калининский фронт, через год – на 2-й Украинский. Фронтные газеты не раз публиковали материалы о «соколах» А.Д. Якименко, Е.В. Василевском, Г.Р. Павлове, Г.П. Зуеве, Ш.Н. Кирия, не забыв и про подвиги В.М. Иванова.

Так, за год Великой Отечественной, алтаец расколошматил 13 «ястребов» в течение 101-го боевылета. В одной из жесточайших схваток с противником в Победном 1945-м – враг сбил и тяжело ранил капитана. Ленинский орденосец, Василий Митрофанович Иванов, дважды награждённый орденом Красного Знамени, был комиссован, не дойдя до Берлина «ещё немного, ещё чуть-чуть»...

Есть в Харьковской области посёлок Манилы, где век тому назад, 3 октября, увидел свет, провёл детство и отрочество **Николай Маркович Онопченко**. Параллельно крестьянским заботам, Коля занимался в аэроклубе ОСОАВИАХИМа. В Красной Армии выучился на лётчика в Чугуеве. На передовой – с июля 1942-го.

Вскоре старлейта перевели в 163-й ГВИАП (Белорусский фронт), доверяют эскадрилью. Выдающийся разведчик совершил в лихолетье более 640 вылетов. В них, помимо разведзаданий, Николай провёл свыше 100 боёв, 21 раз выйдя из них победителем (шесть машин сбил в группе, одной не дал взлететь с ВПП аэродрома).

С первых дней нашествия бывший 249-й ИАП бился с «рейховыми» и румынскими пилотами на бипланах Н.Н. Поликарпова, в небе Южной Украины. В месяцы почти пятиmillionного пленения соотечественников, угодивших в капкан «блицкрига», полк снарядили ЛаГГ-3. На них стражи небес отважно действовали на Северо-Кавказском фронте. С весны 1943-го на новых машинах истребители перебазировались в земли Южного фронта. Здесь, под Керчью, на 2-м Украинском и 2-м Белорусском фронтах покрыли себя ратной славой вместе с Н.М. Онопченко – А.М. Кулагин, С.Н. Шевелев, П.К. Бабайлов, С.И. Харламов,



В.И. Крючков, В.А. Михайлов, П.К. Козаченко, все лётчики и техники полка, которому довелось с потерями освобождать от фашистов Польшу.



Николай Маркович  
Онопченко



Денчик Николай  
Фёдорович

Через неделю после первого послевоенного 9 Мая Николай Маркович отметит присвоение звания Героя Советского Союза и награждение «Золотой Звездой» с орденом Ленина в поредевшем кругу фронтовых товарищей. Награждённый тремя орденами Красного Знамени, парой Красной Звезды, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени и орденом Александра Невского, Н.М. Онопченко не вернётся в родную Харьковщину, оставшись в Ступино. Полковник прошёл обучение по тактике ВВС, демобилизовавшись в 1959-м...<sup>1</sup>

Задумайтесь, дорогие читатели, что «сказал бы» про сегодняшнюю украинскую «самостоятельность» земляк Н.М. Онопченко из харьковских Ольшан, **Денчик Николай Фёдорович**, доживи он до своего 100-летия 1 мая 2020 года. Герой Советского Союза стал лётчиком, благодаря отличной учёбе в военном авиаучилище Чугуева. В переломном 1943-м Коля отличился в грандиозном авиапобоище над Кубанским краем, будучи зачисленным в 64-й ГВИАП. Только за один сентябрь рискованный пилот Денчик заваливает наземь 13 истребителей и бомберов Рейха, в ходе напряжённого выполнения 63 взлётов и посадок.

На Як-1 его полк вступил в войну на Калининском фронте. Лётчики бывшего 271-го ИАП обороняли небо Сталинграда, позже сражались в районе Демьянска (Северо-Западный фронт). С 18 марта 1943-го соединение заслужило наименование Гвардейский 64-й ИАП.

За Кубанским сражением последуют Курская Битва и боевые действия небопроходцев с авиабаз 1-го Прибалтийского фронта. Навечно в строю Героев боевые спутники Николая Денчика: П.М. Вострухин, И.Ф. Якубов, Н.М. Алексеев, К.В. Маношин, И.М. Глухих, А.С. Макаров, В.Я. Хасин, П.И. Муравьёв. Вместе с соратниками и техперсоналом пол-

<sup>1</sup> Авиаторы Н.М. Онопченко и Н.Ф. Денчик не забыты на страницах книг «Трудящиеся Харьковской области в Великой Отечественной войне» и «Очерки истории Харьковской областной парторганизации» (Харьков, 1960-80).

ка они были воистину патриотами, не болтавшими о том, что «есть такая профессия – Родину защищать!».<sup>1</sup>

До января 1945-го Гвардии капитан, трижды награждённый орденом Красного Знамени, угробил ещё шестерых «арийских орлов». Дважды отмеченный за доблесть в боях орденом Отечественной войны 1-й степени, славный товарищ, Герой СССР, ленинский орденосец Н.Ф. Денчик был любим харьковчанами – танковой и тракторной столицей – до своей последней улыбки и крайнего вздоха...

Онлайновые глашатаи затёрли до дыр понятие «переписывание истории», но не пишут и не говорят о подвигах **Григория Родионовича Павлова**, родившегося в татарской деревушке Керасиново, 10 февраля. Выпускник авиаучилища имени В.П. Чкалова 1940-го взлетал на отпор



Григорий Родионович Павлов

захватчикам на устаревшей «Чайке» с первых суток Великой Отечественной. Его 91-й ИАП оборонял Киев, затем сержанта перебрасывают защищать город Ленина, уже на Як-1, в рядах 427-го ИАП. Ближе к Победе смельчака переводят в 8-й ИАП Южного фронта, где он отличится на Як-1 в массовом противостоянии с элитой Люфтваффе над Кубанью.

Старлейт Павлов замещал командира эскадрильи, позже водил на смерть 4-ю эскадрилью в Восточной Пруссии, возглавлял и 3-ю. До 10 марта 1945-го Григорий выдюжил в 507(!) вылетах, истребив в ходе 108 боёв, 25 вражеских самолётов всех типов. Шесть из них ас подбил в содружестве с братьями по крылу, в том числе мастерски пилотируя Як-7.

Герой Советского Союза обучался в Академии ВВС и Генштаба в конце 40-х и 50-х годов. Григорий Родионович заслужил подвигами орден Ленина, орден Красной Звезды, дважды – ордена Красного Знамени. Автор проникновенных мемуаров «Однополчане» и «Вам взлёт!» командовал авиацией Северо-Кавказского ВО. Почётный ветеран державы и Ростова-на-Дону, где проживал с родными, генерал-лейтенант ВВС Г.Р. Павлов был награждён в мирное время ещё двумя орденами Красного Знамени. Обидно, что малоизвестны судьбы и боевой путь его однофамильцев И.П. Павлова и К.Г. Павлова. Первый – майор из 137-го ГВИАП, имел два ордена Красного Знамени за 8 «стервятников», а второй – Константин Григорьевич – уничтожил 22 самолёта Люфтваффе...

<sup>1</sup> Будете проездом в Моховом (Залегощенский район Орловщины), посетите его среднюю школу, где есть музей с экспозицией в честь Героя Советского Союза Петра Михайловича Вострухина, до своей гибели сбившего 28 «стервятников».

Верно подмечено, что верность Присяге рождает Героев, а дружба воинов приумножает их силу. Вот были мы на VI съезде Союза Российских писателей в Пензе и лермонтовских «Тарханах» в конце мая прошлого года. Выступали, поклонились полководцу Александру Суворову. Подарили свой фолиант «Герой вечности», изданный к 200-летию светила русской литературы. Спрашиваем местных коллег: «Друзья, а знаете ли о подвигах **Василия Алексеевича Горина**, чьё 100-летие со дня рождения выпадает на 23 декабря в Год Памяти и Славы?».



Василий Алексеевич  
Горин



Михаил Моисеевич  
Кибкалов

Отвечают: «Да, есть такой лётчик, родом из Красного Поля, Герой Советского Союза – наша гордость! А вот подробности – мы же не архив»...

...Васю призвали в РККА в 19 лет. Парень попадёт в кровавые снега на белых полях Финляндии, смело воевал с «маннергеймовцами». Затем обстрелянный красноармеец учился в Ейске на военлёта с акцентом на разведывательную авиацию.

В середине зимы 1943-го лейтенант назначается пилотом 15-го отдельного РАП, состоявшего в ВВС КБФ (43-й эскадрилья). С ней Мастера воздушной разведки на Балтике перевели в окрестности Ленинграда. Там, на «блокадном» фронте, Василий, безгранично рискуя на разных машинах, осуществил 310(!) разведполётов, иногда без прикрытия. Девять самолётов удалец «приземлил» с товарищами по полку, 17 вражеских машин лично.

Не раз воздушный разведчик, награждённый четырьмя орденами Красного Знамени, ставился в пример молодым новобранцам ВВС Ленинградского фронта. Трижды поощрённый орденом Отечественной войны 1-й степени, единожды – орденом Красной Звезды, В.А. Горин выживет в Великой войне. Его наградят медалью и званием Героя Страны Советов 15 мая 1946-го, с одновременным вручением ордена Ленина. Василий Алексеевич останется в строю крылатых морских «соколов» 10 лет после войны, выйдя в отставку подполковником...

Его ровесник **Михаил Моисеевич Кибкалов** первый раз нашумел 15 января 1920-го, в родительском доме, в полтавском посёлке Марьяновка. Много было увлечений у мальчугана, помимо труда крестьянского, да перетянули всё (и девушки – потом!) аэропланы Горловского

Его ровесник **Михаил Моисеевич Кибкалов** первый раз нашумел 15 января 1920-го, в родительском доме, в полтавском посёлке Марьяновка. Много было увлечений у мальчугана, помимо труда крестьянского, да перетянули всё (и девушки – потом!) аэропланы Горловского

Его ровесник **Михаил Моисеевич Кибкалов** первый раз нашумел 15 января 1920-го, в родительском доме, в полтавском посёлке Марьяновка. Много было увлечений у мальчугана, помимо труда крестьянского, да перетянули всё (и девушки – потом!) аэропланы Горловского

аэроклуба, на которых Миша впервые охватил взором ширь Родины в небе и на земле.

Служил он в РККА с 1938-го, до войны с отличием обучался в двух ВАУ – сначала в Луганском, затем Сталинградском. Когда Императорская Япония разгромила ВМС США на Гавайях, Кибкалов вступил в схватки с крестоносцами на И-16, в боевом «кулаке» 163-го ИАП (Калининский фронт). Ввиду тяжелейшей обстановки под Ленинградом командование перебазировало соединение на одноимённый фронт, с ходу перевооружив его на Як-1.

«Кибкаловский» полк докажет незаменимую бесценность по ходу многих операций Священной войны, ибо его пилоты, не глядя на потери и раны, своевременно получили Як-7, Як-9, Як-3. На последних истребителях 163-й принёс на крыльях долгожданную Победу вместе с войсками 2-го Прибалтийского фронта. В том героизме навечно в летописи Краснозвёздных ВВС соратники старлейта – В.М. Манкевич, И.С. Зудилев, Н.С. Конышев, другие мужественные лётчики и техперсонал авиаполка.

Важно осознавать, что вторая половина Великой Отечественной породила ускоренные курсы обучения военных авиаторов в станах противников. К примеру, если до войны пилоты Люфтваффе, ВВС РККА и ВМФ были примерно на равных, затрачивая на учёбу 1,5-2 года, то позже сроки получения «авиаправ» значительно сократились. Рекордсменом по воспитанию небопроходцев, в частности, для ВВС Объединённого Флота, долго оставалась Япония, щепетильно лелеявшая каждого из них три года. После битв в Коралловом море и у Мидуэя, перед глобальным сражением ВМС Хирохито и Ф.Д. Рузвельта близ Лейте – положение Империи Хризантем ухудшилось, несмотря на высокопатриотичное «банзайство» 4000 «камикадзе», коим до гибели выплачивалось жалование на три года вперёд...

А в удалённой от Тихоокеанского ТВД России Михаил Моисеевич Кибкалов закрепил славу «кожедубовского поколения» метким истреблением 17 «коршунов» фюрера за 276 боевылетов. Командир звена трижды награждался орденом Красного Знамени, заслужил ордена Отечественной войны 2-х степеней, орден Красной Звезды. Истребитель свастики выстрадал Геройскую «Звезду» с орденом Ленина буквально через год после Победы над Германией. К счастью, полковник авиации, верный ВВС до 1970-го, останется жить в Москве, а то бы старый вояка поправил бы «ню-нациков» без геройства и славы. Не верите – прочтите наши очерки к юбилеям великих авиаторов: С.И. Руденко, В.А. Судца, А.Е. Голованова, П.С. Кутахова, Г.А. Ворожейкина, Ф.Я. Фалалеева, А.И. Колдунова, С.Ф. Жаворонкова, К.А. Вершинина, Г.П. Скоринова, Э.Г. Шахта, И.А. Леонова, В.П. Чкалова, А.А. Новикова, П.Ф. Жигарева...

Земляк знаменитого танкиста – «катуковца» А.А. Рафтопулло – **Николай Захарович Выдриган** – вышел в жизнь в херсонском селе Казацкое, век назад, 12 декабря. После возложения гвоздик и Памятного календаря знаменательных дат Великой Отечественной, выпущенного

Союзом военлитераторов в орловском издательстве «Картуш» по инициативе его коллектива и лидера С.А. Ветчинникова, на Ратную Святыню Первосалютного Орла в Сквере Танкистов, 24 июня сего года, мы почтили добрым словом многих «соколов» – и под парад, и под салют в Честь 75-летия Победы.

Колю приближал их всю войну, выйдя из ворот Армавирского ВАУ в кошмарном 1941-м. Сержанта отправили бить «люфтваффовцев» на Як-1 в феврале 1942-го, на базу 211-го ИАП – Спас-Загорье. С ним Выдриган в числе сильнейших лётчиков авиаполка сражался в небесном аде



Николай Захарович  
Выдриган

Сталинграда, куда соединение перебросили с Ленинградского фронта. Фюзеляж в фюзеляж свела фронтовая судьба Николая не только с «витязями» Я.Д. Михайликом и В.А. Лимаренко.

Из-под города Сталина, уже в 1943-м, пилота включили в лётную когорту 31-го ГВИАП (Южный фронт). 23-летний лейтенант проявил себя наследником Евпатия Коловрата в поединках с неприятелем над Донбассом и Никополем, затем (на 4-м и 2-м Украинских фронтах) бился с врагом при освобождении Венгрии и Румынии.

Старлейт многократно отличится во главе звена. Трагично-победоносный боевой путь 31-го ГВИАП неотторжим от слётанности и снайперства А.Т. Череватенко и А.П. Бритикова, В.Н. Сугака и

Г.П. Кузьмина, В.Е. Шапиро и И.А. Пишкана. На истребителях А.С. Яковлева стали легендами – при жизни и посмертно – зоркие и смекалистые однополчане Н.З. Выдригана: С.В. Сыромятников, А.М. Решетов, Ф.Я. Морозов, Н.И. Глазов, Е.Н. Жердий, другие гвардейцы и механики, встретившие агрессоров в 1942-м под Харьковом.

Заключительный этап ВОВ крылатая Гвардия била фрицев «в дуршлаг», виртуозно пилотируя Як-3. Николай Захарович сбил 18 немецких машин в 57 поединках за 629(!) боевылетов, за что был награждён тремя орденами Красного Знамени и орденом Отечественной войны 1-й степени. О доблести аса говорит тот факт, что лишь пара «грифов» пала наземь от его залпов в составе группы.

Ленинский орденосец, Герой 15 Республик Союза ССР, планировал поступать в Военно-Воздушную Академию, освоить реактивные истребители. Николай Захарович передёрнул сердца всех, кто его знал, безвременно покинув родных 12 июля 1946-го, разбившись в авиакатастрофе...

Рязанщина и Россия сохраняют память о защитнике Родины **Константине Ионовиче Коршунове**, родившемся в посёлке Чернава, 17 октября. После школы, в первые годы Второй мировой, он обрёл навыки пилотажа на учебно-тренировочных самолётах Н.Н. Поликарпо-



ва и А.С. Яковлева, будучи курсантом авиаучилища в Борисоглебске. На момент вторжения армий Рейха по всей Госгранице СССР – Костя находился в районе Пскова, числясь в 154-м ИАП (Ленинградский фронт).

В руках Н.А. Зеленова, В.И. Матвеева, Б.А. Логинова, П.Д. Зюзина, А.А. Матвеева, С.А. Титовки, В.И. Коршунова, их братья по полку были МиГ-3 и И-16. На Волховском фронте, формирование, получившее наименование 29-й ГВИАП 21 ноября 1942-го, прикрывало небывалую эвакуацию ленинградцев и грузовые автоколонны на льду Ладоги, правда уже на штатовских «Томагавках» и «Киттихауках».



Константин Ионович  
Коршунов

На следующий год «коршуновский» авиаполк передислоцировали на Северо-Западный фронт, где истребители сокращали различную технику и живую силу оккупантов на пределе возможностей Як-7. Ещё через год летучая Гвардия крушит захватчиков на Як-9, перебазировавшись на Карельский фронт.

Комэск Коршунов за свою сверхопасную карьеру распластал по земле в крошево углей и обломков 18 машин германцев (три в группе с товарищами). Капитан достиг глубокого уважения и почёта, вылетев невредимым из 508 стартов в небо войны. За безграничную отвагу, проявленную им в 91 бою, был награждён «Золотой Звездой» и орденом Ленина 4 февраля 1944-го.

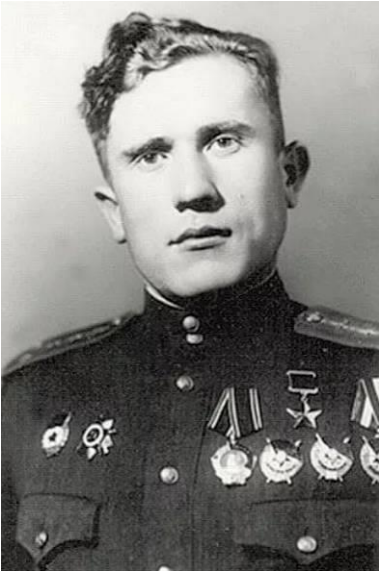
Народ и ВКП(б) поощряют «часового неба» двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденами Красной Звезды и Красного Знамени. Настрадавшись сверх головы, как и все упоминаемые нами лётчики, с душой, издёрганной от гибели сослуживцев, Константин Ионович отойдёт «От винта!» и «От сопла!» боевых самолётов в 1946-м, обретя семью и покой в городе Новошахтинск. Наоборот, его Гвардии 29-й продолжит сражаться в небесах Китая и Северной Кореи, вооружённый первыми МиГ-15, где, потеряв пять из них и четырёх пилотов, угробит 43 машины нацист и ВВС союзников по ООН...<sup>1</sup>

Знать – не гадал туляк из посёлка Монастырщино **Горелов Сергей Дмитриевич**, что его Россия, ступив в XXI век, будет зажигать свечи повсюду в День Памяти и Скорби, в День Неизвестного Солдата. «Бессмертный полк» понесёт портрет Героя Советского Союза, семикратно

<sup>1</sup> См.: «За гранью героизма» – очерк авторов к 100-летию со дня рождения трижды Героя Советского Союза И.Н.Кожедуба, «Орловский военный вестник», №8, 2020 г., поддержанный Минкультом ДНР и сетевым изданием «Орёл-регион».

награждённого орденом Красного Знамени, ибо 23 июня, в Год 75-летия Победы, славному авиатору исполнилось 100 лет.

Трудовой парень из колхоза с 1938-го служил в РККА, за год до войны окончил «альма-матер» ВВС в Борисоглебске. Два года Серёжа истреблял фашистов, руководя действиями эскадрильи 111-го ИАП. Однополчанин известного «маэстро» П.А. Гнидо, колоссальным напряжением



Горелов Сергей  
Дмитриевич

себя, мотора Ла-7 и его пушек на 1-м и 4-м Украинских фронтах «снял» с неба 25 геринговых «орлов» (один самолёт в группе), возвратившись из 214 вылетов. Капитан дрался с врагом на территории Карпат, в окрестностях Остравы, штурмовал логово нацистов в разрушенной столице Третьего Рейха.

В послевоенное время Сергей Дмитриевич обучался в Академиях ВВС и Генштаба, чувствовал себя как рыба в воде, когда родные ВВС «гонялись» наперегонки со звуком. Жизнеутверждающего патриота помнили по массе добродетельных дел, осуществлённых им в бытность замкома ВВС державы.

Отмеченный двумя орденами Ленина, орденом Александра Невского, Красной Звезды, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, генерал-полковник С.Д. Горелов был знаком с авиаэлитой СССР, провёл знаковую работу по укреплению и обеспечению учреждений и аэроклубов ДОСААФ...



Владимир Александрович  
Михайлов

2 декабря, в Тамбове, в ком жива офицерская и гражданская честь, соберутся отметить столетие земляка **Владимира Александровича Михайлова** – вечного выпускника военного авиаучилища Егорьевска 1941-го. Только с апрельских оттепелей 1943-го Володя зарекомендует себя отличным воздушным разведчиком. На следующий год его назначили верховодить звеном лётчиков в рядах 163-го ГВИАП (2-й Белорусский фронт). Под занавес Трагедии века старлейта вёл Господь, поскольку воздушный гвардеец провёл 113 боёв, выжив в процессе

исполнения почти 700 (!) полётов. В них Владимир Александрович одержал 4 победы в группе и 9 лично. Храбрец завоевал авторитет и награждение тремя орденами Красного Знамени, заслужил подвигами ордена Отечественной войны 2-х степеней, орден Красной Звезды.

Напомним, его товарищами по оружию являлись снайперы из бывшего 249-го ИАП: Н.М. Онопченко, П.К. Бабайлов, А.М. Кулагин, С.Н. Шевелев, П.К. Козаченко, С.И. Харламов, В.И. Крючков, начавшие уничтожать оккупантов на И-153 и ЛаГГ-3.

Освободитель Крыма, Белоруссии и Польши, к наимпечальнейшему сожалению, пал жертвой несчастного случая 12 марта 1946-го. В тот же год – 15 мая – В.А. Михайлова наградили медалью «Золотая Звезда» и орденом Ленина – посмертно...<sup>1</sup>



Николаенков Александр  
Игнатьевич

В Год Памяти и Славы Россия отпраздновала 110-летие любимца народа и фронтовиков, поэта А.Т. Твардовского, а на 10 лет моложе его земляк **Николаенков Александр Игнатьевич**, увидевший свет в Смоленске, 2 апреля. Сашу «забрили» в Красную Армию после десятилетки. Авиадело ему преподавали лучшие инструкторы и «доктора» по самолётам в Одессе. Он воевал с первых дней, а в 1942-м получил назначение на Карельский фронт, прибыв в расположение 760-го ИАП. Каков молодец в деле, прекрасно знали однополчане Н.А. Кузнецов и, кстати, кременчужец В.И. Крупский, с которым авторы были знакомы не понаслышке – Виктор Иосифович под-

нимал Орёл из пепла и руин, станет Почётным гражданином города Первого Салюта (см. нашу статью «Небесный снайпер» к его 98-летию, «ОГГ», №485, 20.12.2019 г.).

Старший лейтенант А.И. Николаенков провёл не одну сотню разборов и инструктажей полётов, замещая командира эскадрильи. Весной 1943-го гроза «Юнкерсов» и «Мессершмиттов» 31 раз качался на руках за «поимку» «жар-птицы» – Виктории. И хотя сын Игната 23 самолёта сбил в союзе с соратниками, за его крыльями-плечами пролетело «много чего» при осуществлении им 230 вылетов и посадок.

Замечательный русич, сцепившийся насмерть с несколькими «Мессами» 23 июня 1943-го, свалил одного из них, но и сам был тут же подбит и тяжело ранен. Саша умер на пятый день, на руках врачей и друзей. Успел «сокол» порадоваться ордену Красного Знамени, а вот подержать в руке «Звезду» Героя с орденом Ленина, что были ему предписаны 24 августа 1943-го – не посчастливилось, как и повидаться с родными...

Ежегодно мы идём к Мемориалам Ратной Славы пообщаться с ветеранами, посмотреть на их лица и награды. Объединённые навек вели-

<sup>1</sup> О стойкости ИАП ВВС РККА, индивидуальном мастерстве лётчиков и трудовых свершениях трудящихся авиазаводов см. три издания Рассохиных «Штурмующий небо» (Орёл, 2012, 2013, 2015), в авторском оформлении.

кой радостью Победы и незаживающими шрамами утрат, они всегда взволнованы у пламени Вечного Огня. Это они, дорогие фронтовики, рассказали авторам о капитане ВВС **Григории Федосеевиче Дмитрюке**, который уничтожил 18 «порхатых» хищников Люфтваффе в процессе 206 вылетов и 37 боёв.

Гриша родился 12 марта 1920-го на краю Отчизны – в её Тихоокеанском Центре – Владивостоке. По окончании средней школы с добротным аттестатом, выучился «азам» пилотажа и обслуживания аэропланов в аэроклубе города-порта. Когда «славная и могучая» разгромила военизированное самурайство близ Халхин-Гола, Григорий служил в Красной Армии и позже прошёл курсы военлётов в Батайске. Своей «школьной партой» курсанты прозвали «этажерку» Н.Н. Поликарпова – У-2, были здесь и УТы А.С. Яковлева.



Григорий Федосеевич  
Дмитрюк

Сперва младшего лейтенанта привлекли служить по месту рождения, но война «взяла» его по маю 1942-го, в приказном порядке – в 145-й ИАП. В небесах с ним летали одних мэтры по владению кертиссовскими «Киттихауками», с «пропиской» на авиабазе Шонгуя. Лейтенант отличился в Карелии, затем воевал в составе 20-го ГВИАП, будучи в нём лидером эскадрильи. Соединение стало Гвардейским 7 марта 1942-го, а ранее добилось победоносных результатов под наименованием 147-й ИАП. Наряду с Г.Ф. Дмитрюком.

в четырёхлетье Великой войны полк представляли бесстрашные «соколы» В.Я. Верников, А.С. Хлобыстов, М.Е. Бычков, И.Я. Жученко, В.И. Королёв. После «Чаек» и «МиГов» освобождали родные просторы от ненавистной свастики, причём на «Кертиссах» и «Аэрокобрах» – П.С. Кутахов, Г.В. Громов, В.И. Крупский, И.И. Разумов, И.А. Вишняков, П.А. Кайков. Здесь не умолчать о лётном мастерстве и отваге собратьев Григория: И.Д. Гайдаенко и В.П. Иванова, А.П. Позднякова и И.М. Жарикова, П.П. Пересумкина, их самоотверженных однополчан, коим предстояло громить фанатичных «квантунцев» на Як-9, летом 1945-го, в далёко-знойной Маньчжурии. К финалу осени 1944-го капитан сбил 18 самолётов за 206 вылетов.

2 ноября 1944-го, к очередной годовщине Октябрьской революции, участника 37 боёв наградили «Золотой Звездой» Героя и орденом Ленина. Григорий Дмитрюк также удостоился орденами Красной Звезды, Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Красного Знамени. Он заслужил и второй орден Ленина, пока держава пребывала в трауре из-за смерти И.В. Сталина, ибо с зимы 1952-го по лето 1953-го сокрушил пять крылатых «миротворцев» в небе Кореи, чем подкрепил снайперство пилотов 821-го ИАП.



Проучившись в Академии ВВС, генерал-майор Г.Ф. Дмитрюк отошёл от дела всей жизни, после подвига великого землянина Ю.А. Гагарина. Вёл работу по увековечиванию героической истории ВВС Родины в различных возрастных и профессиональных аудиториях...<sup>1</sup>



Костиков Фёдор Михайлович

Земляк Бориса Сафонова – **Костиков Фёдор Михайлович**, родился век назад, в День РККА и ВМФ, в тульском Сергеевском, ныне известном как Плавск. Его забрали в армию в 1941-м, она же сделала из юноши красноармейца жёстким курсом Армавирского ВАУ, откуда выпускника отправят воевать весной 1943-го (его же закончил Почётный гражданин Тулы И.А. Леонов).

Федя попадёт в вертеп тяжелейшего воздушного сражения над Кубанью, сверх головы насмотрится на смерть, глядя ей в глаза сквозь вращавшийся пропеллер любимого Як-1. С Северо-Кавказского фронта офицера перебрасывают на Южный, над которым смельчак пролетит через горнило поединков и массовых «свалок» при изгнании немчуры из Донбасса и Запорожья.

По листопаду 1943-го авиаторы, переживая трагедии в небе и на земле, были воодушевлены поставкой новых Як-9, за которой последует переброска соединения в помощь коллегам 4-го Украинского фронта. Там, по жаре 1944-го, «костиковский» ИАП перевооружат на Як-3.

Эх, будь стремительный и мощный по огню Як-3 в наших ВВС в том же количестве, что И-16, в катастрофичном 1941-м! Профессионально выведенный математически и аэродинамически, поставленный на конвейер истребитель, близкий внешне и по показателям к «Огневержцу» («Спит-файру») Р. Митчелла и Дж. Смита, превзошёл все ожидания не только КБ А.С. Яковлева. Выражаясь языком «Короля истребителей» Н.Н. Поликарпова, у которого заблокировали выход пушечного И-185 в серию, цельнометаллический Як-3 являлся «величественной симфонией огня!».

Машина была обожаема в кругу добровольцев из ИАП «Нормандия-Неман» и встречена «на ура» нашими лётчиками – когортой асов, «кузнечиками» и «смуглянками». Боги войны и сами небопроходцы выведут скоростной перехватчик в позицию лучшего истребителя в Мире, вплоть до 1946 года. Он показал выдающиеся лётно-тактические данные, простоту в обслуживании и боевую долговечность, поэтому его ратная судьба заслуживает более пристального внимания.

<sup>1</sup> 600 пилотам, совершившим тараны (среди них – однополчанин Г.Ф.Дмитрюка, А.С.Хлобыстов), посвящена поэма В.В.Рассохина «Эхо тарана». Часть из них совершили после приказа №227(б), а также из-за отказа борт-оружия «Яков».



В противовес новым и модернизированным разработкам В.Э. Мессершмитта и К. Танка, «атака» ОКБ референта И.В.Сталина по авиации А.С. Яковлева была предпринята на кардинальное снижение общего веса конструкции. Важно помнить, что кроме модификационного ряда Вf.-109 с форсажными козырями в виде впрыска азота и водометанола для «коррид» на высотах и у земли, на фронтах появились частично бронированные «Фокке-Вульфы-190», весом иногда превышавшим 4000 кг. На распиаренном в проекте детище К.Танка устанавливали выносливый двигатель «BMW-801D», звёздообразной схемы с воздушным охлаждением. Устранив первоначальные «ляпы», моторостроители Баварии довели мощность на «D-2» до 2100 л.с., тогда как в модификации А-3 (1943 г.) истребитель встречавшегося с Яковлевым Танка обладал «табуном» всего 1700 л.с.

Первые «Фокки» уходили на Восточный фронт, по-разному укомплектованные вооружением. Были партии с двумя 20-мм пушками и с парой 13-мм пулемётов. Одновременно «190-е» выпускались оснащённые четырьмя 20-мм пушками и двумя 7,92-мм пулемётами. В варианте А-4 одна из авангардных машин Люфтваффе обладала спец-системой для подъёма КПД силовой установки – впрыском метаноловой смеси. А-5 с удлинённой «мордой» вообще не имел аналогов – на нём стояли шесть (!) 30-мм пушек.

Многоцелевой пират Люфтваффе выпускался и широко применялся в роли торпедоносца, штурмовика, разведчика, учебно-тренировочного для очередного «выводка» Г. Геринга. Наиболее лучшими и результативными считались и зарекомендовали себя «Фокке-Вульфы» А-7 и А-8, бронированные, с усиленным борт-оружием и шасси. К примеру, на крайнем, развивавшем 655 км/ч, стояли четыре 20-мм пушки и пара 13-мм пулемётов. «Восьмой» весил уже около пяти тонн, забирался «на планку» выше 11 километров, имел дальность действия 805 км. Почти 9-метровый по длине, высотой около 4 метров, самолёт имел размах крыла 10,50 м, при его площади 18,30 м<sup>2</sup>, разгонялся у земли со скороподъёмностью 720 м/мин.

Венцом творений вылетит за год до поражения Дойчланда серия «D». На машинах этой партии применялся рядный «ЮМО-213А». 2240 – сильная силовая установка с водно-метаноловым форсированием позволяла истребителю с кольцеобразным радиатором «максимальничать» на рубеже 685 км/ч, «огрызаясь» парой пушек и двумя пулемётами. Ограниченным «тиражом» соберут бомбёры на базе «190-х» – «F» и «G», принимавшие на борт по тонне бомб каждый. Смертельный натиск Красной Армии и союзников не даст возможности массово погнать весьма перспективным перехватчиком К. Танка – ТA-152. Эти аппараты с двигателем «ЮМО-213 Е/В» обладали мощными пушками и увеличенным размахом крыла, в результате чего их пилоты могли работать на почти 13 километрах со скоростью 760 км/ч. Всего «Танк и Компания»

отправят в небеса Второй мировой 20000 «Фокке-Вульф-190» всевозможных модификаций...<sup>1</sup>

Детальный показ «нутра» немецких истребителей (о «Мессершмиттах» ещё скажем ниже) крайне необходим не только для понимания хитросплетений авиаиндустрии сверхопасного противника, но и для осознания того, чему противодействовало день-ночь ОКБ А.С. Яковлева. Фундаментально подойдя к дилемме снижения веса на основе положительных свойств и качеств предыдущих «Яков», создатели Як-3 доработали все выступающие элементы конструкции. Изменения коснулись масляного и водяного радиаторов, фонаря кабины, хвостового оперения, даже антенны радиосвязи и хвостового колеса. Основательной переработке подверглось крыло, ставшее цельнометаллическим меньшей площади. Весь коллектив с энтузиазмом включился в борьбу за снижение аэродинамического сопротивления, которое и без того было невысоким, памятуя об эталоне серии Як-1. Все машины «яковлевского» КБ после гибели Ю.И.Пионтковского и С.П. Супруна испытывал одарённый пилот П.Я. Федрови.

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 16769 истребительных единиц в 17 модификациях. Радовавшая наших прадедов, дедов, отцов, братьев и мужей машина вооружалась одной 20-мм пушкой и двумя 12,7-мм пулемётами. Иногда «Третий» оборудовали двумя ШВАКАми и реактивными снарядами, имел место опыт применения 57-мм пушки.

Результат вдохновенного труда над истребителем немедленно сказался на его скороподъёмности и скорости. Серийный экземпляр 1943-го, обладая 1240 л.с. форсированного мотора ВК-105ПФ, развивал «прыть» в небесах от 651 до 660 км/ч. Практический потолок был достаточно высок – почти 11000 метров. Запас топлива позволял совершать боевые рейды и вести продолжительные воздушные бои над территорией агрессоров – дальность составляла 900 км.

Четыре с половиной минуты затрачивал лётчик на Як-3, чтобы взмыть на высоту 5000 метров, а скорость при посадке не превышала лимита 150 км/ч. Дало положительный результат сокращение площади крыла на 15,5%, что было достигнуто командой А.С.Яковлева методом уменьшения его размаха. Теперь крыло при размахе 9,20 м, имело площадь 14,85 м<sup>2</sup>.

При длине 8,50 м и высоте 3,3 м, любимый самолёт Героев Франции из «Нормандии-Неман» и, конечно же, тысяч лётчиков ВВС СССР, выживших и призванных во второй фазе Священной войны, поражал большим

---

<sup>1</sup> Глубокоспецифичное исследование авиапромышленности Германии в фактах, конструкциях, лицах предпринято соавторами в книгах «Небесные снайперы» в двух изданиях (Орёл, 2006-07, 4500 экз.). Произведения оформлены Сергеем Рассохиным – членом СРП, СВЛ, РВИО, ИСП, «Флоту Быть!».

запасом прочности, лёгкостью и удобством в пилотировании. Як-3, да ещё в группе, неоднократно ввергали врага в панику в небе и на земле, не говоря про сумятицу немецкой ПВО, срывавшей голоса в повторных криках «Ахтунг!», «Ахтунг!». Это было правдой, ибо «Третий» вскружил «экспертные» и юные головы «птенцов» Люфтваффе, своей потрясающей изворотливостью и неуязвимостью, особо – в руках русских асов.

Разве мы вправе забыть знаменитые двигатели В.Я. Климова: М-105П (доработанный по указанию Вождя), ВК-105ПФ, ВК-105ПФ-2, форсированный до 1500 л.с., ВК-107А, рекордсмен ВК-108??? На последнем воздушный «каскадёр» В.Л. Расторгуев достиг 745 км/ч, но, к сожалению, движок не пошёл в серию из-за «сырости», хотя одарил «Як» скороподъёмностью 3,5 минуты до 5000 метров. Была попытка оснащения моноплана мотором АШ-82 (1300 л.с.), в Победном 1945-м, в котором герои авиаотрасли соберут 3550 истребителей.

Визитной карточкой Як-3 являлась его живучая боепригодность на малых и средних высотах. Будучи самым совершенным среди творений КБ А.С. Яковлева, он имел шесть модификаций за свою эволюцию. К финалу войны, стараниями рабочих и служащих Трудового Фронта, в общей сложности, до снятия с производства, построят 4848 экземпляров. Самой мощной модификацией была машина с двигателем ВК-107А. Благодаря его 1650 «лошадям», Як-3 вплотную приблизился к 720 км/ч. Лётчик выполнял вираж за 17-18 секунд, и мог подняться на высоту 11800 метров.

Только за сутки – 16 июля 1944-го – в схватке на Западном направлении 18 Як-3 сбили 15 истребителей Люфтваффе из 24-х, попытавшихся взять реванш численным превосходством. Лишь один «Як» был потерян и один повреждён. Храбрецы-добровольцы из «Нормандии-Неман», пересев на новые Як-3, отказались от сталинских многотысячных гонораров в долларах, уничтожив 119 «Фокке-Вульф» и «Мессершмитт» за одну декаду 1944-го, не потеряв в беспощадных боях ни одной машины. Отсюда – безграничная любовь французов к «фирме» Александра Сергеевича Яковлева, отобразившего цель жизни в «Записках конструктора». Читайте внимательней мемуары Г.Н. Захарова, Г.В. Зимина, Ф. де Жоффра, Р. де ля Пуапа. Мы не раз встречались с родными павшего на Орловщине Героя Жана Луи Тюляна. Позже создали и выпустили книги «Небесные снайперы» в двух абсолютно разных изданиях, тиражом 4500 экземпляров...

На одном из тысяч названных Як-3 громил захватчиков отнюдь не забытый нами Герой державы Серпа и Молота, ведомый лидера 3-го ИАК, генерала Е.Я. Савицкого – **Ф.М. Костиков**. Друг автора мощных документов эпохи «Небо для смелых», «Я – «Дракон», атакую», «В небе над Малой Землёй», «Полвека в небе», отца будущей космонавтки и пилотажницы мирового класса, Фёдор Михайлович уничтожил за годы войны 26 «грифов» фюрера (в группе 11). Он отважно сражался на 3-м и 1-м Белорусском фронтах, сбивал фрицев прямо над Берлином. За ним – 220 боевых вылетов.

Ленинский орденосец дважды награждался орденами Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени, раз – орденом Отечественной войны 2-й степени. Участь и Академии ВВС и после неё, полковник Ф.М. Костиков завораживал молодых авиаторов былью о своей последней схватке с врагом 1 Мая 1945-го...

Исключено предполагать, что судьбы-биографии сталинских «соколов» схожи «под копирку», прожиты «под одну гребёнку», что истребители воевали на одних и тех же машинах – это ошибка первокурсника. Везде – в малых одиночных боях или в глобальных столкновениях Советских ВВС с Люфтваффе – накладывали отпечаток географическая специфика, численное и качественное оснащение противостоявших авиаформаций, погодные условия сезона во времени года, последствия от невосполнимых утрат, нюансы трудовой вахты служб обеспечения ВВС.

Не доживёт до Великой Победы славный сын Рязанщины **Николай Васильевич Маркин**, чьё столетие обязаны отметить не только в Больших Можарах, 30 сентября. Вроде бы всё обычно – школа, местный



Николай Васильевич  
Маркин

ОСОАВИАХИМ, первая девчушка, повестка в военкомат, Присяга. За год до трагедий всех народов СССР парень прошёл обучение в военном авиаучилище Энгельса. Был направлен в действующую часть против сил Армии Хирохито (опасались, Япония ударит на Дальнем Востоке, если Третий Рейх захватит Москву).

Победа русского оружия и народа в Московской Битве, а также имперская эйфория, посетившая Страну Восходящего Солнца из-за триумфа питомцев адмирала И.Ямамото в Жемчужной Гавани на Гавайях, притупили планы меченосцев, мечтавших нарушить шаткий нейтралитет с Россией. В 1943-м, когда обнажились проталины и зажурчали ручьи, Колю перебрасывают в расположение 274-го ИАП (ВВС Северо-Кавказского фронта).

Под опекой К.А. Вершинина формирование внесло боевую лепту в исход Кубанского сражения, истребляя оккупантов на Як-1. На этих же самолётах полк перебазируется на Южный фронт в сентябре. В числе богатырей навечно в строю с Н.В. Маркиным товарищи И.М. Киселёв, К.П. Комардинкин, В.В. Климов, их боевые побратимы по 4-му Украинскому и освобождению Крыма.

Старший лейтенант, проявив недюжинный талант лётчика-истребителя, с весны до осени заваливает насмерть 16 крестоносцев в 35 боях, пережитых им в ходе 85 неповторимых вылетов. Враг настиг его 28 сентября – Николай не вернулся из боя.

Он успел порадоваться победам друзей, поощрялся орденами Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени. Не дотянул Николай Васильевич два дня до своего 23-летия, но победил смерть, влетев в Галерею Героев Отчизны 1 ноября 1943-го, волеизъявлением партии и народа...<sup>1</sup>

Думается, достойные потомки собирались в Пятигорске 20 февраля текущего года на 100-летие **Догадайло Алексея Дмитриевича**, своего



Догадайло Алексей  
Дмитриевич

Почётного земляка. Было и есть за что кланяться с цветами покорителю фронтового неба, награждённому двумя орденами Красной Звезды и двумя Красного Знамени – пятигорец навечно «приземлил» 16 разных самолётов немцев, за время своих 220 стартов в неизвестность.

Алёша хорошо учился в школе, служил в РККА. Перед Трагедией XX века комсомолец дебютировал в небе над Батайском, где учился в училище красноармейцев. Воевал на Ла-5 с сентября 1943-го, в боевом содружестве с однополчанами по 193-му ИАП (Степной фронт). Среди них (и в дальнейшем, когда соединение станет 177-м ГВИАП) известные результативные лётчики: И.П. Бакуленков и П.С. Шемендюк, А.Ф. Мухин и К.С. Мальцев, И.Г. Скляр и Н.П. Белоусов. Сплочённость мужеством доказали на всех высо-

тах всеми фигурами высшего боевого пилотажа Н.С. Артамонов, Н.И. Ольховский, А.М. Миланов, Ф.Г. Семёнов, их побратимы по крылу. Ежедневная работа техперсонала авиаполка, как и всех прочих авиационных подразделений, ещё не созданная энциклопедия под условным названием «До взлёта – ночь». Многих из них так никогда и не увидят мамы, папы, бабушкины, дедовы, сестрины, братские, девичьи глаза...

Долг писателей напомнить, что полк А.Д. Догадайло рвал иноземного врага в клочья на Ла-5 близ Курска, над Днепром и Харьковом. Позже, в 1944-м, выжимая невозможное из Ла-5ФН, авиаторы сокращали оккупантов на 2-м Украинском фронте «под крылом» 14-й ИАД. Летучую Гвардию знали по личным и коллективным подвигам под Яссами, Кишинёвом, в небесах Венгрии, Румынии, южной Словакии.

По редкому счастью войны, Алексей Дмитриевич не погиб, не попал в плен и не пропал без вести. Будет служить ВВС и после Победы, познакомится со многими асами, учась в Академии ВВС. Бывший «звеньевой» старлейт дослужился до звания и погон полковника. Орден Ленина

<sup>1</sup> О массовом авиапобоище над Кубанским плацдармом сердечно вспомнит командарм крылатых, первый послевоенный Главком ВВС К.А.Вершинин в книге «Четвёртая воздушная» (М., 1975), которому исполнилось 120 лет со дня рождения 3 июня 2020 г. Не всё озвучило Советское Информбюро...



и «Золотая Звезда» Героя Советского Союза, обрадуют лётчика и его родню 15 мая 1946-го. Храбрец был поощрён орденом Отечественной войны 1-й степени, Почётными грамотами, ценными подарками...



Александр Филиппович  
Лавренов

На Рязанщине, век назад, 20 апреля, впервые увидел небо и подал голос будущий защитник колыбели предков **Александр Филиппович Лавренов** из посёлка Печерниковская. В колхозе, школе, на подворье особо было не до поэзии, и дело не в том, что тени в полдень не исчезали. Перед Халхин-Голом Сашу «забрили» по призыву в РККА, однако он успел немного полетать при близлежащем аэроклубе. Накануне Великой Отечественной красноармеец прослушал «под конспект» курс Борисоглебского ВАУ.

Только после схода снегов и льдов весны 1943-го, в преддверии Кубанской Битвы умов и моторов, Александр пребудет на аэродром 812-го ИАП (Южный фронт). Не иначе как под покровительством Богородицы и Её Сына – удалец

Лавренов завоёвывает звание одного из лучших лётчиков страны. Годок Ивана Кожедуба истребляет в 26 боях, за 47 боезадач, 20 носителей смертельной свастики (в группе всего три)!

Снайпер был зорек, но молодому стрелку обязательно «кое-что» подсказали воздушные побратимы И.В. Фёдоров, Д.В. Джабидзе, товарищ Каблуков, А. Машенкин, Н.А. Подымов, А.И. Новиков, А.Т. Тищенко. Знали как вывернуться и подвернуться в ускорении и замедлении для заваливания омоторенной «саранчи» Люфтваффе – А.У. Ерёмин, П.Т. Тарасов, Н.В. Лопатин, П.Г. Пескарёв и другие пилоты. Сразу вспоминаются любимые народом книги А.И. Покрышкина «Познать себя в бою» и его супруги Марии Кузьминичны – «Жизнь, отданная небу»...

На Дону «лавреновский» полк включался в 220-ю ИАД. Из-под Кубани передислоцировался и был подчинён Северо-Кавказскому фронту. В начале осени 1943-го, 812-й, получив новые Як-9, возвратился на Южный (вскоре 4-й Украинский фронт), жёг и гнал захватчиков по всему Крыму. Герои вылетят в бессмертие на Як-3, став под флаг 3-го Белорусского. Перед крахом Рейха штурмовали его столицу в небе и на земле, взаимодействуя с войсками 1-го Белорусского фронта.

Старший лейтенант Александр Лавренов с января 1944-го активно вступал в схватки с агрессорами. Любимчик полка, Герой Страны Социализма, награждённый орденами Ленина, Красной Звезды, Отечественной войны 1-й степени, пал смертью небопроходца в бою над озером Сиваш, 26 марта. Через месяц сыну Филиппа, гордившемуся двумя орденами Красного Знамени, стукнуло бы всего 24...



Пономарёв Михаил  
Сергеевич

Из карагандинской Алексеевки **Пономарёв Михаил Сергеевич**, родившийся в ней 15 декабря. После окончания школы и военного авиачилища лётчика ставят на довольствие 832-го ИАП, ранней весной 1943-го.

«Пономарёвский» полк известен отважным участием в боях в составе ВВС Польши, где его переименуют в 11-й ИАП (не путать с 11-м ИАП ПВО, оборонявшим Москву «под крылом» 6-го ИАК ПВО). В крылатой дружбе с поляками Михаил прослужил два года сверх Второй Отечественной, что ныне с подлинкой забывается различными пронатовскими «скытынами», действующими по указке Вашингтона.

Капитана развернут из «Посполитой» на Корею в 50-х годах, где он собьёт не менее 14 «ооновских миротворцев» с пушками и пулемётами на бортах. Герой Советского Союза от 13 ноября 1951-го, покинет ВВС подполковником.

М.С. Пономарёв дважды заслужил орден Красного Знамени, орден Отечественной войны 1-й степени. С зачарованными глазами и открытыми ртами слушали его пацаны и курсанты, когда Михаил Сергеевич рассказывал про уничтожение «Физилера-156» 2 мая 1945-го у Берлина и про три «Метеора», сбитые им 15 сентября 1951-го...



Геннадий Сергеевич  
Дубенок

По велению сердца, по мечте детства окажется в строю ВВС Отчизны **Геннадий Сергеевич Дубенок**. В его родной деревушке Красково, что на Псковщине, если она сохранилась, ну а уж в Пскове точно, помнят, что Герой-земляк родился 1 января – 100 лет назад.

Мимо мальчугана не прошло интенсивное строительство могучих Пролетарских ВВС, увлечения народа планеризмом и парашютизмом (вспомните международный рекорд Музы Малиновской и её подруг на предельной высоте, супруги легендарного разведчика Н.И. Эйтингона). Гена «влюбился» в крылатые машины в Псковском аэроклубе, за год до войны вышел за порог «альма-матер» пилотов в Чугуеве.

Его направили в 237-й ИАП (Сталинградский фронт), где он получил во владение Як-1 осенью 1942-го. С 31 января следующего года полк переоформился в 54-й ГВИАП. Вместе с Г.С. Дубенком в нём воевали рискованные «соколы» – М.П. Девятаев, З.В. Семенюк, В.С. Батяев, И.И. Кобылецкий, Б.М. Ривкин, В.К. Поляков. Боевая летопись крылатой Гвар-

дии создавалась благодаря ратному подвигу и авиаискусству В.А. Лимаренко, В.И. Боброва, Н. Котлова, А.Б. Исаева, А.В. Кочетова. Виртуозно вели бои на отечественных и заокеанских машинах И.Ф. Балюк и Я.Д. Михайлик, П.П. Ратников и Ц.К. Бенделиани, их коллеги по «цеху» отмщения за страдания поруганной Родины.

Центральный фронт, Битва под Курском, бои на 1-м Белорусском на «Аэрокобрах» – трагичный и победоносный путь 54-го ГВИАП. Из него капитана Геннадия Дубенка отправили в не менее доблестный 53-й ГВИАП, доверили эскадрилью.

За годы ВОВ истребитель безграничной отвагой и слитием с самолётом добился 23 триумфов над «грифами» Г. Геринга, переведя их в «звёздочки» на исполосованный войной фюзеляж. 11 самолётов засчитались как сбитые вместе с соратниками. Будущий слушатель Военно-Воздушной Академии олицетворял первую шеренгу асов И.В.Сталина, ибо возвратился с Победой, совершив 372 боевых вылета!

Герой 15 Братских Республик, ленинский орденосец, полковник Г.С. Дубенок служил Краснозвёздным ВВС до конца 70-х годов. Геннадий Сергеевич дважды награждался орденом Красного Знамени, единожды Отечественной войны 2-х степеней, орденом Красной Звезды. Своим разумом, характером, телом он выковал судьбу по заповеди князя Александра Невского, ведь ас часто видел его в роли Николая Черкасова: «Кто с мечом к нам придёт, от меча и погибнет!».<sup>1</sup>



Микрюков Виталий  
Васильевич

Нет, не дождутся в удмуртской деревне Бикербей своего славного сына **Микрюкова Виталия Васильевича**, чей 100-летний юбилей выпадет в Год 75-летия Победы, 25 октября. Оружейно-автомобильный, трудолюбивый край воспитал стража воздушных просторов Родины на аэро-клубных машинах Н.Н. Поликарпова в Ижевске. Следующим этапом, совмещённым со службой в Красной Армии, станет для Виталика учёба в авиаучилище Краснодар.

На второй год Священной войны молодец на передовой, спустя почти год – в штате пилотов 897-го ИАП. Формирование сражалось под Сталинградом, под эгидой 288-й ИАД, имея на вооружении Як-1. Летом 1943-го полк дрался в Курской Битве (Юго-Западный фронт). С 1944-го, получив Як-9, 897-й освобождал от фашистов Венгрию, Югославию, Румынию, принадлежа ВВС 3-го Украинского фронта. В Победный Год выжившие счастливы добивали остатки Люфтваффе на Як-3. Ещё раньше,

<sup>1</sup> Новым «витязям» и «стрижам» ВВС РФ важен не только пилотаж – необходимо изучать «Материалы по истории Военно-воздушной инженерной ордена Ленина Краснознамённой Академии им.профессора Н.Е.Жуковского» (М., 1968).

как только появился высокоточный по огню «король воздуха», авиаэлита Германии предписывала матёрым и «желторотым» пилотам: «При встрече с истребителем «Яковлев» без масляного радиатора на носу и наклонной мачтой антенны в бой не вступать!». Приказ рассмешил не только ведомого В.А. Меренкова – капитана М.С. Дворникова...

По ходу боевых действий старлейт В.В. Микрюков замещал лидера эскадрильи (когда в полку были Як-1М). Кроме упомянутых мест, наши авиаторы бились с врагом над неблагодарной Болгарией.

На Як-3 капитан довёл счёт сбитых им самолётов до 16, что было достигнуто им в кошмаре 226 боевых взлётов и посадок. В начале апреля 1945-го ас был подбит противником и тяжело ранен, отчего его душа навечно взлетела в небо 4 апреля, почти за месяц до Победы. Ещё один – посмертный – Герой державы...



Иван Архипович Докукин

Вслед гибели однополчанина, Героя Советского Союза В.К. Чугунова неподалёку от озера Балатон (капитан уничтожил 15 машин за 218 вылетов) 15 февраля, потерю В.В. Микрюкова оплакивала не только родня, но и братия по полку, оставшиеся в живых – В.А. Меренков, Д.Г. Барченков, Р.И. Сидоренко, П.П. Каравай и авиатехники...<sup>1</sup>

Как ныне узнать, кто помянул по русскому обычаю, в Украине, капитана **Ивана Архиповича Докукина**, родившегося в харьковской Знаменке, век тому назад, 17 июня?! Не в снах, не наяву, не думал Ванятка, что на роду ему записано быть «чёрной смертью» оккупантам, держа в руках со стрелком-радистом ильюшинский «летающий танк» – Ил-2. Его ровесниками и сверстниками И.Н. Кожедуба были выдающиеся лётчики-штурмовики, дважды Герои Советского Союза Л.И. Беда, В.И. Андрианов, И.Х. Михайличенко. В памятном 1920-м родились лучшие среди бомбардировщиков А.И. Молодчий и П.А. Плотников – кумиры военного и послевоенного поколений, штурмовик Ф.А. Жигарин.

Окончив авиаучилище в Серпухове, сын Архипа с первого дня на войне – в рядах 504-го ШАП. 55 боевых заданий выполнил капитан И.А. Докукин до осени 1942-го, попутно угробив восемь «ястребов» фюрера. За успехи в истреблении врагов, штурмовика с двумя орденами Красного Знамени, 8 февраля 1943-го народ и партия наградили званием и медалью Героя Советского Союза, с вручением ордена Ленина. Увы-увы, у Победы скорбное лицо – Иван Архипович пал смертью бое-

<sup>1</sup> С Виктором Алексеевичем Меренковым, порвавшим в клочья 27 машин Люфтваффе, авторы не раз встречались в Сквере Танкистов Первосалютного Орла и бывали у него в гостях на заводе «Дормаш», где работал Герой Родины...

вого авиатора в жестокой схватке с неприятелем 8 июля 1943-го, не порадовавшись своей «Звезде»...

Прямой земляк Ивана Кожедуба – **Николай Павлович Логвиненко** – на пять месяцев старше трижды Героя. Коля вышел в мир 15 января, в городке Лебедин Сумской области. Целеустремлённый парень учился авиаделу в легендарной «Каче». Войну встретил на Северо-Западном фронте, во главе звена истребителей в 92-м ИАП.



Николай Павлович  
Логвиненко

В конце лета следующего года «витязи» полка крошили «стервятников» в ужасе Сталинградской Битвы, выжимая нереальное из ЛаГГ-3. После Победы на Волге, от которой в Германии станет комом в горле вечный траур, Николая перевели на Северо-Кавказский фронт, командовать эскадрильей 293-го ИАП. Его бывший 92-й перебазировали на Центрфронт, где в первый день Курского сражения погиб при таране друг Н.П. Логвиненко – Иван Дмитриевич Сидоров. Мастеру атак, сбившему 23 крестоносцев в 130 боях за 400(!) вылетов, 2 сентября 1943-го посмертно присвоят звание Героя Советского Союза...



Евтеев Михаил  
Иванович

Надо было жить, чтобы побеждать. Капитан Логвиненко – в гуще массовых воздушных «коррид» над Кубанью. До лета 1943-го истребитель, поднявшись ввысь 245 раз, заколошматил в землю 18 разнотипных самолётов Люфтваффе, пару – в союзе с однополчанами. До безоговорочной капитуляции Третьего Рейха майор прибавит на фюзеляж ещё 8 «звёздочек». Из них 6 жертв нашли свою смерть из стволов группы. Карающей «кувалдой» по агрессорам били истребители А.С. Яковлева.

Герой Страны Советов, заслуживший три ордена Красного Знамени, ордена Ленина, Александра Невского, Отечественной войны 2-х степеней, после войны проживал с семьёй в столице УССР. Николай Павлович часто вспоминал бои над Кубанскими степями, Брянский и 2-й Прибалтийский фронты. Семейной драгоценностью с ним по жизни прошли фото его братьев по войне и небу – С.И. Сафронова, В.С. Нагорного, Г.Н. Олейника, Грамоты Верховного Командования...

Дорогой наш земляк из орловской Карповки, **Евтеев Михаил Иванович**, родился в ней столетие назад, 11 ноября. Выпускнику авиаучилища Борисоглебска выпадет честь укреплять авторитет уроженца Геор-



гиевского-на-Сосне, «Короля истребителей» Н.Н. Поликарпова, в поединках с «рысями» и «волками» сподвижника А. Гитлера – фельдмаршала К. Маннергейма.<sup>1</sup>

Осенью 1941-го Миша угодил в ад обороны Ленинграда. Бесстрашный комэск 11-го ГВИАП ПВО провёл 65 боёв в ходе 285 полётов между жизнью и смертью, свалив пушкой и пулемётами «ЛаГГа» 16 захватчиков лично и в группе. Всего за годы войны с Германией Герой Советского Союза, дважды награждённый орденом Красного Знамени, а также однажды – орденами Ленина, Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, сокрушил 22 самолёта (9 с соратниками). Наряду с асом разрезали пропеллерами небо войны и снимали с него врагов залпами «Аэрокобр» блестящие пилотажики А.П. Савушкин, Н.Ф. Макаренко, И.П. Неустроев. Полковник М.И. Евтеев вышел в отставку в год смерти И.В. Сталина, вёл военно-патриотическую работу в граде Ленина. Причин невозврата на Орловщину было, что одуванчиков в поле –



Степан Иванович  
Науменко

как выбили немцев 5 августа 1943-го, так и не везёт малой Родине, под фиглярством «любви к обители великих писателей»...

На Рождество 1920 года появился на свет в кировоградской Злынке **Степан Иванович Науменко**. Сильно покружила его лётная судьба: до войны служил в РККА, получил диплом авиационного инженера, учился в авиаучилище Бийска, попал в ИАП, а потом перегонял самолёты на фронт. Это был его личный вклад в Победу, хотя искусный лётчик не сбил не одного герингового «орла».

Звёздный час Гвардии майора настал перед Новым 1951 годом, в боях на реактивных «МиГах» в Корее. Под лидерством Степана, «шестьёрка» «15-х» из 29-го ГВИАП разорвала «непобедимые» «Суперфорстрессы В-29» – три из бом-

беров больше не сядут и не взлетят вместе с экипажами (10 человек в каждом). Один МиГ был потерян.

В январе и весной 1951-го, тёзка дважды Героя С.П. Супруна, замещающая командира полка, завалил пять мастодонтов «Боинга», чьи побратимы по серии на века опозорили США атомными бомбардировками Хиросимы и Нагасаки. Один 30-метровый В-29 весил около 63 тонн, обладая четырьмя «Райт-Циклонами 18», по 2200 л.с. каждый. Эта супертяжёлая «белозвёздная» машина с размахом крыла 43 м и его площадью 161,6 м<sup>2</sup>, летала со скоростью до 575 км/ч, поднимаясь на высоту почти 11 километров. «Суперкрепость», выпущенная в количестве

<sup>1</sup> Орловским Героям-истребителям посвящён очерк В.В.Рассохина «Победоносцы» в его книге «Меч возмездия» (Орёл, «Новое время», 2016), 2000 экз.

4547 экземпляров (с 1942 г.), работала на дальности, превышавшей 5000 км. С одной 20-мм пушкой и десятью 12,7-мм пулемётами четырёхмоторник брал на борт до 9000 кг бомб, за что был навечно проклят населением Японии, Германии, КНДР, Вьетнама.

Кроме пяти В-29, С.И.Науменко прекратил навсегда полёты двух F-86 и пары F-84, с однополчанами добился ещё шести побед, летая на МиГ-15 бис. 12 мая 1951-го его награждают орденом Ленина, званием и медалью Героя Советского Союза. Полковник также заслужил, в военное лихолетье и послевоенные годы, ордена Красной Звезды, Красного Знамени, Отечественной войны 2-х степеней. К слову, у Степана Ивановича был



Ермаков Дмитрий  
Васильевич

однофамилец-ас из 55-го (16-го ГВИАП) – Николай Науменко. Герой без наград воевал на МиГ-3, Як-1, «Аэрокобре» (Южный и Северо-Кавказский фронты, ад над Кубанью), где поставил крест на 12 самолётах Люфтваффе. Странная неизвестность со вторым Науменко: ведь он являлся «свободным охотником» в группе под началом Александра Покрышкина...

В Год Памяти и Славы, в честь 75-летия Победы, будете в Калининской (Тверской) области, поинтересуйтесь её уроженцем **Ермаковым Дмитрием Васильевичем**, родившемся накануне годовщины Октября – 2 ноября, в Островлено. Этот деревенский парень, бывший курсант Батайского авиаучилища, в 24 года вбил

в землю и воды 25 машин Рейха. Мужественно сражаясь на Р-40 «Киттихауке» в рядах вооружённого «Кертиссами» 159-го ИАП, Дима до декабря 1944-го провёл 54 боя в процессе сверхжарких 322 вылетов.

Полк Героя Советского Союза выступил «телохранителем» Ленинграда три года Великой Отечественной. Дрался летом 1942-го и на Волховском фронте, истребляя «гансов» на Як-7, затем воевал против «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии). Ближе к Победе в авиаполк поступили Ла-5 и Ла-5ФН, которые взаимодействовали с ещё «живыми» заокеанскими «Киттихауками». На них завоевали нашу свободу и своё бессмертие «волшебники» боепилотажа и воздушной стрельбы В.Г. Серов, А.Д. Булаев, П.Я. Лихолетов, В.А. Зотов, В.И. Веденеев, А.М. Лукьянов, их фронтовой брат Д.В. Ермаков, техперсонал 159-го ИАП.

Для Дмитрия война не кончится – его командировали (секретно) в Корею, разбираться, «кто есть кто» в коалиции ВВС ООН. На «бисовом» МиГ-15 капитан разваливает залпами пару «Сейбров», летавших со скоростью до 1070 км/ч. На втором F-86 фирмы «Норт Америкэн» потерпел фиаско известный пилот Нового Света, сбивший 10 машин, капитан Гарольд Фишер. Ему не помогли 16 РС и шесть 12,7-мм пулемётов

почти 7-тонного истребителя. Не выручил аса ТРД «J-47-CE-13» с макс-тягой 2360 кг – он оказался надолго в плену.

За 26 самолётов Дмитрий Васильевич награждался не только «Золотой Звездой» Героя и орденом Ленина 23 февраля 1945-го. Замечательный соотечественник заслужил потом и кровью три ордена Красной Звезды, столько же – Красного Знамени, орден Отечественной войны 1-й степени. Полковник уйдёт в отставку, когда полетит первый орбитальный спутник Земли, сохранив живительное тепло дружбы с фронтовиками и подрастающим поколением...

Из героической Керчи ещё один 100-летний юбиляр ВВС Отечества – **Евгений Максимович Панфилов**. Когда холёные варвары Люфтваффе бомбили мирные советские города и превращали в обломки авиамощь СССР на аэродромах приграничных военокругов, Женя намертво саданул пару воздушных пиратов. Оба «Мессершмитта Vf.-109» младший лейтенант отправил в мир иной именно 22 июня 1941-го, протаранив второй из



Евгений Максимович  
Панфилов

них. За этот подвиг, впоследствии ставший массовым добровольным явлением в ВВС РККА (за годы ВОВ Героями было совершено не менее 600(!) таранов), богатыря Панфилова наградили орденом Красного Знамени.

Его полк, относившийся к системе ПВО, поначалу бился с немцами на поликарповских И-16. В числе победоносных лётчиков-истребителей 126-го ИАП поклонимся участникам обороны Москвы (на МиГ-3) и обороны Сталинграда (на «Томагавках Кертисс Р-40В») – В.М. Найденко, Н.С. Самохвалову, П.Н. Беляснику, И.М. Холодову, Н.Т. Самонову, С.Г. Ридному, А. Смирнову, В.Г. Каменщикову, их однополчанам и техникам.

Евгения заберут от них – переводом в 148-й ИАП, имевший опыт борьбы с летучими «маннергеймовцами». Летом 1942-го соединение сменило дислокацию на Юго-Западный фронт. 12 августа того же года старлейт Е.М. Панфилов, за плечами-крыльями которого были 275 боезаданий, 30 боёв и пять уничтоженных машин противника, пал смертью Русского Икара, в жестокой схватке с врагом.

Герою не досталось «Золотой Звезды», но он завоевал подвигами второй орден Красного Знамени. В Сталинградской Битве за него отомстят И.П. Рыбин, М.З. Телешевский, В.Н. Бузинов, В.Ф. Сизов. Авиаторы 148-го отличились позже на Северо-Кавказском и 2-м Прибалтийском фронтах. Василий Филиппович Сизов, сбивший 21 самолёт в 374 вылетах, погиб в бою вслед за Евгением – 23 августа 1942-го – награждён званием, медалью Героя державы и орденом Ленина посмертно. Капитан Михаил Захарович Телешевский, победивший «ястребов» фюрера

12 раз в 28 боях за 146 вылетов, исчез без вести на следующий год – 7 мая (Герой СССР посмертно). Краснодарец, майор Рыбин Иван Петрович, ветеран войны с Финляндией, разбился вдребезги при таране бомбера немцев, добившись при жизни 12 побед



Носов Александр  
Андреевич

в 30 боях за 168 вылетов. Посмертная «Звезда» прилетит горем к родным с другими орденами после 24 августа 1943-го. Из названных однополчан Е.М. Панфилова вырвется в послевоенную жизнь только наш земляк из Бежицы, капитан Вадим Николаевич Бузинов, переживший преисподнюю 160 стартов навстречу смерти, в ходе которых, за 22 боя, Герой Советского Союза разворотил в крошево 15 машин Люфтваффе...

Безногий пилот и тонкий поэт Иван Васильевич Шамов, друживший с орловским «Есениным» Дмитрием Ивановичем Блынским, рассказывал авторам о москвиче из деревни Люблино – **Носове Александре Андреевиче**. Ныне там, где Сашка обрадовал своим первым криком родных, 21 июня 1920-го – поёт иные песни Москва, задыхаясь в иномарных автопробках...



Борис Васильевич  
Лопатин

Мы вспомним про выпускника Тамбовского авиаучилища не только в День Памяти и Скорби, поставив на столе его «наркомовские» под ржаной хлебушек XXI века, хотя он не истребитель, а штурмовик.

С первого дня, как вскипела волна благородной ярости народной, Александр числился пилотом в 288-м ШАП. С зимы 1942-го лейтенант крушил завоевателей на Северо-Западном фронте. 69 раз вылетов на штурмовку неприятеля, храбрец Носов «снял» с неба 11 крылатых крестоносцев и остановил на земле 27 различных танков Панцерваффе.

Герой Страны Советов в четырёхлетних боях увеличит счёт побед в воздухе на пять машин, превратив в «дуршлаг» ещё 19 самолётов на немецких аэродромах. Всего Александр вылетал на встречу со «старухой с косой» около 130 раз. Не без его героического участия 288-й превратится в 33-й Гвардейский штурмовой авиаполк 21 ноября 1942-го, ведь 21 июля авиатора наградили «Золотой Звездой» Героя и орденом имени Вождя пролетариата.

Пять лет ещё послужит Краснозвёздным ВВС Александр Андреевич после войны, с которой он вернулся с выстраданными орденами на гру-



ди – Александра Невского, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени и вторым орденом Ленина...<sup>1</sup>

Долго выходили на околицу **Лопатины** из посёлка Верхосунье Кировской области – все ждали родимого **Бореньку**, родившегося здесь 2 августа. Трудового сына Василия забрали в Красную Армию, когда «блицкриговцы» захватили Польшу. Год будущий штурмовик проучился в авиаучилище Перми. По стуже 1942-го его вводят в состав фронтового 667-го ШАП. Впоследствии мужественный капитан Лопатин верховодил эскадрильей штурмовиков под флагом 2-го Украинского фронта, провёл 256 штурмовок техники и живой силы оккупантов. В молохе побоищ, пролетев сквозь кинжальный огонь немецких истребителей и залпы зениток ПВО, Борис разворотил четыре машины врага на аэродромах и сбил 9 самолётов в небе (7 с товарищами).

«Лопатинский» ШАП известен героизмом лётсостава и техперсонала, подвигами на Калининском и Воронежском фронтах, в ужасе Курской Битвы. Соединение громило агрессоров под Харьковом (2-й Украинский фронт), затем в ходе Берлинской наступательной операции. За победы над противником штурмовики заслужили его новое наименование – 141-й ГВШАП.



Евгений Фёдорович  
Трофимов

В нём собралась воистину элита храбрейших – И.Х. Михайличенко, О.Г. Чечекешвили, А.С. Бутко, В.В. Куракин, Н.Г. Столяров, А.П. Компаниец, Я.К. Минин, И.Г. Газизулин, Г.Т. Красота. Среди них Б.В. Лопатин трижды заслужил награждение орденом Красного Знамени.

2 мая 1944-го «витязь в броне» не вернулся с боевого задания. Посмертное награждение Бориса Васильевича званием Героя Советского Союза, медалью «Золотая Звезда» и орденом Ленина состоялось 1 июля опалённого 1944-го...

Герой Советского Союза, подполковник авиации **Евгений Фёдорович Трофимов**, трижды награждённый орденом Красного Знамени, дважды орденом Красной Звезды и единожды – орденом Ленина, из алтайского Паспаула, где родился 14 марта. Тысячи ребят его поколения провели детство и юность под девизом: «Трудовой народ, строй Воздушный Флот!» Достаточно вспомнить, что в 20-х годах население 15 Республик собрало и передало пять миллионов рублей на строительство ВВС, а также 100 боевых аэропланов.

До призыва в РККА Женя получил небесное крещение на У-2 Н.Н. Поликарпова и изучал авиадвигатели в местном аэроклубе. Затем

<sup>1</sup> См.: «Крылатые «танки» Сергея Ильюшина» (к 125-летию со дня рождения авиаконструктора) – очерк отца и сына Рассохиных в «Орловском военвестнике», №3(34), 2019 г., публикацию на его Родине в газете «Красный Север».



красноармеец дрался с финнами в пехоте, до окончания «войны незначительной». Обстрелянного бойца командование отправит в Борисоглебск, на курсы красноармейцев. За ворота авиаучилища выпускник выйдет в 21 год – в 1941-м.

В 1942-44 годах капитан Е.Ф. Трофимов воевал в составе 148-го ГВИАП ПВО (бывший 910-й ИАП ПВО, переименован 9 октября 1943-го). На третий год Второй Отечественной полк принадлежал ВВС 2-го Белорусского фронта, являясь подразделением 101-й ИАД ПВО. Во фронтовом братстве с Евгением истребляли новоявленных «рыцарей» – Н.Л. Частных, В.П. Иванов, А.А. Елдышев, С.Г. Иванов и другие лётчики.

Участвуя в 20 смертельных «каруселях», капитан «заземлил» 17 самолётов Люфтваффе, три из них – с товарищами. Оставшись верным ВВС Отечества, он обучался в Военно-Воздушной Академии в послевоенный период, как раз тогда, когда его отважный полк сражался (тайно) в КНДР. С зимы 1952-го до середины лета 1953-го гвардейцы «под крылом» 97-й ИАД истребили на МиГ-15 41 самолёт коалиции ВВС ООН. Мы оплакали двух пилотов, утратив пару «МиГов». В Маньчжурии отличился первопроходец боёв на реактивных истребителях – А.Т. Башман, превративший в ничто F-51 и четыре F-86.

Конечно, Евгений Фёдорович знал об успехах родного 148-го Гвардейского, встречался с ветеранами, но через 20 лет уехал в Армавир. Судьба и жизнь Е.Ф. Трофимова – страничка авиаэпохи, без которой невозможно издать энциклопедии, пособия, мемуары для вновь штурмующих небо...

Столетие назад в краснодарском посёлке Новосевастопольское появился Ваня – будущий славный авиатор Страны Советов, **Иван Иванович Чучвага**. До 20 лет казачок познавал ширь и мощь Родины с лопатой, косой, удочкой – на лошадке, босоногим, на лодке и лесапете. Всё было – и перегибы, и загибы ВКП(б) в колхозах и совхозах, борьба с «опиумной» религией. Как говорится, не успел влюбиться – в армии сгодился!



Иван Иванович  
Чучвага

Как многие погодки, Иван получил «корочки» пилота в Борисоглебском ВАУ (Воронежская область), где парню, естественно, было не до походов по реке Ворона и не до экскурсий по местному краеведческому музею. Войну встретил с её первого дня пешком. Потом сержант Чучвага зачисляется в лётсостав 866-го ИАП, который бросят на перерезание немецких артерий в небесном и земном аде Сталинграда.

Как многие погодки, Иван получил «корочки» пилота в Борисоглебском ВАУ (Воронежская область), где парню, естественно, было не до походов по реке Ворона и не до экскурсий по местному краеведческому музею. Войну встретил с её первого дня пешком. Потом сержант Чучвага зачисляется в лётсостав 866-го ИАП, который бросят на перерезание немецких артерий в небесном и земном аде Сталинграда.

Ратоборцы полка насмерть рубали живую силу и всякую технику фашистов, держа мечом возмездия пушки, пулемёты, воздушные винты Як-1. Фактически, большинство умелых и неопытных лётчиков истребительных формирований ВВС РККА нарушали

бестолковые директивы, призывавшие к боевой активности строго при обороне.

Резко поднявшись до капитана, комэск Иван Чучвага, прикрывая Ил-2, будучи ведущим «пятёрки» Як-7Б, был атакован с братьями 12-ю Ме-109. Иван Иванович с ходу подбил пару «худых», чем сорвал планы немцев, нацелившихся на штурмовики.

Уже под Купянском, 12 марта 1943-го, краснодарец, осознав безвыходность положения, на полной скорости таранит крестового «коршуна», но погибает из-за фатального столкновения с ним. Сталинский «сокол» до гибели одержал в 198 вылетах и 76 боях 17 побед. Орден Ленина и «Золотую Звезду» Героя державы Москва отправит посмертно на его имя 24 августа 1943-го...<sup>1</sup>

За пилотажами-снайперами 866-го – сотни боёв на Центральном, Юго-Западном фронтах, в сражении на Орловско-Курской дуге. «Витязи» гнали врага с небес, земли, вод на Юго-Восточном и 3-м Украинском фронтах. Высокодоблестное соединение освобождало запад Украины, сокращало нацистов в Венгрии, Югославии, Болгарии, Румынии. За дружка Ивана Ивановича Чучвагу многократно расквитаются с асами и начинающими Люфтваффе – А.А. Бондарь (15 побед),



Вазаган Михайлович  
Оганесов

Д.Д. Сырцов (20,5 – в группе), П.М. Иванов (17), Н.Г. Сурнев (18), А.И. Колдунов (47 побед, одна с однополчанами), В.А. Середин (нет точных данных, но не менее пяти машин). Отомстили асы и за ростовца Бурназяна Сергея Авдеевича, сбившего 24 машины противника, погибшего в бою 15 апреля 1943-го – посмертного Героя Советского Союза. На заключительных этапах Всенародной войны они жгли врагов по Европе на Як-3...

10 февраля 2020 года, в посёлке Ором, да и во всей Армении, не раз подняли чарку в честь 100-летия со Дня рождения **Вазагана Михайловича Оганесова**. После школы достойный сын свободолюбивого народа осуществил мечту – выучился на лётчика в авиаучилище. Из Тбилиси он попадёт на передовую Нового 1942 года, пройдёт все трагедии и радость удач, до подъёма Флага Победы над Рейхстагом.

Вазаган прославился храбростью и искусством небесного снайпера в рядах 347-го ИАП. Старший лейтенант замещал в нём командира эс-

<sup>1</sup> Уважаемые волонтеры и юнармейцы должны не только дарить ленты Гвардии, но и понимать историю Отечества по страницам «Сборника законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938-1975», где они познакомятся со всеми Героями Советского Союза (М., 1975). См.: В.А.Анохин, М.Ю.Быков «Все ИАП Сталина», М., 2014., «Лётчики» (колл. сборник ЖЗЛ), М., 1981.

кадрильи в незабываемом 1945-м. За годы Священной войны крылатый защитник Отечества выдюжил в 324(!) боевых вылетах, обрушив на землю 23 разнотипных самолёта Люфтваффе. Вазаган Михайлович трижды награждался орденом Красного Знамени, дважды – орденом Отечественной войны 1-й степени. Будущий полковник, слушатель и выпускник штурманского авиаучилища в Краснодаре по праву гордился орденом Красной Звезды. Народ и партия удостоили его орденом Ленина, званием и «Золотой Звездой» Героя Страны Советов 15 мая 1946-го. До последних дней В.М.Оганесов собирал материалы о 1-м Белорусском, где воевал без страха и упрёка. Счастливыми мгновениями остались для него встречи и беседы с однополчанином, киевлянином, полковником Леонидом Кирилловичем Рыжим, Героем Советского Союза, который сбил 21 «стервятник» за почти 300 вылетов наперекор смерти...<sup>1</sup>



Мазан Михаил  
Семёнович

Царство Небесное настоящему Герою Украины и Государства рабочих и крестьян – днепропетровцу из Ульяновки **Мазану Михаилу Семёновичу**, родившемуся век тому назад, 21 ноября. Бывший завсегда днепропетровского аэроклуба влетел в авиалетопись Краснозвёздных ВВС, окончив Качинское авиаучилище, когда пала перед Рейхом «непобедимая» Фран-

ция. Япония опорожняла гектолитры сакэ, разбойно учинив «День Позора» США в Пёрл-Харборе, а Мишу отправили воевать с её партнёром по «Оси», не глядя на возраст и опыт.

Капитан проявил чудеса героизма на 2-м Украинском фронте, ибо был одним из выдающихся пилотов 85-го ГВИАП. С конца 1941-го бывший 2-й ИАП нёс потери и побеждал на Брянском фронте, позднее – под Мелитополем (Южный фронт). С 4-го Украинского соединения перебазирували на одноимённый 2-й, на его вооружении были Як-7Б и Як-9.

Истребители внесли мощный вклад в исход Яссо-Кишинёвской операции, громили свастиковую нечисть в небе Венгрии и Румынии. Зам комэска М.С. Мазан 440 раз взлетал в неизвестность каждого вылета, истребив в процессе их напряжённейшего выполнения, 21 самолёт Люфтваффе. Последнюю машину неприятеля Михаил Семёнович завалил 12 декабря 1944-го, однако, к несчастью, пал в том бою смертью храбрых...

При жизни «сокол» награждался двумя орденами Красного Знамени, дважды – орденом Отечественной войны 1-й степени. 15 мая, на следующий год после Победы, М.С. Мазан посмертно награждён «Звездой» Героя Отечества и орденом Ленина. Его никогда не забудут братья по

<sup>1</sup> О героизме армян в годы ВОВ см.ценные труды А.Малхасяна и В.Мурадяна «Книга о мужестве» и «Боевое братство» (Ереван-Москва, 1956-1978).

крылу – А.П. Бритиков (23 победы, в группе 5), В.Н. Лужин, М.А. Гарам (22, три в группе), А.У. Константинов (19). Во 2-м ИАП и в 85-м ГВИАП воевали и погибли брат Михаила Гарамы – Виктор, майор И.Д. Леонов (9 побед, в группе 4) и другие авиаторы. Большинство из названных – Герои Советского Союза. **ВЕЧНАЯ ИМ СЛАВА!!!**

Не последний из поколения Ивана Кожедуба – **Харитонов Николай Васильевич**, родившийся в первый январский день, ставший для его родителей чудом наступившего 1920 года. Их мальчик быстро вырастет, окончит школу в Пусто-Ярославле. Будет посещать аэроклуб во Владимире. Потом – повестка в военкомат, долгая учёба в военном авиаучилище Борисоглебска.



Харитонов Николай  
Васильевич

В 1941-м Коля служил в Братской Беларуси, хорошо освоил Як-1. В трагичное для страны время дрался с иноземцами в районах Минска и Вязьмы. 5 ноября одержал победу над Me-109, но в том же бою потерял истребитель, по счастью, оставшись невредимым.

По листопаду следующего года Харитонova зачислят в штат 520-го ИАП, который попадёт в «мясорубку» Сталинградской Битвы. До февраля 1943-го Николай метким огнём угробил, за 197 вылетов, 14 «грифов», семь из них – в группе. В том же месяце полк получил пополнение, заслужив наименование 56-й ГВИАП.

Крылатая Гвардия била оккупантов в Курской Битве, её заслуга в Первом Салюте в честь освобождения Орла и Белгорода, 5 августа 1943-го. В дальнейшем соединение перебросят под стяг 2-го Украинского фронта, истребители гнали фашистов от Польши до их «логова» в Берлине. Старлейт Николай Харитонов съёт ещё четыре вражеских самолёта, доведя количество боевых вылетов до 300.

Участник очищения неба над Варшавой, владимирец, выстрадавший «Звезду» Героя и орден Ленина 1 мая 1943-го, светился в День Победы лучами-искрами ордена Александра Невского, Красной Звезды, двух орденов Красного Знамени, ордена Отечественной войны 1-й степени. Николай Васильевич окончит Академию ВВС, спустя два года после ухода в иной мир Великого генералиссимуса. Харитонов вышел на заслуженный отдых полковником, когда вовсю кипела подготовка «Востока» к историческому полёту Героя Человечества Юрия Алексеевича Гагарина. Печально, что большинство лётчиков-истребителей с поклоном названных авторами, не обретёт Всероссийского Единого Пантеона ВВС, не напишет мемуаров, не встретит свою единственную красавицу на Планете, не будет увековечено в военных энциклопедиях. Дети? Ах, дети! Ради будущих детей России – они пожертвовали собой...

Сфокусировав внимание в основном на пилотах-истребителях ВВС Красной Армии 1920 года рождения, мы обязаны помнить, что тот же год и

народ дали Родине тысячи Харитоновых, Лемешевых, Рассадкиных, Сидоровых, Тихоновых, Абакумовых, Яшиных, Фадеевых, Соколовых. Сотни Андреевых пали смертью воина в первом же взлёте, не сбив ни одного самолёта Люфтваффе. Сотни Трофимовых, Семаковых, Фёдоровых, Поповых, Алексеевых, Коноваловых, Соболевых погибли не в боях, а на переучивании и перегоне машин, на аэродромах, при бомбардировках в ходе эвакуации в эшелонах. Тысячи Волковых, Романенко, Павловых, Горбуновых, Рассохиных, Кузнецовых, Архиповых, Сорокиных, Пономаренко, Холодовых, Ткаченко, Шишкиных гибли из-за несчастных случаев – на ремонтах, из-за бытовых ссор и женщин, из-за диверсий и доносов своих...

Пропали без вести Чистяковы, Кондратовы и Кондратьевы, Майоровы и Силантьевы, Вишняковы и Васильевы, Самойловы и Прокопенко, Володины и Орловы, Серёгины и Карасёвы, Пирожковы и Рязановы, Худяковы и Тарасовы, Чугуновы и Федосеевы. Попали в плен, сгинув в нём – Щербаковы, Покровские, Савельевы, Азаровы, Пчёлкины, Рябцевы, Серовы, Федорчуки, Харламовы, Телегины, Шмелёвы. Сбивали и таранили немцев, но сгнули в их концлагерях – Судаковы, Числовы, Рабиновичи, Соловьёвы, Шаталовы, Огуреевы, Поздняковы, Рязанцевы, Коростелёвы, Пахомовы, Шаховы. Улетели в бессмертие из-за неполадок с моторами, борт-оружием, шасси, из-за нехватки горючего – Пескарёвы, Коломойцы, Румянцевы, Егоровы, Сапожниковы, Агашковы, Брусникины, Окунёвы, Новиковы, Мериновы, Петровы, Решетниковы. Превратились в стаи журавлей Панфиловы и Якименко, Марченко и Песковы, Щукины и Обуховы, Астаховы и Пивоваровы, Базаровы и Афанасьевы, Бондари и Морозовы, Вороновы и Разумовы, Анисимовы и Борисовы. Погибли от снарядов и осколков немецкой ПВО Сомовы, Ткачёвы, Михайловы, Шестаковы, Лещенко, Быковы, Высоцкие, Федоренко, Харчиковы, Воробьёвы, Александровы, Галкины, Токаревы, Сердюковы, Панины, Родионовы, Мироновы, Наумовы, Ореховы...

Вооружённые силы Третьего Рейха убили лучших людей Советского Союза, авиаторов в массовом, однако фамильном понимании – Муравьёвых и Николаевых, Лихолетовых и Макаровых, Кудрявцевых и Масловых, Носовых и Овчинниковых, Суховых и Пустошкиных, Флейшманов и Юдиных, Алёшиных и Барановых, Гореловых и Викторовых. Наш долг не забывать лётчиков из родов Лакеевых, Медведевых, Ратниковых, Башкировых, Крючковых, Лихобабиных, Исаевых, Голубевых, Раховых, Пинчук, Власовых, Степаненко, Филатовых, Клещёвых, Рубахиных, Выходовых, Леоновых, Ефимовых, Парахиных, Моторных, Щекотихиных, Костылёвых, Камозиных, Талалихиных, Коняевых, Мухиных, Лукьяновых, Минаковых, Покрышевых, Храмовых, Рычаговых, Птухиных, Смушкевич, Преображенских...

Сократятся сроки жизни родных, ибо они никогда не дождутся – от Китая 1931-го до Японии 1945-го – Белоусовых, Яковлевых, Строевых, Шатохиных, Кологривовых, Маркиных, Добровых, Кожановых, Лазаревых, Пушкиных, Митасовых, Сибилёвых, Панкратовых, Шуваловых. Не вернуться в города, сёла, деревни, хутора, райцентры – Шапиры и Новожиловы, Осетровы и Пашкевичи, Бочковы и Битюковы, Артёмовы



БОЕВЫЕ МАШИНЫ КРАСНОЗНАМЁННЫХ ВВС



И-16



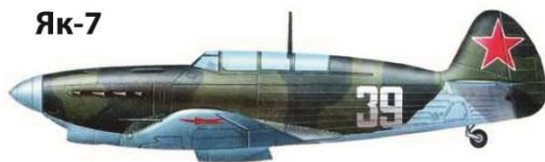
ЛаГГ-3



И-153 «Чайка»



Як-1



Як-7



МиГ-3 401-го ИАП



Як-9



Як-3



Ла-5



Ла-5ФН

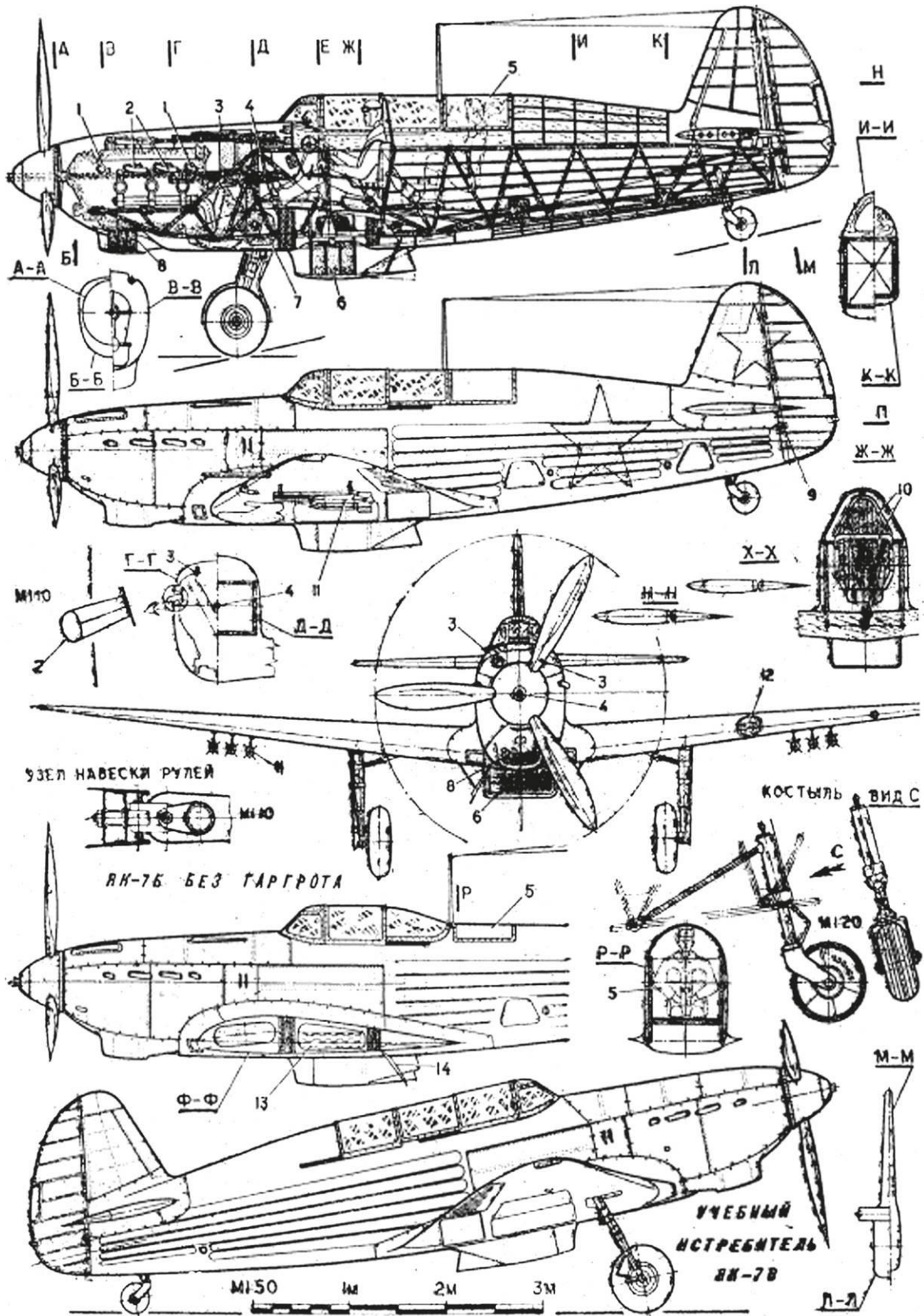


«Аэрокобра»



Кертисс Р-40

# ФРОНТОВОЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ЯК-7Б





и Кравцовы, Марковы и Логвиновы, Меркуловы и Ововоды, Моргуновы и Барсуковы, Великановы и Манукяны, Рыбкины и Середа, Супруны и Шматко, Кувайцевы и Пикулины, Голенковы и Дрогайцевы, Чирковы и Климовы, Грибакины и Ветчинниковы, Карпиковы и Олейниковы...

Великий список дорогих защитников Отечества, Героев освобождения Европы и Азии – известен и неизвестен. Цельное Победное Имя ему – **ИВАН ИВАНОВИЧ ИВАНОВ** – многонациональный народ Страны Советов. Священный список бесконечен и увековечен. Он освящён ключевыми конфессиями Планеты и Вечными Огнями больших и малых Святынь на Родине и за рубежом. Вот почему люди плакали и смеялись на Параде Победы через 75 лет после Великой Отечественной войны 24 июня 2020 года. Вот отчего и благодаря кому было не оторвать глаз от Юбилейного Салюта в Москве, тем же историческим вечером...

Крылья России крепнут. В каждом из нас жива память о неопенимых подвигах Поколения Победителей, воевавшего в доблестных рядах Красной Армии, ВВС, ВМФ, СМЕРШ. В генах народа величайший труд, лишения и жертвования Героев Трудового Фронта – Советского Тыла, работа тысяч эков и политических в «архипелаге» ГУЛАГ. Наследники переживших плен, оккупацию, лагеря, угон в Германию – побеждают на конкурсах, читая наизусть стихи фронтовых поэтов. Рисуют, поют, пляшут, учатся. Взрослеют, женятся и выходят замуж. Идут в «Бессмертном полку» со своими малышами – это и есть Счастье, отвоёванное ценой многомиллионных жертв и миллиарда ранений советского народа в 1941-1945 годах!!!



Поликарповский У-2 – «учитель» большинства лётчиков-истребителей ВВС РККА и ВМФ СССР



Истребитель И-15 являлся переходной машиной-бипланом перед освоением монопланов И-16

## «Achtung! Franzosen!»



## «Внимание! Французы!»

Кратко раскрыв боевые биографии 82 сталинских «соколов», по канонам воздушного братства ВВС СССР и Франции поклонимся пилотам ИАП «Нормандия-Неман». Авторы не раз встречались с сыном первого командира «Нормандии» Жана Луи Тюляна – Франсуа и его семьёй в дни их визитов на Орловщину. Подарили родным Героя и представителям военатташата Франции в России книги «Небесные снайперы» и «Сердце над облаками». Посещали с ними Каменку и Красниково, в окрестностях коих погибли Жан Луи Тюлян и Альбер Литольф, вспоминая подвижников поисковой работы Г.В. Малюченко, Е.Е. Щекотихина, понимание со стороны Е.С. Строева, автопробеги Р.Г. Леви...



Жорж Анри

В Год 75-летия Победы – 365 дней Памяти и Славы – будут вспоминать, в России и во Франции, 100-летних юбиляров Ж. Анри, М. Бона, Р. де ля Пуапа, Ш. Микеля и Ж. Риссо. Не останется в стороне Орёл и Орловская область (у нас единственный музей «Нормандии-Неман»).

Первоиоонец **Жорж Анри** родом из Эйевье (От-Саона) был зачислен в ВВС осенью 1938-го, позднее служил в Шартре, где располагался центр обучения лётчиков-истребителей. Из него пилот отправился в Марокко, в авиачасть GC 1/5, с пилотами которой участвовал в поддержке американского десанта осенью 1942-го, взлетая на «Киттихауке-75А».

Аспирант провоюет в Северной Африке ещё год. При вторичном возвращении GC «Нормандия» на передовую, Жорж добровольно вошёл в её состав, вылетев в Россию.

С зимы 1945-го француз храбро сражался в небе Восточной Пруссии на Як-3. 16 января, под Гумбинненом, уничтожает «Фокке-Вульф-190»,

28-го числа, близ Кёнигсберга, повреждает в группе такой же истребитель врага. 9 февраля, в сцепке с братьями-«раяками», заваливает два Me-109 в окрестностях Хейлигенбейля. Под Пиллау, 27 марта, сбивает «190-й» с товарищами, а близ Пуаена, 12 апреля, крестоносца той же марки лично.

Крайний «Фокке-Вульф» являлся последним 273 самолётом Люфтваффе в счёт «Нормандии-Неман» и принадлежал лидеру 51-й группы Гюнтеру Шаку, чья «экспертная» рука настигла за войну 174 жертвы.

Немец остался жив, а Жорж подбит. Позже он не успел забежать в укрытие при авианалёте, получив смертельное ранение осколком в голову. К непередаваемой скорби сослуживцев, бесстрашный лётчик умер в госпитале в 25 лет, на своём последнем аэродроме в Бладио, на берегу Фриш-гафа, к югу от Кёнигсберга, 12 апреля 1945-го...

**Морис Бон** вышел в мир в Эллия (Финистере), век назад, 10 февраля. Подав заявление о приёме в ВВС в конце января 1939-го, год учился авиаделу в апартаментах и на аэродроме Монпелье, в спеццентре по подготовке истребителей. Захватчики ворвались в русский Орёл, когда Мориса командировали на восток Африки (там аспирант воевал до Рождества 1943-го). Вслед Первомаю того же года Бон уже в «Нормандии». С весны до осени истребитель сшибает с российского неба шесть «кондоров» Г. Геринга (4 в группе с однополчанами). Конкретно от его снайперства пали Ю-88, Ю-87, Хе-111, от меча возмездия – Як-1М.

13 октября 1943-го, в жестокой схватке с немцами близ Ленино, произошла трагедия «Нормандии»: с боевого задания не вернулись Морис Бон и Роже Дени. Через два дня погиб в бою Лео Барбье. Героическую тройцу посмертно наградили орденами Отечественной войны 2-й степени и Почётного Легиона...<sup>1</sup>



Морис Бон



Ролан де ля Пуап

<sup>1</sup> Кланяемся через годы первопроходцу в исследовании «Нормандии-Неман», автору книги «Против общего врага» В.И.Лукашину, собравшему множество материалов и фотодокументов (М., 1976).



Наверно, нет таких месье и мадемуазелей в Прадо (Пью-де-Доме), кто не знает, что их земляк, Герой Второй мировой **Ролан де ля Пуап**, родился здесь 28 июля. В августе 1939-го он поступил в ВВС, а через год получил «права» на владение самолётом в военучилище Этампа. Не смирившись с позорной капитуляцией, Ролан уплыл с поляками на их судне в Туманный Альбион. Там формировалось патриотическое движение «Свободная Франция» (изначально именовалось «Франция не одинока!») под началом генерала Шарля де Голля. Во главе ВВС этого движения, куда сразу вступил де ля Пуап, избран полковника Корнильона Молинье.

С середины лета по Рождество 1941-го лётчик воевал в родных колониях на западе Африки на стороне «голлевцев», однако позже возвратился на «королевский остров», в целях укрепления опыта. Был принят на доводство в 602-ю истребительную эскадрилью RAF. Наряду с Героями «Битвы за Англию», сержант добивается первых успехов 13 апреля и 22 августа 1942-го под Грейвлайнсом. Пилотируя «Огневержец» – «Спитфайр Mk-VB», француз повредил и сбил два «Мессершмитта Vf. -109».

Машина Реджинальда Митчелла и Дж. Смита нравилась не только Р. де ля Пуапу. На трёхтонном истребителе стоял рядный 1440-сильный «Роллс-Ройс». Жидкостного охлаждения, выносливый «Мерлин» выпускался в разномоментных вариантах, что позволяло его владельцу достигать скорости 600 км/ч на высоте около 4000 метров. За 7,5 минут 9-метровый по длине истребитель взмывал на 6095 метров. Машина с размахом крыла 11,23 и его площадью 22,48 м<sup>2</sup> работала на высотах до 11280 метров, обладала дальностью действия 757 км. Безусловная гордость RAF и авиапромышленности Великобритании, «Спитфайр» изготовлялся с различным вооружением, став призёром среди истребителей по «тиражу» – более 20340 экземпляров.

«Извергатель огня» выпускался с 4 пулемётами и с двумя пушками (7,69 и 20 мм). Он достойно отвоевал разведчиком, поставлялся, но немного, по Ленд-Лизу в СССР. В модификации лёгкого бомбера был опасен парой 113-килограммовых или одной 227-килограммовой бомбами. Вошёл в историю его «Мерлин-61» с двухступенчатым компрессором и «табуном» 1660 л.с. Почти 3,5-метровый «в холке» «жеребец» из «авиаконюшни» блистательного покорителя воздуха и моря сэра Р. Митчелла, воевавшего за истребитель до Трагедии века с фавнами монархии, получит удлинённые законцовки крыла. На африканской модификации истребители вершили судьбу Второй мировой над Средиземным морем, Северной Африкой, дрались с умелыми и смелыми пилотами Императорских ВВС Японии.

Вершиной модификационных «рокировок» заявит себя «Спитфайр Mk-XII» с 1735-сильным «сердцем» «Гриффон», предназначенный для смертельного противодействия новейшим «Мессам» и «Фоккам», а также для авиаформаций Гранд Флита. Его превзойдёт «революционный» бомбер-

истребитель Mk-XIV, на который ставили «Гриффон-65», мощностью 2050 л.с. Рекордсменом по скорости отличился боевой разведчик «Огневержец Mk-XVIII», разогнавшийся до «Глостеров-Метеоров» до «болидных» 713 км/ч., увековечивший автора авиадвигателей, сэра Фредерика Ройса...

Увы, на таких самолётах Р. де ля Пуап, получившему англозвание «капитан», не доведётся сражаться с мастерами и юнцами из Люфтваффе. В звании аспиранта ВВС Франции лётчик добровольно присоединился к соотечественникам, решившим воевать с немцами на Восточном фронте, в России.

На первоначальном этапе «Нормандию» вооружили Як-1М. 16 июня 1943-го на нём Пуап «разламывает» «Раму» (ФВ-189) в районе Мулятино, однако боевое крещение не подтвердили. Под Ельней, 31 августа, он сбивает «лаптёжник» – пикировщик «Штука». В группе с «раяками» уничтожает «190-й» 1 сентября, спустя три дня – «Фокке-Вульф» под пилотированием лейтенанта Карла Хардта из Ягдгешвадер 51. 19 сентября, в группе, Ролан вбивает в землю экипаж Ю-87, через трое суток – такой же, уничтожив их близ Ельни и Смоленска. 4 октября в районе Красного под его точные залпы угодил «Хеншель -126». Этот разведчик с неубирающимся шасси брал до 150 кг бомб, вооружался парой 7,92-мм пулемётов и сыграл зловещую роль против РККА в первой фазе ВОВ (всего их собрали почти 800 штук). 13 октября неподалёку от местечка Горки младший лейтенант «снял» с неба Руси «коршуна» фюрера – «Фокке-Вульф-190», в союзе с товарищами.

Трагедии авиаполка, обстоятельства войны и необходимость пересадки лётсостава на Як-9 вынудили «Нормандию» временно выйти из боевых действий.

Растаяла зима 1944-го, когда Ролан де ля Пуап возвратился в Страну Советов. Смельчак с ходу включается в бои на Як-9. На нём, до перевооружения «мушкетёров» на Як-3 – он расстреливает «109-й» и пикирующий «лапоть» 14 и 16 октября, в районе Рани и Сталлупонена. Там же, действуя в составе группы, хоронит два «Фокке-Вульфа», «Штуку» и «Хеншель-129» 18 октября. Под Гумбинненом и Тракененом от залпов француза гибнут «190-й» и «109-й», сбитые в группе 23 и 26 октября. Отважным образом капитан уничтожил в России 16 различных самолётов Люфтваффе (9 с однополчанами).

Пилот заслужил кратковременный отдых, а 27 ноября 1944-го – орден Ленина и «Звезду» Героя Советского Союза. Награды легли на грудь аса рядом с орденом Красного Знамени, который он получил вместе с А. Марселем, М. Бегеном, П. Пуйядом 4 февраля 1944-го. На следующий день после награждения французов А. Марселя и Р. де ля Пуапа званием и медалью Героев СССР, Вождь державы и Верховный Главком И.В. Сталин приказал впредь именовать «Нормандию» 1-м отдельным истребительным авиационным Неманским полком Сражаю-

щейся Франции – за отличие в боях при прорыве обороны немцев на реке Неман (правильное имя водоартерии – Нёман).<sup>1</sup>

Граф Ролан де ля Пуап встретил долгожданный мир на Родине, в Ле-Бурже, где и передал свой Як-03 в авиамузей, решив вести спокойную гражданскую жизнь. Обосновавшись в Париже, часто выступал в печати и по телевидению. Авторам строк посчастливилось передать ветерану боевых французских ВВС книги «Небесные снайперы» с его портретом, а также великий поклон от Орловщины, через хранителя Мемориала «Нормандия-Неман» (Музея авиации и космонавтики), господина Алана Фажа. Дорогами Памяти он проехал по местам Ратной



Шарль Микель

Славы «Нормандии» с наследниками первого командира эскадрильи «Нормандия», майора Жана Луи Тюляна...

4 декабря 2020 Года 75-летия Победы исполнится 100 лет со дня рождения уроженца Бессана (Йеро) **Шарля Микеля**. В начале Второй мировой он подал заявление о приёме в ВВС, отлично учился в Этампе и Монпелье. Эстафетчик славных дел Жоржа Гинемера и Рене Фонка был назначен пилотом в Шалоне, где базировался GC-1/8. Летал на «Моран-Солнье», «Блоках», «Девуатинах». Патриот несказанно переживал падение Франции, гибель пилотов родных ВВС. В конце весны 1942-го Шарль демобилизовался.

Зимой следующего года перебрался на север Африки. Там, в марокканском Мекнесе, Микель прошёл ускоренные курсы по подготовке лётчиков-истребителей. Под Рождество 1944-го добровольно попросил направить его в Советскую Россию, в ряды бывшей немцев «Нормандии».

С марта аспирант в составе «раяков», избравших гербом соединения золотых львов на красном фоне. 26 июня, пилотируя Як-9, Шарль раскромсал «Фокке-Вульф-190» близ Орши, но был подбит немцами под Борисовым, по счастью, невредимым вернувшись к своим.

17 и 20 октября снайпер заваливает Me-109 и ФВ-190 в окрестностях Гумбиннена (второй – в группе). 22 числа, в районе Инстербурга, храбрец сбил лично «Фокку» и такой же истребитель на следующий день, над Гумбинненом. Спустя пять дней, вновь под Инстербургом, от очередей Микеля больше не взлетит очередной «Мессер». Рассекая небеса на Як-3 со стреловидной молнией на фюзеляже, пугая немцев трёхцветным (под флаг Франции) коком винта, Шарль уничтожает последний «109-й» под Гумбинненом, в группе с соратниками, 14 января

<sup>1</sup> Лит.: «Советско-французские отношения во время ВОВ 1941-1945 гг. Документы и материалы». М., 1959; воспоминания Ф.де Жоффра «Нормандия-Неман». М., 1982; книга Е.Е.Щекотихина «Нормандия» в битве за Орёл», Орёл, 2002.

1945-го. Через двое суток Герой двух держав не вернулся из тяжёлой дуэли над Сталлупоненом. Буквально убивался по ами (другу) Франсуа де Жоффри – они когда-то охотились с Шарлем на зайцев и ланей...

Победный год сложился самым трагичным в боевом пути «Нормандии-Неман»: через день после потери Микеля, погиб от взрыва бензобака «Яка» и «мессеровой» пушки Жан Пикено. 11 февраля в неравном поединке с «Фокке-Вульфами» под Кёнигсбергом, в районе Бладио, пал смертью авиатора чемпион Франции по игре в ручной мяч, Робер Ирибарн. Шесть дней назад простились с Роже Пенверном. 26 и 27 марта из «коррид» с асами «Мельдерса» и «Удета» не дождалось двух Морисов – Монжа и Шалля – их сбили близ Фридланда. Они застали пропажу в тумане Балтики Леонеля Меню, 29 января, но не дожили до трагедии с «африканцем» Жоржем Анри 12 апреля 1945-го...



Жозеф Риссо

Души не чаял в товарищах один из сильнейших лётчиков авиаполка, француз «итальянских кровей» (по отцу), капитан **Жозеф Риссо**. Ровесник Ивана Кожедуба тоже из деревенских – родился в Кадоливе (Буш-дю-Роне), 23 января. После «Мюнхенского сговора» поступил в военную авиацию, но «права» истребителя получил позже, в апреле 1940-го. Через год Жозефа отправили на север Африки. Когда заключили перемирие, он улетел с двумя единомышленниками в Гибралтар на «Кодрон-Симуне», твёрдо решив драться с немцами под крылом «Свободной Франции».

Беглецы угодили в плен, ошибочно сев в землях франкистской Испании. Впоследствии французам удалось вырваться из неволи и всё-таки достичь Гибралтара. 16 августа, первым попутным кораблём, они отчалили во «владычицу морей» – Великобританию.

В Туманном Альбионе Жозеф обрёл союзников в процессе изучения авиадела и пилотирования английских самолётов в учреждениях Оди-хэма, Тэрнхилла и Дебдена. Ближе к осени 1941-го напористый Риссо стал старшим сержантом RAF, числясь пилотом 253-й эскадрильи, дислоцировавшейся на северном побережье Шотландии.

Узнав о формировании соединения лётчиков-добровольцев на базе ВВС Раяк в Ливане, патриот немедленно присоединился к первопроходцам GC-3 «Нормандия». С тяжкого ноября 1942-го, в русском граде невест – Иваново, французы ежедневно постигали конструкцию, вооружение, пилотаж Як-1М, подружились с офицерами и авиатехниками.

В первых числах декабря 1942-го эскадрилья с золотыми львами на фюзеляжах была включена в Краснозвёздные ВВС. После боевого кре-

щения под Рославлем и Спас-Деменском, «раяков» направили в 303-ю ИАД 1-й ВА, где с 5 апреля 1943-го они активно вступили в жаркие бои с Люфтваффе.<sup>1</sup>

Дивизией командовал ветеран воздушных войн в Испании и Китае, близкий друг одного из лидеров ВВС РККА П.В. Рычагова, ас контактного боя, Георгий Нефёдович Захаров. Генерал летал на Ла-5, по «испанской привычке» – не закрывая фонарь кабины. Будущий Герой Советского Союза, автор книг «Я – истребитель» и «Повесть об истребителях», имел за плечами победы над «Арадо», «Фиатом», двумя «Мицубиси» и «Хеншелем».

Вскоре прибыли подтянутые и жизнерадостные новобранцы – Пуйяд, Матисс, Вермейль, Де Тедеско, Буб, Леон, Бальку, Де Форж, Бернавон. Их с радостью встретили Ж. Пуликен, Ж. Тюлян, Ж. Риссо, А. Дюран, М. Альбер, А. Литольф, Р. де ля Пуап, М. Лефевр, Д. Беген, А. Познанский, Р. Дервиль, И. Бизьен, Н. Кастелэн, А. Прециози. На старте эпопеи эскадрилий «Гавр», «Кан», «Руан» и «Шербур» – ударного «кулака» «Сражающейся Франции» – за подготовку машин отвечали 58 французских техников во главе со смекалистым А. Мишелем. Их выручали советом, шуткой, добронастроенностью 17 подкованных русских авиамехаников. Позже советская сторона взяла на себя полное материально-техническое обеспечение интернационального соединения. 5 июля 1943-го «Сражающуюся Францию» переформируют в авиаполк «Нормандия» по штату № 015/338-А, согласно трёхпунктному предписанию зама начальника Генштаба КА генерал-лейтенанта А.И. Антонова. Документ адресовался начальнику штаба Западного фронта, генерал-лейтенанту А.П. Покровскому.

Через 11 дней Жозеф Риссо, в группе с однополчанами, открывает свой счёт побед, «сняв» с неба под орловским Красниково лютого врага нашей пехоты, артиллеристов, танкистов, мотострелков, обозов – скоростной высотный разведчик-корректировщик ФВ-189, под прозвищем «Рама». 19 июля, виртуозно пилотируя Як-1М, он вбивает в землю близ Знаменского Ю-88 – 12-тонный двухмоторник с четырьмя членами экипажа. 30 августа, по неподтверждённым данным, сбивает почти 6-тонный бронированный пикировщик «Юнкерс-87 Штука», с двумя членами экипажа, над Ельней. На следующие сутки, взаимодействуя с «нормандцами», мужественный Риссо там же истребляет «лаптёжника» и ФВ-190. Под Боровским, Ельней, Смоленском – 14, 19, 22 сентября – снайпер отправил на тот свет владельцев и стрелков-радивов «190-го» и двух Ю-87. В небе Смоленска, на бывалом Як-1М, француз уничтожил ещё один истребитель К. Танка, 26 сентября. Однако, как и 22 сентября, победу ему не зачли (требовалось много подтверждений воздушной и наземной разведок).

---

<sup>1</sup> Объективный взгляд с обратной стороны фронта увековечил отважный бомбер Вольфганг Дирих в истории немецкого соединения ВВС «Бомбардировочная эскадра «Эдельвейс» (М., 2005). За ним – редкий «портрет» Me-262.



До 1944-го, когда «мушкетёров» вооружат новейшими Як-9, младший лейтенант Жозеф Риссо истребляет (в группе и лично) ФВ-190 и повреждает Ю-88 в районе Горок 13-15 октября.

В жесточайше-кровопролитном 1943-м «Нормандия» навсегда потеряла Героев Франции и России Андрэ Познанского, Ива Бизьена, Реймонда Дервиля, павших в смертельной «карусели» под Спас-Дименском, 13 апреля. 14 июля взорвался от удара об землю изрешечённый «Як» истинного рыцаря неба Жана де Тедеско. Через два дня близ орловского Красниково вылетел в мир иной «африканец», капитан Альбер Литольф, уничтоживший 11 гитлеровских «орлов». В тот же день трагичного 1943-го сгорел с истребителем храбрец Ноэль Кастелэн, увековечивший в России свою Родину – Ниор (Де-Севр). Непоправимое горе французов 16-17 июля ошрамит сердца и разум оставшихся в живых гибелью небопроходцев Андриэна Бернавона и Жана Луи Тюляна – они погибли за Орловщину, за Победу, около Красниково и Каменки. В один день – 17 июля – ещё не успели оплакать потерю друзей под Болховом, Красниково, Каменкой, «Нормандию» постигла утрата жизнерадостного пилота, аспиранта (кандидата в офицеры) Фермина Вермейля, близ Знаменского...

Правда войны остаётся таковой – её не запьёшь, не заешь, не скаламбуришь! Все они стояли в памяти не только у Жозефа Риссо, остались на редких исторических фото. 28 июля 1943-го погиб ветеран Северо-Африканской кампании, капитан Альбер Прециози, уничтоживший четыре вражеских самолёта – его сбили под орловским тогда Карачевым. Ровно спустя месяц немецкие зенитчики убили штурмана У-2 Жана Рэя в небе над Козельском, когда младший лейтенант доставлял документацию с лётчиком Астье. 31 августа, близ Ельни и Орши, в смертельном молохе с «Фокке-Вульфами» пали смертью крылатых патриотов капитан Поль де Форж и сын известного авиатора, младший лейтенант Жан де Сибур. Там же, на Родине Советской Гвардии, обрывается жизнь товарища М. Альбера и М. Лефевра, ветерана эскадрильи «Ильде-Франс» Альбера Дюрана, «снявшего» с неба России шесть самолётов Люфтваффе, до своей гибели 1 сентября...

Результативность летучих французов шла «пропеллер в пропеллер» с неминуемостью потерь, чередуемых боевыми ранениями различной степени тяжести. 4 сентября не заглушит никакой самогон и спирт ужас от растерзанного снарядом тела лейтенанта Жеральда Леона, вдребезги разбившегося в шести километрах к востоку от танково-орудийного «землетрясения» – Ельни. Только за сентябрь-октябрь не вернулись из боевых вылетов-заданий профи по истреблению крылатых «боши» Андрэ Ларжо, его тёзка Бальку, Морис Бон и Лео Барбье, Роже Дени. Они легли на Алтарь Победы – за Россию и Францию – под Мышково, Красным Селом, Ленино и Горками...

Мечь, с учётом перевооружения авиаполка на Як-9, всей полнотой вылилась пушечно-пулемётным огнём по жестоко сопротивлявшемуся противнику – на полных виражах, «петлях», «бочках», «горках», в пике и управляемом штопоре. Воздушные крестоносцы исходили злостью при встречах с «Яками», с коками винтов под цвет флага Франции.<sup>1</sup>

Маршал авиации, Герой Советского Союза Г.В. Зимин, участник обороны Курска, Брянска, Орла осенью 1941-го (42-й ИАП), сбивший за годы Великой Отечественной 39 самолётов Люфтваффе за 69 боёв, выдержанных асом в процессе выполнения 250 вылетов, рассказывал:

«Мне довелось видеть французов на земле и в небе. История минувшей войны даёт мало примеров того, как люди, разделённые политическими системами, образом мышления, соцпривычками и нацобычаями, могут подняться над барьерами во имя того, что составляет смысл существования человека вообще...

Однажды я прилетел в Шаталово к соседям для согласования вопросов, связанных с будущими боями. На аэродроме повстречал генерала Г.Н. Захарова в окружении лидеров «Нормандии». С ними оживлённо общался подполковник А.Е. Голубов, чей 18-й ГВИАП часто взаимодействовал с французами, вплоть до единой базы на аэродроме.

Между авиаторами шёл спор, характерный для тех лет: «Какой истребитель лучше – «Лавочкин» или «Як»? В 303-й ИАД числились обе замечательные машины, – подчёркивал Георгий Васильевич, трижды награждённый орденом Ленина и четырежды орденом Красного Знамени. – Мой тёзка Захаров летал на «Ла-5», хвалил истребитель. Французы изначально летали на «Як-1», «Як-7», «Як-9» (позже – «Як-3»). Привыкли к ним, полюбили. Командир «Нормандии», выпускник училищ Сен-Сире и Версаля, «душа истребителей» в Индокитайском Сайгоне, дружок Жана Луи Тюляна, майор Пьер Пуйяд смело возражал Георгию Нефёдовичу. С национальным темпераментом никак не соглашался, что «Як» уступает «Лавочкину». Захаров внезапно предложил:

– Вы на «Лавочкине» не летали. Слетайте на нём! Попилотируйте и сделаете окончательный вывод.

Рядом – готовый к взлёту «Ла-5». Уговаривать наследника ратной славы Ж.Л. Тюляна не пришлось. Пуйяд быстро сел в истребитель, запустил мотор, вырулил и взлетел. Немного прижал самолёт для разгона, а затем резко перевёл его в набор высоты со значительно большим углом набора, чем полагалось. Не уменьшая его, он продолжал набор высоты. Скорость машины падала, и вскоре «Ла-5» почти «повис» на двигателе.

Генерал не на шутку встревожился:

– Что он делает?! Сейчас заклинит мотор – и конец!

---

<sup>1</sup> Читайте книгу Героя Советского Союза Василия Николаевича Барсукова (22 победы, 7 – в группе), с любовью оформившего свою выстраданную работу «Крылом к крылу», вышедшую при поддержке ДОСААФ в 1981 году.

Словно услышав его слова, Пуйяд отжал самолёт, набрал скорость. Прямо над аэродромом прекрасно исполнил каскад фигур высшего пилотажа, да с такими лёгкостью и изяществом, как будто всю жизнь летал на «Лавочкиных». Это подтвердило высочайшее мастерство пилота, – заметил петербуржец, заслуживший два ордена Красной Звезды, ордена Суворова и Кутузова 2-й степени, орден Отечественной войны 1-й степени.

Командир «Нормандии» сел точно у «Т». Зарулил, выключил двигатель. Вышел из кабины и говорит:

– Самолёт хороший, но тяжеловат в управлении. «Як» легче и лучше.

Захаров резко заметил:

– Мотор на истребителе – новый. Не обкатан, и так «висеть» на нём – нельзя! Пойдёт стружка, двигатель заклинит – и тогда крышка...

Пьер Пуйяд улыбнулся, но понял замечание по-своему.

– Воздушный бой ведётся на полных оборотах двигателя, – молвил ас. – Это ведь война, а не туристский полёт. Кто же будет покупать у этой фирмы авиамоторы, если они будут отказывать?

Мы переглянулись и улыбнулись. Подобное нам не могло прийти в голову. У нас был истребитель с двигателем водяного охлаждения – «Як» и с воздушным охлаждением – «Ла». Прекрасная боемашина – скоростная, с сильным вооружением, надёжная. Нашей задачей было взять от «Ла-5» и «Ла-5ФН» максимум возможного. Иначе, все вопросы мы рассматривали в плане дальнейшего совершенствования лётного мастерства. А тут вопрос в немыслимую для нас плоскость: «кто купит у фирмы «Ла-5», если моноплан не понравится?»

Наивный Пуйяд никак не мог понять, чему мы улыбаемся, а нам было нелегко растолковать ему свою реакцию. Правда, Георгий Нефёдович буркнул, что «фирма» – надёжная и проверенная...

Впоследствии наши дивизии базировались рядом, – вспоминал Г.В. Зимин при создании мемуаров «Истребители». – Мы не раз видели, как настойчиво и упорно ведут бои с фашистами французские лётчики. Не раз в воздухе пилоты 240-й ИАД помогали французам, а те – нам. Это были надёжные боевые товарищи в самой трудной воздушной обстановке. Среди французов было немало первоклассных мастеров воздушного боя. Воевали они весьма результативно...

В 1-й Воздушной Армии о них знали все, и все за них болели. Когда мы узнавали о потерях «Нормандии», наши лётчики переживали их очень тяжело. Но они, как подобает настоящим небесным снайперам, воевали без всякой оглядки...

Мы даже слышали французские песни в эфире: наши побратимы, находясь в воздухе, часто напевали. То было нарушением лётдисциплины, однако свидетельствовало об отличном настроении добровольцев. Когда количество самолётов Люфтваффе увеличилось втрое, французам стало не до песен»...

«Фокке-Вульфы» и «Мессершмитты», во всей саранчовой модернизации, всё же уступали истребителям КБ А.С. Яковлева малые секунды на скороподъёмности и в прохождении полного виража. Секунды – одна, две, три, четыре – но они решают всё. Их компенсировать мог лишь только ум, вкупе с предельно акробатическим боевым пилотажем, независимо от опознавательных знаков. При этом важно помнить: всего того, что необходимо укротителям наземных болидов – в авиации может быть недостаточно, даже при высоком интеллекте и автоматизации приёмов. Противникам нужна строго победа, а кто её видел в лицо, в придачу с фортуной и госпожой интуицией???

Мы не найдём ответов на этот и сотни других вопросов, помня о нелепой катастрофе в небе под Тулой Мориса Бурдые и Жюля Жуара – 18 марта 1944-го. Они тоже влюблялись в русских красоток и любили танго «Татьяна» в исполнении Петра Лещенко, осуждали «вишистов» и правительство изменника Ф. Петэна...

Выходец из Монтиньи-сюр-Канна, выпускник училища ВВС Анрио, бывший бомбер и инструктор Анри (Генри) Фуко прибыл в СССР из Англии в июле 1943-го. Он сбил в составе «Нормандии» шесть «Фокке-Вульфов», два «Юнкерса-88» и «Хеншель-126» (лично и в группе), но разбился неподалёку от тульского аэродрома, 21 апреля 1944 года. Ему было 36 лет. При жизни рыцарь «Свободной Франции» гордился русским орденом Отечественной войны 2-й степени...

Уроженец Андели (Эра), один из лучших курсантов ВАУ Истры и Салоны, участник боёв на севере Африки, лейтенант Марсель Лефевр перед Россией дрался с немцами в рядах RAF. Один из основателей «Нормандии», воюя в Советском Союзе, разорвал залпами Як-1М три ФВ-190, две пикирующие «Штуки-87», пару бомберов Ю-88, по одному Хе-126 и Ме-109. Красавец умер от ожогов 5 июня 1944-го, в военгоспитале в Сокольниках, из-за неисправности с подачей топлива на его Як-9. 28 мая истребитель лидера эскадрильи «Шербур» загорелся под Дубровкой, сдетонировав при аварийной посадке боекомплекта. Орденоносец Красного Знамени, Отечественной войны 2-й степени, родных наград – «Военного Креста», ордена Почётного Легиона и Креста Освобождения, был посмертно награждён орденом Ленина и «Золотой Звездой» Героя Советского Союза 26 ноября 1944-го за 30 боёв, проведённых им в ходе 105 вылетов. Он успел обучить на Як-9 18 коллег, которые добровольно прибыли в Страну Советов из Туманного Альбиона и с Северо-Африканского ТВД...

На 10-м боевом вылете 26 июня 1944-го, под Борисовом, превратился в облако дыма юркий «ястребок» **Жака Гастона**. Младший лейте-

---

<sup>1</sup> Чтобы это понять, интересантам авиаистории достаточно внимательно прочесть фолианты Леонида Анцелиовича – «Гений «Фокке-Вульфа». Великий Курт Танк» (М., 2013) и «Великий Юнкерс: «Пикирующая смерть»» (М., 2014).

нант «снял» с русского неба одного «стервятника». Ровесник Ивана Кожедуба один схватился насмерть с четырьмя «Фокке-Вульфами-190». Посмертно награждён орденом Отечественной войны 2-й степени в День Красной Армии и ВМФ в Победном 1945-м...

30 июня 1944-го в окрестностях населённого пункта Рыленки (по другим источникам – в лесу близ Дубровки) разбились верные друзья – старлейт Брюно де Фалетан и его техник Астахов, летевшие к однополчанам на отремонтированном Як-7. Не было на



Жак Гастон

счёту отважного Брюно разбитого в обломкрошево «металлолома» противника, но осталась редкая фотокарточка, где он, с ещё не прикуренной папиросой, обнимает двумя руками чёрно-ухого белого пса – любимца «нормандцев». Пилота посмертно наградили орденом Отечественной войны 2-й степени, 26 октября 1944-го...

15 июля, под той же злополучной Дубровкой, пали смертью братьев-героев дворянин, капитан Морис де Сейн и его механик Володя Белозуб. Горе приключилось на глазах сослуживцев – Морис отказался прыгать с парашютом из-за неисправности Як-7. Француза посмертно от

метят тем же орденом день в день с де Фалетаном. Младшая сестра Мориса – Луиза, в память о брате и погибшем с ним сержанте Белозубе, окрестила первенца Владимиром...

Младший лейтенант Роже Пинон добрался до государства рабочих и крестьян 18 марта 1944-го, а погиб смертью боевого авиатора 1 августа, неподалёку от Сталлупонена, имея на счёту одну победу. Посмертно лётчика наградили орденом Отечественной войны 2-й степени в один день с однополчанами – 26 октября 1944-го. А задолго до этого (по меркам войны) – 26 августа того же года – не выдержало крыло истребителя бургундца из Дижона, ветерана Жана Бертрана: его новенький Як-3 сорвался в финальный штопор на скорости свыше 750 км/ч. Старлейт выжил в 25 вылетах, воевал в России с 21 декабря 1943-го. Посмертно поощрён орденом Отечественной войны 1-й степени на День РККА и ВМФ в феврале 1945-го...

Лётчику, как никому, сверхважно уметь работать над собой, обладать детальной памятью, воображением, ибо его жизнь искромётно «пролетает» в состоянии взведённого курка. Боевые биографии отечественных и зарубежных истребителей многогранно-неповторимы, а при жизни дравшихся за господство в воздухе – абсолютно непредсказуемы. Здесь дополнением ежедневно имели место – техническо-оружейная грамотность, чёткое распределение ролей и задач пилотов в группе, доскональное знание авиатехники, тактики и стратегии врага, умение



побеждать на устаревшей и слабой машине новейшие разнотипные самолёты противника. В каждом боевом вылете срабатывал жестокий закон войны: из небесного «амфитеатра» выходил живым только один из «гладиаторов». Вот только когда? Сегодня утром? На взлёте или посадке? Через час, до или после обеда? В зените солнца или при закате светила? В лётную – нелётную погоду? Завтра, а может, в последние дни и часы Второй мировой???

22 сентября 1944-го, при обстреле железной дороги Тильзит – Инстербург навсегда пропал без вести друг Делэна, старлейт и книгочей Марк Вердые. Спустя трое суток та же участь неизвестности постигла бесстрашного аспиранта **Луи Керне**, исчезнувшего где-то под Ригой. За Марком – 25 стартов в пылавшее небо Великой Отечественной, посмертный орден её имени, хотя ему не удалось



Луи Керне

сбить не одного «грифа» лично. Луи провёл на два вылета больше, вбив в землю одного «люфтваффовца». Как и многие «нормандцы-немановцы», посмертно награждён орденом Отечественной войны 2-й степени, 23 февраля долгожданного 1945-го. В Год 75-летия Победы Керне вспомнят на Родине, по случаю его 100-летнего юбилея, а Вердые был на четыре года его старше – погиб, в 28 лет...

Жак Казанев, 1918 года рождения, прибыл в Советский Союз, бить фашистов, за 10 дней до наступления 1944-го. Славный сын Франции мужественно перенёс 52 вылета на бывалом «Яке». За половину из них младший лейтенант 13 раз штурмовал пехоту и технику Вермахта. Уничтожил в четырёх схватках одного герингового «орла». 13 октября 1944-го смельчак пал жертвой превосходящих числом немецких истребителей в небе над Инстербургом. Доброволец завоевал ордена Красной Звезды и Отечественной войны 2-й степени...

За друзей-соотечественников расцветаются стремительными атаками и кинжальными залпами Як-9 капитан Жозеф Риссо. В окрестностях Пиллупонена, 18 октября разбивает в труху двухмоторный самолёт наземной поддержки войск (штурмовик) «Хеншель-129», авторства Фридриха Николауса. Под Инстербургом, виртуозно пилотируя между жизнью и смертью 23 октября, сшибает «Фокку», но триумф француза не подтвердят. На следующий день, уже в районе Гольдапа, Жозеф заваливает ещё один «Фокке-Вульф-190».

4 февраля 1944-го аса поощрили орденом Отечественной войны 1-й степени, а 26 октября орденом Красного Знамени. Всего Риссо осуществил 158 самолёто-вылетов, «утяжелив» русскую твердь многотонностью 12 истреблённых машин Люфтваффе. Перед переоснащением на

Як-3, когда авиаполк отзывался с передовой в декабре, командир звена 1 ОИАП «Нормандия» отбыл во Францию...

Своим ратным трудом, личными и коллективными подвигами, французские пилоты-истребители утвердили лучшие помыслы соотечественников и Движения Сопротивления, ненавидевших гитлеризм и правительство изменника Петэна. Их личный самопожертвенный вклад в общенациональную борьбу народов против Вооружённых Сил держав «Оси» велик, был и навсегда останется незабываемым!

Жизнь под прицелом... Ежедневная тяжкая боевая работа – взлёт – бой – посадка, израсходованный бензин и боезапас, радость победы и ужас от потерянного на глазах сослуживца, осознание собственной «обязательности» смерти. Всё это – «лоскутки» стрессово-психологического, не изученного и нераскрывшегося «парашюта» сознания, кровоточащего в условиях военвремени...<sup>1</sup>

2 ноября 1944-го где-то рядом с деревушкой Штирки (на границе с Польшей) друзья похоронили аспиранта Жана Мансо из 4-й эскадрильи. Он дважды подорвался на минном поле и скончался от гангрены, доведя всех до слёз бредом о Париже и Марокко. За 47 вылетов Жан Жак угробил шестерых крестоносцев, с 18 марта 1944-го. Родня младшего лейтенанта не скоро получит его посмертную награду от 23 февраля 1945-го – орден Отечественной войны 1-й степени, тем более побывает в далёком Антоново...

Парижанин Дидье Бегэн, выпускник лётчилища Бурж, за год до нападения Германии на СССР улетел в Англию на «Кодроне-Голанде», позже служил на севере Ирландии в 245-й эскадрилье. Из неё рискованный офицер перевёлся в 253-ю, где стартовал ввысь 207 раз, причём 65 из них – ночью. Впоследствии, в числе первых, вошёл в когорту «Нормандии». Участник Орловско-Курской Битвы чудом не погиб на Як-1М 17 июня 1943-го, когда под Знаменским пали храбрейшие опытные лётчики Жан Луи Тюлян и Фермин Вермейль. Дебютировавшему на «Харрикейне» капитану не довелось крушить немчуру на Як-9. В приказном порядке, по февральским сугробам 1944-го он вернулся в Англию. RAF доверят Дидье верховодить 341-й эскадрильей «Эльзас» (она же GC-III/2). 26 ноября того же года «Спитфайр-IX» Бегэна подожгли немецкие зенитчики – командир погиб. Снайпер заслужил в России орден Красного Знамени за уничтожение и повреждение пары «Рам», одного «Месса», пяти пикирующих «Ю-Штук», одного ФВ-190...

Французы единогласно отказались от многотысячных сталинских гонораров за каждый сбитый вражеский самолёт, однако смерть шла по пятам за победами. Через несколько минут после взлёта над Сталлупо-

---

<sup>1</sup> См. очерки авторов в ежемесячнике «Орловский военный вестник» за период 2013-2020 гг., публикации по теме ВВС в «Орловской городской газете» и журнале «Военные знания», В.П. Григорьев «Антуан Сент-Экзюпери» (Л., 1973).

неном немцы загубили младшего лейтенанта Шарля Микеля, 16 января 1945-го. За 35 вылетов друг Франсуа де Жоффра, родившийся в Бесане (Йеро), истребил шесть машин завоевателей. В конце октября 1944-го небесный воин заслужил орден Красной Звезды. Посмертно – орден Отечественной войны 1-й степени – на праздник РККА и ВМФ СССР, 23 февраля 1945-го...

Спустя сутки после гибели Ш.Микеля, снаряд «мессершмиттовской» пушки взорвал бензобак «Яка» отважного авиатора Жана Пикено. Трагедия произошла под Инстербургом. Порадоваться русским наградам или родному «Военному Кресту» младшему лейтенанту не довелось – не успел сбить ни одного фрица...

На следующий день за независимость Франции и России пал жертвой захватчиков Пьер Женес, уничтоживший пять самолётов Люфтваффе за 72 боевых вылета. «Нормандец» награждался орденом Красной Звезды, навязывал бой «Фоккам» и «худым» при их численном превосходстве. Младшего лейтенанта сбили близ Гумбиннена. 23 февраля Пьера наградили орденом Красного Знамени...<sup>1</sup>

Статистика войны не содержит эмоционального восприятия от горечи утрат, душевных мук и депрессий пилотов и авиатехников. Обратную сторону побоищ под облаками и выше их смог показать военлёт и писатель Антуан де Сент-Экзюпери:

«В тот миг, когда станет ясно, что вы под ударом, истребитель, подобно кобре, разом выпустив яд, и, уже выйдя из поля обстрела, недостижимый, повиснет над вами. Так раскачиваются кобры, молниеносно жалют, и снова начинают раскачиваться...

Значит, когда истребители исчезли, ничего не изменилось. Даже лица не изменились. Они меняются теперь, когда небо опустело и воцарился покой. Истребитель стал 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 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 далеко»...

Человек с Планеты людей, граф и автор любимых в России книг обращался к Президенту США Ф.Д. Рузвельту с просьбой о его зачислении в авиалагерь Марса под Тунисом. Экзюпери воевал на штатовском двухмоторном истребителе «Локхид-Лайтнинг», просился в «Нормандию», после отчисления в резерв. Лидеры группы пополнения авиаполка были не против, но высшее командование отказало 43-летнему лётчику. Мастер слова погибнет в водах Средиземного моря. Не скоро найдут его

---

<sup>1</sup> Не забудет подвигам Героев-французов нарком авиапромышленности СССР А.И. Шахурин в мемуарах «Крылья Победы» (М., 1985).

«Лайтнинг» (созданный Кейтом Джонсом) на дне и именной медальон замечательного гуманиста...<sup>1</sup>

29 января 1945-го в густом тумане Балтики исчез с «Яком» аспирант Леонель Меню – никто из звеньев 2-й эскадрильи ничего не слышал о пилоте и не мог сказать, что же с ним случилось под Кёнигсбергом. Через месяц младшего лейтенанта, истребившего двух крылатых оккупантов за 30 вылетов, посмертно наградили орденом Красной Звезды...

В районе легендарной базы подлодок Кригсмарине в Пиллау – 5 февраля – противник расстрелял машину Роже Пенверна, убив смельчака. Прибыв на Восточный фронт за неделю до Рождества 1944-го, он сбил семь машин Люфтваффе в ходе 67 самолёто-вылетов и девяти проведённых боёв. Франция поощрила славного сына «Военным Крестом» в 1944-м, а Россия орденами Отечественной войны 2-х степеней, в феврале и июне 1945-го. Не без подвигов Роже 1-й истребительный авиационный Неманский Краснознамённый полк «Нормандия» награждён Кремлём орденом великорусича Александра Невского 5 июня 1945-го, по Указу лидеров Президиума ВС СССР М.И. Калинина и А.Ф. Горкина за героизм при взятии цитадели Пиллау...

Там же доблестно дрался с крестоносцами в небе и на земле Морис Шалль, родом из Реймса-на-Марне, служивший в ВВС с 1933-го. Он прошёл школу 104-й авиабазы Ле-Бурже, училище Салоны, но не воевал в ходе нападения Третьего Рейха на Францию. С братишкой Рене пытался участвовать в боях на Северо-Африканском ТВД, пробравшись туда через франкистскую Испанию. Братья угодили в африканский плен до декабря 1943-го, но вскоре были освобождены. Из Марокко Морис и Рене рванули в Страну Советов в апреле следующего года. Быстро учились пилотировать Як-9. С 26 июня 1944-го по 25 марта 1945-го Шалль «раскрошил» не менее 10 неприятельских самолётов (5 в группе) – 5 ФВ-190, 4 Ме-109, 2 «Хеншеля-129». Не подтвердилось, что Морис завалил пикирующий «лапоть» – Ю-87.

Младший лейтенант отчаянно бился с «ястребами» и «коршунами» фюрера на Як-3, пав смертью Героя двух держав 27 марта 1945-го в окрестностях Пиллау. Награждался «Военным Крестом», орденами Отечественной войны 1-й степени, Красного Знамени. Посмертно – орденом Отечественной войны 2-й степени, 4 июня 1945-го. Младший Рене, выпускник Сен-Сира и Версаля, горевший в «Моране-406» в мае 1940-го, выжил в аде Великой Отечественной. На Як-9 и Як-3 капитан едва не потерял левую руку, уничтожил семь пиратов Люфтваффе, чем закрепил дебют в мае 1940-го, когда намахнул в небесах Виши и Аргона бомберы «Хейнкель» и «Дорнье». Народ Советского Союза отблагодарил Рене орденами Красного Знамени и Отечественной войны 1-й

<sup>1</sup> Странно, почему никто из французских пилотов 30-40-х гг. XX века не вошёл в книгу Н.Г. Бодрихина «Великие лётчики мира. 100 историй о покорителях неба»...

степени, с учётом, что командир авиаотряда «Кайенн» сбил ещё одного «грифа» с «нормандцами»...

Нет, не забыто, что Морис и его друзья ещё застали чемпиона Франции по игре в ручной мяч, «алжирца» из Байонны Робера Ирибарна. Младший лейтенант эскадрильи «Руан», участник движения «Свободная Франция» бился с «выводком» Г.Геринга на Як-9 и Як-3. Лично и в группе француз «снял» с неба Советской России 6 «Фокке-Вульф-190» и «Мессершмитт-109» с 26 июня 1944-го по 19 января 1945-го. 11 февраля того же года многострадальный «Як» Робера «Фокки» превратили в обломки в бою в районе Бладио, под Кёнигсбергом. Решительный Ирибарн заслужил орден Красной Звезды в октябре 1944-го и спустя 12 дней после гибели орден Отечественной войны 1-й степени. А 26 марта Победного Года из небесного ада, где «мушкетёрам» довелось схлестнуться с Бёренброком, Габлем и другими асами из «Удета» и «Мёльдерса», не вернулся симпатяга Морис Монж – младшего лейтенанта убили под злосчастливым Пиллау. Его сбивали в районе Ельни, но вылетел Монж в бессмертие без наград...

Последним – 12 апреля 1945-го – «Нормандия-Неман» потеряла Жоржа Анри, по злему року уничтожившего финальный 273-й самолёт в счёт доблестного соединения. Он скончался в госпитале на своём крайнем аэродроме в Бладио, на берегу Фриш-гафа, к югу от Кёнигсберга. Ох, и наплакалась по всем погибшим французам «мама» авиаполка – главный повар Татьяна Макаровна Рытикова... Долгое время считали погибшими или пропавшими без вести младших лейтенантов Жана Бейссада и Константина Фельдзера – они были подбиты и захвачены немцами в плен. С «того света» вернулись тяжело раненые Жан Эмоне, Шарль Ревершон. Не раз выбывали из строя, потеряв «Яки», другие опытные и начинающие пилоты.<sup>1</sup>

По официальным архивным данным, «Нормандия», затем «Нормандия-Неман», осуществили за годы Священной войны более 5000 вылетов. Лётчики соединения за 869 боёв истребили и повредили 273 и 80 разнотипных самолётов Люфтваффе. Противнику нанесён значительный урон в технике и живой силе, за что формирование наградили орденами Красного Знамени и Александра Невского.

Почти 100 французов стали орденосносцами, Героями Советского Союза – Ж. Андрэ, М. Лефевр, Р. де ля Пуап, М. Альбер. Родина отметила соотечественников Военной медалью, Боевым Крестом с пальмой, орденом Почётного Легиона, Крестом Освобождения. Добровольцами последовательно командовали майоры – Ж.Л. Тюлян, П. Пуйяд, Л. Дельфино. Триумф французских истребителей достался им ценой гибели

---

<sup>1</sup> О них не напишет не строчки авиаисторик из США Майк Спик, хотя в книге «Асы союзников» назовёт французов Дж.Ф. «Мозеса Морли» Демосея (20 побед) и П.Х.Клостермана, сбившего почти столько же машин Люфтваффе.



71 машины и 45 небесных снайперов. Четыре самолёта потеряли при освоении «Яков» всех моделей. Трое «мушкетёров» разбились в авиакатастрофах в ходе тренировочных полётов...

Павшие и живые, до гибели, в боях, госпиталях, после войны – буквально обожали Як-1М, Як-7, Як-7Б, Як-9, Як-3 во множестве их модификаций по моторам и вооружению. Редкую дуэль и козыри – Як-3 над асом-инкогнито приводит в мемуарах парижанин, «барон» Франсуа де Жоффри де Шабриньяк, грудь которого украшали орден Ленина и другие боевые награды.<sup>1</sup>

«Начинается воздушный бой, – пишет он в историческом свидетельстве «Нормандия-Неман». – У Шалля свой противник, у меня – тоже. В манёвренности имею преимущество. Враг это чувствует.

Немец понимает, сейчас я хозяин положения. Четыре тысячи метров... Три тысячи метров... Мы стремительно несёмся к земле... 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. 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. Увеличиваю угол пикирования и, когда он достигает примерно 80°, вдруг вспоминаю о Бертроне, который разбился в Алитусе, став жертвой колоссальной нагрузки, разрушившей крыло. Инстинктивно беру ручку на себя. Мне кажется, она поддается 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 вовремя! Я почти ничего не соображаю. Когда через доли секунды сознание полностью возвращается ко мне, вижу, что вражеский истребитель несётся у самой земли, словно играя в чехарду с белыми верхушками деревьев.

Вид неприятельской машины подхлётывает меня. Метр за метром, секунда за секундой приближаюсь к ней. Она увеличивается, растёт на глазах. 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, 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».

Франсуа де Жоффру, получившему «авиаправа» в 17 лет, было что сказать и сравнить в «Воспоминаниях военного лётчика». Старший капрал

---

<sup>1</sup> Более подробно биографии храбрецов ВВС Франции (в т.ч. в послевоенный период) авторы раскрыли на страницах иллюстрированных книг – «Небесные снайперы» (в 2-х изд.) и «Свастика под прицелом» (Орёл, 2006-07, 2016).

прошёл до войны курсы ряда авиаучилищ, позже служил в алжирском Ороне. Попал в застенки Санта-Круз за попытку угнать «Блок-175» вместе с товарищами в Гибралтар. Их освободили британцы и янки, после чего «барон» сержант де Жоффр дрался с врагами в Тунисе на штатовском «Кертиссе Р-40 Уорхоке», в рядах GC- II/5, более известной как «Лафайет».

За сутки до Рождества 1944-го аспирант стал членом «Нормандии», отлично выдержав тренировки на Як-9. На нём обескрылил двоих иноземцев, третью победу не утвердили. Следом, на Як-3, Франсуа одержал пять побед за январь, февраль, март 1945-го (3 в группе). 26 марта не подтвердилось, что он сбил ФВ-190 под Пиллау. 27 числа младшего лейтенанта подбили и ранили. Спас парашют, но Герой 11 часов боролся за жизнь в ледяной воде, три километра на пути к смерти и берегу. Он вырвется из лап преисподней, едва не накрывшей его огнём и волнами у Фриш-гафа, рядом с деревушкой Розенбаум, попутно получив прозвище «Человек с Балтики», когда союзники обнялись в Торгау, на Эльбе.

За 125 вылетов и семь уничтоженных «стервятников» Франсуа наградили Военными «Крестом» и медалью, орденами Отечественной войны 2-степени, Красного Знамени, Ленина. А из вод Балтики человека Франции спас капитан 20-й Барановичской дивизии Г.Х. Назарьян, за что Родина В. Гюго поощрила его «Военным Крестом». Де Шабриньяк не ошибся, отметив на века: «Точность огня нового истребителя «Як-3» была исключительной. Настоящая артистическая работа, правда, не всегда безопасная»...

Одержавший 16 побед полковник Луи Дельфино солидарен с подчинённым на страницах «Вестника воздухоплавания». Уроженец Ниццы, потеряв отца в Первой мировой, выпускник Академии Сен-Сир, сбил первых немцев на «Кертиссе-75А» и «Блоке-152», в мае-июне 1940 года. Не раз патрулировал побережье Средиземноморья на «Аэрокобре», затем убыл в СССР, «под крыло» «Нормандии». С февраля 1944-го по март 1945-го майор уничтожил два Вф.-109 и шесть FW-190 лично и в группе с однополчанами. За подвиги и победы на Родине, в Африке, Советском Союзе подполковник Луи Дельфино, совершивший 55 боевых вылетов в составе «Нормандии-Неман», награждался «Военным Крестом», орденом Отечественной войны 1-й степени и Красного Знамени, офицерским орденом Почётного Легиона. Заместитель Пьера Пуйяда печатно и устно отчеканивал:

«В воздушном бою наша матчасть обеспечивала существенное преимущество перед противником. Наши истребители на пикировании набирали скорость быстрее, чем истребители Люфтваффе. Бои на виражах мы спокойно вели на основных боевых высотах, имея бесспорное превосходство над немецкими самолётами, особо над ФВ-190».

Ас Г.Н. Захаров, создавший после войны «Повесть об истребителях», вспоминал 20 июня 1945-го – день передачи 41 Як-3 в качестве дара СССР Франции – не без эмоций. Георгий Нефёдович лично знал

всех французов, не раз прилетая к ним на аэродром на темно-зелёном Як-3 с Георгием Победоносцем и с белой стреловидной молнией на фюзеляже. Генерал-майор авиации, Герой Советского Союза живо запечатлел историческое событие (о поддержке новых ВВС Франции просил лично Иосифа Сталина её будущий Президент Шарль де Голль):

*«Нелегко нам было расставаться с боевыми французскими друзьями, отправлявшимися на Родину. Возвращались они во Францию на «Як-3», которые были безвозмездно переданы французской авиации в знак дружбы двух великих держав. Глубоко врезались в память прощальные 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-го один из пилотов авиаполка напишет отзыв о Як-3 в престижном английском журнале «Айрплейн»:

«Атакую «Фокке-Вульф-190», он никогда не поднимался значительно выше 5000 метров. На этой высоте «Як-3» имеет наилучшие качества. Вблизи земли «Як» превосходил фрица, и многие немецкие лётчики теряли скорость и разбивались, пытаясь следовать за ним на крутом вираже».

Коллеги англичан из журнала «Флайт» ещё в 1942-м, анализируя ТТХ FW-190, попавшего в RAF рабочим трофеем, заметили, что истребитель К. Танка, оказавшись в небе Великой Отечественной, «нашёл себе достойных соперников – лёгких и манёвренных истребителей Лавочкина и Яковлева». От Иваново до Кёнигсберга исследует трагедии и победы авиаторов Франции хороший наш друг, историк, автор многих книг Е.Е. Щекотихин – найдите его труд «Нормандия» – полёт в вечность» (Орёл, 2016).



Жан-Луи Тюлян



Пьер Пуйяд



Луи Дельфино



Георгий Захаров



## От «Блицкрига» – до Нюрнберга

С появлением Me-109В в небе Испании, остаётся смертоносным фактом в многотысячном измерении, что следовавшие за ним «Эмили», «Густавы», «Фридрихи» и прочие модификации (а их было более 40!) олицетворяли победы и горе Люфтваффе. Вилли Мессершмитт, Вальтер Ретель, Людвиг Бёльков, Тео Кронейсс, Александр Липпиш, Рудольф Опитц, Г.Д. Кнотц сконструировали и испытали не только самый надёжный, массовый и многоцелевой истребитель. Авиаэлита нацистской Германии, воспитав высокопрофессиональных воздушных «блицкриговцев», задала круглосуточную головоломку ведущим авиаконструкторам, ВВС, самолётостроителям Антигитлеровской коалиции, изначально именуемую «мессершмиттоманией»<sup>1</sup>.

Разрешение «ребусов» по гамме моделей Me-109, а также по многоцелевым Me-110, сожжёт, утопит, разорвёт, замурует и покалечит тысячи лётчиков по обе стороны фронтов Второй мировой, ещё кроваво-испепеляющей оно коснётся всех пилотов, слетевшихся в небе Великой Отечественной войны.

В книгах «Небесные снайперы», «Сердце над облаками», «Штурмующий небо» (в трёх разных изданиях), «Небопроходцы», «Свастика под прицелом», в сотнях публикаций о ВВС СССР и Германии за 30 лет, авторы строк детально исследовали, «почему, отчего, как, благодаря кому» развернулась мощь авиакорпорации «Мессершмитт АГ», с раскрытием нюансов биографий её учредителей, инженеров, нацистских опекунов. Ниже покажем предельно сжатую форму родословной эпохального перехватчика, рождённого на кульманах Вилли-Эмиля Мессершмитта и Вальтера Ретеля, творивших без боязни оказаться под овчарками в концлагере Дойчланда.

Наследник скоростного 4-местного «Тайфуна Vf.-108» впервые взлетел по сентябрю 1935-го, порадовав всех, кто мечтал отомстить за превращение в лом 5000 самолётов по «параграфам» Версаля. Пока германский «Чкалов» – Эрнст Удет подчитывает гонорары от Голливуда за асовские трюки в х/ф «SOS-Айсберг», «мессершмиттовцы» празднуют успешные испытания на аэродромах Хаунштеттин и в Рейхлине. Сперва на условном «Смерче» устанавливали «Роллс-Ройс Кестрель VI» с 695-ю «лошадками», но на подхвате уже ждали заказы «Даймлер-Бенц» и «Юнкерс», со своими «DB-600» и «ЮМО-211». Особенностью движка англичан была его схема с прямым расположением цилиндров, хотя поршневой моноплан сразу задумывался создателями под установ-

---

<sup>1</sup> См.: «Боевые самолёты» пера и кисти И.Андреева и А.Захарова (М., 1981) – бесценный фолиант о ВВС, рождённый на основе «Авиамузея» журнала «Техника-молодёжи», очерк Р.И. Виноградова и А.В. Минаева «Самолёты СССР» (М., 1961).

ку стрелкового оружия в развале блока цилиндров. На моторах дебютных Vf.-109 жизнь топливной системы осуществлялась на карбюраторах.

В Советской России летят головы маршалов, флагманов, генералов. Разрушаются авиаКБ, а Me-109В с 700-сильным «ЮМО-210G» гоняют Республиканские ВВС в небе Испании в составе Легиона «Кондор». Авангардные участники репетиции Второй мировой вооружались четырьмя пулемётами, разгонялись до 470 км/ч, взмывали ввысь до 8100 метров. «Новобранец» взлётным весом 2200 кг, с размахом крыла 9,9 м и его площадью 16,5 м<sup>2</sup>, имел длину 8,70 м, а также отличную дальность полёта – 700 км. Часть машин собиралась с тремя пулемётами MG-17 калибра 7,9 мм.

Основными недостатками «счастливчики-арийцы» по эксплуатации первых серийных «Мессов» называли проникновение выхлопных газов в кабину, слабость и неустойчивость убирающегося шасси, отсутствие мотор-пушки и MG более убойного калибра.

В жёсткой конкуренции с детищами Э.Хейнкеля (в первую очередь из-за системы охлаждения), цельнометаллический моноплан «Байерише флюгцойгверке» был поддержан начальником Генштаба Люфтваффе генералом В. Вефером, но принят в «штыки» экс-шефом финуправления «Люфтганзы», секретарём Министерства авиации, начальном вооружения ВВС Э.Мильхом. Вальтер сгорел вместе с «Хе-70» после встречи с курсантами училища в Дрездене, 3 июня 1936-го. Основоположника стратегии и доктрины Люфтваффе Вефера оплакивал Фатерланд. Команде В. Мессершмитта пришлось сорваться с ног и покрышек, дабы «пробить» «109-й» в серию перед «евреем по матушке» Эрихом. В дело вмешался «наци №2» Г. Геринг: мамаша отреклась от сына, а отец – Мильх – немец...<sup>1</sup>

Время и строительство «Тысячелетнего Рейха» не ждали. В производство запускается Vf.109С, за ним – серия «D», козырем которой, помимо свободнонесущих крыльев, установили «Даймлер-Бенцы-600» и 20-мм пушки, несущие смерть через ось редуктора.

В судьбе перспективного демона вторжения приняли активное участие асы «дрессировок» самолётов Э. Удет, Г. Шейдеман, инженеры-испытатели К. Франке и Г. Вюрстер, агенты вездесущего техдиректора «Мессершмитт АГ» – Тео Кронейсса, ведущий конструктор Вальтер Ретель под оком профессора Вилли. Были последовательно обкатаны: мотор-пушка, винты изменяемого шага «VDM-Хамилтон», система впрыска горючего в цилиндры, двухступенчатые нагнетатели, различное расположение воздухозаборников маслорадиаторов, размещение пулемётов в крыльях и фюзеляже. Очевидно, всем, кто вёл аэродинамичную

---

<sup>1</sup> Многие политические, партийные, промышленные, идеологические, концлагерные тайны нацистов детально отображены С.Воропаевым в «Энциклопедии Третьего Рейха», М., 1996.



машину в жизнь, было не до аплодисментов Олимпиаде и фильму любимицы фюрера Лени Рифеншталь, с покaдрoвым «Хайлем!» под заголовком «Триумф воли»...

Ввод в конструкцию истребителя более тяжёлого и длинного «Бенца» взамен «ЮМО» придал машине не только мощности и выносливости, но и изменил её центровку. 970-сильный двигатель, в отличие от 700-сильного мотора от «Юнкерса», потребовал кардинального вмешательства в систему охлаждения. Упоная на продолжительность режима работы детища флагмана немецкого моторостроения, Мессершмитт и К<sup>о</sup> установили радиатор в носовой части фюзеляжа, буквально под мотором, а пару консольных (крыльевых) разместили ближе к центру тяжести аппарата. Впереди кабины лётчика по левому борту появилась знаменитая отличительная «бородавка» «Мессов» – воздухозаборник нагнетателя мотора, а также ввели обязательным трёхлопастный пропеллер «VDM» с переменным шагом. Претерпели изменения в направлении усиления всей схемы самолёта конструкции планёра и шасси.

Вслед триумфу в Цюрихе, здесь не обошлось без взыскательного участия как самого «профессора по флюгцойгам», так его правой и левой руки – лидера авиапроизводства Фрица Хенцена и финансово-коммерческого директора Ракана Кокотакки, помогавших Вилли по проекту четырёхмоторного бомбера Vf.-165.

Повторимся, за «испанской» «Бертой» рождаются модификации «109-го» – «С», «D», «E» и т.д., по «готическому» алфавиту. На них внедрились системы прямого впрыска топлива в цилиндры и впрыска воднометаноловой смеси в цилиндры (MW-50), по ходу эксплуатации менялось вооружение истребителя. Например, серия «С» («Клара») снаряжалась четырьмя пулемётами (пара в носу, по одному на крыло). Под эту же серию подгонялся проект с пятым пулемётом и модификации с пушками в крыльях. Немногие «Клары» воевали против республиканцев и русских добровольцев в Испании с моторами «ЮМО-210G», модернизированными по выхлопной системе. Часть из них послужит «университетами» Люфтваффе в скором будущем, при освоении ночных полётов, о чём не скоро напишет Майк Спик в книге «Асы Люфтваффе»...

Карбюраторная «Дора» (серия «D») выпускалась четырёхпулемётной в Лейпциге и Бремене, имела одинаковое с «Кларой» «сердце». Крупица из мелкосерийного «тиража» испытывалась над Пиренеями. Ещё меньше приобретут Венгрия и Швейцария, «нейтрально» воевавшая «Эрликонами». Особенностью «Доры», работавшей «педагогом» в авиаучилищах Дойчланда, считалась выхлоп-система эжекторного типа.

Наиболее количественно в массы первым пошёл «Мессершмитт-109E». «Эмиль», сконструированный в лучших традициях аэродинамики, оснащён «Даймлер-Бенцем 601» или «DB-601D», мощностью 1150 л.с. В экстренном режиме КПД мощности в киловаттах мог быть значительно

выше, особо с ростом производства «DB-601N». Самолёт, с удельной нагрузкой на крыло  $156 \text{ кг/м}^2$ , с этим поистине удивительным мотором с плоскими головками поршней вместо бывших вогнутых, получил допдавление в каждом из 12 цилиндров двигателя V-образной компоновки. Само собой, такое «сердце» не могло «жить» на низкосортном горючем, поэтому данный мотор потреблял строго высокооктановое топливо.

Синдикат авиаумов Третьего Рейха чётко осознавал предназначение создаваемой им самолётостроительной отрасли. Одно перечисление 180 пунктов компоновочной схемы Vf.-109E и его модификаций заняло бы несколько страниц, причём с сухим авиаинженерным текстом с обеих сторон. Помните, друзья-союзники, любой советский авиаконструктор был обязан знать наизусть «нутро» самолётов противника – кровь из носу, круглосуточно, от А до Я, на русском и немецком языках. Не случайно бдительность называлась оружием: она обнаруживала врага – и за горами, и за плечами, по пословице «У врага змеиная злоба; поглядывай в оба!»...<sup>1</sup>

Возьмём за основу воздушный меч европейского «блицкрига» – «Эмilia-4», развивавшего до  $570 \text{ км/ч}$  и забиравшегося на высоту почти  $11000$  метров. Ушли времена воздушных гонок не только на Кубок Ж. Шнейдера, мирная рекорд-героика компаньонов В. Мессершмитта – Р. Бауэра, Э. Айхеле, Г. Хакмака, планериста Сиволда. Фюзеляж моноплана длиной  $8,7$  метров полумонококового типа выполнялся из двух половин, которые скреплялись по его центральной линии. Однолонжеронное крыло, размахом  $9,9 \text{ м}$  и площадью  $16,4 \text{ м}^2$ , имело спецвырезы в лонжероне под две  $20\text{-мм}$  пушки MG-FF «Эрликон», с боекомплектом  $60$  снарядов на ствол. В верхней части фюзеляжа, прямо перед лётчиком, стояла пара пулемётов «Рейнметалл-Борзинг» MG-17, с боезапасом  $500$  патронов каждый. В варианте лёгкого бомбера к пушечно-пулемётному арсеналу «подбрасывали»  $250\text{-килограммовую}$  бомбу. Техники могли её заменить четырьмя  $50\text{-килограммовыми}$  (спецподвеска меж опор шасси ЕТМ-500).

Чтобы частично понять, что происходило в войне за господство в воздухе вне теорий Джулио Дуэ, сопоставим результативность вооружения истребителей Люфтваффе с борт-оружием самолётов того же типа ВВС РККА. Так, темп стрельбы у советских пулемётов ШКАС ( $7,62 \text{ мм}$ ), УБ ( $12,7 \text{ мм}$ ) и немецкого MG ( $7,92 \text{ мм}$ ), при звеньевой ленте и  $75$  штуках (для MG), составлял соответственно –  $1800$ ,  $1000$ ,  $1100$  выстрелов в минуту! Представьте, через  $75$  лет, нечто подобное, с учётом начскорости пули  $825$ ,  $850$  и  $755$  метров в секунду...

$23\text{-килограммовая}$   $20\text{-мм}$  авиапушка «Эрликон» (MG-FF) могла метнуть почти килограммовый снаряд  $520$  раз в минуту, с начальной скоростью смерти  $600$  метров в секунду. Советская  $20\text{-мм}$   $42\text{-килограммовая}$

---

<sup>1</sup> О войне авиаконструкторов СССР и Германии создали знаковые книги М.Арлазоров «Фронт идёт через КБ» и И.Стражева «Полёта вольное упорство»...

ШВАК с массой снаряда 0,096 кг, была ещё убойней, выстреливая 800 раз в минуту, со скоростью прохождения снаряда 800 метров в секунду. Одинаковая с ней по весу немецкая 20-мм MG-151 крушила противника, с тем же весом снаряда, что у «Эрликона», с начскоростью 780 метров в секунду, с темпом стрельбы до 700 выстрелов в минуту. Русская 23-мм ВЯ, весившая 66 кг, уничтожала немцев 200-граммовыми снарядами, обладая начскоростью 900 м/с и скорострельностью 600 выстрелов в минуту. Германские 30-мм МК-101 и МК-108, весом 147 и 63 кг, при одинаковой массе снарядов (330 г), разрывали всё живое и неживое темпом 200 и 600 выстрелов в минуту, имея скорость снарядов 760 и 500 м/с соответственно. В скором будущем не будет спасу завоевателям от русской 37-мм авиапушки НС-37 – при массе автомата 150 кг и снаряда 735 г, она была медленной по темпу стрельбы (250 выстрелов в минуту), однако убийственной по начскорости снаряда – 900 м/с...

Как видим, смертельная точка параллакса, с опережением, даже без форсирования работы двигателя, ясно показывает несведущим, что «ловля на живца» или малейшая нерасторопность лётчика-истребителя тут абсолютно отпадают, независимо от опознавательных знаков на фюзеляжах и крыльях самолётов.

Изначально немцы потерпели фиаско с установкой на Vf.-109 пушки, стрелявшей через пустотелую втулку пропеллера (аналогичная ситуация сложилась и с «прописанным» там же 7,92-мм MG-17). Позже германские оружейники устранили «заедание». Различные модели авиапушек достигнут своего преступного совершенства на всех моделях-модификациях «худых» В.Э. Мессершмитта. Это позднее, а поначалу, заметим, предпочтение отдавалось крыльевому расположению орудий.<sup>1</sup>

12-цилиндровый V-образный «Даймлер-Бенц 601А» (или его более мощные усовершенствованные модификации с компресс-системой впрыска закиси азота для форсажных режимов работы двигателя в полёте GM-1) устанавливался на периметральной раме в носовой части фюзеляжа. С мотором были взаимосвязаны: магниевая консоль для его крепления, крепление моторамы к переднему шпангоуту, опора стойки, поглощавшие вибрацию демпферы, помпа впрыска топлива, бензопровод, нагнетатель, электрооборудование, системы газораспределения, охлаждения, смазки, фильтрации воздуха и кислородного обеспечения.

Авторы принципиально придерживались концепции простого и надежного самолёта, удобного в обслуживании и эксплуатации. В систему охлаждения двигателя входил головной бак с гликолиевым наполнителем, крышка заливного отверстия охладителя, трубки, соединённые с подкрыльевыми радиаторами, створчатый воздушный радиа-

---

<sup>1</sup> О взлётах и штопорах Люфтваффе провёл глубокое исследование авиаконструктор Л.Л. Анцелиович в серии «Гении авиации» - «Великий Мессершмитт», М., 2013. См. также «Геринг» Р. Манвелла и Г. Фрэнкеля, М., 2007.

тор. Помимо вспомогательных механизмов, влиявших на КПД мотора, его охлаждение улучшалось за счёт переднего нижнего воздухозаборника, обтекателя охлаждающей трубки, дополнительных воздухозаборников за коком винта, самой воздушной струи, создаваемой вращением трёхлопастного «VDM» с механизмом изменения его шага. Компрессор приёмистого к нагрузкам «Даймлера» «дышал» с помощью воздухозаборника и обтекателя.

На машине, призванной нацистами завоевать Мир, стоял допмаслобак для продолжительных и дальних полётов (до войны Вилли занимался не только спортивными и почтовыми проектами самолётов). В эту же систему обеспечения боевой работы истребителя включались стандартный маслобак с горловиной, маслорадатор с воздухозаборником, лючок измерителя уровня масла. Топливная система «Эмиля», весившего с полной нагрузкой около 2510 кг, несла в себе L-образный бензобак с горловиной, линию продувки горючего и его фильтры. Внизу фюзеляжа, на центрпилоне, предусматривалась подвеска двух откидных баков (один из них – на 300 литров). Без них Vf.-109E преодолевал 700 км, а с 300-литровым – до 915 км. Конечно, внедрение нового модельного ряда «Даймлер-Бенцев» подразумевало как увеличение расходов на ГСМ, так и величины ёмкости баков, на что «улетали» миллионы рейхсмарок. На моторах «блицкриговцев» устанавливались патрубки выхлопных газов, передние обтекатели сопла выхлопной трубы. Мощность двигателей с прямым впрыском возросла до 947 кВт, что не могло не радовать создателей одномоторного «охотника» и его полноправных владельцев.

Конструкция убирающегося шасси «109-х» вызывала массу нареканий, несмотря на то, что позволяла механикам демонтировать консоли крыла, не вывешивая машину с помощью домкратов. Закреплённое в нижней части фюзеляжа, шасси имело запирающий механизм и ниши стоек в крыльях. Детально его схема представлялась главными колёсами, их створками, осями, втулками, шлиц-шарнирами, тормозными тягами, амортизаторами двух видов, а также стойками, шарнирами, кожухами, люками для колёс, которые могли прикрываться экранами из полотна. Хвостовое колесо с амортизатором было неубирающимся, что не похоже на «мессершмиттовцев» – они же боролись за совершенство аэродинамичных форм, за скороподъёмность, манёвренность, скорость...

Бесспорным преимуществом «Месса» являлось не только продуманность места пилота, его оборудования приборами, широкообзорность фонаря кабины, но – первоочередно – его бронирование. Отцовская озабоченность герров инженерной мысли Рейха (за аналог которой сотни раз бился, устно и письменно, их главпротивник – КБ Н.Н. Поликарпова) легла защитой немецких пилотов бронелистами за их головой и спиной, в сиденье. Безусловно, забота о жизни и комфорте «птенцов» и «орлов» Люфтваффе придавала им излишек самоуверенности и даже

эгоистско-карьеристской бравурности. Всё им дали Фатерланд и Арбайт Фронт – войю, не горюй! Вот вам – кислородный прибор, регулируемое кресло, парашют, усиленные ремни безопасности, прицел, фонарь кабины с шарнирами, щиток электрооборудования, штурвальная колонка, приборная доска. Получайте, «ястребы» фюрера – радиостанцию FuG-VII с амортизационными пружинами, антенну связи с мачтой, пару кислородных баллонов, аккумулятор, багажное отделение, навигационные маячки. То, что всё это будет «работать» на Дьявола – чепуха – Великая Германия превыше всего на свете!

Улетело время, когда гражданские лётчики «Люфтганзы», покорители Альп, европейских просторов, многомильности океанов и морей «сражались» за престижную премию Левальда. Поседели «авиажиганы» – бывшие выпускники Липецкой военшколы пилотов. Тем не менее, профи высшего класса Г. фон Штайнбек, Й. Функ, аэродинамик Г. Маделунг (муж сестры В. Мессершмитта), личный (пожизненный) пилот А. Гитлера Г. Баур, «наци №3» Р. Гесс не скрывали восхищения при ознакомлении с новыми аппаратами авиапрофессора и его команды.

Венец их творчества – Vf.-109 с однолонжеронными хвостовым стабилизатором и килем, имел педали управления рулём направления, усиленный шпангоут с теплозащитой впереди пилота, раму капота с защёлками. В истребителе воплотились задумки как самого Вилли, так и «маэстро» по гоночным машинам Роберта Люссера, воспитанного не менее авторитетным воздушным «раллистом» Гансом Клеммом. Ради грядущих успехов «Мессершмитт AG» сгорел в обломках «Тайфуна» испытатель от Министерства авиации Вольф фон Дюнгерн. Ради будущего крупносерийного производства рисковал жизнью Карл Франке и «акробатничал» его тезка, брат Теодора Кронейсса. Не последнюю роль в судьбе «Мессов» сыграли «правая рука» профессора с «Золотым значком» из рук фюрера – шеф КБ Ричард Бауэр, смелая авиаторша Элли Бейнхорн, «покоритель Америки» Отто Бриндлингер, инженер Вальтер Ретель. Хотя от Вилли ушёл своей колеёй небопроходец Курт Танк, у него собралась каста великолепных авиаторов: Герман Иллг, Рудольф Опитц, Курт Шниттке, Ганс-Дитрих Кнотц («Буби»), доктор авианаук Герман Вурстер, Эрнст Удет. За программой лётных испытаний ещё до войны тщательно следил Герхард Кароли...<sup>1</sup>

Итак, в стандартную комплектацию их перехватчика входили механизмы подачи боеприпасов с коробками, контейнер для отстрелянных гильз, лючки для доступа к пушкам и их зарядным барабанам, рамы панели лобового стекла и секции фонаря (задняя часть кабины была зафиксированной). Управление осуществлялось рулём поворота, тягами и

---

<sup>1</sup> Довоенную «встряску» Vf.-109 «на выживание» технически грамотно показал в книге «Время, люди, самолёты» авторитет НИИ ВВС РККА И.Г.Рабкин, знавший всех испытателей и конструкторов (М., 1985). На испытаниях был Н.Н.Поликарпов.



тросами, ручным колесом выпуска закрылков, размещённым слева от опорной рамы кресла пилота. Валом трансмиссии устанавливался угол атаки хвостового стабилизатора, опускавшегося вручную при приземлении, а руль высоты работал благодаря тросам, проходившим через фюзеляж. В общем, управление истребителем включало в себя автоматические целевые предкрылки, их направляющие и приводы, шарниры элеронов с тягами и качалками их системы управления, подпольную тягу управления, тяги управления рулём высоты, его шарнир, балансиры и узел управления. Для установки угла атаки хвостового стабилизатора чуть выше округления корня киля имелась наружная шкала. К органам управления «худым 109-м» также относились конструкция элеронов с металлическими триммерами, тяги тросов системы управления крыльев, индикатор положения закрылков, руль направления с триммером, шарниром, балансиром и его механизмом управления.

Пулемётная установка, расположенная над двигателем на лафете, имела свои воздухозаборники для охлаждения. Носители горя и смерти с кортиками Люфтваффе попадали в машину через пружинную ступеньку и такие же пружинные входные поручни. Для механиков предусмотрели панели и лючки доступа к боекомплекту, управлению и т.д. Когда «Эмиль» встал на конвейер, уже забылось, что до испанского «полигона» «Берту» курировали видные чины Техуправления Минавиации, «глаза» Мильха – Лахт и Кристенсен.

Таким образом узаконили требования В.Э.Мессершмитта по революционному уменьшению веса конструкции моноплана, под его же девизом: «Долой стыки!» Важно помнить, что параллельно Vf.-109 шла кропотливая работа по проектированию и испытаниям двухмоторного многоцелевого истребителя Vf.-110, отодвинутая по срокам из-за проблем с поставкой более мощных двигателей «Даймлер-Бенц». За производство отвечал бывший «фоккерец» Фриц Хентзен. В Совет директоров Баварского авиазавода, отметившего десятилетие в 1936-м, входили бывшая супруга двух Отто – Скорцени и Стромейера, жена Вилли, баронесса Лилли фон Мишель Раулино, знаток банковых дел Фриц Сейлер, проводник профессора по НСДАП Теодор Кронейсс, коммдиректор Ракан Кокотаки, грамотный юрист Конрад Меркель, обер-бургомистр Аугсбурга Мейер, тот же «цеховик» Хентзен и куратор от Минавиации герр Шварцкопф.

Боевая раскраска «Эмилей» видоцветоизменялась по мере раскручивания их лётной биографии, по заслугам передовых экстремалов воздушных боёв. Камуфляж варьировался безгранично на всём протяжении сражений, от Испании – до краха Рейха. Окраска фюзеляжей могла быть светло-серой, «металлической», темно-зелёной, тропической, пятнистой («под леопарда»), зелёно-голубой смешанной, и по сезону – зимне-весенней, летне-осенней, в зависимости от ТВД. Многотональность воздушных «ариев» при окрашивании с бортов и сверху достигалась палитрой красок RLM, а снизу в основном преобладали «небесные» цвета.

Коки винтов, носовые и хвостовые части «Мессеров» могли быть ярко-белыми, жёлтыми, тёмно-серыми, с именной геральдикой «экспертов» и символами истребительных эскадр Люфтваффе. Помимо этой многотысячной крестоносной пестроты, каждый Vf.-109, независимо от модификации-комплектации, обязательно нёс отличительные знаки авиакрыла, командирские шевроны, идентификационные знаки, особые зарубки на хвосте, свидетельствовавшие о количестве боевых побед.

Развитием «Эмилей», участвовавших в «блицкригах» в Голландии, Бельгии, во Франции, Норвегии, в Битве за Англию, в Польше и на Балканах, в Северной Африке и в СССР, станет Vf.-109F. Оснащаемый «Даймлерами» «601N» или «601E», «Фридрих», по единодушному мнению германской авиаэлиты, являлся пиком желаний пилотов и лидеров самолётостроения до появления первых «Фокке-Вульфов» и поздних модификаций «Густавов».<sup>1</sup>

На фундаменте массовых «рядовых Эмилей» собирались разведчики и лёгкие бомберы, а форсажный «Фридрих» заполучил подкрыльевые пушечные гондолы, вкупе с 15-мм авиапушкой MG-151. В подобных «доспехах» носитель «рыцарей» достойно уничтожал самолёты, воентехнику и пехоту союзников на Родине фараонов. Разумеется, серия «F» существенно отличалась от прародителей тактико-техническими и эксплуатационными показателями, что сразу заметили русские, французские, английские, американские лётчики (странно, почему немцы не продали лицензию «109-го» японцам).

На «Густаве», призванном истреблять «Летающие крепости», «Ланкастеры», «Веллингтоны», «Либерейторы» и тяжёлые истребители сопровождения союзников, монтировалась одна 30-мм авиапушка и пара 13-мм пулемётов. Повторимся, на базе всех вариантов истребителей Вилли-Эмиля Мессершмитта выпускались фоторазведчики, истребители-бомбардировщики, самолёты поддержки военно-морских баз Кригсмарине, спецмодификации для тропических условий Северо-Африканской кампании. Палубных или гидросамолётных моделей не строили, однако ряд Vf.-109G с гермокабиной оборудовался пусковой установкой реактивных снарядов Wfr-21 «Пульк-Зерсторер», а в 1945-м появилась добровольно-мрачная Зондеркоманда «Эльба» (60 «Мессов» в роли «нацистских камикадзе»).

«Густав», весивший от 3150 кг до 3680 кг, оперативно получил модернизированные «сердца» – «Даймлер-Бенцы» моделей «605», «605А», «605АМ», мощностью 1475 или 1800 л.с. Их созданием и внедрением в крупносерийное производство мозговитые моторостроители Герма-

---

<sup>1</sup> Перипетии конструкций и модернизаций «Мессеров», а также их сопоставление с истребителями К.Танка и ВВС Страны Советов см. в третьем издании книги Рассохиных «Штурмующий небо» (в главе «Враги не пройдут!»), Орёл, 2015.

## СМЕРТОНОСНЫЕ КРЫЛЬЯ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА







LUFTWAFFE

Ханна Райч – немецкая лётчица-испытатель, подняла в небо первые ракетопланы и вертолёты Люфтваффе



Пикирующие стервятники «Ю-87» «Штука» на боевом курсе бомбардировки незадолго до разгрома на Орловско-Курской дуге



Самолёт авиаконструктора Э. Хейнкеля «Хе-100» перед проверкой на прочность (в серию и на войну истребитель не вышел)



Высотный перехватчик «Ме-163 Комета» ввиду сложности в эксплуатации и малочисленности остался негативной зарубкой в истории Люфтваффе

нии заново доказали суть краткого девиза Германа Геринга, аса Первой мировой: «Мы – авианация!». Компоновка двигателей, образовавшая «длинноносность» «худых киллеров», не раз спасала «орлов» и «коршунов» А. Гитлера в моменты лобовых атак неприятелей. Претерпев изменения в конструкции фюзеляжа, хвостового оперения, силовых установок и шасси, схемы крыла и оборудования, «Густавы» покоряли небо до 6000 метров всего за шесть минут.

К примеру, Me-109G-6 длиной 9,02 м, высотой 3,40 м, имел размах крыла 9,92 м и его площадь 16,05 м<sup>2</sup>. Истребитель изготовлялся меньшими партиями, чем «Фридрих», не говоря про крупнотиражный «Эмиль», обладал дальностью действия 725 км, был крайне опасен в строго пушечном варианте. Практический потолок «держался» на высотах между 11750 и 12600 метрами. На семи километрах «Шестой Месс» достигал 624 км/ч. Вообще, показатели скорости варьировались от 600 до 700 км/ч. Рекордсменом выступил «Густав-10», напомнивший создателям довоенные успехи спортмашин над аэродромами Аугсбурга, Дюбендорфа (близ Цюриха), когда их «выжимали» волшебники пилотажа Карл Франке, Вилли Штер, Эрнст Удет. Не всё было тогда аплодисментным – случались аварии и катастрофы не только на базе 132-го ИАП «Рихтгофен» в Йютербоге, расследованием коих занимался лётчик-инженер Герман Вурстер, испытывший «Эмиль» со штатовским мотором «Пратт-Уитни R-1830».

Творец крылатых рычагов Второй мировой отмечал, что триумф его самолётов был нереален без выдающегося авиадвигателя Дойчланда, прозорливого главконструктора фирмы «Даймлер-Бенц» Фрица Наллингера. В достижении успехов по поршневым истребителям Мессершмитту существенно помогли авиадизайнер Ганс Кайзер, новая инженер-смена – сводные братья Карл Шейферт и Пауль Конрад, вундеркинд Роберт Люссер, начцеха опытных конструкций Хуберт Бауэр, рекордный «трюкач» Фриц Вендель. От Антони Фоккера к Вилли-Эмилю пришёл талантливый Вальтер Ретель – бывший главконструктор в КБ «Арадо». 12 человек из «планёрного» ВУЗа Рейха приведёт к Мессершмитту мастер по концепции «летающее крыло» (бесхвостка) – Александр Липпиш. Относительно Vf.-110 крепко подведут разбогатевшего хозяина «Мессершмитт АГ» как улетевший за Ла-Манш Рудольф Гесс, так и оказавшиеся предателями авиаторы – братья Еттил, угнавшие «110-й» во Францию. Фрицу и Иохану «повезло»: их не казнят и не осудят, ибо они разбились неподалёку от Левье, однако даже по обломкам двухмоторник изучили французы...

Финальным аккордом в модернизационных революциях В.Э. Мессершмитта влетит в серию Me-109K – последняя и любимая машина не только «белокурого рыцаря» Эриха Хартмана, с двигателем «DB-605». Доказательством могущества авиаиндустрии Третьего Рейха, так и не ставшего «Тысячелетним», останется в его истории факт производства



более 33000 Me-109 разных модификаций. Двухмоторных «Тигровых бабочек» (или «Ягуаров») – Me-110 трудящиеся Фатерланда собрали 6150 экземпляров. Машина не могла сражаться на равных с одномоторными истребителями союзнической коалиции, даже при хороших показателях в скорости и оружии. Люфтваффе использовали тяжёлые истребители при необходимости нанесения ударов по дальним целям, в том числе при налётах на караваны Ленд-Лиза, а также на Средиземноморском ТВД. «110-е» трагично выступили в многоцелевых ролях – бомберами, штурмовиками, разведчиками, ночными разведчиками и истребителями с РЛС. В серии «F» экипаж уничтожал противника огнём пары подфюзеляжных 30-мм пушек. В модификации F-4/U-1 нашла место установка «Шрэге музик» – спаренные 20-мм орудия предназначались для залпов вверх. Немногие из аппаратов общего «тиража» вооружались подфюзеляжной 37-мм авиапушкой.<sup>1</sup>

Оставим в стороне первопроходность команды В.Э. Мессершмитта в реактивном самолётостроении – Вторая мировая война была сверхжестоко-кровавой, пулемётно-снарядной, по-пилотному – поршневой. В заключение экскурсии в Гитлеровскую Германию отметим экспериментальные «типы», созданные немцами на фундаменте Vf.-109.

В тандеме «Мистель» истребитель надставлялся на стойках над бомбером или планёром, напичканным под завязку взрывчаткой. Управление машины дублировало управление бомбера или транспортного носителя смерти. На подлёте к цели пилот Me-109 (иногда «Фокке-Вульф-190») отделялся от «ноши», предварительно зафиксировав управление. Германцы, в отличие от японских «камикадзе», ценили соотечественников: лётчик возвращался обратно, если его не сбивали истребители и ПВО неприятеля (всего в рамках концепции собрали 60 «Мистелей», которыми планировали учинить «второй Пёрл-Харбор» с Гранд Флитом в Скапа-Флоу, но позже бросили против наступающих русских на Восточном фронте).

Среди авиаконструкторов Европы Вилли один из первых планировал массовое применение трёхопорного шасси с носовой стойкой в фюзеляже (наподобие штатовской «Аэрокобры»). Проект вёлся на базе Me-109, с оглядкой на полную замену последнего в истребительных формированиях Люфтваффе, однако судьба Me-309 не сложилась. Был заказ и велись работы по проектированию палубного истребителя Vf.-109T, под авианосец «Граф Цеппелин», уже стоявший на стапелях. Дали ход сборке 60 авианосных машин (проект возглавлял Р.Люссер), немцы даже побывали на борту печально известного японского «Акаги», но всё пошло прахом из-за остановки строительства «Цеппелина» по приказу фюрера и бессчётных налётов бомберов Англии и США.

---

<sup>1</sup> См.: «Ночные эскадрильи Люфтваффе» боевого пилота Вильгельма Йонена (М., 2005), «Военные лётчики» (Серия «ЭВИ»), Минск, 1997.

На опытном «Фридрихе» испытали убирающееся шасси с широкой колеёй и съёмный подфюзеляжный радиатор. На другом экспериментальном Me-109F анализировалась возможность применения ракет типа RZ-65. Разработка не нашла широкого боевого использования, как и попытки улучшить самолёт радиальным мотором воздушного охлаждения «BMW-801», которые обрели агрессивную славу на истребителях К. Танка. Небеса не допустят появления в них массовых «Комет» – реактивных и опасных Me-163, хотя один из них удачно пилотировала любимица диктатора и нации Ханна Райч.<sup>1</sup>

Желая внести вклад в оборону Дойчланда от ночных бомбовозов RAF и ВВС Армии США, инженеры «Мессершмитт AG» спроектировали ночной «Густав». Ключевым отличием машин, собранных ничтожной серией, о чём сожалели пилот В.Йонен и другие асы-ночники, был прозрачный купол за мачтой антенны – радарный комплекс «Максос-3эт» с радаром Н-25.

Даровитый Курт Танк победил дальнозоркого Вилли Мессершмитта в плане перехвата инициативы по штурмовой концепции истребителей-бомбардировщиков. Так или иначе, но в истории ВВС Рейха известен десяток «Физелер-Шкод» (на базе серии «Густав») с 454-килограммовой бомбой и сбрасываемой на парашюте третьей стойкой шасси, размещённой в центре фюзеляжа вертикально под лётчиком (Vf.-109 G-2 (R-1)). Рассказ о реактивных «Ласточках» – Me-262 – отдельная, глубокоспецифичная и масштабная тема исследования, хорошо показанная в советском х/ф «Последний рейс «Альбатроса».

«Трагедия нашего призвания в том, что задолго до появления нового летательного аппарата мы знаем – он мог бы быть лучше, – подводил итоги В.Э. Мессершмитт в мемуарах. – Авиаконструктор 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», – чётко подметил профессор...

В ином понимании – десятки тысяч разноликих «Мессов» принесли многотысячную смерть по обе стороны театров военных действий.

Мэтр в области конструирования истребителей А.С. Яковлев, лично встречавшийся с В.Э. Мессершмиттом и К. Танком, а также с авангардом лётсостава «Нормандии-Неман», не оставит противников в забвении при создании мемуаров «Цель жизни» и «Записки конструктора». Александр Сергеевич, начинавший строить самолёты в кроватной мастерской, точно подметил, что «Мессершмитт-109» – «отличный в первоначальном виде истребитель, вырос до почти 3,5 тонн и потерял манёвренность. Несмотря на увеличение мощности двигателя и вооруже-

---

<sup>1</sup> «Комет» выпускают не более 300 штук, но в рядах элитной эскадры JG-400 на них не добьются и 10 побед, что чётко обрисовал Манно Зиглер в мемуарах «Лётчик-истребитель» (Боевые операции «Me-163»), М., 2005.

ния, «Мессершмитту» не удалось получить никаких преимуществ по сравнению с Як и Ла»...

Спустя 12 лет после подписания капитуляции Германии и исторических иероглифов самурайства на линкоре «Миссури» – британский журнал «Айрплейн», освещающий проблемы мирового самолётостроения, снова отметит талант сотрудников ОКБ А.С.Яковлева, отразившийся в лучшем истребителе Второй мировой – 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 авиатюнинга. – Р.С.В.).– Машина надёжна. Она полностью отвечала требованиям к таким самолётам. В ней не было ничего лишнего».

Всё вместе взятое по истребителям А.С.Яковлева многократно доказано сотней сталинских «соколов» – Героями Советского Союза, в их коллективной книге, организованной большим другом «Нормандии-Неман», Маршалом ВВС Ф.Я. Фалалеевым, засекреченной под тавром военцензуры около 60 лет. Мы были счастливы, как дети, её выходу из «служебного пользования» в издательствах «Яуза» и «Эксмо» в 2009 году, ибо тоже «кровно» связаны с авиалетописью ВВС СССР – Виктор Рассохин награждён памятной медалью «За верность авиации» Главнокомандующим ВВС РФ в 1991-1998 годах П.С. Дейнекиным. Он, конечно, помнил, что один из Як-3 трепетно сохраняется в Шале-Медон, под Парижем, в музее Воздушного Флота Франции. В предисловии к фолианту-иконостасу Краснозвёздных ВВС, Пётр Степанович, замечательный наследник крылатых фронтовиков, правдорубнет:

*«Из-за вольного или невольного сокрытия фактов наш самый читающий в мире народ не знает, что потери Люфтваффе составили в битве за Англию 1500 машин, над Африкой и Средиземноморьем и того меньше, а на Восточном фронте, против русских, немцы утратили в небе и на земле 57 тысяч самолётов!*

*Даже таких «бубновых» как Хартман, Баркхорн, Ралль, Крупински наши «гуси» сбивали по нескольку раз. Неугомонный пилот-нацист Рудель признавался, что был сбит 59 раз!*

*Наши лётчики оказали героическое сопротивление опытному, технически превосходящему противнику в начальный период войны. В августе 1941 советские лётчики начали бомбардировки Берлина и других немецких городов (Ф.Д. Рузвельт применит «сталинский приём» в менее сокрушительном налёте группы Б-25 «Эйч», когда 16 «Митчеллов» Джимми Дулиттла с палубы «Хорнета» атаковали Токио, мстя за Пёрл-Харбор 18 апреля 1942-го, что многие обыватели видели в киносаге Голливуда «Пёрл-Харбор». – Р.С.В.).*

*Сталинские соколы нанесли экспертам Люфтваффе серию поражений в небе Москвы, Сталинграда, Кубани, Курской дуги. В дальнейшем*

*ВВС Красной Армии окончательно завоевали господство в воздухе и завершили войну, сбросив Знамя Победы на поверженный Рейхстаг.*

*Победа досталась нам дорогой ценой. Десятки тысяч советских лётчиков погибли, защищая Родину. Фронтное небо отобрало их от нас навсегда. **ВЕЧНАЯ ИМ ПАМЯТЬ И СЛАВА!***

*Сегодня из геройской сотни авторов книги в полном здравии, к сожалению, находятся немногие. Горжусь, тем, что мне, сыну погибшего лётчика, довелось учиться в освящённой ими Академии, проходить службу в строю под их командованием», – трогательно заключил Герой Российской Федерации, глубокоуважаемый П.С.Дейнекин.*

Ведущий инженер по проектированию Як-3, Константин Синельщиков его соратники по КБ, пронесли по жизни строки из отчёта по госиспытаниям эпохального перехватчика: «По скорости и вертикальному манёвру он превосходит все отечественные и импортные истребители, а также истребители противника «Ме-109» и «ФВ-190».

Укрепляя позиции цитируемого выше Главкома ВВС, на финал повествования о Поколении трижды Героя Советского Союза И.Н. Кожедуба и его крылатых сверстниках из Франции, констатируем, что подвести однозначный итог боевым подвигам истребительной авиации ВВС СССР фактически нереально – это многотомная энциклопедия. В Год 75-летия Победы в Европе и на Дальнем Востоке считаем долгом напомнить, что истребительные формирования Отечества – три ИАК, 17 ИАД, многие ИАП и ГВИАП завоевали Почётные наименования и стали Победоносно-орденоносными. Со своей «изюминкой» в тактике и стратегии, в знании родной и зарубежной техники, в молохе Священной войны над землёй и водами 895 лётчиков-истребителей заслужили жизнью, кровью, потом, ранами-шрамами, завоевали безвременной смертью Высший Знак Воинской Доблести СССР – звание и «Золотую Звезду» Героя Советского Союза. 26 беспримерных в истории асов явились с небес Богатырями духа, характера, кузнецами малых и больших побед, заслужив при жизни и посмертно Вторую «Звезду» – от имён народа, партии, державы. Среди всех родов войск и ВМФ только истребители агрессоров И.Н. Кожедуб и А.И. Покрышкин осветили себя и соотечественников искрами бликов Третьей «Золотой Звезды» Героя 15 Республик Страны Советов.

Дальнозоркий и непредсказуемый И.В. Сталин правильно считал Вторую мировую «войной моторов». Аскет-генералиссимус, проводя жесткие кадровые «реформы» в наихудших формах диктатуры под эгидой пролетариата, запечатывал: над любым мотором в войне стоят – человеческий разум и его жизнь, боевая практика, техзнания и опыт, высочайший профессионализм, воля характеров, великомасштабность самопожертвования и единственный на Планете русский (он же советский) патриотизм. Любовь к Матери-Родине и к родным мамам и отцам, уважение заслуг предков и стариков, братское, сыновье, мужское трепетное отношение к женщинам, крупницы полуистреблённой Веры в канву заповедей Христа и Аллаха сплотили многонациональный народ в Великой

войне по полному уничтожению Зла, порождённого триумvirатом Берлин – Рим – Токио. Многомиллионные пожертвования населения, отказ от всего, ради Воинского Братства фронтов и сверхмужественного контингента Военно-Морского Флота, тысячи несчастных случаев на военном производстве, трудовые жертвы ГУЛАГа, боевые действия партизан, подпольщиков, СМЕРШ и НКВД сработали в Великой Отечественной Двигателями Победы!!!



На модернизированном биплане И-15 бис «соколы» Сталина воевали в Китае, Испании, Финляндии и в первые месяцы Великой войны. Справа – плакаты ВВС 30-х гг.



Финал бипланной схемы КБ Н.Н. Поликарпова – И-153 «Чайка» – был выпущен в количестве 3437 экземпляров и принял на себя «блицкриг» Люфтваффе в 1941-м...



Эпохальный И-16 – он же «курносый», «ишачок», «москас», «вертун», «Поликарпов-16», «рата» («крыса») – самый массовый истребитель 30-х – воспитал и погубил многих асов ВВС СССР (во всех модификациях авиазаводы изготовили около 10300 машин). Справа – плакаты художников В.П. Добровольского и В.Б.Корецкого.



## Забвению не подлежат !

Спустя десятилетия погибшие и живые, многолетний труд авторов по истории Второй Отечественной принесли в Первосалютный Орёл, в наш дом в двадцати шагах от Сквера Танкистов, весть от дважды Героя Советского Союза, выдающегося штурмовика и экс-главкома ВВС СССР, Маршала авиации А.Н. Ефимова. Накануне 100-летия ВВС Отчизны уроженец воронежской Кантемировка, автор шедевра «Над полем боя», бывший заместитель министра обороны напишет добрые слова:

«Уважаемые Виктор Васильевич и Сергей Викторович! Искренне благодарю Вас за подаренную книгу «Сердце над облаками» и Вашу активную продуктивную творческую работу по изданию произведений патриотической направленности.

Выпуск переработанного и дополненного издания Вашей книги «Штурмующий небо», приуроченной к празднованию в 2012 году 100-летия создания Военно-Воздушных Сил, несомненно, был бы знаковым подарком для всех авиаторов и граждан, равнодушных к истории отечественной авиации и существенным вкладом в реализацию государственных программных мероприятий по патриотическому воспитанию граждан нашего Отечества».

Невидимая связующая нить поколений отзовется Виктору и Сергею Рассохиным Благодарственным Письмом Посла Франции в России, господина Жана де Глиниасти, в ответ на авторский дар – книги «Небесные снайперы» в двух абсолютно разных (оформленных и дополненных) изданиях. Он сообщил нам и в Союз Российских писателей:

«Уважаемые Господа! Я своевременно получил два издания Вашей книги, в связи с чем я искренне Вам признателен.

Посольство сообщит Вам адреса, о которых Вы просите (родных живых и ушедших пилотов ИАП «Нормандия-Неман». – Р.С.В.). – Ваши книги являются ещё одним очень интересным свидетельством, рассказывающем об эпопее «Нормандии-Неман», они вызовут восторг у своих читателей.

Прошу Вас принять, Уважаемые Господа, уверения в моём высоком почтении».

Отзыв к творцу произведений порой дороже даже инопланетных драгоценностей. Президент Региона Шампань-Арденн, господин Жан-Поль Баши, посетивший Орёл и достопримечательности Орловщины в 2008 году, так отозвался о деятельности отца и сына:

«Уважаемые друзья! Я хотел бы от всего сердца поблагодарить Вас за подарок, книгу «Небесные снайперы». Я был искренне тронут проделанной Вами и Вашим сыном огромной работой по возрождению памяти и истории французских лётчиков, погибших на советской земле.

Наша миссия не дать забыть о цене, которая была заплачена за сегодняшнее мирное небо, о тех, кто отдал свою жизнь, чтобы мы и наши

дети жили в мире. Как говорил Сент-Экзюпери: «Умирают только за то, ради чего стоит жить».

С уважением и искренней признательностью!».

Коллега по Союзу Российских писателей, известный кинопродюсер, журналист и прозаик Валерий Николаевич Евтушенко (Москва), выступил инициатором памятной поездки военатташата Франции по местам боёв «Нормандии» в Орловской области, в апреле 2004 года. Незабываемые беседы посчастливилось провести с бригадным генералом Жилем Галле, с атташе ВВС Франсуа Мезюром и подполковником Пьером Катто. Соотечественники Героев Франции весьма растрогались в ходе посещения Красниково, Знаменского, Каменки...

Лейпцигская Национальная библиотека в лице госпожи Петры Кристен запросила второе издание авторов «Небесные снайперы» в печатном и электронном форматах, поскольку на страницах произведения фигурируют судьбы авиаконструкторов и сотен лётчиков Третьего Рейха. Этой же книгой заинтересовалась библиотечная сеть Баварии и Оффенбаха-на-Майне.

Посол Российской Федерации в государстве Израиль, господин А.Викторов, оценивая книги «Меч возмездия» и «Горе и Слава Второй мировой», пишет авторам 13 марта 2020-го:

«Ваши книги пронизаны высокой гражданственностью, правдивостью, искренностью, любовью к Родине в целом и орловской земле, в частности. Многие русскоязычные израильтяне разделяют Ваше трепетное отношение к ветеранам Великой Отечественной войны, бывшим узникам концлагерей и репрессированным.

Посольство и Российский культурный центр в г. Тель-Авиве информировали Союз ветеранов Второй мировой войны – борцов против нацизма, Координационный совет организаций русскоязычных соотечественников, Союз русскоязычных писателей и другие общественные организации Израиля о Ваших книгах, в том числе размещённых в Интернет-пространстве.

Принимая во внимание активное посещение русскоязычных медиаресурсов местными гражданами, надеемся, что опубликованные на указанных Вами сайтах книги найдут новых читателей и привлекут внимание неравнодушных российских соотечественников, проживающих в Израиле».

Мудрый земляк из шаблыкинской деревушки Моговка, безрукий ас, занесённый в Книгу рекордов Гиннесса, Почётный гражданин г.Тула, Герой Российской Федерации, полковник авиации Иван Антонович Леонов подарил нам свою книгу «Назван человеком из легенды», а позже прислал большое письмо. Замечательный лётчик, разработавший спецприспособление для управления самолётом одной рукой, поэт-самоучка, бравший призы в мотокроссе с одной рукой (!) поделился с нами воспоминаниями и поддержал соавторскую наработку:

«Дорогие братья Рассохины! Лично я горжусь тем, что, воюя на самолёте Поликарпова Николая Николаевича ПО-2, я был представлен к награждению званием и золотой медалью «Герой Советского Союза».

Я вдвойне горд тем, что получил высокое звание Героя Российской Федерации спустя десятилетия после войны, именно за успешное выполнение боевых заданий в годы Великой Отечественной, исполненное мной на крылатых машинах «Короля истребителей»...

Я преклоняюсь перед Вашим трудом и перед сбором средств для издания Вашей книги «Штурмующий небо», приуроченной к 100-летию ВВС России и к 120-летию Н.Н.Поликарпова. Большое спасибо за книгу! Она читается легко и с большим интересом, создана в прекрасном литературном стиле».

На том завещании «И в мирное время важно уметь сражаться!» будем стоять до конца, в рядах Союзов Российских писателей, военных литераторов, Российского Военно-Исторического Общества, Интернационального Союза писателей и организации «Флоту Быть!».

Победившие смерть 80 и 75 лет назад – обязали всех нас к осознанию: память может быть крепче брони. С начала века авиации наш свободолюбивый народ – все национальности СССР – отстоял независимость, границы, язык, нацбогатства, будущее поколение Российской Федерации. Мы понесли многомиллионные человеческие потери больше и трагичней, чем другие страны-участницы Второй мировой войны, влетевшей повсеместным горем на два года раньше Великой Отечественной. В какие краткие словари и многотомные энциклопедии вместить поминённо более трёх миллионов боевых вылетов, осуществлённых Героями ВВС Советского Союза, ради уничтожения европейского фашизма и азиатского милитаризма???

Писатели-фронтовики, прежде чем отправиться в вечность вслед журавлям Расула Гамзатова и Марка Бернеса, жёстко запрещали героизацию войны, по напутствию Александра Твардовского: «Война... Нет хуже слова на Планете!».

Победа вечно молода – вне далее времени, однако вечно жива великая ответственность наследников Виктории в Европе и на Дальнем Востоке. Мы теряем людей и рвём души от событий XXI века в Украине, Сирии, Беларуси, в «горячих точках» Земли. Настоящие писатели России обязаны противостоять войнолюбцам двух полушарий, откликаться на Горе Ливана, не отворачиваться «из-за вирусов» от катастроф цивилизации в Хиросиме и Нагасаки. Так заповедывали сильные духом властелины международной словесности, не обязательно с «лаврами» Нобелевских лауреатов!

Ежегодно посещая Святыни Ратной Славы Союза Советских Социалистических Республик, мы, наследники классиков литературы Орловщины, будучи авторами 50 разножанровых книг и сценариев к документальным фильмам, остаёмся верны Присяге. Наши бесчисленные встречи с читателями впереди – готовы к печати произведения отца и

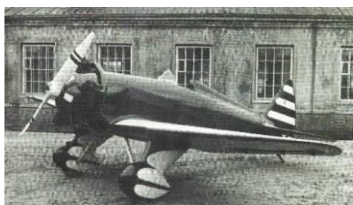
сына: «Светотень истории», «Адмирал кисти» (об И.К.Айвазовском), «Его знает Мир!» (об И.С.Тургеневе), «Далеко от причалов» (ВМФ XX века), «Танки в крови» (о Героях-танкистах и танкостроении СССР и Германии), «Созвездие Фета» (к 200-летию Поэта).

Благодарим соотечественников, кто повстречался и помог нам в патриотичном книгоиздании. Добра, Здоровья, Успехов Вам и Вашим родным – в жизни, судьбе, труде и творчестве!!!

*1 Мая – 8 июня – 5 августа – 3 сентября 2020 Года Памяти и Славы, Перво-салютный Орёл – Москва – командировки по ЦФО РФ*

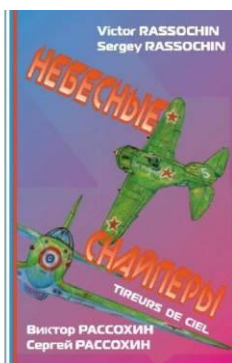


«Ишак» являлся для франкистов, японцев, финнов и немцев опасным противником, ибо серийно оснащался различными моторами, пулемётами, пушками, РС-82, мог нести до 200 кг бомб. Яркой страницей в родословной истребителя, испытанного В.П. Чкаловым, были победы в районе реки Халхин-Гол (МНР).



Значительную роль в обучении тысяч пилотов сыграли учебно-тренировочные монопланы УТ-1 и УТ-2 конструкции А.С.Яковлева и доблестные инструкторы ОСОАВИАХИМа. За самолётами – создатель исторической серии «Яков», начавший авиапусть из кроватной мастерской....

КНИГИ АВТОРОВ О ВВС ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ







ПОКОЛЕНИЕ КОЖЕДУБА



И.Н.Кожедуб



Н.М.Скоморохов



Амет-хан Султан



Г.А.Речкалов



А.В.Алелюхин



И.Н.Степаненко



А.К.Рязанов



В.Я.Алкидов



И.В.Фёдоров



Н.С.Артамонов



С.Ф.Долгушин



Р.И.Сидоренко



Я.В. Шишкин







РОВЕСНИКИ ИВАНА КОЖЕДУБА



Ф.М. Чубуков



Б.М.Афанасьев



И.К.Сомов



Ф.З.Калугин



А.И.Балышников



Ф.Ф.Фёдоров



П.Д. Климов



В.В.Зайцев



И.С.Леонович



К.Ф.Соболев



М.Ф.Батаров



С.И.Маковский



В.А.Князев



В.С.Батяев





СВЕРСТНИКИ ТРИЖДЫ ГЕРОЯ



П.Г.Сгибнев



В.А.Башкиров



С.И.Коновалов



П.А.Гражданинов



А.И.Свистунов



А.С.Куманичкин



Д.Е.Оскаленко



А.Д.Билюкин



А.Н.Манохин



В.В. Смазнов



М.М.Зелёнкин



К.А.Кирьянов



П.Ф.Гаврилин







ПОКОЛЕНИЕ КОЖЕДУБА



А.Н.Сайко



В.В.Бобков



И.С.Козич



А.С.Кабиской



А.П.Булгаков



А.А.Шокуров



А.Ф.Васько



Т.А.Литвиненко



И.В.Маслов



Я.И.Верников



В.М.Иванов



Н.М.Онопченко





РОВЕСНИКИ ИВАНА КОЖЕДУБА



Н.Ф.Денчик



Г.Р.Павлов



В.А.Горин



М.М.Кибкалов



Н.З.Выдриган



К.И.Коршунов



С.Д.Горелов



В.А.Михайлов



А.И.Николаенков



Г.Ф.Дмитрюк



Ф.М.Костиков



Н.В.Маркин







СВЕРСТНИКИ ТРИЖДЫ ГЕРОЯ



А.Д.Догадайло



А.Ф.Лавренов



М.С.Пономарёв



Г.С.Дубенок



В.В.Микрюков



И.А.Докукин



Н.П.Логвиненко



М.И.Евтеев



С.И.Науменко



Д.В.Ермаков



Е.М.Панфилов



А.А.Носов







ПОКОЛЕНИЕ КОЖЕДУБА



Б.В.Лопатин



Е.Ф.Трофимов



И.И.Чучвага



В.М.Оганесов



М.С.Мазан



Н.В.Харитонов

ЛИДЕРЫ ВВС СТРАНЫ СОВЕТОВ



П.И.Баранов



Я.И.Алкнис



Я.В.Смушкевич



П.В.Рычагов



П.Ф.Жигарев



РОВЕСНИКИ И.Н. КОЖЕДУБА ИЗ «НОРМАНДИИ-НЕМАН»



Жорж Анри



Морис Бон



Ролан де ля Пуап



Шарль Микель



Жозеф Риссо



Жак Гастон



Луи Керне



Герб Героев



Личный состав авиаполка «Нормандия — Неман»



После тренировок в Иваново.

*Слева направо:* представитель французской военной миссии и контрразведчик капитан Альбер Мирлес, пилот-инструктор капитан Павел Друзенков, аспирант (младший лейтенант) Марсель Лефевр, командир эскадрильи майор Жан Тюлян, аспиранты Альбер Дюран и Альбер Марсель



Лётчики и механики эскадрильи «Нормандия» осваивают советские истребители Як-1 на аэродроме под Иваново, январь 1943 года.



**ВЕДУЩИЕ КОНСТРУКТОРЫ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ВВС РККА  
И ВМФ СОВЕТСКОГО СОЮЗА (30-40-х ГОДОВ)**



Н.Н.Поликарпов



А.С.Яковлев



С.А.Лавочкин



В.П.Горбунов



М.И.Гудков



А.И.Микоян



М.И.Гуревич



Лидер НКАП А.И. Шахурин

**СТРОИТЕЛИ АВИАМОТОРНОЙ МОЩИ СССР**



А.А.Микулин



В.Я.Климов



А.Д.Швецов



С.К.Туманский



С.А.Косберг



М.Р.Флиссский

ПОБЕДОНОСНЫЕ КОМАНДУЮЩИЕ ВОЗДУШНЫМИ АРМИЯМИ (1941-1945)

**1-Я ВА**



Т.Ф.Кучевалов



С.А.Худяков



М.М.Громов



Т.Т.Хрюкин

**2-Я ВА**



С.А.Красовский



К.Н.Смирнов

**3-я ВА**



М.М.Громов



Н.Ф.Папивин

**4-Я ВА**



К.А.Вершинин



Н.Ф.Науменко



С.К.Горюнов

**5-Я ВА**



Д.Ф.Кондратюк



Ф.П.Полынин

**7-Я ВА**



И.М.Соколов



Т.Т.Хрюкин



С.И.Руденко

**8-Я ВА**



А.А.Новиков



С.Ф.Жаворонков

**Главкомы ВВС РККА и ВМФ**



**ЛИДЕРЫ ВОЗДУШНЫХ АРМИЙ,  
РАЗГРОМИВШИХ АГРЕССОРОВ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

**9-Я ВА**



А.С.Сенаторов



В.А.Виноградов



И.М.Соколов



В.А.Виноградов



Д.Я.Слобжан



П.Ф.Жигарев

**10-Я ВА**

**11-Я ВА**



В.Н.Бибилов

**12-Я ВА**



Т.Ф.Куцевалов

**13-Я ВА**



С.А.Худьяков

**14-Я ВА**



И.П.Журавлёв

**15-Я ВА**



И.Г.Пятыхин

**16-Я ВА**



Н.Ф.Науменко



П.С.Степанов

**17-Я ВА**



С.И.Руденко



С.А.Красовский



В.А.Судец

**18-Я ВА**

**КРЫЛАТЫЕ ПОБЕДИТЕЛИ В ЕВРОПЕ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОК**



А.Е.Голованов



ДБ-3



ИЛ-2



ПЕ-2



СУ-2



ТУ-2



ЕР-2

САМОЛЁТСТРОИТЕЛИ ВВС И ГВФ СТРАНЫ СОВЕТОВ



Д.П.Григорович



А.Н.Туполев



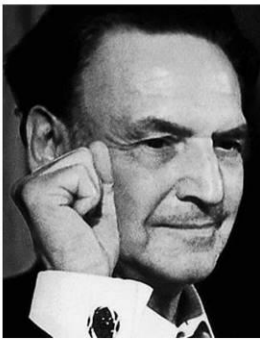
А.А.Архангельский



В.М.Петляков



В.М.Мясищев



Р.Л.Бартини



В.Г.Ермолаев



С.В.Ильюшин



К.А.Калинин



И.Г.Неман



В.Ф.Болховитинов



В.Б.Шавров



И.В.Четвериков



Г.М.Бериев



С.А.Кочеригин



П.О.Сухой



П.И.Гроховский



Н.А.Жемчужин



В.С.Вахмистров



А.С.Москалёв



**КОНСТРУКТОРЫ АВИАОРУЖИЯ ПОБЕДЫ**



Б.Г.Шпитальный



И.В.Венеvidов



И.И.Торопов



Г.М.Можаровский



А.А.Волков



С.А.Ярцев



А.Э.Нудельман



А.С.Суранов



И.А.Ларионов



М.Е.Березин



И.А.Комарицкий



Г.Э.Лангемак



И.Т.Клейменов



И.И.Гвай



Б.С.Петропавловский

**ЛИДЕРЫ НАРКОМАТОВ**



Ю.А.Победоносцев



С.В.Владимиров



В.А.Дегтярёв



П.Н.Горемыкин



и Б.Л.Ванников

★ БОЕВЫЕ САМОЛЕТЫ ПОКОЛЕНИЯ КОЖЕДУБА ★



И-15



И-15 бис



И-153 «Чайка» Н.Н. Поликарпова



И-16, тип 24



И-16, тип 29



Первый ЯК А.С.Яковлева



ЯК-7



ЯК-9



ЯК-3



МиГ-3 А.И.Микояна и М.И.Гуревича



ЛаГГ-3



Ла-5 С.А.Лавочкина



Ла-5 ФН



Ла-7



Пе-3 бис В.М.Петлякова





ИСТРЕБИТЕЛИ АНГЛИИ И США, ПОСТУПАВШИЕ В СССР ПО ЛЕНД-ЛИЗУ



Хоукер «Харрикейн-II»



Супермарин «Спитфайр-V»



Супермарин «Спитфайр-IX»



Кертисс P-40 «Киттихаук»



Кертисс P-40 «Томагаук»



Кертисс P-40 «Уорхок»



Белл P-39 «Аэрокобра»



Белл P-63 «Кингкобра»



Рипаблик P-47 «Тандерболт»

ГЛАВЫ АНТИГИТЛЕРОВСКОЙ КОАЛИЦИИ –  
У. ЧЕРЧИЛЛЬ, Ф.Д. РУЗВЕЛЬТ, И.В. СТАЛИН



Суды за Трагедию XX века в Нюрнберге, Токио и Хабаровске



**СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ЛЁТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ОСНОВНЫХ ФРОНТОВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ С ДВИГАТЕЛЕМ ЖИДКОСТНОГО ОХЛАЖДЕНИЯ (1939-1945 годы)**

Таблица I.

Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	Me-Bf.109 Германия, «BFW»	Me-Bf.110 Германия, «BFW»	He-100 Германия, «HFW»	«Спитфайр» Англия, «Супермарин»	«Харрикейн» Англия, «Хоукер»	«ФИАТ-CR32» «Аэронаутика д'Itалиа»	«Девуатин» D-520», Франция, SNCAM
Двигатель и его мощность, л.с.	ЮМО-210или DB-601-605-700, 1100-1800	2хDB-601 по 1100-1300	DB-601M-1175	RR «Гриффон» или «Мерлин»-2000, 1580, 1475	RR «Мерлин»-II, XX-1030, 1280	ФИАТ-А30К-600	«Истано-Сювза» RY49-730
Взлётный вес, кг	2200-3680	7000-7500	2500	2418-3338	2725-3540	1865-1984	2760-2783
Длина самолёта, м	8,70-8,85	12,1	8,18	9,12-9,68	9,55-9,75	7,45	8,76
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	16,5-17	38,4	14,45	22,48-19,90	23,92-24	22,10	15,95
Размах крыла, м	9,9-11	16,2	9,39	11,23-9,85	12,20	9,5	10,2
Скорость полёта, км/ч у земли	470	465	555	450-514	480	340	500
на высоте (от 3000 до 5000 м)	570	561	649-670	547-622	500	360	525-530
Скорострельность до 5000 м, мин.	8,1; 5,0; 4,5	7-8	4,4	7,1-3,6	7,4	НПД	6,0
Авиапелуши, кол-во и калибр в мм	1 или 2 x 20	1 x 20	—	2 или 4 x 20	2 или 4 x 20	—	1 x 20
Пулемёты, кол-во и калибр в мм	4 x 7,92	5 x 7,92	3 x 7,9	8 или 2 x 7,69	8 x 7,69	2 или 4 x 7,69 (12,7)	2 x 7,62
Практический потолок, м	8200-12600	11500	10500	9700-13100	9900-10850	7550-8800	10500
Дальность действия (полёта), км	660-1000	700-1400 (с доп. баками)	900	750-850	700-840	750	890

Максимальная скорость, км/ч	570-690	550-561	650	550-640	509-545	375	525-538	
Всего выпущено (в модификациях), шт.	33000	6150	непринят на вооружение	20352	14533	1212	910	
Ведущие конструкторы, КБ, авторы проектов и перевооружения	В. Мессершмитт, Л. Бельков, Т. Кронейс	Группа инженеров под руководством В. Мессершмитта	Э. Хейнкель братья Гонтары и другие	Р. Милчелл и Дж. Смит	С. Камм, КБ «Хукер»	Ч. Розателли	Э. Девуатин, Р. Костелло	
Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	Як-1 СССР	Як-7 СССР	Як-9 СССР	Як-3 СССР	Р-38 «Лайтнинг» США, «Лоххид»	Р-39 «Айркор» США, «Белл»	Р-40 «Томагук» США, «Кертисс»	Р-41 «Мустанг» США, «Норт Американ»
	<b>«Яковлев»</b>							
Двигатель и его мощность, л.с.	М-105П-1050	ВК-105ПФ 1180	ВК-105ПФ 1240	ВК-105ПФ 1240	2х «Аллисон» 1710-1425	«Аллисон» 1710-1215-1135	«Аллисон» 1710-1080-1040	RR «Мерлин» 1650-1695
Взлётный вес, кг	2895	2965-3050	2825	2650	7950	3547-3558	3420-3470	3880-5270
Длина самолёта, м	8,48	8,47	8,50	8,49	11,53	9,19	9,66	9,83
Площадь крыла, м²	17,15	17,15	17,15	14,83	30,47	19,79	21,92	21,67
Размах крыла, м	10,0	10,0	9,74	9,20	15,85	10,39	11,38	11,28
Скорость полёта, км/ч у земли	490	527-530	530	540-560	550	475	460	547
на высоте (от 3000 до 5000 м)	587	591	595-600	600-651	635	593-600	500-533	624-680
Скорострельность до 5000 м, мин.	5,7	5,3	5,0	3,9	5,9	6,2	6,3-6,5	4,9-7,3
Авиапалки, кол-во и калибр в мм	1х20	1х20	1х20	1 или 2х20	1х20	1х37	НТД	10РСх12,7
Пулемёты, кол-во и калибр в мм	2х7,62	2х12,7	1х12,7	2х12,7	4х12,7	2х12,7	2х7,7, 2х12,7	от 4 до 6х7,62

Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	Як-1	Як-7	Як-9	Як-3	Р-38 «Лайтнинг» США, «Лоухид»	Р-39 «Айробра» США, «Белл»	Р-40 «Томагавк» США, «Кертисс»	Р-41 «Мустанг» США, «Норт Американ»
	СССР	СССР	СССР	СССР				
«Яковлев»								
Практический потолок, м	10500	10000	11000	10700	12200	9800 - 10050	9000	8400 - 12800
Дальность действия (полёта), км	850	820	950	900	1408 - 1995	990 - 1230	1070 - 1514	1620 - 3328
Максимальная скорость, км/ч	580	605	600	660 - 670	675	585	545	690
Всего выпущено (в модификациях), шт.	8721	6339	16796	4848	9925	9585	14000	15000
Ведущие конструкторы, КБ, авторы проектов, модернизаций и перевооружения	Коллектив авиационщиков КБ под руководством А.С. Яковлева: К.В. Синельников, 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, стада производства и перевооружения. (Исключения — Хе-100 (табл. I) и И-165 (табл. II). Машины не были приняты на вооружение.

2. На большинстве иностранных самолётов устанавливалась фотоаппаратура для подтверждения и увековечения воздушных боев.

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.

5. Дальность действия, скороподъёмность, скорость у земли и на высоте условно-приблизительны, поскольку видоизменялись и противоречили ввиду разности мощности двигателей, форсажа, вооружения, веса лётчика и горючего на борту, а также из-за изменения конструкции самолёта и применяемых в нём материалов.

**ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ:**

«ВFW» — «Байерлише флюгацойгверке» (Германия). «НFW» — «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. «ИИ» — «Накадзима Хикоки». «ИД» — «Мицубиси Дзюкоэ» (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.



**СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ЛЁТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ОСНОВНЫХ ФРОНТОВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ С ДВИГАТЕЛЕМ ВОЗДУШНОГО ОХЛАЖДЕНИЯ (1939-1945 годы)**

Таблица II.

Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	И-185 СССР, «Поликарпов»	Ла-5 СССР, «Лавочкин»	Ла-5ФН СССР, «Лавочкин»	Ла-7 СССР, «Лавочкин»	ФВ-190 Германия, «Фокке-Вульф»	«Мицубиси Zero-сэн» («Зэк»), Япония, «МID»
Двигатель и его мощность, л.с.	М-71; М-82А - 2020; 1700	АШ-82 - 1300	М-82А - 1850	АШ-82ФН 1850	BMW-801 - 1700; «Юпо»-213 - 1750	Накадзима-«Сакаэ» - 940; 1120; 1700
Взлётный вес, кг	3629 - 3450	3265	3320	3265	3990 - 4400	2335 - 2796
Длина самолёта, м	8,1	8,67	8,67	8,6	8,79 - 8,95	9,06
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	15,53	17,59	17,42	17,59	18,6	22,4
Размах крыла, м	9,8	9,8	9,8	9,8	10,5	12,0
Скорость полёта, км/ч у земли на высоте (от 3000 до 5000 м)	547	550	595	592	520	500
Скороподъёмность до 5000 м, мин.	4,7 - 5,5	5,4 - 5,7	4,7 - 5,0	4,45	4,0 - 4,1	5,8 - 7,4
Авиапущки, кол-во и калибр в мм	3 x 20	2 x 20	2 x 20	3 x 20	2 или 4 x 20	2 x 20
Пулемёты, кол-во и калибр в мм	8РС - 82	—	—	—	2 x 7,9 или 2 x 12,7	2 x 7,7 или 2 x 13,2
Практический потолок, м	11000	9450	11000	10750	10310 - 12000	10000 - 11740
Дальность действия (полёта), км	660-1000	700-1400 (с доп. баками)	900	750-850	700-840	750

Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	И-185 СССР, «Поликарпов»	Ла-5 СССР,	«Лавочкин»		Ла-7 СССР,	ФВ-190 Германия, «Фокке-Вульф»	«Мицубиси Zero-сэн» («Зэк»), Япония, «МID»
			Ла-5ФН СССР,	Ла-7 СССР,			
Максимальная скорость, км/ч	615 - 680	630	649 - 650	680	610 - 700	540 - 570	
Всего выпущено (в модификациях), шт.	*	10000	**	***	20000	*** 11000	
Ведущие конструкторы, КБ, авторы проектов, модернизаций и перевооружения	Содружество инженеров ОКБ Н.Н. Поликарпова	Товарищи по КБ С.А. Лавочкина: В.П. Горбунов, М.И. Гудков, Г.В. Самойлов, П.Г. Питерин, М.М. Бондарюк, Л.А. Закс, Б.В. Куприянов, С.Н. Алексеев и другие			К. Танк и К° КБ «Фокке- Вульф»	Группа авиаинженеров во главе с Д. Хорижоси	
Марка самолёта, страна-изготовитель, фирма	«Накадзима Ки-44 Сёки» (Тодзио), Япония, «NH»	«Накадзима Ки-84 Хаяте» («Фрэнк»), Япония, «NH»	«Грумман» F4F Уайлдкэт», США, «Грумман»	«Чанс-Воут» F4U Корсар», США, «Воут- Сикорский Эйркрафт» «Грумман Эйркрафт»	«Грумман» F6F-3 Хеллкэт», США, «Грумман Эйркрафт»	«Рипаблик Р-47 Тандерболт», США	
Двигатель и его мощность, л.с.	Накадзима НА-41, НА-109 - 1250, 1520	Накадзима НА-45 - 1800, 2000	«Прайт-Уитни», «Прайт» - 1830 - 1200	«Прайт-Уитни», «Дабл Уосп» - 2000, 2250	«Прайт-Уитни» R-2800 - 2000	«Прайт-Уитни» R-2800 «Дабл Уосп» - 2300 - 2800	
Взлётный вес, кг	2550 - 2993	3613 - 3890	3179 - 3755	5760 - 6280	5520 - 2670	6620 - 9400	
Длина самолёта, м	8,78	9,92	8,77 - 8,81	10,07 - 10,17	10,24	11,03	
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	15,0	21,0	24,2	29,2	31,03	27,87 - 30,0	
Размах крыла, м	9,45	11,24	11,69 - 11,59	12,48	13,06	12,43 - 12,98	
Скорость полёта, км/ч у земли на высоте (от 3000 до 5000 м)	550  580	550  625	452 - 493  512 - 535	600  630	540  622	640  650 - 690	



Скороподъёмность до 5000 м, мин.	6,0	5,9	6,0 - 6,3	5,7	6,2	6 - 6,5
Авиапешки, кол-во и калибр в мм	2 x 40 или 2 x 37	2 x 30	—	4 x 20	6 РС	—
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	6 x 12,7	6 x 12,7	8 x 12,8
Практический потолок, м	10825	10500 - 11500	10580 - 11400	11300	11000 - 11430	12200 - 13100
Дальность действия (полёта), км	930	1650 - 2168	1771 - 2720	1630 - 2500	1755 - 2500	730 - 1530
Максимальная скорость, км/ч	580 - 605	630	535	620 - 670	605 - 625	750
Всего выпущено (в модификациях), шт.	1229	3470	7910	12576	12275	15668
Ведущие конструкторы, КБ, авторы проектов, модернизаций и перевооружения	Коллектив под руководством Т. Кояма	КБ «НН», (Я. Кояма)	КБ «Грумман» и «Истерн Моторс»	Ч.М. Воут, Р. Бэйзел, Б. Левис	Л. Грумман, Г. Лознинг, Б. Коуч	КБ во главе с А. Картвели и А. Северским (Прокофьевым)

**ПРИМЕЧАНИЯ:**

\* Истребитель ОКБ Н.Н. Поликарпова имел все шансы быть № 1 в ВВС СССР, однако был законсервирован ввиду неадекватности по техническим и организационным причинам. Сказались — доведенные неудачи, катастрофы и кремлёвское интриганство.

\*\* Число выпущенных машин входит в «тираж» «Ла-5».

\*\*\* Из 5905 «Ла-7» поставлено на фронт 3442 экземпляра.

\*\*\*\* Самый массовый истребитель в мире, применявшийся «американцами».

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, француз-

зы, 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-41» 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 отличались «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 тысячетелней 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»???



*Помощь англичан – истребители «Харрикейн» и «Спитфайр»*



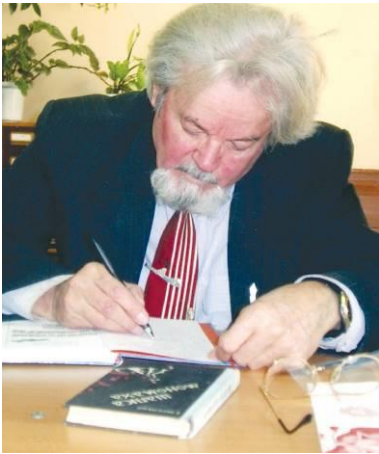
Сборка истребителей Як-1 на авиационном заводе № 292 в городе Саратов; июль 1942-го года (бывший комбайновый завод)



Фронтальная комсомольско-молодёжная бригада Виктора Ермилова за сборкой штурмовика Ил-2 на заводе №30 в Куйбышеве.  
Слева направо: А. Вызарь, Н. Гаритовский, Ю. Гагаров, В. Ермилов



## Об авторах



Рассохин Виктор  
Васильевич



Рассохин Сергей  
Викторович

**Рассохин Виктор Васильевич** – родился в Орле. Служил в Заволжье и на Дальнем Востоке. Окончил историко-филологический факультет ОГПИ. Член Союза писателей СССР с 1978 г., с 1992-го – Союза российских писателей. Автор книг «Капель», «На ветру», «С восходом солнца», «Шапка Мономаха», «Тропинка», «Последняя дуэль», «Небесные снайперы», «ТОК», «Победившие смерть», «По ухабам Отечества», «Память крепче брони», «Меч возмездия» и др. В соавторстве с сыном Сергеем издал 46 книг. Публиковался в центральных и местных издательствах.

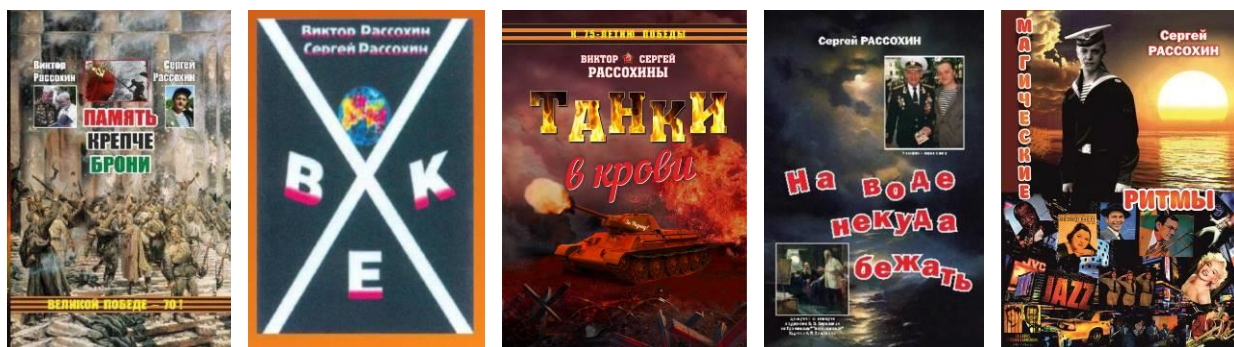
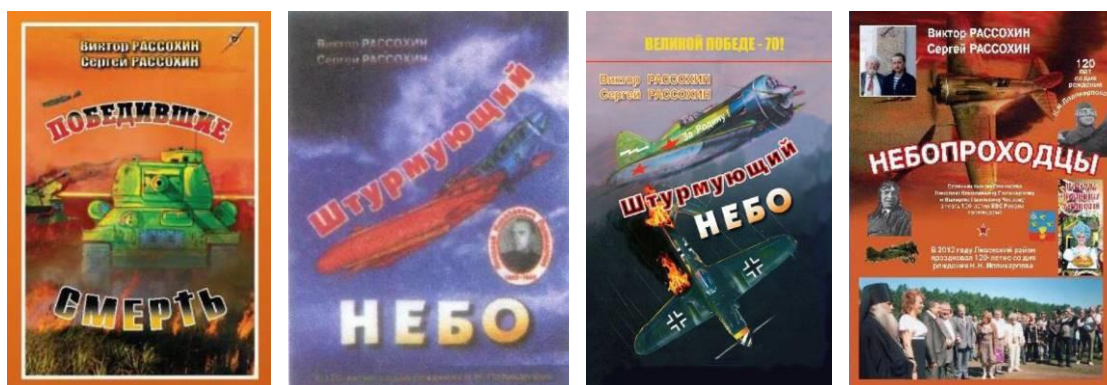
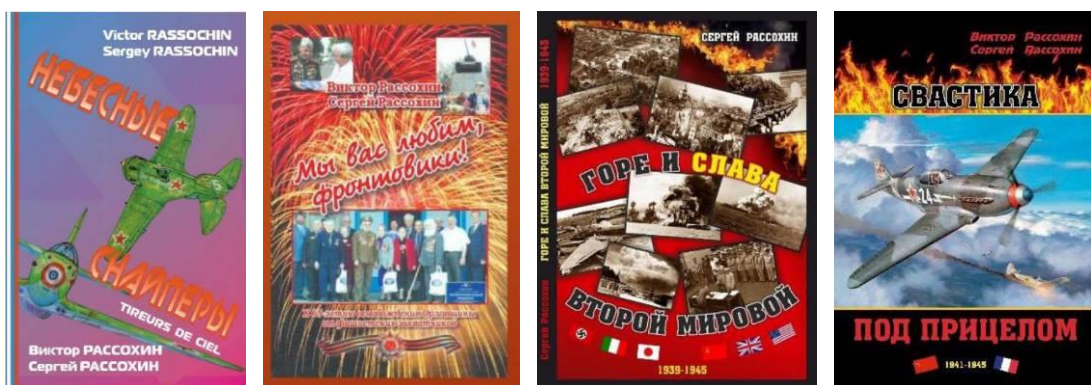
Автор является подвижником военной истории, ежегодно выступая в районах и СМИ региона. За разработки о защитниках Отечества и благотворительность член организации «Флоту Быть!» награждён медалями «За верность авиации», «70 лет танковой гвардии», «900 лет подвигу священномученика Кукши», «600 лет крещения амчан и обретения чудотворной иконы святителя Николая во граде Мценске». Труд писателя отмечен Благодарственными письмами Предстоятеля РПЦ Кирилла и Священного Синода, множеством почётных грамот и юбилейными медалями в честь знаменательных дат Вооружённых Сил СССР – РФ.

**Рассохин Сергей Викторович** – орловский прозаик, публицист, художник-оформитель своих книг, член Союза российских писателей с 2013 г.,

постоянный автор военно-исторических публикаций о Второй мировой войне. Служил три года в ВМФ СССР, учился в институте, работал на производстве. Автор произведений «Тихие Гавайи?», «На воде некуда бежать», «Горе и слава Второй мировой», «Далеко от причалов», а также соавтор книг «Мы Вас любим, фронтовики!», «Небопроходцы», «Свастика под прицелом», «Штурмующий небо», «ВЕК ИКС», «От истоков до устья», «Щедринарий», «Страна непуганых идиотов», «Магические ритмы», двух спецвыпусков журнала «Орловский военный вестник».

Литератор награждён памятными медалями за патриотическую работу в рядах СРП и организации «Флоту Быть!», заслужил много благодарностей, грамот, дипломов от различных структур общества Орловщины и России. Соавторы состоят в Союзе военных литераторов, Российском военно-историческом обществе и в Интернациональном Союзе писателей, журналистов и драматургов.

# Произведения Виктора и Сергея Рассохиных





**Содержание**

За гранью героизма.....	3
Поколение Кожедуба .....	21
«Achtung! Franzosen!»	
«Внимание! Французы!» .....	104
От «Блицкрига» – до Нюрнберга .....	124
Забвению не подлежат! .....	141
Таблицы лётно-тактических характеристик истребителей Второй мировой войны с моторами жидкостного и воздушного охлаждения .....	161
Об авторах.....	169
Произведения Виктора и Сергея Рассохиных .....	170

Библиотечка военно-исторического журнала  
**ОРЛОВСКИЙ ВОЕННЫЙ ВЕСТНИК**  
Выпуск № 24

Виктор Васильевич Рассохин,  
Сергей Викторович Рассохин

**ПОКОЛЕНИЕ  
КОЖЕДУБА**

Главный редактор С.А. Ветчинников  
Корректор В.С. Алексеевский  
Технический редактор К.В. Стародубцев



Редакция вправе публиковать присланные в свой адрес произведения, письма и обращения читателей.

Ссылки на источники информации актуальны на момент выхода журнала.

Редакция уважает точку зрения авторов на какие-либо события, их трактовки, хотя не всегда может их разделять, следуя правилу: «Пусть в споре рождается истина».

Цена свободная

Подписано в печать 26.01.2021 г. Дата выхода 26.01.2021 г. Формат 60x80 1/16

Печать ризография. Бумага офсетная. Гарнитура Arial

Объём 10,75 усл. печ. л. Тираж 200 экз. Заказ № 9

Лицензия ПД № 8-0023 от 25.09.2000 г.

Адрес издателя и редакции:

302001, г. Орёл, ул. 2-я Посадская, 26, Тел. (4862) 44-51-45.

E-mail: [kartush@orel.ru](mailto:kartush@orel.ru) [www.kartush-orel.ru](http://www.kartush-orel.ru)

Отпечатано с готового оригинал-макета в авторской редакции

в ООО Полиграфическая фирма «Картуш»

г. Орёл, ул. 2-я Посадская, 26. Тел./факс (4862) 44-51-46.